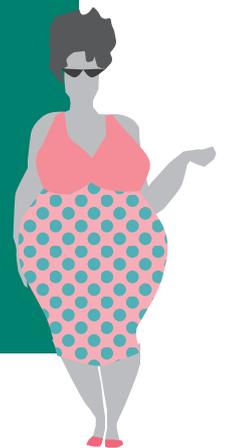


# MOBILITY SPACE AS PUBLIC SPACE





Claudia Lazar, BSc

**Mobility Space as Public Space  
Der Geidorfplatz wird zum "Urban Hub"**

**MASTERARBEIT**

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

Masterstudium Architektur

eingereicht an der

**Technischen Universität Graz**

Betreuerin

Arch. Univ.-Prof. Aglaee Degros

Institut für Städtebau

## **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. Das in TUGRAZonline hochgeladene Textdokument ist mit der vorliegenden Masterarbeit identisch.

### **GLEICHHEITSGRUNDSATZ**

Bei personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Formulierung für die männliche als auch die weibliche Form. Auf die explizite Nennung beider Geschlechter wurde der einfacheren Lesbarkeit halber verzichtet.

---

Datum

---

Unterschrift

## INHALT

VORWORT	9
<b>I. THEORETISCHE GRUNDLAGEN</b>	<b>11</b>
DER ÖFFENTLICHE RAUM	13
JAN GEHL	28
12 QUALITÄTSKRITERIEN NACH JAN GEHL	32
QUALITÄTSKRITERIEN + MOBILITÄT	47
UNTERSUCHUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS	50
UNTERSUCHUNGSZWECK UND AUSWAHL DER TECHNIK	54
<b>II. CASE STUDIES</b>	<b>57</b>
HIGH LINE   NEW YORK	64
LANDHAUSPLATZ   INNSBRUCK	79
<b>III. DER ENTWURF</b>	<b>97</b>
ANALYSE DES STANDORTES	103
REGIONALER MASSSTAB	104
URBANER MASSSTAB	119
LOKALER MASSSTAB	120
DIE ENTWURFSIDEE	158
VISUALISIERUNGEN	167
RESÜMEE	181
<b>IV. ANHANG</b>	<b>183</b>
LITERATURVERZEICHNIS	185
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	188

## VORWORT

Der öffentliche Raum und seine Nutzungstypologien sind außerordentlich vielseitig und komplex. Menschen unterschiedlichen Alters, Geschlechts, Herkunft und Lebensideologie leben auf engem Raum. Dazu unterliegt der urbane Raum einem ständigen Wandel, was einen enorm vielseitigen und flexiblen öffentlichen Raum voraussetzt. Bereits kleine Modifikationen können eine Wende des Nutzungsverhaltens herbeiführen. In dieser Arbeit sollen Einflussfaktoren ermittelt werden, welche für das Funktionieren und das Empfinden des öffentlichen Raums verantwortlich sind. Die Überarbeitung der Qualitätskriterien nach Jan Gehl dienen als Grundlage und Analyseinstrument ausgewählter Fallbeispiele. Gewonnene Erkenntnisse werden im Entwurfsbeispiel des Geidorfplatzes umgesetzt, um einen nachhaltigen und lebenswerten Raum für alle Nutzer zu schaffen.

## I. THEORETISCHE GRUNDLAGEN



## DER ÖFFENTLICHE RAUM

### DEFINITION

„Stadtpolitik ... ist Menschenpolitik. Denn öffentlicher Raum ist im Wesentlichen eine Begegnungsstätte – von Menschen aus allen Gesellschaftsschichten, aus den verschiedensten Milieus, egal welcher Herkunft oder Hautfarbe. Öffentlicher Raum ist sozial und demokratisch. Er ist unabdingbar, will man Städten mehr soziale Nachhaltigkeit geben.“<sup>1</sup>

Nach Jan Gehl ist der öffentliche Raum jener Bereich der zwischen den Häusern<sup>2</sup> liegt – alles zwischen dem bebauten Raum. Nicht nur der zentrale Platz einer urbanen Struktur sondern auch alle Wege, Straßen und Flächen die für jedermann zugänglich sind.

Die Zugänglichkeit ist auch ein Begriff mit der sich Ali Madanipour näher auseinandersetzt. Madanipour beschäftigt sich intensiv mit den Kriterien von Bann und Gaus (1983) wonach sich der öffentliche Raum nach den Kriterien der Zugänglichkeit, der Nutzer und deren Interessen definiert.

Der öffentliche Raum muss für jedermann frei zugänglich sein, im physischen sowie im sozialen Sinn. Ein Raum wo Aktivitäten und Diskussionen und deren Entwicklungen und Prozesse für jeden erreichbar sind. Auch Informationen über die Entwicklung und den Nutzungsverlauf müssen für jeden verfügbar sein.

Der öffentliche Raum wird kontrolliert von öffentlichen Organen und genutzt von der Bevölkerung. Im öffentlichen Raum werden die Interessen des Volkes umgesetzt.<sup>3</sup>

Die physische Erreichbarkeit eines Standortes liegt heutzutage besonders im öffentlichen Interesse. Barrierefreiheit gilt als Grundvoraussetzung jedes gemeinschaftlichen Bauvorhabens und gewährleistet so ein besonders hohes Maß an Flexibilität für alle, so wie es der Gleichheitsgrundsatz in Österreich verlangt.

„Alle Staatsbürger sind vor dem Gesetz gleich. Vorrechte der Geburt, des Geschlechtes, des Standes, der Klasse und des Bekenntnisses sind ausgeschlossen. Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Die Republik (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich dazu, die Gleichbehandlung von behinderten und nichtbehinderten Menschen in allen Bereichen des täglichen Lebens zu gewährleisten.“<sup>4</sup>

1 Bihler, zit. n. Jan Gehl 2004, 46

2 Vgl. Gehl, 2012, 7.

3 Vgl. Madanipour 2010, 23.

4 Art 7 Abs 1 BV-G

Die soziale Erreichbarkeit ist nur begrenzt durch bauliche Eingriffe herzustellen. Zwar ändert sich häufig das Nutzungsverhalten bestimmter sozialer Schichten, jedoch stellt es eine große Herausforderung dar, einen Platz für „Alle“ zu gestalten. Die soziale Zugänglichkeit kann beurteilt werden über die Art der Nutzer, der Ausstattungselemente und den Standort – welche einer bestimmten sozialen Schicht zugeordnet werden können. Ein Skater-Park in einer verarmten Wohngegend wird eine andere soziale Schicht ansprechen, als der Vorplatz einer Oper im Zentrum der Stadt. Auch wenn die physische Zugänglichkeit hier für jedermann gegeben ist, bleibt die soziale Zugänglichkeit eher eingeschränkt. Ziel der zuständigen Stadtplanungsämter sollte es daher sein, einen möglichst flexiblen und frei zugänglichen Raum für „Alle“ zu gestalten. Dies gewinnt vor allem in Zeiten der Verdichtung an Bedeutung. Kontinuierlich wachsende Städte müssen eine ausreichende Infrastruktur für die Bewohner bieten. Durch steigende Einwohnerzahlen und weniger Wohnfläche pro Kopf steigt auch die Anforderung an gut nutzbaren öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität. In Graz liegt die Zuständigkeit beim Referat „Öffentlicher Raum“ zu dessen Aufgaben die Gestaltung der Straßen und Plätze, die Durchführung von Wettbewerben für die Gestaltung des öffentlichen Raumes sowie das Stellen des Ortsbildsachverständigen bei Verfahren zur kommerziellen Nutzung von öffentlichem Gut zählen.<sup>5</sup>

Öffentliche Flächen werden nicht nur von Privatpersonen genutzt, auch Veranstaltungen mit kommerziellem Hintergrund oder politische Veranstaltungen können hier stattfinden. Diese politische Funktion des öffentlichen Raumes hat wesentlich zur Entwicklung eines demokratischen Systems beigetragen. Der Ort der Versammlung war immer ein fundamentales Merkmal eines urbanen Gefüges. Der Diskurs und gesellschaftspolitische Maßnahmen sind der Grundstein für die kulturelle und soziale Entwicklung der Bevölkerung.

## WO?

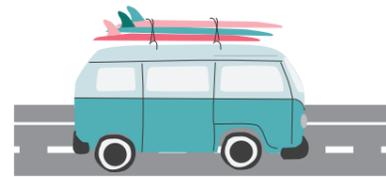
Der öffentliche Raum ist sozusagen all jener Raum, der sich zwischen den privaten Bereichen befindet – jeder Raum der öffentlich zugänglich ist, wie Straßen, Wege, Plätze, Fußgängerzonen, Grünflächen und Parks. Nicht jeder öffentliche Raum verfügt auch über ausreichende Qualität um sich dort aufhalten zu wollen. Straßen und Radwege erfüllen z.B. eine andere Funktion – diese Verkehrsflächen verlaufen wie ein Netzwerk durch die gesamte Stadt. Hier will man meist nicht verweilen, sondern Ziel ist es, von einem Ort zum anderen zu gelangen. Anders ist dies bei Fußgängerzonen und Parks – sie sind eigens gestaltet um den Nutzern ein hohes Maß an qualitativem Raum zu bieten und haben daher auch andere Anforderungen an Ausstattungselemente. Diese repräsentativen Flächen wie Parks und Plätze findet man vor allem im Stadtzentrum, wobei man in größeren Städten meist mehrere Zentren vorfindet.

Lange Zeit war insbesondere der repräsentative öffentliche Raum im Fokus der Stadtplaner.

„Jane Jacobs war die erste prominente Fürsprecherin eines radikalen Wandels in der Stadtplanung. Zum ersten Mal in der Siedlungsgeschichte der

<sup>5</sup> Vgl. o.A: Referat Öffentlicher Raum, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10292565/7757978/Referat\\_Oeffentlicher\\_Raum.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10292565/7757978/Referat_Oeffentlicher_Raum.html), 08.11.2017

## Typen des öffentlichen Raums



Straße



Gehweg



Platz



Fußgängerzone



Park



Grünflächen



Spielplatz

Menschheit wurden zu dieser Zeit Städte nicht als Zusammenhang von Stadträumen und Gebäuden, sondern als Nebeneinander von Einzelbauten entworfen. Zusätzlich verdrängte der Autoverkehr auch den Rest vom Leben aus dem öffentlichen Stadtraum.“<sup>6</sup>

Somit kam es dazu, die zuvor vernachlässigten Verkehrsflächen als Potential für eine funktionierende urbane Struktur heranzuziehen. Wesentlich ist nach Jan Gehl in erster Linie die Rückbesinnung auf den menschlichen Maßstab und der damit verbundene Wandel vom schnellen Individualverkehr zur Fortbewegung per Fahrrad oder zu Fuß.<sup>7</sup> Diese Wende kann man vor allem sehr stark in nordeuropäischen Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden beobachten. Nach dem Mobilitätspakt von Amsterdam sah man zwar die Wichtigkeit des fließenden Verkehrs, entschied sich aber dazu, das Hauptaugenmerk nicht mehr auf den motorisierten Verkehr zu legen. Früher setzte man den Schwerpunkt darauf, die Menschen möglichst schnell per motorisiertem Verkehr von A nach B zu transportieren – mit dem Mobilitätspakt aber entschied man sich dazu, den Fokus darauf zu legen, es den Geschäftsleuten und den Bewohnern zu erleichtern, ihr Ziel sanft per Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen<sup>8</sup> und damit den öffentlichen Raum der Bevölkerung langsam wieder zurückzugeben.

Die Komplexität des Begriffes „öffentlicher Raum“ verlangt nach einer tieferen Auseinandersetzung mit der Thematik, denn bereits die Annahme, dass öffentlicher Raum nur im staatlichen Besitz befindliche Freifläche betrifft, erscheint bei genauer Betrachtung nicht ganz zutreffend.

Wo befindet sich die Schwelle zwischen Öffentlich und Privat? Zählt die Treppe eines Wohngebäudes zum öffentlichen Raum, wenn diese in den Platz hineinragt oder ist diese indes privat obwohl sich diese wunderbar als sekundäre Sitzgelegenheit im öffentlichen Raum anbietet? Eine spezielle Bedeutung kommt vor allem diesen Schwellenbereichen zwischen Öffentlich und Privat zu. Ein flüchtiger Gruß von der Veranda, nette Gespräche über den Zaun des Vorgartens oder ein Spaziergang durch die Arkadengänge einer Einkaufsstraße<sup>9</sup> – diese Schwellenzonen bieten dem Menschen Zeit sich an die Situation der Öffentlichkeit zu gewöhnen. Diese halböffentlichen Schwellenzonen vermitteln ein gewisses Maß an Sicherheit und man kann am sozialen öffentlichen Leben teilhaben, ohne direkt involviert zu sein.

Einer Definition von Jan Gehl zufolge ist der öffentliche Raum alles was vom gebauten (städtischen) Umfeld aus erblickt werden kann. „Straßen, Gassen, Durchgänge, Gebäude, Plätze, Poller“<sup>10</sup>, und das betrifft nicht nur Flächen die sich im öffentlichen Besitz befinden.<sup>11</sup>

<sup>6</sup> Gehl 2015, 14–16

<sup>7</sup> Vgl. Gehl 2015, 23

<sup>8</sup> Vgl. Plan Amsterdam, 30

<sup>9</sup> Vgl. o.A: Macht Platz! Was ist öffentlicher Raum? 27.09.2010,

<https://www.bauforum.at/architektur-bauforum/macht-platz-was-ist-der-oeffentliche-raum-17206>, 10.02.2018

<sup>10</sup> Gehl/Svarre 2016, 2

<sup>11</sup> Vgl. Ebda, 2

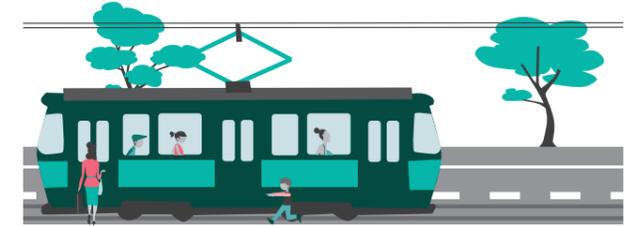


## MOBILITÄT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Der urbane Raum ist vielseitig und bietet seinen verschiedenen Nutzern ein hohes Maß an Erreichbarkeit und Mobilität. Ob im Rollstuhl, mit Kinderwagen, zu Fuß, mit dem Rad oder motorisierten öffentlichen oder privaten Fahrzeugen, der öffentliche Raum bietet Platz für weitreichende Formen der Beweglichkeit. Die Form der Mobilität beeinflusst maßgebend, wie wir die Welt um uns herum wahrnehmen. Während im motorisierten Individualverkehr nur wenig Zeit bleibt die Umwelt genauer zu betrachten, hat man mit dem Fahrrad eine wesentlich genauere Wahrnehmung der Umgebung, jedoch erst beim gemütlichen Flanieren und bei Aufhalten des Betrachtens kann das gesamte Ausmaß der Umgebung bewusst wahrgenommen werden. Jan Gehl beschäftigt sich verstärkt mit dieser Rückbesinnung auf den menschlichen Maßstab.<sup>14</sup> 1960 stieg die Dichte der Autos extrem an – so änderte sich auch der Maßstab. Plötzlich wurden die Städte für 60 km/h anstatt für die fußläufige Geschwindigkeit von 5 km/h ausgerichtet und es wurden weite Straßen mit großen Signaltafeln gebaut. Für Fußgänger waren diese Straßen uninteressant und die Zahl der Autos stieg weiter an. Die Qualität, die öffentlicher Raum bieten kann, wenn man sich auf den menschlichen Maßstab zurückbesinnt, zeigen einige Beispiele wo Verkehrsflächen wie Autobahnen den Bewohnern zurückgegeben wurden.



Individualverkehr



Straßenbahn



Fahrgemeinschaft



Fußgänger



Carsharing



Fahrrad



Bus

### 1. Harbor Drive, Portland – USA

Eine der ersten Autobahnen in den Vereinigten Staaten wurde stillgelegt und 1974 in den Tom McCall Park entlang des Willamette Flusses umgebaut. Eine Brücke die ursprünglich zur Autobahn gehörte, wurde den Fußgängern und Radfahrern der Stadt zurückgegeben.<sup>15</sup>

### 2. Cheonggyecheon, Seoul – Süd Korea

Aufgrund der starken Luftverschmutzung und Lärmbelastung in Seoul startete der Bürgermeister Lee Myung Bak den Plan, die Autobahn entlang des Kanals abzureißen und stattdessen einen Park zu bauen.

Kee Yeon Hwang gestaltete einen Treffpunkt für die Bevölkerung und schaffte zusätzlich eine Reduktion des Lärmpegels sowie des Temperaturniveaus in der gesamten Umgebung.<sup>16</sup>

### 3. Madrid Río – Spanien

2002 war der Startschuss zu einer angestrebten Wiederherstellung des Flussufers, trotz Querung der Autobahn. Zahlreiche historische Strukturen im Zentrum des Parks, wie die Puente de Segovia – die älteste Brücke in Madrid – galten erhalten zu bleiben. Zusätzlich sollte die Puente del Rey – gebaut zu Zeiten José Bonapartes – auf ihren ursprünglichen Platz zurückverlegt werden, nachdem sie aufgrund der Bauarbeiten der Autobahn verlegt wurde.<sup>17</sup>

Diese Beispiele können als Symbol des Umdenkens in der Gesellschaft gesehen werden. Viele Stadtplanungsämter scheuen den Schritt Autos aus den Städten zu verbannen oder ihnen nur limitierten Zutritt zu gewähren, doch kritisierte bereits Jane Jacobs den motorisierten Verkehr als größten Zerstörer der amerikanischen Gesellschaft.<sup>18</sup>



Abb. 1: Harbor Drive Portland vor Neugestaltung



Abb. 2: Harbor Drive Portland nach Neugestaltung



Abb. 3: Cheonggyecheon, Seoul vor Neugestaltung



Abb. 4: Cheonggyecheon, Seoul nach Neugestaltung



Abb. 5: Madrid Río vor Neugestaltung



Abb. 6: Madrid Río nach Neugestaltung

<sup>15</sup> Vgl. Constanza Martinez: 6 Cities That Have Transformed Their Highways Into Urban Parks, 01.12.2016, <https://www.archdaily.com/800155/6-cities-that-have-transformed-their-highways-into-urban-parks>, 10.03.2018

<sup>16</sup> Vgl. Ebda.

<sup>17</sup> Vgl. Ebda.

<sup>18</sup> Vgl. Jacobs, 37

Stadtplaner versuchten früher größeres Verkehrsaufkommen durch den Bau weiterer Straßen zu bewältigen, doch das führte zu immer weiteren Staus. Dieses Phänomen führt nach Jan Gehl zum Verhalten der Menschen, stets Gründe zu suchen, das Auto zu nutzen – der Bau von weiteren Straßen sei hier eine wunderbare Aufforderung. Dagegen sei der Bau von neuen Radwegen – wie dies in Kopenhagen praktiziert werde – eine Einladung mit dem Rad zu fahren.<sup>19</sup> Verbesserte Bedingungen und erhöhte Sicherheit motiviert die Bevölkerung nachweislich aufs Fahrrad umzusteigen.

Bringt man die Bevölkerung dazu vermehrt das Rad zu nutzen, steigt das Wohlbefinden sowie die körperliche Fitness der Bewohner, ebenso kann der Stresspegel durch die Vermeidung von Verkehrsstaus und das Wegfallen der Parkplatzsuche gesenkt werden. Ein weiterer Nutzen besteht indem verminderten Platzbedarf von abgestellten Fahrrädern im Vergleich zu motorisierten Fahrzeugen. Das Potential der Platzerparnis zeigt nebenstehende Grafik. Speziell Berufspendler die ihr Auto meist alleine oder maximal zu zweit nutzen, benötigen auf ihrem Weg zur Arbeit etwa 3,5 mal so viel Platz, als Personen die ihren täglichen Weg zur Arbeit mit dem Fahrrad tätigen. Für Parkplatzfläche von Kraftfahrzeugen wird sogar mehr als zehn mal so viel Platz benötigt.

Sehr effizient in der Flächeninanspruchnahme sind insbesondere öffentliche Verkehrsmittel. Schon bei nur 20-prozentiger Ausnutzung kann der Platzbedarf im Vergleich zum Individualverkehr um fast 90 Prozent gesenkt werden. Kann also durch eine effiziente Stadtplanung die benötigte Verkehrsfläche gesenkt werden, ist dies eine Chance den Menschen ihre Stadt zurückzugeben.

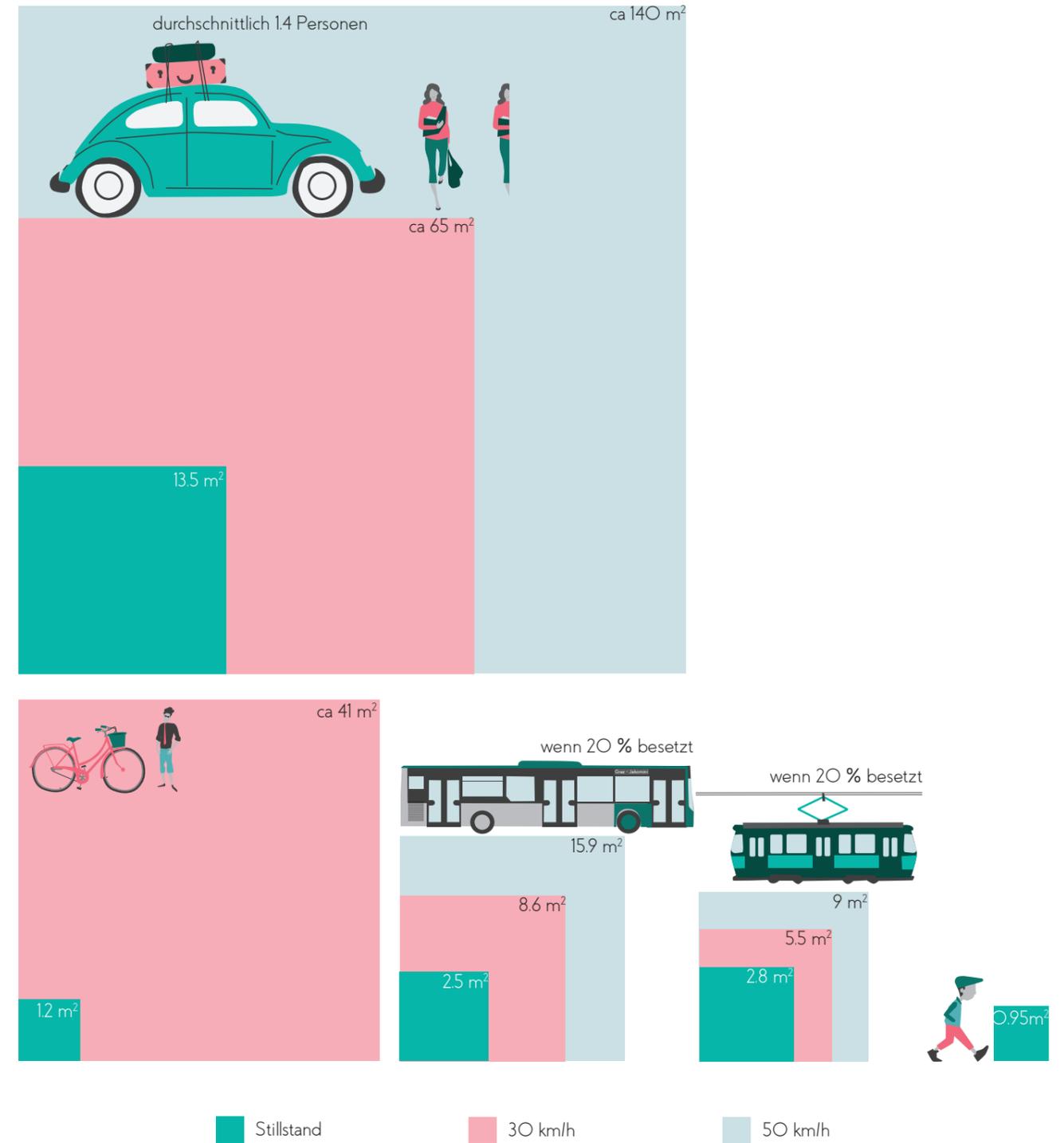
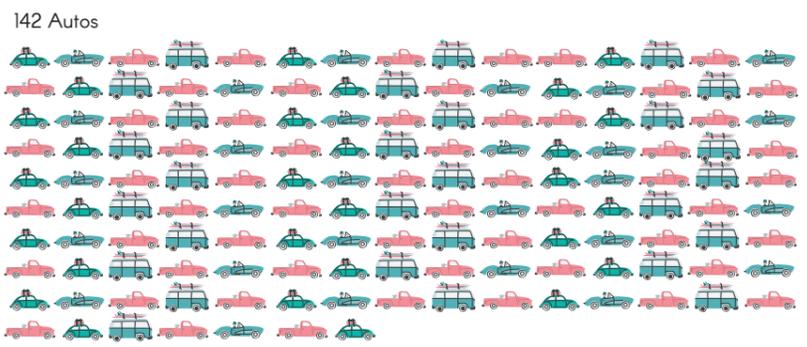


Abb. 7: Flächenbedarf durch verschiedene Verkehrsmittel (m² / Person)

19 Vgl. Gehl 2015, Pos 295



mit einem Carsharing - Fahrzeug kann man bis zu 8 Privat-PKW ersetzen.

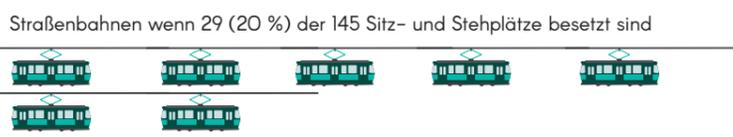


Abb. 8: Flächenbedarf durch verschiedene Verkehrsmittel (m<sup>2</sup> / Person)

In diesen Grafiken wird der Parkflächenbedarf für Fahrzeuge beim Transport von 200 Personen von A nach B bei durchschnittlicher Besetzung sichtbar. Während der Platzbedarf von 200 Fahrrädern noch überschaubar bei 240 m<sup>2</sup> liegt, benötigen 200 mit dem Auto anreisende Personen bereits mehr als das zehnfache (2700 m<sup>2</sup>) an Abstellfläche. Bringt man also nur 200 der 286.686 Grazer<sup>20</sup> dazu mit dem Rad ihren täglichen Erledigungen nachzugehen, können bereits 2460 m<sup>2</sup> an Fläche zu qualitativen urbanen Lebensraum transformiert werden. Wird allerdings im Zentrum die Infrastruktur, die motorisierten Individualverkehr fördert, ausgebaut, muss davon ausgegangen werden, dass auch eine größere Anzahl an Menschen diese bequemen Einrichtungen nutzt. Jeder Eingriff in den öffentlichen Raum lenkt unser Verhalten. Ist der Weg mit dem Auto mühsam und Parkmöglichkeiten rar, greift man eher zum Fahrrad. Setzt man den Fokus allerdings in den Bau von Schnellstraßen und Parkhäusern, werden immer mehr Menschen dazu veranlasst der Bequemlichkeit nachzugeben. Auch Menschen, die gerne mit dem Rad oder zu Fuß die Strecke zurücklegen würden, werden durch ein gemindertes Sicherheitsgefühl aufgrund des motorisierten Individualverkehrs dazu veranlasst auf schnellere Verkehrsmittel umzusteigen.

<sup>20</sup> Vgl. Magistrat Graz (HG) 2017, 13



## JAN GEHL

### LEBEN

Der am 17. September 1936 geborene Däne Jan Gehl studierte Architektur an der Königlichen Dänischen Kunstakademie in Charlottenborg und ist ein Mitbegründer des im Jahr 2000 eröffneten Architekturbüros Gehl Architects in Kopenhagen.

Jan Gehl begann sich früh nach seinem Architekturstudium dem Städtebau zu widmen. Sein Einstieg ins Berufsleben fand 1960 statt, gerade zu dieser Zeit kam es zu einem Wandel in der Stadtplanung. Früher wurde die Stadtplanung vor allem nach Erfahrungswerten ausgeübt, durch steigende Einwohnerzahlen wurden jedoch immer häufiger professionelle Stadtplaner und später auch Verkehrsplaner eingesetzt, welche nach Theorien und Ideologien versuchten Stadtzentren neu zu gestalten. Ziel war es oft das steigende Verkehrsaufkommen zu bewältigen, wobei hier meist auf den menschlichen Maßstab vergessen wurde, was vielerorts zu schlechteren Lebensbedingungen in den Stadtzentren führte. Jan Gehl als junger Architekt widmete sich, ebenso wie seine Kollegen, erst dem Design. Den wesentlichen Wandel brachte erst Gehls Beziehung zu einer Psychologin – seine spätere Frau Ingrid. Eines Tages fragte sie ihn wieso sich Architekten nicht um Menschen kümmerten, so brachte Sie den entscheidenden Denkanstoß für Gehls weitere Arbeiten. Gemeinsam mit seiner Frau reiste Gehl für Forschungszwecke nach Italien und sie erkundeten, wie sich Menschen im urbanen Raum bewegen. 1971 wurde dann ihr erstes Buch „Life between buildings“ publiziert, aber nur wenige waren an der Arbeit Gehls und den Forschungsergebnissen interessiert. Gehl arbeitete in weiterer Folge an einer Architekturfakultät. Die Stadt Kopenhagen nutzte Gehls Forschungsergebnisse für ihre städtebauliche Planung.<sup>21</sup>



Abb. 9: Jan Gehl

<sup>21</sup> Vgl. (Video): o.R.: Our Story, <http://gehlpeople.com/story/?video=1>, 15.01.2018

## ERFOLG KOPENHAGEN

Mit Hilfe der weitreichenden Forschungsergebnisse von Jan Gehl kann Kopenhagen auch als Vorreiter der Stadtplanung gesehen werden – bereits 1962 wurde hier die historische Hauptstraße Strøget zu einer autofreien Zone umgebaut, was bis 1995 eine vier mal höhere Anzahl an Nutzern der Fußgängerzonen bewirkte. Im Zeitraum von 1962 bis 2005 konnte die Gesamtfläche der autofreien Zonen von 15.000 m<sup>2</sup> auf 100.000 m<sup>2</sup> gesteigert werden. Städtebauliche Planung kann die Nutzungsmuster der Akteure stark verändern. Das Ziel ein möglichst lebendiges Stadtbild zu schaffen, kann wie Kopenhagen zeigt, auch in klimatisch weniger begünstigten Gegenden, durch sorgfältige und menschenorientierte Planungsgrundsätze gelingen.

Aber auch Kopenhagen musste bei der Umsetzung 1962 stark gegen Proteste aus der Bevölkerung angekämpft werden. Gegenstimmen wurden laut, die Kopenhagener seien keine Italiener und wollen nicht zu Fuß gehen und auch Geschäftsinhaber fürchteten Geschäftseinbußen. Die Pläne der Transformation kamen von der Stadt Kopenhagen bereits in Kooperation mit Jan Gehl. All die Befürchtungen der Bevölkerung waren nach der Umsetzung schnell vergessen. Die neue Fußgängerzone schaffte eine höhere Zahl an Personen, die ihre Wege zu Fuß erledigten und die Straßen gewannen stark an Aufenthaltsqualität – Geschäfte erlitten keine Verluste.

Johannes V. Jensen kritisierte bereits 1913 in einem Artikel die Gefahren des starken Verkehrs in den Städten und äußerte den Wunsch den motorisierten Verkehr, aber auch Fahrräder von der Strøget zu verbannen und stattdessen mehr Bäume zu pflanzen. Von der tatsächlichen Transformation zur Fußgängerzone Strøget konnte er aufgrund seines Todes 1950 nie erfahren.<sup>22</sup>

Das Beispiel Kopenhagen zeigt auf, dass gezielte Eingriffe in der Stadtplanung ein Umdenken und auch eine Änderung der Gewohnheiten herbeiführen kann. Auch wenn es den Menschen in Kopenhagen im ersten Moment als keine gute Idee erschien, Autos aus dem Zentrum zu verbannen, ist es zu einem wesentlichen Merkmal und Identität dieser lebenswerten Stadt geworden. Der oft erwähnte klimatische Faktor spielt demnach eine geringere Rolle, als die Attraktivität des öffentlichen Raums, damit dieser auch genutzt wird.

<sup>22</sup> Vgl. Mikael Colville-Andersen: Copenhagen's „Strøget“ Turns 50, 27.08.2012, <http://www.copenhagenize.com/2009/08/visionary-urban-planning-from-1913.html>, 15.01.2018



Abb. 10: Kopenhagen Strøget 1960



Abb. 11: Kopenhagen Strøget 1964



Abb. 12: Kopenhagen Strøget 2017

## 12 QUALITÄTSKRITERIEN NACH JAN GEHL



### SCHUTZ VOR VERKEHR UND UNFÄLLEN

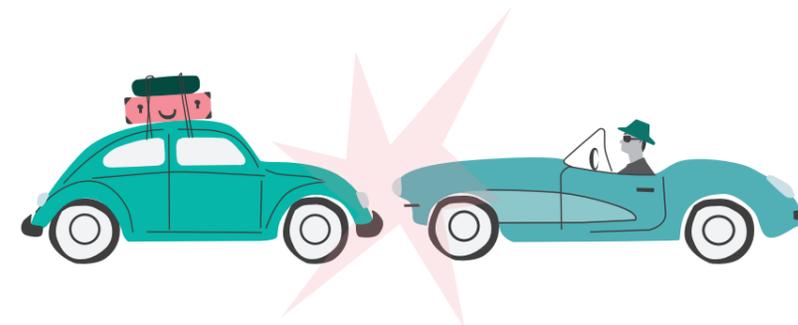
Der Fußgänger muss sich auf der Straße sicher fühlen – nur so werden auch langfristig Kinder und ältere Personen Verkehrsräume nutzen. Ängste, die durch andere Verkehrsteilnehmer entstehen müssen so gut wie möglich vermieden werden. Schutzmaßnahmen, die zur einer Verbesserung des Sicherheitsgefühls beitragen, animieren die Bewohner dazu, ihre Wege zu Fuß oder mit dem Rad zu erledigen und länger im öffentlichen Raum zu verweilen. Ein hohes Sicherheitsgefühl trägt also wesentlich zur Qualität des öffentlichen Lebens bei.

Vor allem der verstärkte motorisierte Verkehr lässt die Angst vor Unfällen bei den Bewohnern wachsen – was dazu führt, dass diese wiederum auf motorisierten Verkehr umsteigen anstatt das Rad zu benutzen. Schafft die Stadtplanung zusätzlich mehr Raum für Verkehr und Parkmöglichkeiten, wird den Fußgängern immer mehr Raum genommen. Auf schmalen Bürgersteigen werden Parkautomaten, Poller und Laternen zu zusätzlichen Hindernissen. Kommen Fußgängerampeln, Unterführungen und Zebrastreifen noch hinzu ist ein normales regelmäßiges Schrittempo nicht mehr möglich, was die Stadt für Fußgänger kaum noch attraktiv macht. Aber auch die Sicherheit für Radfahrer wurde vielerorts stark vernachlässigt.

Wo es früher nur zwei Straßenmodelle gab, eines für motorisierten Verkehr und eines für Fußgängerverkehr, gibt es heute eine Reihe an gemeinschaftlich genutzten Verkehrsflächen. Unfallstatistiken zeigen, dass sich die Risiken durch eine Form des *shared space* verringern lassen, was allerdings auf der erhöhten Achtsamkeit aller Verkehrsteilnehmer basiert, da dieses Konzept auf Gleichwertigkeit aller Beteiligten setzt. Die Sicherheit für Kinder und Senioren kann nur dann gewährleistet sein, wenn der Fußgänger Priorität genießt oder eine entsprechende Trennung von Fußgänger- und motorisiertem Individualverkehr vorliegt.<sup>23</sup>

Auch Jane Jacobs widmet das erste Kapitel ihre Buches *The Death and Life of Great American Cities* dem Sicherheitsbedürfnis der Bewohner.

<sup>24</sup>



<sup>23</sup> Vgl. Gehl 2015, 110 ff

<sup>24</sup> Vgl. Jacobs 1961, 12 ff

## SCHUTZ VOR VERBRECHEN

Jane Jacobs sieht den Unterschied zwischen Städten und Dörfern vor allem in der Tatsache, dass eine Stadt voll von sich füreinander fremden Personen ist. In einer Stadt gäbe es viel mehr Fremde als Bekannte, demnach sei es die Aufgabe der Stadt, dass man sich trotz der Tatsache von lauter Fremden umgeben zu sein, sicher fühlt.<sup>25</sup> Nach Jacobs seien vor allem belebte Straßen, gemischt genutzte Gebäude, sowie von den Anrainern gepflegte Gemeinschaftsflächen der Schlüssel zur Verhinderung von Kriminalität. Die Begriffe *streetwatchers*<sup>26</sup> und *eyes on the street*<sup>27</sup> die Jacobs für das natürliche Überwachungskonzept der belebten Straßen verwendet, haben heute allgemeine Gültigkeit. Wohnungen mit einem Bezug zur Straße und überlappenden Funktionen zwischen Tag und Nacht, sowie eine gute Straßenbeleuchtung sorgen für ein erhöhtes Maß an Sicherheit und schaffen so eine gute Grundlage für eine belebte Stadt. Soziale und ökonomische Ungleichheit sind oft Auslöser für erhöhte Kriminalität. Ein niedriges Sicherheitsgefühl in Bezug auf kriminelle Handlungen zeigt sich in Maßnahmen wie hohen Zäunen, vergitterten Fenstern und bewachten oder abgeschlossenen Wohnvierteln. Erst wenn vom Versuch seinen Besitz zu schützen abgelassen wird und die Bewohner ihre Stadt wieder zu einer lebendigen Stadt machen, kommt das Gefühl der Sicherheit zurück. „Viele Augen sehen viel, nicht nur von der Straße aus, sondern auch oft von oben, aus dem Fenster eines nahestehenden Hauses“. Dieses Zitat von Jan Gehl zeigt den direkten Zusammenhang zwischen Sicherheitsgefühl und tatsächlicher Sicherheit, denn erst wenn sich Leute nicht in den eigenen vier Wänden verstecken, entwickelt sich die Stadt zu einer belebten Stadt und damit auch zu einer sicheren Stadt.

Schlendern Menschen in der Nacht durch die Straße, leuchten Lichter aus Wohnungen und Schaufenster beleuchtet, sorgt das dafür, dass sich Menschen sicher fühlen. Eine Vielfalt an Funktionen dient, im Gegensatz zu von abends bis morgens verlassenen Bürogebäuden, als Anreiz für nächtliche Spaziergänge.<sup>28</sup> Übergangszonen zwischen privaten und öffentlichen Bereichen helfen, dass häufiger Kontakt zwischen verschiedenen Bewohnern entsteht, da ein gewisser Abstand bewahrt werden kann, was hilft, den Kontakt zu regulieren. Ausgestaltete Übergangszonen beleben die Stadt und geben ein Gefühl von Sicherheit. In der Publikation „SINFO“, welche im Zuge der Initiative „GEMEINSAM.SICHER in Graz“ von der Stadt Graz in Kooperation mit der Polizei entstanden ist, werden Maßnahmen definiert welche das Sicherheitsgefühl der Bewohner steigern soll. Einfache Methoden wie eine gute Beleuchtung im Außenbereich und Zeitschaltuhren bei Abwesenheit sollen die Basis darstellen. Informationen über rückläufige Einbruchszahlen fördern zusätzlich des Vertrauen der Bevölkerung.<sup>29</sup>

25 Vgl. Jacobs 1961, 30

26 Jacobs 1961, 37

27 Ebda., 35

28 Vgl. Gehl 2015, 116 ff

29 Vgl. Michaela Krainz: Sicherheit und Licht. 07.12.2017, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10306427/8106610/Sicherheit\\_und\\_Licht.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10306427/8106610/Sicherheit_und_Licht.html), 10.04.2018

## SCHUTZ VOR UNANGENEHMEN SINNESWAHRNEHMUNGEN

Umwelteinflüsse wie Wind, Regen, Schnee, Kälte oder Hitze, aber auch vom Menschen erzeugte Störfaktoren wie Luftverschmutzung oder Lärm können die Aufenthaltsqualität drastisch verschlechtern.<sup>30</sup> Werden diese grundlegenden Anforderungen bei der Planung unzureichend berücksichtigt, kann der Ort auch dann unattraktiv sein, wenn alle anderen Qualitätskriterien erfüllt werden.<sup>31</sup>

Je nach Jahreszeit können Anforderungen variieren, so müssen genügend Sonnenschein in den kühlen Wintermonaten, aber auch ein schattiges Plätzchen in heißen Sommermonaten gewährleistet sein. Eine gute Planung der städtischen Bebauung kann Luftströme durch die Stadt positiv beeinflussen und somit Luftverschmutzung wie Feinstaubbelastung verringern. Nicht nur bauliche Maßnahmen, sondern vor allem Gesetze und Anreize der Politik können menschliches Handeln beeinflussen und so zu einer positiven Veränderung des Mikroklimas führen. Maßnahmen der Stadt Graz zur Verbesserung der Luftqualität sind etwa Tempolimits auf Autobahnen, die Förderung von Carsharing Projekten, der Ausbau und die Modernisierung öffentlicher Verkehrsmittel.<sup>32</sup>



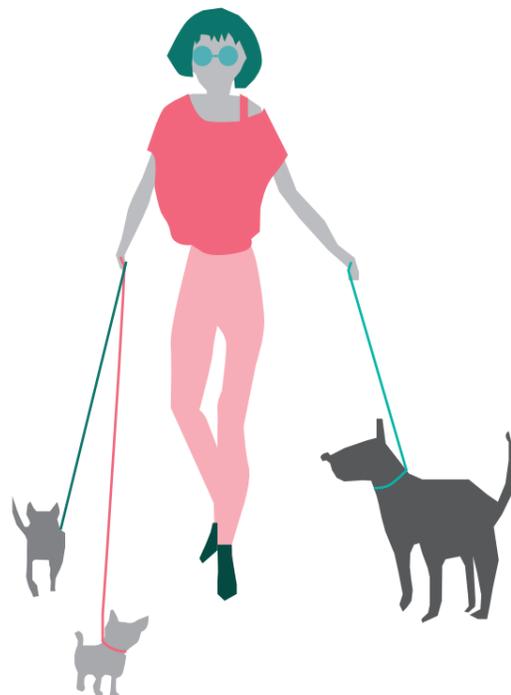
30 Vgl. Gehl 2017, Pos. 4799

31 Vgl. Gehl 2017, Pos.4775

32 Vgl. Hannes Binder: Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung (PM 10/NO2) 6. Maßnahmenkatalog, 13.11.2013, [http://www.umwelt.graz.at/cms/dokumente/10022260\\_4849410/Offbe27c/gr\\_bericht\\_14\\_11\\_2013.pdf](http://www.umwelt.graz.at/cms/dokumente/10022260_4849410/Offbe27c/gr_bericht_14_11_2013.pdf), 26.01.2018

## ANGEBOTE FÜR FUSSGÄNGER

Es gibt verschiedene Arten sich als Fußgänger durch den öffentlichen Raum zu bewegen. Der Fußgänger agiert entweder aufgrund einer notwendigen, zielgerichteten Aktivität oder er nutzt den öffentlichen Raum um von A nach B zu gelangen oder handelt es sich um eine optionale Aktivität wie einen Spaziergang, Sport oder spielerische Aktivitäten. Faktoren, welche zusätzlich die Geschwindigkeit beeinflussen sind die Beschaffenheit sowie des Oberfläche des Weges, die Dichte der Fußgänger, das Alter und die Beweglichkeit des Fußgängers selbst sowie die Gestaltung des öffentlichen Raums oder Umwelteinflüsse wie das Wetter. Bei schlechtem Wetter herrschen eher notwendige Aktivitäten vor, die schnellstmöglich erledigt werden, wobei bei Sonnenschein viele Einwohner und Touristen rein zum Zeitvertreib im öffentlichen Raum flanieren. Eigenschaften, die den öffentlichen Raum attraktiv für Fußgänger machen sind möglichst kurze Distanzen, sowie das Vorhandensein von ausreichend Platz. Bewohnern muss es möglich sein, schnell voran zu kommen und nicht ständig von irgendetwas oder irgendjemandem daran gehindert zu werden, das persönliche Tempo zu gehen. Überfüllte Bürgersteige zwingen Menschen, sich an das Tempo der Menschenmenge anzupassen, wobei Senioren und Kinder oft nicht Schritt halten können. Der Weg der Menschen sollte auch nicht wie oft üblich zum Hindernislauf werden – Werbetafeln, Straßenlaternen und abgestellte Fahrräder stellen eine Behinderung für den Fußgängerstrom dar. Viele dieser Hindernisse zwingen den Fußgänger auch zu unnötigen Umwegen oder führen zu Unterbrechungen im Bewegungsfluss. Fußgänger wählen immer den direkten Weg und vermeiden Hindernisse wie Treppen und Unterführungen – Trampelwege in Rasenflächen belegen diese Neigung zum direkten Weg.<sup>33</sup>



## AUFENTHALTSGELEGENHEITEN

Ein hohes Fußgängeraufkommen sagt nicht unbedingt etwas über die Qualität des öffentlichen Raums aus. Viel mehr kann die Menge an Menschen, die sich setzen und verweilen als Indikator für eine hohe Aufenthaltsqualität gesehen werden. Erst bei längeren Aufenthalten wird man darauf achten, sich den bequemsten Platz zu suchen. Ein Phänomen das Jan Gehl Randeffekt nennt, beschreibt die Vorliebe der Menschen sich an Randzonen aufzuhalten. Hier kann einerseits alles überblickt werden und gleichzeitig schützt die Wand im Rücken vor Überraschungen. Dem Nischeneffekt zufolge werden auch Arkadengänge und Eingangsnischen als besonders attraktiv angesehen, da diese einen zusätzlichen Schutz vor Wettereinflüssen aufweisen. Unattraktiv für längere Aufenthalte hingegen ist öffentlicher Raum ohne bauliche Einfassung und Plätze die von motorisiertem Verkehr umgeben sind. Als Klaviereffekt bezeichnet Gehl die Neigung der Menschen sich an verschiedenen Objekten und Möbel wie Stützen, Ecken und Pollern aufzuhalten. Die Kombination aus einladenden, gegliederten Fassaden, Nischen und anderen Objekten lädt den Fußgänger dazu ein, fast unsichtbar und trotzdem ein Teil der Öffentlichkeit zu sein.<sup>34</sup>

## SITZGELEGENHEITEN

Langes Stehen wirkt auf längere Sicht ermüdend, daher erfolgt bei längeren Wartezeiten oder Pausen die Suche nach einem geeigneten Sitzplatz. Ein qualitativ hochwertiger Sitzplatz verfügt einer Studie von Jan Gehl zufolge über ein gutes Mikroklima, befindet sich an Randzonen mit einer guten Aussicht und weist einem möglichst geringen Lärmpegel auf. Sitzplätze, welche über diese geforderten Eigenschaften verfügen, würden demnach häufiger und über eine längere Dauer genutzt.

Eine Stadt muss über ausreichend primäre und sekundäre Sitzflächen verfügen. Primäre Sitzgelegenheiten sind Möbel wie Bänke und Stühle, welche idealerweise über guten Sitzkomfort, eine angenehme Oberflächentemperatur und über eine wasserabweisende Oberfläche verfügen.<sup>35</sup> Ebenso bedeutsam sind auch die von William H. Whyte im Film *The Social Life of Small Urban Spaces* thematisierten sekundären Sitzgelegenheiten wie Sockel, Poller, Stufen, Geländer und Skulpturen. Befinden sich viele leere Bänke im öffentlichen Raum kann dieser verlassen wirken – daher sollen Poller und Sockel in einer ansprechenden Höhe ausgeführt werden, sodass sie an warmen Tagen als zusätzliche Sitzgelegenheiten genutzt werden können. Nach Whyte sind diese sekundären Sitzgelegenheiten sogar beliebter als Bänke, denn junge Menschen würden sich auf alles setzen was sich als Sitzfläche anbietet,<sup>36</sup> ältere Menschen hingegen legen Wert auf komfortable Sitzflächen.<sup>37</sup> Lebendige Städte sollten für alle Alters- und Gesellschaftsgruppen gute Aufenthaltsorte schaffen.

Attraktive Sitzgelegenheiten welche Aussicht bieten, sich an sonnigen Plätzen befinden, oder ein gewisses Maß an Ruhe bieten, können dazu beitragen, dass sich die Aufenthaltszeit im öffentlichen Raum wesentlich verlängert.



## SEHENSWÜRDIGES

„Straßenraster, Platzgestaltung, Detailreichtum und Raumerlebnisse prägen die Qualität urbaner Gehstrecken und machen den Gang durch die Stadt zum Vergnügen.“<sup>38</sup>

Im Laufe eines Spazierganges nutzt man die Zeit um seine Umgebung wahrzunehmen. Von elementarer Bedeutung ist für den Betrachter vor allem die Gestaltung der Erdgeschosszone. Fassadendetails und Gliederung können für ein interessantes Raumerlebnis sorgen. Neben Objekten wie Brunnen, Bäumen und Gebäuden beobachten Menschen aber vor allem gerne andere Menschen. Freie Sichtachsen und gründlich geplante Aussichten bilden eine gute Grundlage für menschliche Kontaktmöglichkeiten.



35 Vgl. Gehl 2015, 164–167  
36 Vgl. Whyte 1980, 10'30  
37 Vgl. Gehl 2015, 166 f

38 Gehl 2015, 150

## ORTE FÜR KOMMUNIKATION

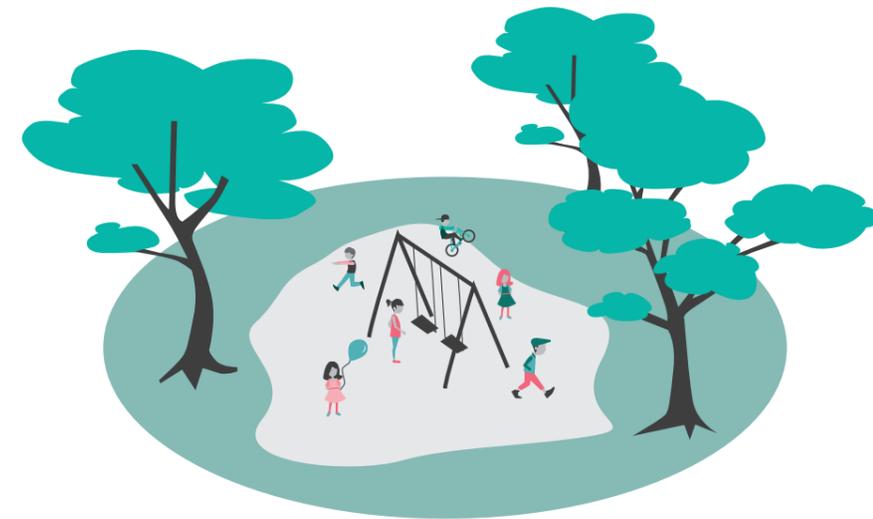
Spontane Treffen stellen ein wesentliches Element des öffentlichen Raums dar. Es muss gewährleistet werden die Kommunikation möglichst gut und problemlos zu unterstützen. Ein niedriger Lärmpegel und *gesprächsfördernde Sitzgelegenheiten* sorgen für die nötige Gesprächsbasis.

Der motorisierte Verkehr stellt die Hauptursache für den wachsenden Lärmpegel in Städten dar, welcher eine starke Beeinträchtigung darstellt, sich in ruhiger, angenehmer Atmosphäre unterhalten zu können. In Städten mit starker Geräuschbelastung ist es daher notwendig autofreie Zonen und Parks zu schaffen, welche die Kommunikation in angenehmer Umgebung ermöglichen. An Plätzen wo mit längeren Aufenthaltszeiten zu rechnen ist, wie Bushaltestellen und Parks, sollen Sitzmöbel installiert werden, welche die menschliche Interaktion fördern. Nach dem Architekt Ralph Erskine basieren die gesprächsfördernden Sitzgelegenheiten darauf, dass zwei Bänke im leicht geöffneten Winkel zueinander aufgestellt werden, um die Kommunikation zu erleichtern aber nicht notwendig zu machen.

Der öffentliche Raum bietet den notwendigen Platz als öffentlicher Treffpunkt und Forum, aber auch als Platz der Zusammenkunft und Demonstration. Die Weltgeschichte ist stark geprägt von Veranstaltungen im öffentlichen Raum, was zu den bedeutendsten Entwicklungen in der Geschichte der Menschen geführt hat.<sup>39</sup>



39 Vgl. Gehl 2015, 176 ff



## ORTE FÜR SPIEL UND SPORT

Es gilt bauliche Anlagen zu schaffen, die eine gute Nutzbarkeit für sportliche und spielerische Aktivitäten bieten. Diese sollten möglichst das ganze Jahr und zu jeder Zeit bespielbar sein.

Im Vergleich zu früher hat man heute vielerorts Kinder von den Straßen verdrängt und spezielle Anlagen errichtet, welche als Spielplatz dienen sollen. Was aber auch die Möglichkeiten spontaner Spiele bei denen sich fremde Kinder und auch Erwachsene beteiligen, minimiert.

Der Wandel im Berufsleben zu vorwiegend sitzenden Tätigkeiten brachte auch das Bedürfnis nach Freizeitaktivitäten und Sport an der frischen Luft, was Stadtplaner vor die Herausforderung stellt für verschiedene Bedürfnisse ausreichend Infrastruktur zu schaffen. Kreativität und Unternehmenslust soll bis ins hohe Alter gefördert werden, um dem hohen Anteil an Senioren die Möglichkeit zu bieten, körperlich und geistig fit zu bleiben.<sup>40</sup>

40 Vgl. Gehl 2015, 183 f



## GRÖSSENVERHÄLTNISSE

Fundamental für die Wahrnehmung des öffentlichen Raums ist die Dimension der baulichen Elemente und Freiräume. Strukturen müssen in einem menschlichen Maßstab geplant werden, der unseren Sinneswahrnehmungen entspricht. Zu große Distanzen und zu schneller Verkehr verhindert eine lebendige Stadt und es werden immer weniger Anreize geschaffen, um zu Fuß zu gehen.

Viele historische Plätze in Italien vermitteln durch dieses menschliche Maß sofort ein angenehmes Gefühl, wodurch sich Menschen hier meist länger aufhalten. Essenziell für die Wahrnehmung ist unter anderem auch, ob man die gesamte Struktur und die stattfindenden Aktivitäten überblicken kann. Umschlossene Plätze mit interessanten Fassaden in guten Proportionen vermitteln ein angenehmes Stadterlebnis.

Große weitläufige Flächen dagegen, wie sie oft in neuen Stadtvierteln vorkommen, wirken oft kalt und abweisend. Langsame oder schnelle Verkehrsströme haben sehr unterschiedliche Anforderungen an Verkehrsflächen. Ebenso verändert sich die Wahrnehmung je nach Geschwindigkeit mit der man sich durch den Raum bewegt. Eine ansprechend gestaltete Erdgeschosszone ist aber auch bei Hochhäusern von fundamentaler Bedeutung – so sollen auch große Stadträume, wie sie oft durch das Missachten des menschlichen Maßes entstanden sind, durch kleinere Elemente wie Arkadengänge oder Baumreihen gegliedert werden.<sup>41</sup>

41 Vgl. Gehl 2015, 188 ff

## POSITIVE SINNESEINDRÜCKE

Schön gestalteter öffentlicher Raum mit gutem Design, passenden Materialien und abwechslungsreichen Aussichten runden den attraktiven, öffentlichen Raum ab.<sup>42</sup>

Die visuelle Qualität hängt sehr stark vom Detaillierungsgrad der verschiedenen Elemente ab. Eine ausführliche Planung der verschiedenen Materialien, Farben und Details stellt ein harmonisches Erscheinungsbild sicher und verschafft dem öffentlichen Raum Aufenthaltsqualität im ästhetischen Sinne.



42 Vgl. Gehl/Gemzoe/Kirknaes/Sternhagen, 2006.

## ANGENEHME KLIMATISCHE VERHÄLTNISSE

Die gebaute Umwelt sollte möglichst die klimatischen Verhältnisse begünstigen bzw. schlechte Bedingungen so gut wie möglich verbessern. Zu unterscheiden ist, ob es sich um regionale Klimaerscheinungen nach geographischer Lage, um Klimaverhältnisse aufgrund der städtische Lage, wie das von der Topographie beeinflusste Grazer Becken oder um das lokale Klima, welches hauptsächlich von baulichen Strukturen abhängig ist, handelt.

Wetterbedingungen, die für einen erhöhten Fußgängerstrom und Radverkehr sorgen, sind Sonnenschein und nur wenig Wind – dabei ist es weniger von Bedeutung ob es 10°C oder 25°C auf dem Thermometer anzeigt.

Es können bestimmte Plätze im urbanen Raum auch trotz schlechter Wetterbedingungen durch Beschattung oder Windschutz mittels vorgelagerter Gebäude gute Verhältnisse aufweisen, wogegen Hochhäuser zu ungünstigen Luftströmungen und damit schlechten Aufenthaltsbedingungen am Boden führen können.

Ein Beispiel für Bebauung aus klimatischen Motiven sind die bekannten „Pueblos Blancos“ in Andalusien. Die dicken Wände der Gebäude sind mit weißer Kalkfarbe versehen, welche das Sonnenlicht bestmöglich reflektieren und nur minimal absorbieren. Zudem stehen die Gebäude dicht aneinander um für ausreichend Beschattung im Ortskern zu sorgen. Durch diese relativ einfachen Maßnahmen erreicht man einen guten Hitzeschutz sowie eine ansprechende Bebauung im menschlichen Maßstab.

Aber es gibt auch unzählige kleine Maßnahmen, welche Witterungseinflüssen auf kleinem Raum bestmöglich entgegenwirken können. Überdachungen, Windschutzvorrichtungen und Heizstrahler bei Terrassen können auch an kalten Tagen zu angenehmen Bedingungen und einer lebendigen Stadt beitragen. Als natürliche Maßnahme zum Schutz vor Überhitzung sollte in der städtebaulichen Planung vor allem auf ausreichende Grünflächen geachtet werden. Dabei können Fassadenbegrünungen, Parks und begrünte Flachdächer als einfache natürliche Klimatisierungen dienen.<sup>43</sup>



## QUALITÄTSKRITERIEN IM ÜBERBLICK

Jan Gehl thematisiert in seinen Qualitätskriterien die Punkte Schutz, Komfort und Genuss. Diese Kriterien erfüllen eine fundamentale Basis, um ein positives Empfinden der Nutzer sicherzustellen. Bezieht man allerdings den essenziellen Punkt der Mobilität im öffentlichen Raum mit ein, bedarf es einer genaueren Auseinandersetzung mit der Thematik. In einer Ära in der Zeit Geld bedeutet und das Thema Work-Life-Balance in aller Munde ist, sollten notwendige Aktivitäten möglichst rasch und effizient abgewickelt werden, um noch Zeit für Freizeit und Familie zur Verfügung zu haben. Die Qualitätskriterien von Jan Gehl definieren den öffentlichen Raum primär als Aufenthalts- und Freizeitorientiert und sehen ein gutes Funktionieren der urbanen Mobilität als etwas Gegebenes. Ist der kurze Weg durchs Stadtzentrum für sanften Verkehr zu mühsam und langsam, ziehen es viele vor den täglichen Weg mittels motorisiertem Verkehr über den Stadtrand zu wählen. Der Mensch wählt das Verkehrsmittel, mit welchem ein schnelles und unkompliziertes Erreichen des Ziels gewährleistet ist. Kleine Umwege werden in Kauf genommen um einen höheren Komfort zu erzielen, wie etwa um Ampeln zu umfahren, oder um Wege mit angenehmeren klimatischen Bedingungen, wie z.B. entlang eines Flusses zu nutzen.

Je nach Tageszeit ändern sich die Anforderungen an den öffentlichen Raum. Während morgens zur Hauptverkehrszeit ein ungehindertes, schnelles Vorankommen im Hauptaugenmerk liegt, gewinnt nach Feierabend ein funktionierendes urbanes Miteinander an Bedeutung. Spielplätze, Einkaufsstrassen und Sportstätten beginnen sich zu füllen und Bürogebäude schließen ihre Pforten.

Nur wenn zur morgendlichen Stoßzeit der Mensch animiert wird, sanfte Mobilität zu nutzen, kann dieser auch nach verrichteter Arbeit mit dem Rad fahren oder zu Fuß durch das Stadtzentrum bummeln. Fällt allerdings bereits morgens die Wahl auf das eigene KFZ, wird der Nachhauseweg über die schnellste Route, meist ohne Umwege, nach Hause gewählt. Spezielle Aufmerksamkeit muss daher dem täglichen Morgenverkehr zugesprochen werden sowie ein flexibler Umgang mit den urbanen Freibereichen.

Nachfolgende Punkte dienen als Ergänzung zu Jan Gehls Qualitätskriterien für den öffentlichen Raum und sollen bei der Planung des öffentlichen Raums mit thematischem Schwerpunkt auf Mobilität eine zentrale Rolle spielen.



## QUALITÄTSKRITERIEN + MOBILITÄT

### WENIG WARTEZEITEN | FLÜSSIGER VERKEHR FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER

In Stoßzeiten des täglichen Pendlerverkehrs spielt insbesondere die Überlagerung von Zonen verschiedener Verkehrsmittel sowie Wartezeiten eine große Rolle. Das Potential dieses banal erscheinenden Aspektes ist beachtlich, denn dieser entscheidet wesentlich über den Weg, welchen Menschen wählen – schließlich lässt sich über rasche, direkte Verkehrswege wesentlich mehr Zeit sparen, als bei kurzen Distanzen die über unübersichtliche, verkehrsüberlastete Knotenpunkte führen. Darüber hinaus wird es speziell mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, welche großteils über Muskelkraft betrieben werden, als sehr störend empfunden, viele Kreuzungen mit ungünstiger Ampelschaltung zu überqueren. Passiert man die Grazer Glacisstraße auch an sehr schwach befahrenen Tagen mit dem Fahrrad, merkt man sofort auf welche Verkehrsmittel hier der Fokus gelegt wird. Während der motorisierte Individualverkehr mittels gekoppelter Ampelschaltung möglichst flüssig voran kommen soll, muss man als Radfahrer und Fußgänger ein ständiges Stop & Go mit teils langen Wartezeiten an den Ampeln in Kauf nehmen. Natürlich steigt aus diesem Grund auch bei vielen waghalsigen Zweiradfahrern die Risikobereitschaft und Kreuzungen werden trotz roter Ampel überquert oder aber man entscheidet sich gleich fürs KFZ. Lange Wartezeiten sind allerdings auch für Fußgänger wenig erfreulich – gerade bei komplexen Kreuzungen können Überquerungen mehrerer Fahrtrichtungen viele essenzielle Minuten in der täglichen Stoßzeit kosten, sodass schnell einmal ein Bus versäumt wird. Besonders gefährlich wird es allerdings dann, wenn für diese bedeutsamen Warteflächen nicht genügend Platz eingeräumt wird. Speziell an klimatisch angenehmen Tagen kann es dazu kommen dass ganze Scharen von Menschen sich für die Überquerung an der Ampel anstellen müssen, und ist hierfür nicht ausreichend Platz vorgesehen kommt es zu Überlagerungen von Funktionen. So werden schnell Bewegungsflächen für Radfahrer zu Wartezonen für Fußgänger – dies behindert nicht nur den flüssigen Verkehr der Radfahrer sondern führt außerdem zu gefährlichen Situationen für alle Verkehrsteilnehmer. Daher sollte auch großes Augenmerk auf eine gute Auflösung der Kreuzungspunkte für sanfte Mobilität gelegt werden. Die Organisation der Bewegungs- und Wartezonen verschiedener Verkehrsmittel soll untersucht werden, um ein flüssiges, sicheres Vorankommen im täglichen Verkehr zu gewährleisten. Wenig Wartezeiten können auch durch eine gute Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz, alternative Erreichbarkeit per sanfter Mobilität, wie Fahrrad- und E-Scooterleih und Haltemöglichkeit für Mitfahrgelegenheiten erreicht werden. Bedeutsam im urbanen Verkehrschaos ist besonders die Ausweichmöglichkeit auf andere Verkehrsmittel bei hoher Verkehrsbelastung.

## BEREICHE FÜR STOP & GO

Der flüssige Verkehr führt auch zu einem nächsten wesentlichen Punkt. Innerstädtische Bereiche mit hoher Nutzerfrequenz werden für beeinträchtigte oder ältere Personen oft zur Belastungsprobe.

Befindet man sich erst mal im Bewegungsstrom, kann es schwer werden diesem ohne Zusammenstoß wieder zu entkommen. Sinnvoll wäre es, wo aufgrund baulicher Enge kein Potenzial zur Ausweitung gibt, zumindest kleine Bereiche zu schaffen, die einen kurzen Stop ermöglichen ohne den flüssigen Verkehr zu beeinträchtigen. Speziell auf überfüllten Radwegen kommt es oft vor, dass Nutzer welche einen kurzen Halt machen, um kurz zu verschnauften oder Bekannte zu treffen, verärgerte Blicke ernten.

Auch hier kann der Radweges entlang der Glacisstraße in Graz und des Stadtparkes ein gutes Beispiel bieten. Hier wurden am 09. Mai 2018 bei der Rad-Zählstelle der Stadt Graz etwa 7400 Radfahrer gezählt.<sup>44</sup> Aufgrund der Fahrbahnbreite ist an dieser Stelle ein Überholen bei Gegenverkehr kaum möglich. Beeinträchtigte Personen oder Personen die das höhere Tempo von Pendlern nicht erreichen, werden von drängelnden Nachfolgern unter Druck gesetzt. Das fehlende Sicherheitsgefühl auf diesem Radweg kann auch durch die geringe Anzahl an Nutzern die der Altersgruppe von 0 - 8 Jahren und 70 - 100 angehören, wahrgenommen werden

## FLEXIBILITÄT

Auch unsere unbebaute Welt unterliegt dem ständigen Wandel unserer Gesellschaft. Nie waren Trends so kurzlebig und interaktiv wie heute.

In der Zeit von sozialen Netzwerken und künstlicher Intelligenz werden heute sowie in Zukunft immer mehr Flächen benötigt, welche diesen flexiblen Raum der Entfaltung bieten können. Wo an einem Tag noch ein Konzert stattfand, findet sich am nächsten vielleicht schon ein Pop-up-Saftladen ein. Möblierung und bauliche Gegebenheiten sollen diese Flexibilität unterstützen und fördern – nur so kann eine Stadt ihrer zukünftigen Entwicklung ungehindert standhalten.

Wahrscheinlich hätte niemand gedacht, dass wir uns jemals von 15-jährigen *Influencern* die Welt erklären lassen, dass autonome Fahrzeuge die Welt erobern oder dass *Alexa* selbstständig unsere Einkäufe tätigt, aber genau aus diesem Grund ist es umso wesentlicher auch künftigen Veränderungen einen flexiblen Raum für alle Eventualitäten zu bieten.

Während fixe Möblierung oft den Kontakt zwischen Menschen verhindert, kann mit einer beweglichen Stadtraummöblierung die Kommunikation und so das soziale Wohlbefinden positiv beeinflusst werden.

Ebenso kann sich die Anforderung an den mobilen öffentlichen Raum je nach Tageszeit, Wochentag, Wetter, Ferien, Veranstaltungen verändern. Während morgens mehr Personen ins Stadtzentrum pendeln, erhöht sich das Verkehrsaufkommen stadtauswärts in den Abendstunden. Dies kann sich allerdings auch verändern wenn z.B. etwa Großveranstaltungen abends im Stadtzentrum stattfinden.

Der urbane Raum muss den ständigen Veränderungen und wechselnden Anforderungen gerecht werden, insbesondere im Bereich Mobilität wird auch in Zukunft Flexibilität eine große Rolle spielen.



44 Vgl. o.A.: Graz Verkehrsplanung: Radverkehr/Dauerzählstellen, [https://www.graz.at/cms/dokumente/10116349\\_8032890/38e6cfb8/05\\_Radverkehr\\_MAI\\_2018\\_.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10116349_8032890/38e6cfb8/05_Radverkehr_MAI_2018_.pdf), 10.06.2019

## UNTERSUCHUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS

Bei einer Studie über den öffentlichen Raum spielt nach Jan Gehl vor allem die Frage selbst eine zentrale Rolle. Die Art der Frage wird vom Kontext und Standort vorgegeben. Schon beim Definieren der Fragen zeigt sich, wie komplex die zu erfassenden Aktivitäten sein können. Die Untersuchung der Schlüsselfragen muss ebenso in die Dokumentation einfließen.<sup>45</sup>

### WIE VIELE?

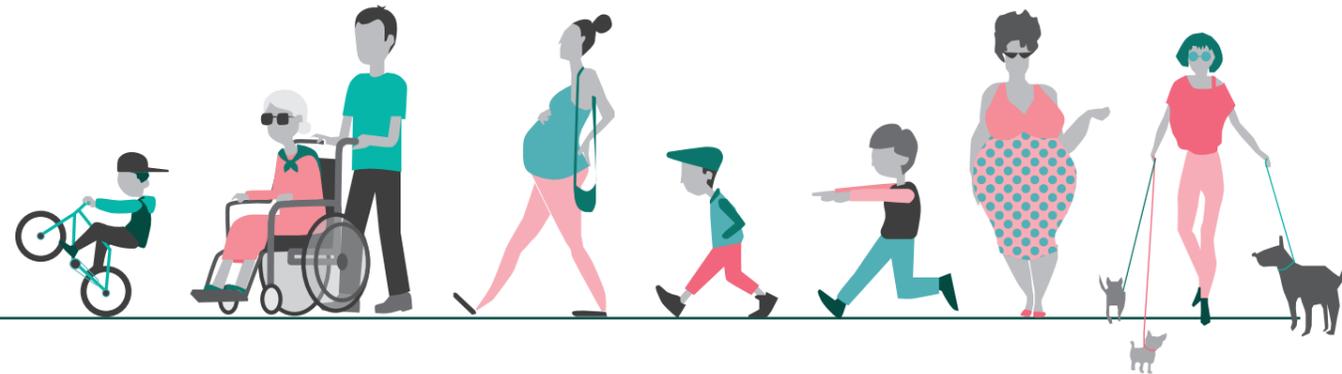
Die Frage *Wie viele gehen einer Aktivität nach?* macht das Leben in der Stadt messbar. Diese quantitativen Daten können einem Projekt zu qualitativen Lösungen verhelfen. Die Auswertung der Zahlen fließt in den Entscheidungsprozess ein und unterstützt die Argumentation.

Gezählt wird der Fußgängerfluss, die Zahl der Menschen die verweilen, bestimmte Aktivitäten oder die Zahl bestimmter Gruppen.

Auch bei der Nachbereitung ist das Zählen von zentraler Bedeutung. Durch das Zählen vor und nach getätigten Maßnahmen lässt sich der Erfolg dieser abschätzen. Essenziell ist hierbei aber insbesondere die Vergleichbarkeit der Zahlen – so müssen Wetter, Wochentag und Uhrzeit möglichst ähnliche Bedingungen bei der Untersuchung schaffen.<sup>46</sup>

### WER?

Die Menschen können an verschiedenen Parametern gemessen werden. Speziell die Unterscheidung in Parametern wie Geschlecht und Altersgruppen werden nach Jan Gehl als sinnvoll erachtet. Das bereits vorhandene Grundwissen über Bedürfnisse verschiedener Gruppen soll in den weiterführenden Entwurf einfließen. Weiters zeigen Zahlen, wie etwa ein hoher Frauenanteil, dass das Sicherheitsgefühl am untersuchten Ort ausreichend ist, das Alter der Nutzer gibt dagegen Aufschluss über das Sicherheitsgefühl in Bezug auf Verkehrssicherheit im öffentlichen Raum – zählen viele Kinder und alte Personen zum Nutzerfeld, kann man davon ausgehen, dass sich die Menschen sicher fühlen.



45 Vgl. Gehl/Svarre, 2016, 11

46 Vgl. Ebda., 14

### WO?

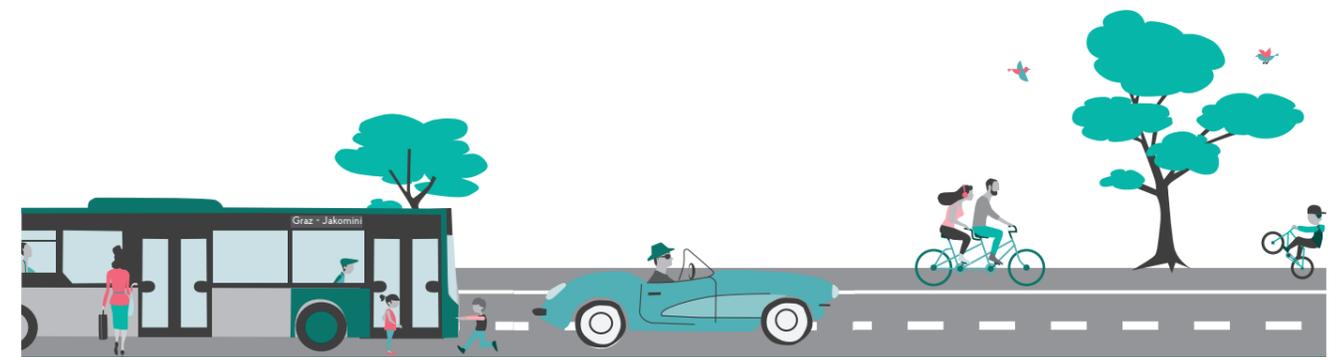
Beim Entwurf schätzen Planer oft ab, wo Menschen eher verweilen werden oder wie sich Wege durch den öffentlichen Raum ziehen sollen. Oft handeln Menschen aber wie es sich nicht erwarten lässt und vom Menschen geschaffene neue Wege zieren den neuen Rasen. Der Bewegungsfluss von Menschen sollte möglichst durch nichts behindert werden und es sollten ausreichend Plätze vorhanden sein, die zum Verweilen einladen. Untersuchungen zu Bewegungen und Flächen, an denen Menschen stehen bleiben, können Aufschluss darüber geben, wo diese Bereiche in der Planung angebracht werden sollten. Auch eine Studie über klimatische Bedingungen wie Wind, Schatten und Sonne kann für die Positionierung bestimmter Einrichtungsselemente von grundlegender Bedeutung sein.<sup>47</sup>

### WAS?

Was sich im öffentlichen Raum abspielt kann mittels kartographischer Aufzeichnung ermittelt werden. Eine Einteilung könnte nach statischen, kommerziellen und physischen Aktivitäten erfolgen. Aber auch viele andere Kategorien können je nach Lage definiert werden.

Vorrangige Aktivitäten sind insbesondere Gehen, Sitzen und Spielen. Die definierten Kategorien sollten ein möglichst großes Spektrum an verschiedenen Aktivitäten und Ereignissen abdecken, da sich häufig auch mehrere Ereignisse überlappen und spontan verändern können.

Grundsätzlich können Aktivitäten in notwendige Aktivitäten wie Einkaufen, zur Bushaltestelle gehen, einer gewissen Arbeit nachgehen (Briefträger, Polizist,...) oder in optionale Aktivitäten wie Spazieren, Joggen oder Lesen eingeteilt werden. Aktivitäten können sich aber auch von notwendigen zu optionalen Aktivitäten hin entwickeln. Soziale Aktivitäten resultieren aus notwendigen oder optionalen Aktivitäten, wie ein Briefträger der zufällig auf einen Bekannten trifft.<sup>48</sup>



47 Vgl. Gehl/Svarre, 2016, 15

48 Vgl. Ebda., 17



Abb. 13: Fußgängerzone, verregneter Tag



Abb. 14: Fußgängerzone, sonniger Tag



Abb. 15: Fußgängerzone mit ausgeprägten Nachtleben



Abb. 16: Spielplatz am Nachmittag

## WIE LANGE?

Ermittelt wird vor allem die Aufenthaltsdauer und die Geschwindigkeit mit der sich Personen durch den Raum bewegen. Manche Bereiche erfordern einen flüssigen Fußgängerstrom um wieder Platz für nachfolgende Menschen zu schaffen, andere wiederum sollen die Nutzer dazu anregen einen Moment zu verweilen. Schafft man Qualitäten und Reize können sich Aufenthaltszeiten wesentlich verlängern. Untersuchungen des öffentlichen Raums können zeigen, wie viel Zeit für verschiedene Aktivitäten benötigt wird.<sup>49</sup>



49 Vgl. Gehl/Svarre 2016, 19

## UNTERSUCHUNGSZWECK UND AUSWAHL DER TECHNIK

Je nach Fragestellung, Standort und Budget können verschiedene Untersuchungstechniken oder Kombinationen daraus Anwendung finden. Fundamental bei der Untersuchung des öffentlichen Raums vor Ort ist vor allem die Auswahl des Tages und der Uhrzeit. Nach zu erwartender Besucherfrequenz und Zielgruppe wird die Uhrzeit und der Wochentag der Untersuchung festgelegt. Als weiterer Faktor sind Jahreszeit und Wetterverhältnisse dringend zu beachten, da diese Faktoren die Aktivitäten und Aufenthaltsdauer wesentlich beeinflussen.<sup>50</sup> Hat man den Zeitpunkt der Untersuchung bestimmt, stehen einem verschiedene Werkzeuge der Bestandsermittlung zur Verfügung. Je nach Bedarf muss das richtige Instrument gewählt werden.

## METHODEN | WERKZEUGE

### ZÄHLEN

Relevant sind hier besonders die Vergleiche zwischen verschiedenen Zeiträumen oder vor und nach bestimmten Maßnahmen. Aber auch Vergleiche zu anderen geographischen Gebieten können zu brauchbaren und interessanten Erkenntnissen führen.

### AUFZEICHNEN

Verschiedene Aktivitäten, Objekte oder Menschen können am Plan als Symbol eingetragen werden. Diese Objekte können anschließend auf ihr quantitatives Erscheinen hin untersucht werden.

### TRACING

Mit Hilfe von Bewegungslinien, die zeigen, wie sich Menschen im Raum bewegen, können gute Wegenetze und Verweilorte definiert werden.

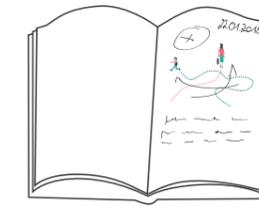
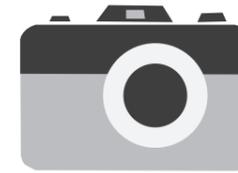
### TRACKING

Menschliche Bewegungen über einen größeren Bereich und oder einen längeren Zeitraum können via GPS oder anderer technischer Hilfsmittel ermittelt werden.

### SPURENSICHERUNG

Verschiedene Aktivitäten im öffentlichen Raum hinterlassen Spuren wie Abfälle, Abnutzungen von Oberflächen oder Erdflecken im Rasen. Die Analyse dieser Spuren kann entscheidende Erkenntnisse für die Planung gewinnen.

50 Vgl. Gehl/Svarre, 2016, 22



## FOTOGRAFIEREN

Mit diesem technischen Hilfsmittel können Situationen aufgezeichnet werden. Ergänzend zu Jan Gehls Verwendung können heute auch verschiedene Internetplattformen wie *Instagram* eine hohe Zahl an Bildmaterial liefern, welche in die Auswertung der üblichen Nutzungsformen einfließen können. Dies kann vor allem bei geographisch weiter entfernten Analyseobjekten ein gutes Hilfsmittel darstellen.

## TAGEBUCH FÜHREN

Wie man den öffentlichen Raum in verschiedenen Situationen erlebt, kann mithilfe eines Tagebuches aufgezeichnet werden. Es werden alle nützlichen Informationen erfasst, welche im späteren Entwurfsprozess von Relevanz sein könnten. Auch Banalitäten können im späteren Prozess wichtig sein.

## TESTSPAZIERGÄNGE

Während eines Spazierganges entlang der zu analysierenden Route können Potentiale und Probleme für das urbane Umfeld ermittelt werden. Wartezeiten und schlechte Wegvernetzung werden aufgezeigt.<sup>51</sup>

## ONLINE VERKEHRSKARTEN

Über die Nutzung von Verkehrskarten können bedeutende Wegebeziehungen, Infrastruktur aber auch wesentliche Informationen über Nutzungsstatistiken ermittelt werden.

## SOCIAL MEDIA

Auf Webseiten oder in sozialen Netzwerken kann die Häufigkeit von Events und kulturellen Angeboten von Standorten ermittelt werden. Ergänzend bieten viele Social Media Seiten ebenso die Möglichkeit Standorte zu bewerten und stellen diese Daten zur Einsicht zur Verfügung.

## BEFRAGUNG

Vor allem Arten von Aktivitäten und Ansichten unterschiedlicher Interessensgruppen können auf diese Art ermittelt werden. Befragungen können vor Ort, per Internet oder telefonisch durchgeführt werden.

51 Vgl. Gehl/Svarre, 2016, 24

## II. CASE STUDIES

# HIGH LINE | NEW YORK





Abb. 17: New York | High Line

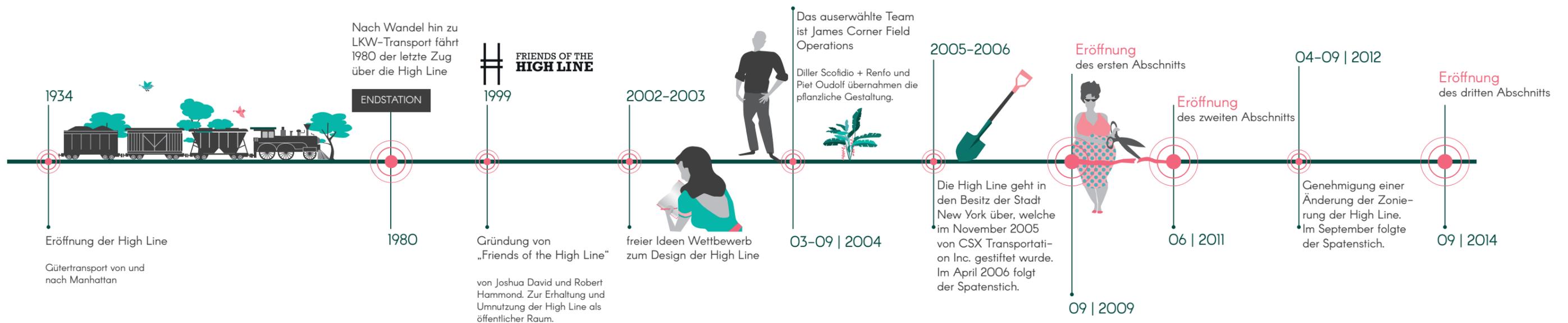
## VERWENDETE WERKZEUGE

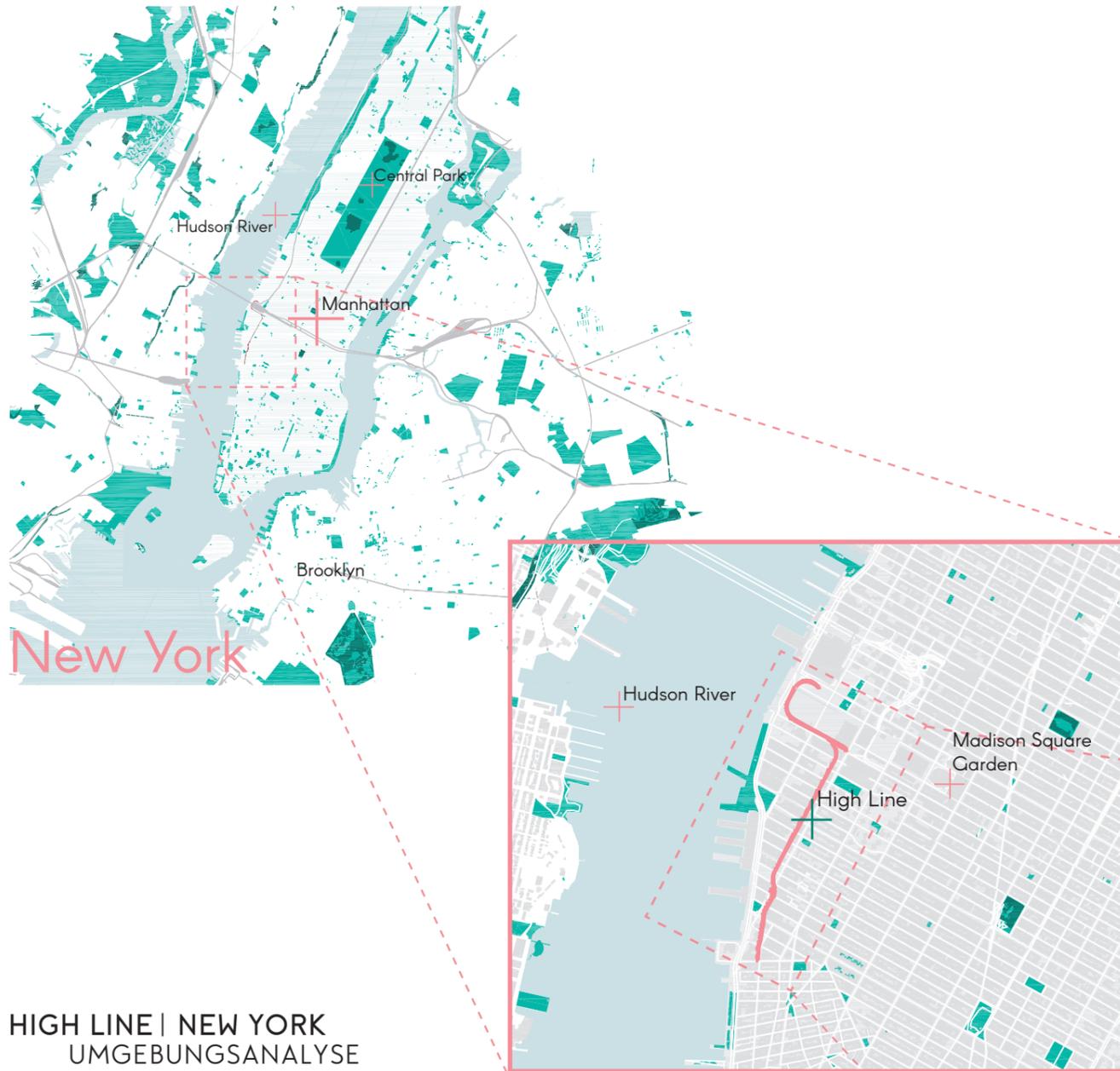


## GESCHICHTE

Aufgrund des Wandels vom Bahnverkehr zum Straßengüterverkehr wurde die Bahnstrecke nach Manhattan 1980 nach 36 Jahren des Güterverkehrs geschlossen. Etwa 19 Jahre später entstand die Idee der Revitalisierung und Umnutzung des verlassenen Areals und der Öffnung für die Bevölkerung. Joshua David und Robert Hammond gründeten die Organisation „Friends of the High Line“. Die Stadt New York ist zwar im Besitz der „High Line“, jedoch wird diese nach wie vor von *Friends of the High Line* unterstützt, betrieben und geplant. Etwa 98 % des Gesamtbudgets kommt von dieser Organisation. Einen offenen Ideen-Wettbewerb kann das Team von James Corner Field Operations im Jahr 2004 für sich entscheiden. Die Gestaltung der Bepflanzung gewinnen Diller Scofidio + Renfo und Piet Oudolf.<sup>52</sup>

52 o.A.: Geschichte. Ein revitalisiertes Stück New Yorker Vergangenheit, <http://www.thehighline.org/about>, 15.12.2017





## HIGH LINE | NEW YORK UMGEBUNGSANALYSE

Das Projekt „High Line“ liegt im Herzen Manhattans in direkter Nähe zum Hudson River. Dieser über New York schwebende Park entstand aus der Revitalisierung der Bahntrasse der ehemaligen Versorgungsstrecke für Gütertransport nach Manhattan. Sie ist ein positives Beispiel, wie die Umnutzung und Revitalisierung von brach liegenden Industrieflächen in urbanen Gebieten funktionieren kann.<sup>53</sup>

Ein wesentlicher Faktor stellt die Dichte der Umgebung dar. In Manhattan leben etwa 27.500 Einwohner je Quadratkilometer, was mehr als 5 mal so viel ist, als im Grazer Bezirk Geidorf<sup>54</sup>. Doch gegen alle Erwartungen ist die Dichte in den letzten 100 Jahren sogar zurückgegangen. Vergleicht man die Jahre 1910 und 2010, kann ein Bevölkerungsrückgang von etwa 25 Prozent ermittelt werden. Anfang des 20. Jahrhunderts lebten viele Fabrikarbeiter

53 Vgl. o.A.: Pocket Guide, [https://s3.amazonaws.com/production.files.thehighline.org/map\\_pdfs/park\\_map-1502138009.pdf](https://s3.amazonaws.com/production.files.thehighline.org/map_pdfs/park_map-1502138009.pdf), 15.12.2017

54 Vgl. Magistrat Graz (HG) 2017, 15

mit ihren Großfamilien in dichten Blocks. Durch die positiven Entwicklungen im öffentlichen Verkehr sowie einem starken Anstieg der Wohnkosten verspürte Manhattan einen regen Einwohnerrückgang – als Resultat ist heute die Zahl der Menschen, die in Manhattan arbeiten um ein vielfaches höher als die der Personen, die hier leben.<sup>55</sup> Bei einer Einwohnerzahl von etwa 1.600.000 kann es an einem Arbeitstag durch die Vielzahl der Pendler dazu kommen, dass sich die Zahl derer die sich in Manhattan aufhalten, auf etwa 3.900.000 Personen mehr als verdoppelt.<sup>56</sup>

55 Vgl. Barbara Speed: Manhattan's population density is changing – and not in the way you'd expect, 12.11. 2014, <https://www.citymetric.com/horizons/manhattan-s-population-density-changing-and-not-way-you-d-expect-468>, 12.01.2018

56 Vgl. Amy O'Leary: Everybody Inhale. How Many People Can Manhattan Hold?, 01.03.2012, [http://www.nytimes.com/2012/03/04/realestate/how-many-people-can-manhattan-hold.html?pagewanted=all&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/03/04/realestate/how-many-people-can-manhattan-hold.html?pagewanted=all&_r=0), 12.01.2018



## STADTPLANUNG IN NEW YORK

Die Geschichte der Stadtplanung in New York ist stark geprägt von zwei Akteuren, einerseits von dem einflussreichen amerikanischen Stadtplaner Robert Moses – er war Befürworter der Verbesserung von Straßen und der Förderung des motorisierten Verkehrs und andererseits von Jane Jacobs – sie dagegen behandelte in ihrem Buch *The Death and Life of great american cities* die Rückbesinnung auf den menschlichen Maßstab. Wesentlich wäre demnach eine Mischung aus verschiedenen Funktionen, welche dazu animieren Wege zu Fuß zu bestreiten. Robert Moses dagegen baute 17 Schnellstraßen und 14 Autobahnen. Nach Jacobs ist genau dieses Handeln die Ursache für zerstörte Wohngebieten und das Wachstum der Vorstädte. Dieses Entwerfen aus der Vogelperspektive bewirkte genau das Gegenteil von dem, was von modernem Städtebau angestrebt wird. Sinkende Dichte, Verlust von Lebendigkeit auf den Straßen und eine enorme Umweltbelastung waren die Folge.

Planer wollten nicht von den definierten Richtlinien für den Straßenbau abweichen und erzeugten so Straßen die eine immer höhere Kapazität an motorisierten Verkehr aufnehmen konnten, aber für Menschen immer weniger Anreiz schafften zu Fuß zu gehen. Erst die im Handbuch *Urban Street Design Guide* der NACTO (National Association of City Transportation Officials) veröffentlichten Planungsgrundlagen wie Straßen in Städten organisiert sein können, bringen neue Chancen für die Stadtplanung und sorgten für einen Anreiz neue Radwege, Fußgängerkreuzungen und Busspuren einzuplanen.

Im Jahr 2007 kam es unter Bürgermeister Bloomberg zu einem generellen Umdenken in der Politik New Yorks. Er veröffentlichte im Zuge des „Earth Day 2007“ ein 95.000 Wörter langes Dokument, den *PlaNYC*, in welchem erstmals eine nachhaltige Ressourcenplanung New Yorks angestrebt wurde. Ziel war es, Treibhausgas zu reduzieren und ein grüneres, nachhaltigeres New York zu schaffen.

Es sollte eine größere Anzahl an Wohnungen, mehr Grünraum und effizientere Energie- und Abfallwirtschaft geschaffen werden. Ziel des *PlaNYC* war es, wie es auch schon Jan Gehl und Jane Jacobs lange zuvor versuchten zu vermitteln, den motorisierten Verkehr zu reduzieren und durch Förderung der Fußgänger und Radfahrer eine gesündere, aktiver Stadt zu schaffen.<sup>57</sup>

Die High Line in Manhattan entstand bereits vor diesem großen Umdenken in der Politik – und das wohl auch eher aus dem Grund, dass es sich hier um eine private Organisation handelte, die Drahtzieher der gesamten Entwicklung der High Line waren. Die Organisation *Friends of the High Line* wurde bereits 1999 von Joshua David und Robert Hammond gegründet<sup>58</sup> – im Vergleich dazu begann die Stadt New York erst im Zuge des *PlaNYC* mit einem gezielten Ausbau der Radwege an den Straßenrändern nach dem Vorbild Kopenhagens. Bereits nach 2 Jahren hatte sich dadurch die Zahl der Fahrräder auf New Yorks Straßen verdoppelt.<sup>59</sup>



Abb. 18: Jane Jacobs und Robert Moses

57 Vgl. Khan/Solomonow 2016, 1–35.

58 Vgl. o.A.: Geschichte. Ein revitalisiertes Stück New Yorker Vergangenheit, <http://www.thehighline.org/about>, 15.01.2018

59 Vgl. Gehl, 2015, 23





Abb. 19: High Line | Barrierefrei



Abb. 20: High Line | Bezug zum Bestand



Abb. 21: High Line | aktive und passive Bereiche

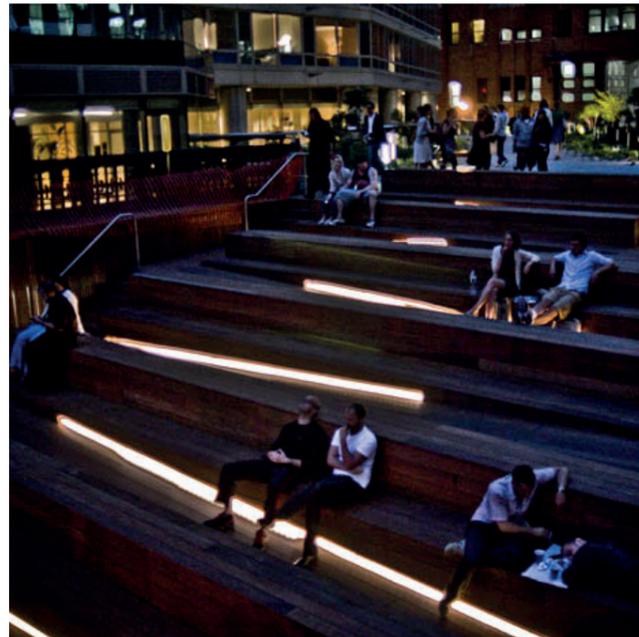


Abb. 22: High Line | Horizontalität



Barrierefreier Zugang



Struktur nimmt Bezug auf Bestand



aktive und passive Bereiche



Horizontalität

## BESONDERHEITEN

Über einer Länge von etwa 1,6 km erstreckt sich der lineare Park in neun Metern Höhe. Dieser hoch gelegene Gehweg überbrückt etwa die Länge von 20 Blocks und kann an mehreren Zugangspunkten über Aufzüge barrierefrei erschlossen werden. Der Einsatz von Rampen sowie der Bedacht auf breitere Stellen ermöglichen ein problemloses Befahren und Wenden für Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen.

Bei der Wahl der Materialität wurde auf den Bezug zum Bestand geachtet. Die vorgefundene Trasse mit ihrer artenreichen Flora inspirierte dazu ein landschaftsartiges Gehweg quer durch Manhattan zu schaffen. Für den Bodenbelag der High Line wurden fünf verschiedene Betonfertigteile verwendet. Die unterschiedlichen Breiten der Elemente bzw. sich verjüngende Elemente schaffen einen fließenden Übergang zur Natur und schaffen eine gerillte Oberfläche. Die neu zu organisierenden Elemente können verschiedene Typen von Landschaften entstehen lassen.

Entlang der High Line findet man vor allem eine starke Trennung zwischen aktiv und passiv nutzbaren Flächen vor. Es werden Rastmöglichkeiten geschaffen, welche sich gezielt vom Gehweg abgrenzen. Abgestufte Sitzgelegenheiten, Aussichtsplattformen, die eine gute Sicht über ganze Straßenzüge freigibt, langgezogene Sitzbänke entlang des kurvigen Teils der Strecke sowie die Perforierung des Bodenbelags tragen zur Verständlichkeit der gesamten Struktur bei.

Auf den Einsatz von Laternenmasten wurde abseits der Zugangspunkte gezielt verzichtet, um die Horizontalität der High Line nicht zu gefährden. Lichtquellen sind meist in Sitzflächen, Geländern und anderem Mobiliar integriert.<sup>60</sup>

60 Vergl. Heilner 2011, 122 ff

## ÖFFENTLICHE BEWERTUNGEN VON BESUCHERN

Zahlreiche soziale Netzwerke bieten die Möglichkeit Reiseziele und andere Attraktionen zu bewerten und stellen diese Daten kostenlos für alle Nutzer zur Verfügung. Diese Auswertungen können einen guten Aufschluss darüber geben, wie Menschen einen Ort wahrnehmen. Zu beachten ist hier vor allem die Subjektivität dieser Bewertungen sowie dass kein Aufschluss darüber gegeben wird, aus welchem Milieu der Bewerter kommt oder wie alt dieser ist. Allerdings dienen Plattformen dieser Art sehr gut dafür sich einen Gesamtüberblick zu verschaffen, wie die Bevölkerung und Touristen zum zu untersuchenden Objekt stehen.

Local Guide · 21 Rezensionen · 1 013 Fotos

★★★★★ vor 3 Wochen

Am Anfang galt die "High Line" als Geheimtip. Inzwischen ist sie eine der bekanntesten Attraktionen von New York. Fakt ist man hat einen wunderschönen Blick durch die Hochhausschluchten, aber man ist nicht allein. Aber man fährt nicht nach New York, um allein zu sein... Am besten bei Sonnenschein entlang flanieren!

Local Guide · 88 Rezensionen · 101 Fotos

★★★★★ vor 3 Monaten

Eine Faszination von Ruhe und Entspannung mittig in einer der lebhaftesten Städte der Welt. Diese stillgelegte Bahnstrecke lädt zum Verschnaufen und entspannen ein. Die Anlage ist ordentlich gepflegt und stellt einen Treffpunkt für Jung und alt dar. Es ist ein Platz, der sich für jeden NYC Besucher lohnt.

Local Guide · 923 Rezensionen · 1 096 Fotos

★★★★★ vor einem Jahr

Wenn man NY kennt und liebt ist die High Line ein "Muß". Immer wieder erfolgt eine Erweiterung, ein Anbau, eine Veränderung. Ein Spaziergang wie er nicht schöner sein kann.

Local Guide · 128 Rezensionen · 1 946 Fotos

★★★★★ vor einem Jahr

Ein toller Ruhepol in der Stadt. Es ist zwar stellenweise voll aber nicht überfüllt. Auch im Winter lohnt sich der Besuch.

Local Guide · 144 Rezensionen · 674 Fotos

★★★★★ vor 9 Monaten

Sollte man gesehen haben. Unten im Chelsea market was leckeres zu essen holen, oben auf der High Line essen. Doch zwei Dinge beachten: gerne ist es sau voll und der Wind hier kann einem selbst an einem relativ warmen Tag das Leben schwer machen

Local Guide · 43 Rezensionen · 13 Fotos

★★★★★ vor 9 Monaten

Wer vom Jarvis Convention Center aus startet wird erdrückt vom gewaltigen Baulärm, ein Platz zum entspannen ist es an der 30th Street auf jedenfall nicht wenn man sich an den Menschenmengen vorbeikämpft sieht man dann doch noch die Schönen Stellen der alten U-Bahn, einen Besuch ist es Wert.

Local Guide · 36 Rezensionen · 231 Fotos

★★★★★ vor einem Monat

Die High Line ist eine ehemalige Zugtrasse auf der Westside von Manhattan die zu einer Parkanlage umgebaut wurde. Erstrecken tut sich das ganze von der W 34th Street zwischen 10th und 12th Avenue bis hinunter zum Meatpacking District. Generell ist hier immer viel los. Trotzalledem gibt es kleine Plätze um sich zu entspannen und Ruhe finden zu können. Selbstverständlich gibt's natürlich viele tolle Bildmotive unterwegs.

Local Guide · 113 Rezensionen · 115 Fotos

★★★★★ vor 7 Monaten

Fantastisch. Zu Fuss gehend kann man die Architektur der Stadt genießen, ohne auf den Strassenverkehr achten zu müssen. Jede neue Häuserschlucht gleichsam einer neuen Seite in einem Bildatlas. Zum Teil einige Stockwerke oberhalb des Strassenniveaus gelegen, hat man genügend Abstand, um alles in Ruhe auf sich wirken zu lassen. Definitiv ein Muss.

Local Guide · 236 Rezensionen · 241 Fotos

★★★★★ vor einem Monat

Must see and walk!

Endlich ist sie komplett. Charmant und abwechslungsreich von Anfang bis Schluss - und zurück! Rundum wird gebaut und renoviert. Alles verändert sich rasend schnell. Spazieren, sitzen, Füße baden, schauen, essen, trinken and so on... Spezielle Veranstaltungen auf Anmeldung: Tours, Nachthimmelbeobachtung, Botanische Führungen.

Abb. 23: Google Rezensionen von der High Line, 05.02.2018

## EINHALTUNG DER QUALITÄTSKRITERIEN

### Schutz vor Verkehr und Unfällen

Durch die besondere Lage über den Straßen New Yorks und ausschließliche Nutzung von Fußgängern können Unfälle aufgrund von motorisiertem Verkehr eher ausgeschlossen werden.

### Schutz vor Verbrechen

Die Stilllegung der Bahnstrecke führte im umliegenden Gebiet zu einem enormen Anstieg der Kriminalitätsrate. Erst der Umbau zu diesem hoch gelegenen Park führte zu einer Erhöhung der Immobilienpreise und viele Menschen der unteren sozialen Schichten waren gezwungen das Gebiet zu verlassen.<sup>61</sup> Nicht nur der Wandel in der Gesellschaft sondern vor allem die hohe Besucherfrequenz des Parks führt dazu, dass hier die Kriminalitätsrate durch den Bau des Parks stark gesunken ist.

### Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken

Die Trennung vom motorisierten Verkehr schafft entlang des Parks eine Reduzierung der Lärmbelästigung sowie eine bessere Luftqualität als entlang der stark befahrenen Straßen New Yorks. Getrübt wird das Empfinden allerdings von den unzähligen Baustellen entlang der Route und der damit einhergehenden Lärmbelästigung.

### Angebote für Fußgänger

Nutzer der High Line haben größtenteils freiwillige Aktivitäten als Motiv. Der überwiegende Teil an Touristen und Menschen, die ihre Freizeit genießen ist Ursache dafür, dass das Schritttempo tendenziell langsamer ist als auf Wegen wo Menschen zielgerichtet agieren. Die hohe Aufenthaltsqualität, gute Aussichten und Sehenswürdigkeiten sowie der gute Bodenbelag aus Fertigteil-Betonsteinen macht diesen besonderen Park besonders attraktiv für Fußgänger.

<sup>61</sup> Vgl. Christina Horsten: New York feiert seine grüne Ader, 22.09.2014, <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/high-line-in-new-york-dritter-teil-des-parks-auf-gleisen-eroeffnet-a-993011.html>, 02.02.2018

Schutz vor Verkehr und Unfällen

Schutz vor Verbrechen

Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken

Angebote für Fußgänger

Aufenthaltsgelegenheiten

Sitzgelegenheiten

Sehenswürdiges

Orte für Kommunikation

Orte für Spiel und Sport

### Aufenthaltsgelegenheiten

Besonders die gute Abwechslung zwischen Bewegungszonen und Zonen, die dazu einladen den Ausblick zu genießen und einen Moment zu verweilen machen diesen Ort einzigartig. Es werden entlang des Weges immer wieder Randzonen geschaffen, die es ermöglichen die Struktur und die Umgebung zu überblicken.

### Sitzgelegenheiten

Eine harmonische Komposition aus Bänken mit gezielten Aussichten, Bänken in Nischen für privatere Gespräche aber auch Entspannungsmöglichkeiten auf Liegebänken machen die Qualität des Parks aus. Neben den primären Sitzgelegenheiten gibt es allerdings auch eine Vielzahl an Treppen, Grünflächen und anderen Sitzmöglichkeiten die für Besucher gute Anlässe zum Verweilen darstellen.

### Sehenswürdigkeiten

Über die gesamte Länge von 2,5 Kilometern befindet sich ein hohes Maß an Sehenswürdigem – Kunstobjekte, spannende Sichtachsen und sehenswerte Architektur machen den Weg zu einem besonderen Erlebnis.

### Ort für Kommunikation

Die Grundbedingungen für ein gutes Gespräch entlang der High Line sind für New Yorker Verhältnisse sehr ausgereift – es gibt viele Möglichkeiten einen Schritt beiseite zu gehen und den Moment für ein ausführlicheres Gespräch zu nutzen. Auch der niedrigere Lärmpegel aufgrund der höheren Lage über dem Straßenniveau sorgt für ein besseres Gesprächsumfeld.

### Ort für Spiel und Sport

Die High Line ist regelmäßig Schauort für diverse Kultur- und Spielveranstaltungen für Kinder und Erwachsene. Es werden je nach Jahreszeit eine Vielzahl an Aktivitäten angeboten – diese reichen von Meditation über lateinamerikanische Tänze bis hin zu botanischen Rundgängen.

### Größenverhältnis – Menschliches Maß

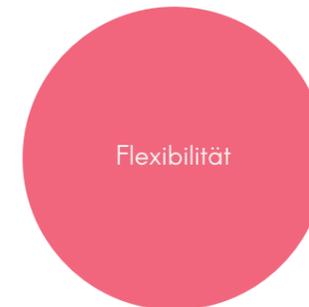
Speziell das menschliche Maß ist bei einem Projekt wie der High Line in dieser Lage eine Herausforderung. Als Route quer durch ein Gebiet überdimensionaler Wolkenkratzer entwickelt sich die High Line doch als Struktur, die in besonderem Maß mit Proportionen spielt und es doch schafft, den Sinnen im menschlichen Maßstab zu entsprechen. Als primäre Eigenschaft des menschlichen Maßes ist hier die Geschwindigkeit mit der man sich durch die Struktur bewegt zu nennen. Durch das Wegfallen des motorisierten Verkehrs und des Radverkehrs kann man davon ausgehen, dass sich der Durchschnittsbesucher mit etwa fünf km/h entlang der High Line bewegt. Dementsprechend ist auch die Planung der Struktur sehr darauf bedacht in Augenhöhe spannende Sichtfelder zu gestalten. Spezielle Bepflanzung, Ausblicke und Kunstobjekte auf Augenhöhe lassen dieses überdimensionale Format im menschlichen Maß erscheinen.

### Angenehme klimatische Verhältnisse

Verschiedene Zonen entlang der Route ermöglichen an niederschlagsfreien Tagen sehr gute Verweilorte – eine Kombination aus schattigen Plätzchen und Sitzgelegenheiten in sonnigen Bereichen schafft eine gute Aufenthaltsqualität bei fast jedem Wetter. Diverse Unterstehmöglichkeiten bieten bei Regen einen Schutz vor Witterungseinflüssen. Alternativ kann man bei kurzen Regenschauern auch die Zeit im Chelsea Market überbrücken – einem zeitgenössischen Markt mit regionalen Köstlichkeiten.

### Positive Sinneseindrücke – gutes Design

Beim Design des 2,5 km langen Parks wurde darauf geachtet, einen Bezug zum Bestand zu schaffen und man realisierte durch die sorgfältige Auswahl der Materialien eine bedeutende zeitgemäße Struktur in schönem Design. Die Komposition aus Betonfertigteilen als Bodenbelag mit den erhaltenen Bahngleisen mit durchdachter Bepflanzung und sich perfekt in die Struktur eingliedernden Sitzgelegenheiten schafft eine qualitativ hochwertige Struktur mit hoher Aufenthaltsqualität.



### Wenig Wartezeiten

Aufgrund der hohen Anzahl an Besuchern an schönen Tagen kann es durchaus zu Verzögerungen kommen. Allerdings ergibt sich auch bei hoher Nutzungsfrequenz ein sehr konstanter Bewegungsstrom, der durch die eigenen Aufenthaltsbereiche zum Verweilen auch kaum gestört wird. Über die gesamte Länge gibt es immer wieder die Möglichkeit die High Line zu verlassen – zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann dann New York weiter erkundet werden.

### Bereiche für Stop & Go

Entlang der High Line weiten sich viele Bereiche aus, die zu Aussichtspunkten, Orten der Kommunikation und Entspannungsmöglichkeiten werden können.

### Flexibilität

Die High Line wird immer wieder zum Austragungsort verschiedener Veranstaltungen von Tanzgruppen, Sportlern und anderen Interessensgruppierungen. Obwohl es sich um keine flexible Ausstattung handelt, können die vielseitigen Bereiche für verschiedenste Aktivitäten Raum bieten.

### Resümee

Der Erfolg der High Line kann also damit begründet werden, dass alle von Jan Gehl definierten Kriterien für den öffentlichen Raum zumindest in einer bestimmten Form eingehalten wurden, zusammenspielen.

LANDHAUSPLATZ |  
INNSBRUCK  
EDUARD-WALLNÖFER-PLATZ

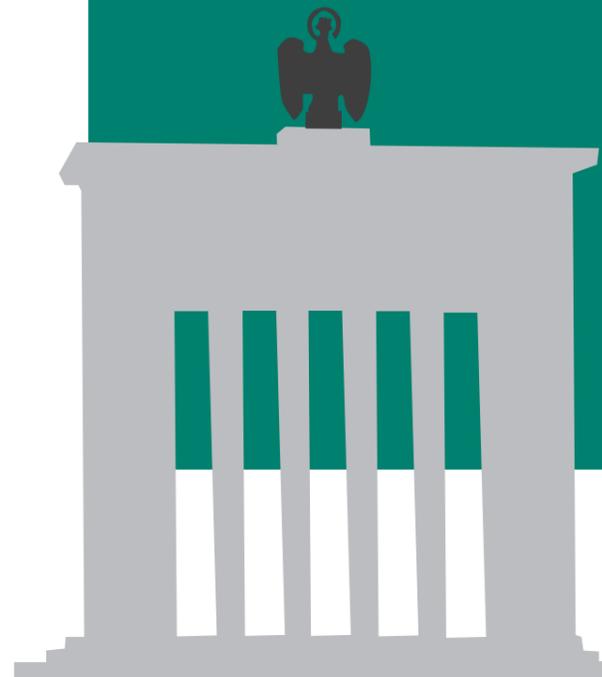




Abb. 24: Landhausplatz, Innsbruck

VERWENDETE WERKZEUGE

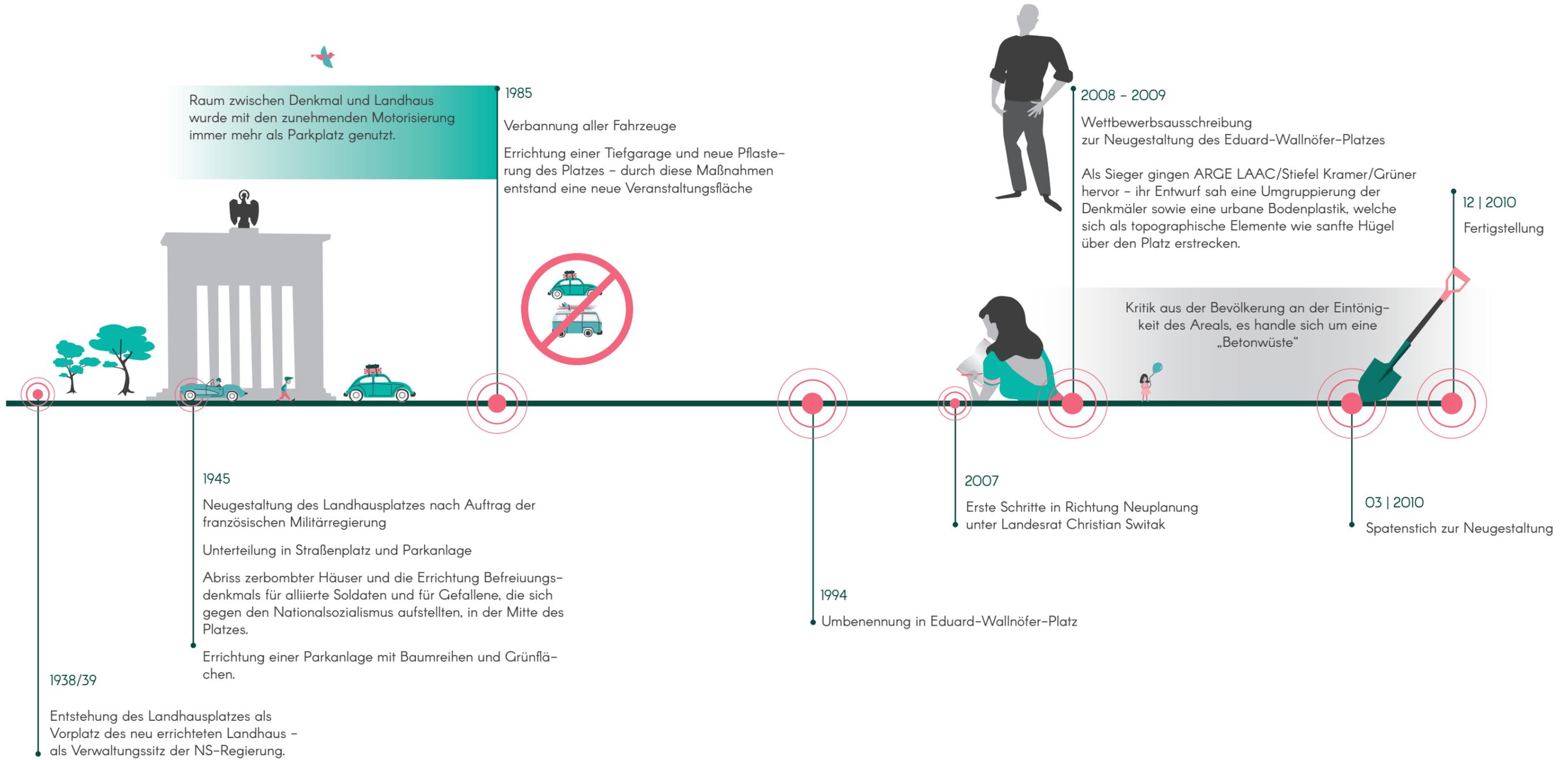
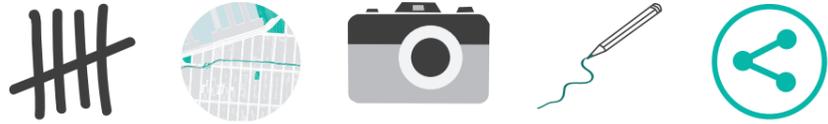




Abb. 25: Landhausplatz, 1949, Spiegelung Befreiungdenkmal | Mittelrisalit



Abb. 26: Neues Landhaus und Befreiungdenkmal 2004



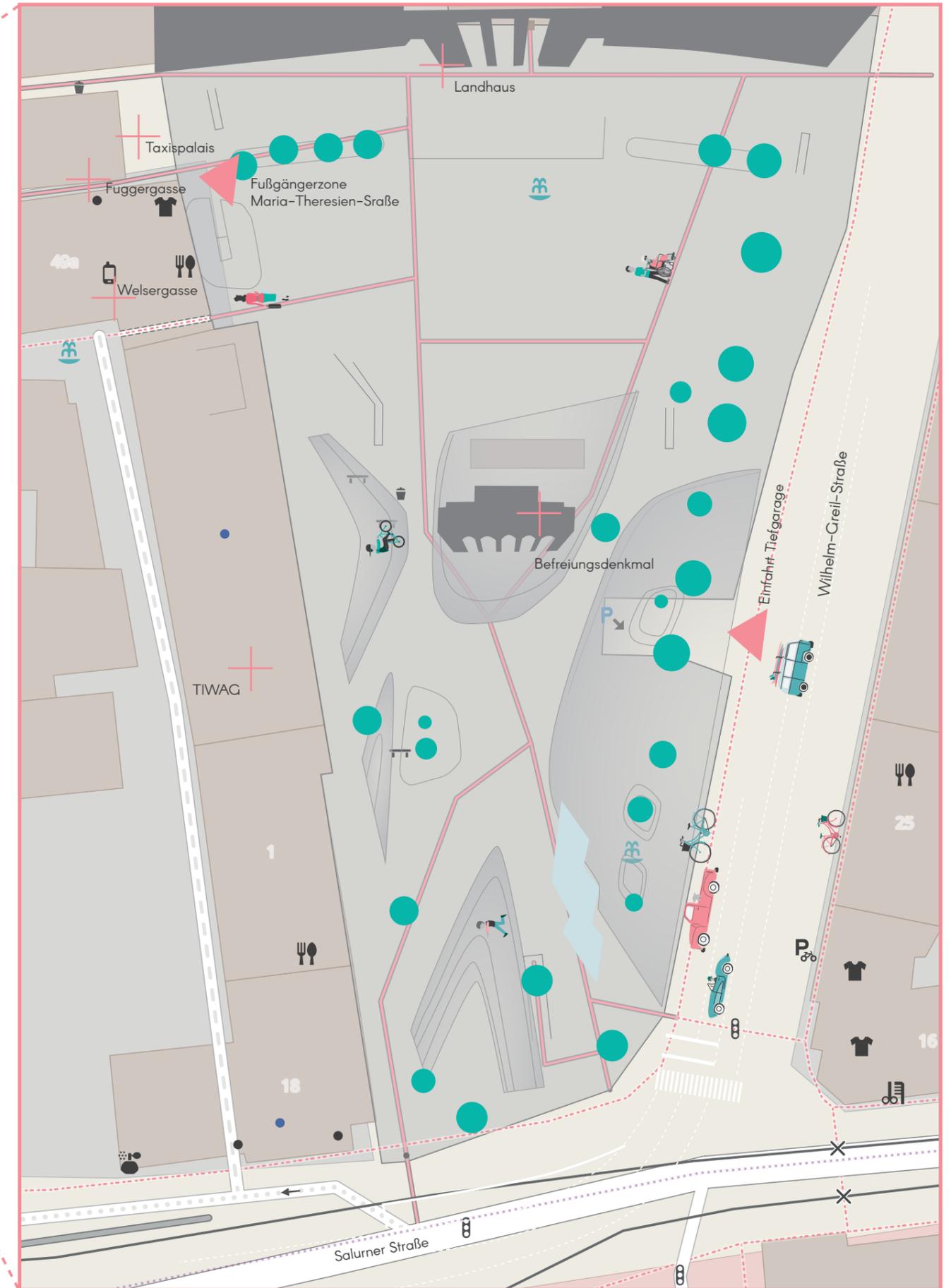
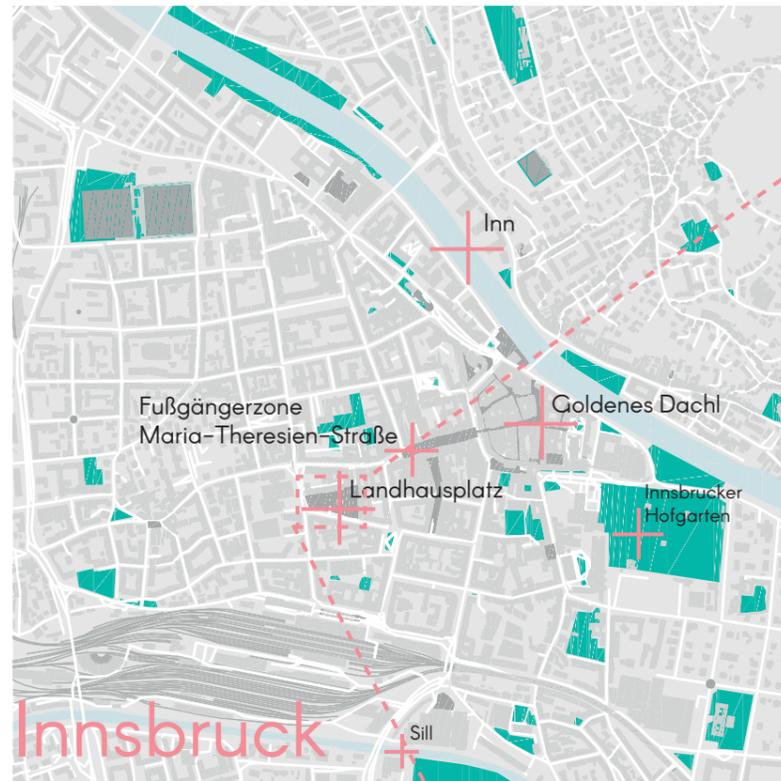
Abb. 27: Landhausplatz nach Neugestaltung

## GESCHICHTE

Der Landhausplatz entstand im Zuge des neu errichteten Landhauses, welches für die NSDAP Regierung infolge von Raummangel von den Architekten Walter und Ewald Guth geplant wurde. Aufgrund der finanziellen Situation blieb dieser Bau der größte und bedeutsamste Bau der NS Regierung in Tirol. Der Spatenstich für das Neue Landhaus geschah unter dem Gauleiter Franz Hofer am 10. September 1938. Die Gestaltung des geplanten Vorplatzes (der Landhausplatz) wurde aufgeschoben jedoch wurde dieser weiterhin von der Fugger- und der Welsergasse durchquert. Der Landhausplatz in der Dimension wie man ihn heute auffindet entstand 1945 durch den Abriss durch Bomben zerstörter Häuser. Zusätzlich wurde auf dem neu entstandenen Platz ein Denkmal im Auftrag von Pierre Voizard, dem Chef der französischen Militärregierung, errichtet. Das Befreiungdenkmal soll an die gefallenen alliierten Soldaten sowie die österreichischen Widerstandskämpfer erinnern. Der neu geschaffene Raum zwischen dem Landhaus und der Salurnerstraße wurde in Straßenplatz und Parkanlage unterteilt. Baumreihen und Gartenfelder zwischen den Wegen sollten in Kombination mit dem Blick auf die Nordkette im Hintergrund ein schönes Panorama bilden. Mit zunehmender Motorisierung wurde der Platz zwischen Landhaus und Denkmal immer mehr als Parkplatz genutzt, bis 1985 mit dem Bau einer Tiefgarage alle Autos vom Landhausplatz verbannt wurden. Die großformatige Pflasterung welche im Zuge des Tiefgaragenbaus verlegt wurde, erfuhr oft öffentliche Kritik, das dies in Kombination mit der Tiefgarageneinfahrt in der Mitte und der starken Nord-Süd Ausdehnung die Eintönigkeit verstärkte. 1994 wurde die Umbenennung des Landhausplatzes in Eduard-Wallnöfer-Platz umgesetzt – nach dem langjährigen Landeshauptmann Tirols. Dies sollte eine erste Veränderung bringen, wobei der Erfolg eher gering war und der Platz auch heute meist Landhausplatz genannt wird. (–daher wird auch in dieser Arbeit der Eduard-Wallnöfer-Platz weiterhin als Landhausplatz bezeichnet) Der nur wenig beliebte Landhausplatz wurde auch seiner Funktion als Erinnerungsort nicht gerecht. So wurde bei der Planung der Neugestaltung auch ein Abriss des Landhauses sowie des Befreiungdenkmals thematisiert, um der finsternen Vergangenheit aus der NS-Zeit den Rücken zu kehren. 2007 wurden die ersten konkreten Schritte in Richtung Neuplanung eingeleitet. Aus der Wettbewerbsphase von 2008 bis 2009 gingen ARGE LAAC/Stiefel Kramer/Grüner als Sieger hervor. Der Entwurf überzeugte mit einer Umgruppierung der Mahn- und Denkmäler am Platz, um den Eindruck einer Erinnerungslandschaft zu verstärken. Zusätzlich sollte eine urbane Bodenplastik den Bezug zur Landschaft bilden.

62

62 Vgl. Horst Schreiber: Landhaus und Landhausplatz (Eduard-Wallnöfer-Platz) in Innsbruck, <http://www.eduard-wallnoefer-platz.at/landhaus/landhaus-und-landhausplatz-eduardwallnoeferplatz-innsbruck->, 12.02.2018



## UMGEBUNGSANALYSE

Der Landhausplatz in Innsbruck liegt in der Innenstadt nahe Maria-Theresien-Straße, einer beliebten Fußgängerzone in Innsbruck. Mit einer Bevölkerungsdichte von etwa 5400 Einwohnern je Quadratkilometer ist dieser Bereich nur auf dem siebenten Platz der am dichtesten besiedelten Stadtteile Innsbrucks. Das Olympische Dorf weist etwa aufgrund seines verdichteten Wohnbaus eine 2,5 mal höhere Bevölkerungsdichte auf, als das Stadtzentrum.<sup>63</sup>

Der Landhausplatz liegt am Rande der Innenstadt, an der Grenze zum Stadtteil Witten, der mit etwa 2900 Einwohnern je Quadratkilometer zu den mittelmäßig dicht besiedelten Stadtteilen zählt. Das Gebiet um den Landhausplatz ist hauptsächlich geprägt von vier- bis fünfgeschossiger Blockrandbebauung mit gemischten Funktionen in der Erdgeschosszone und Grünflächen bzw. Parkplätzen in den Innenhöfen.

<sup>63</sup> Vgl. o.A: Innsbruck. Stadtteilspiegel 2017, [https://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_i/allgemeine\\_servicedienste/statistik/dokumente38/publikationen1/statdteilspiegel.pdf](https://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/publikationen1/statdteilspiegel.pdf), 16.02.2018

## EINFLUSSFAKTOREN DIE DAS ANSEHEN DES LANDHAUSPLATZES PRÄGEN

Das Landhaus als Sitz der Tiroler Landesregierung mit dem Befreiungsdenkmal im Zentrum des Platzes, verleihen dem Landhausplatz einen sehr politischen Charakter und erfüllt eine Erinnerungsfunktion an die dunkle NS-Zeit Innsbrucks. Die angrenzenden Straßen Wilhelm-Greil-Straße und Salurnerstraße weisen eine mittelmäßige Vielfalt an Funktionen auf, und sind daher und auch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung als Möglichkeitsfeld freiwilliger Aktivitäten im öffentlichen Raum nur wenig interessant.

Eine hohe Besucherfrequenz weist hingegen die Fußgängerzone der Maria-Theresien-Straße auf, welche über ein gutes Maß an Einkaufsmöglichkeiten und Cafés bietet. Während diese Flaniermeile sich auf dem Bewertungsportal *tripadvisor* mit 711 Bewertungen auf dem achten Platz der Top-Aktivitäten in Innsbruck platzieren kann, muss sich der Landhausplatz mit 3 mittelmäßigen Bewertungen mit Platz 205 abfinden.<sup>64</sup> Ein Grund dafür könnte vor allem die Tatsache sein, dass der Landhausplatz von architektonisch weniger spannenden Fassaden umgeben ist. Einerseits wird der Platz durch das Landhaus, welches noch einen etwas bitteren Beigeschmack aus der NS-Zeit hat und andererseits von der sehr langen und homogenen Fassade des TIWAG-Gebäudes sowie von den beiden relativ stark befahrenen Straßen Salurner Straße und Wilhelm-Greil-Straße begrenzt. Hätte das Bürogebäude des Energieanbieters TIWAG in der Erdgeschosszone ein vielseitiges Angebot an Geschäften und Gastronomie wäre das der aktuellen Situation klar vorzuziehen. Entlang des gesamten Landhausplatzes findet man nur ein kleines italienisches Restaurant, ein Frühstückslokal und ein Herrenbekleidungsgeschäft vor.



Abb. 28: Sehenswertes am Landhausplatz



Abb. 29: Landhausplatz als Ort der Erinnerung



Abb. 30: Landhausplatz als Veranstaltungsort



Abb. 31: Landhausplatz als Möglichkeitsfeld

64 Vgl. Tripadvisor, [https://www.tripadvisor.at/Attraction\\_Review-g190445-d546390-Reviews-Maria\\_Theresien\\_Strasse-Innsbruck\\_Tirol\\_Austrian\\_Alps.html#REVIEWS](https://www.tripadvisor.at/Attraction_Review-g190445-d546390-Reviews-Maria_Theresien_Strasse-Innsbruck_Tirol_Austrian_Alps.html#REVIEWS) (15.04.2018)

## ÖFFENTLICHE BEWERTUNGEN VON BESUCHERN

 [43 Rezensionen · 8 Fotos](#) 

★★★★★ vor 5 Monaten  
Super Platz für Skater, ansonsten steril, nüchtern und ein Beispiel dafür, wie moderne Stadtarchitektur nicht aussehen sollte! Innovativer Beton aus dem minimalistische Deko Bäumchen wachsen.

 [Local Guide · 172 Rezensionen · 559 Fotos](#) 

★★★★★ vor einem Monat  
The place to celebrate freedom. This 'platz' was designed so 'young people' can enjoy it with skateboards, bmx bikes or inline skates. The technical skills are very high and it's fun to watch. A couple of places offer decent coffee and food options. Plan some time here.

 [5 Rezensionen · 24 Fotos](#) 

★★★★★ vor 6 Monaten  
Betonwüste

 [Local Guide · 116 Rezensionen · 45 Fotos](#) 

★★★★★ vor 11 Monaten  
Angenehmer Platz, vor allem für Skater und BMXer. Jedoch sehr viel Verkehr

 [Local Guide · 33 Rezensionen · 80 Fotos](#) 

★★★★★ vor einem Jahr  
My family and I was stop moving and getting some rest after 18days trip in Europe. Some children was riding bike with high tech skills as their moms watching them and reading books in the shadow. I think it's a great place to get sunshine fully.

 [Local Guide · 176 Rezensionen · 441 Fotos](#) 

★★★★★ vor 3 Monaten  
Luftiger Platz mit netten Panorama, gern frequentiert von urbanen, sportlichen Menschen.

 [Local Guide · 26 Rezensionen · 14 Fotos](#) 

★★★★★ vor 3 Monaten  
An sonnigen Tagen ein beliebter Platz zum schlendern. Einige Sitzplätze sowie die umliegende Gastronomie laden zum verweilen ein. Viele Skater sind vor Ort, sind aber meist rücksichtsvoll.

 [Local Guide · 87 Rezensionen · 16 Fotos](#) 

★★★★★ vor einem Jahr  
Sogar für eine Stadt recht viel Beton auf einem Haufen.

Abb. 32: Google Rezensionen vom Landhausplatz

## BESONDERHEITEN

### Urbane Bodenplastik

Vergleichbar der Topographie Tirols erstreckt sich über dem Landhausplatz eine urbane Plastik, welche Bewegungsflüsse lenkt und ebenso ein Möglichkeitsfeld verschiedener Aktivitäten bietet. Seit der Neugestaltung dieses öffentlichen Raums haben vor allem Skater diesen Ort für sich entdeckt. Die sanften Hügel aus speziellem Beton bieten vor allem für Sportbegeisterte die ideale Basis.<sup>65</sup>

### Veranstaltungsort

Die besondere Oberfläche aus sanften Hügeln beinhaltet ebenso diverse Infrastruktur Elemente für Veranstaltungen – so können beispielsweise die Stufen beim Befreiungsdenkmal als sekundäre Sitzgelegenheiten dienen und zusätzliches flexibles Mobiliar auf der großzügigen Freifläche platziert werden.

### Erinnerungsort

Ein wesentliches Merkmal des Entwurfes bestand darin, eine urbane asymmetrische Plastik zu schaffen, welche die Symmetrie des Denkmals und des Landhauses bricht und durch Wegfallen einiger Stufen des Sockels einen mildernden Effekt zu erwirken, um diesen geschichtsträchtigen Platz nicht die Last der Vergangenheit repräsentieren zu lassen und den imperialen Charakter des Befreiungsdenkmals zu verringern. Die Erinnerunglandschaft wurde durch eine zusätzliche Umgruppierung der übrigen Mahn- und Denkmäler komplettiert und somit ein stimmiger Zusammenhang geschaffen.<sup>66</sup>

### Sehenswürdiges

Ein weiteres zentrales Element des Entwurfes ist die Offenheit der Struktur. Menschen sollen sich frei bewegen, sich treffen und aufhalten können. Ein modellierter Platz, der völlig neue Ausblicke schafft entstand – einerseits bietet der Platz eine gute Aussicht über die Nordkette, andererseits gibt es aber auch auf dem Platz selbst eine Komposition an Denkmälern, Brunnen und Bodenplastiken. Die Monotonie der Bodenplastik ist allerdings nicht nur positiv zu erachten – zusätzliche Grünflächen wären eine gute Ergänzung für ein attraktiveres Gesamtbild.

Schutz vor Verkehr und Unfällen

Schutz vor Verbrechen

Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken

Angebote für Fußgänger

Aufenthaltsgelegenheiten

## EINHALTUNG DER QUALITÄTSKRITERIEN

### Schutz vor Verkehr und Unfällen

Der Landhausplatz liegt zwar an zwei relativ stark befahrenen Straßen, doch die sanften Hügel und Bäume entlang der Straße dienen als natürlicher Schutz vor motorisiertem Verkehr.

### Schutz vor Verbrechen

Vor dem Umbau des neuen Landhausplatzes gab es immer wieder Zwischenfälle im Bereich des Befreiungsdenkmals, wobei hauptsächlich Drogendelikte und Alkoholkonsum von Jugendlichen vorherrschend waren. Maßnahmen für bessere Überschaubarkeit sollten dieses Problem lösen – beim neuen Landhausplatz sind die gute Einsehbarkeit und die gute Belichtung Merkmale, die den Platz unattraktiv für Drogenhandel machen.

### Schutz vor unangenehmen Sinneseindrücken

Diese Offenheit, welche in Bezug auf die Kriminalitätsrate sicher einige Vorteile mit sich bringt, lässt allerdings auch so manche Sinneseindrücke trüben. Der Lärm der angrenzenden Straßen kann sich relativ ungehindert über den Platz verbreiten.

### Angebote für Fußgänger

Ein guter Bodenbelag und breite Gangflächen lassen den Fußgänger relativ ungehindert seinen Weg passieren. Die sanfte Hügellandschaft nimmt auf die üblichen Wegstrecken Bezug und behindert den üblichen Bewegungsfluss nicht, sondern unterstützt ihn. Problematisch kann eher die Entwicklung in Richtung Skaterpark gesehen werden. Auch wenn die meisten Skater Rücksicht auf Fußgänger nehmen, verunsichern sie oft ältere Menschen, was dazu führt, dass sie die Durchwegung des Platzes eher meiden.

### Aufenthaltsgelegenheiten

Über den Platz verteilt bieten sich viele Gelegenheiten, um zu verweilen. Bänke aber auch die Bodenplastik und der Sockel des Befreiungsdenkmals bieten als sekundäre Sitzgelegenheiten eine gute Möglichkeit das Geschehen am Platz zu überblicken. Eltern beobachten Ihre Kinder beim Skaten oder Spielen. Es bietet sich aber auch die Möglichkeit die Sonne bei einem Glas Wein mit Blick auf die Nordkette zu genießen. Der Grundgedanke des Entwurfes besteht allerdings darin, einen Ort zu schaffen, der ohne Konsum zum Verweilen einlädt.

<sup>65</sup> Vgl. o.A: LHP Landhausplatz | Eduard Wallnöfer Platz, <http://www.laac.eu/de/projects/landhausplatz-eduard-wallnoefer-platz> (12.03.2018)

<sup>66</sup> Vgl. Ebda.

### Sitzgelegenheiten

Bei Veranstaltungen können die Bänke und die sekundären Sitzgelegenheiten durch flexible Möblierung ergänzt werden.

### Sehenswürdigkeiten

Der Platz verfügt über eine Reihe an Denk- und Mahnmälern sowie über eine gute Sicht auf die Nordkette und doch wird von vielen Bewohnern und Touristen die Monotonie dieses Ortes kritisiert. Als Ursache hierfür kann vor allem die eintönige Materialität des Bodens und fehlende Grünflächen gesehen werden. Ebenso monoton ist allerdings auch die Fassadengestaltung entlang des Platzes.

### Ort für Kommunikation

Die spielerische Auseinandersetzung mit dem öffentlichen Raum als Möglichkeitsfeld bietet den Besuchern Anreiz, um zu verweilen und schafft eine gute Kommunikationsgrundlage. So kann über die gute Aussicht gleichermaßen philosophiert werden, wie über die Tricks der urbanen Akrobaten.

### Ort für Spiel und Sport

Spiel und Sport ist eine der Hauptaktivitäten in diesem öffentlichen Raum. Einerseits wird über den sportlichen Anreiz zwar immer eine gewisse Besucherfrequenz erreicht, andererseits spricht diese Form von Sport aber nur eine bestimmte Besuchergruppe an, was auch die Ursache dafür ist, dass die Nutzer meist männlich und zwischen 12 und 35 Jahren sind. Eine höhere Diversität an Nutzern wäre hier klar vorzuziehen.

### Größenverhältnis – Menschliches Maß

Das menschliche Maß ist ein wesentlicher Punkt, der leider bereits bei der Entstehung des Platzes stark vernachlässigt wurde. Der imposante und monumentale Charakter des Landhauses und des Befreiungsdenkmals sind fern von einer angenehmen Empfindung im menschlichen Maßstab. Ebenso werden die weiten Betonoberflächen des Bodenbelags häufig kritisiert. Es mangelt an klein strukturierten, interessanten Aufenthaltsgelegenheiten in angemessenen menschlichen Proportionen.

### Angenehme klimatische Verhältnisse

In den Bewertungen wird häufig die Möglichkeit erwähnt, bei einem Kaffee die Sonne zu genießen und die umliegende Gastronomie zu nutzen. An regnerischen Tagen gibt es allerdings kaum wettergeschützte Plätze. Auf den offenen Betonflächen ist man Wind und Wetter relativ ungeschützt ausgeliefert.

Sitzgelegenheiten

Angenehme klimatische Verhältnisse

Sehenswertes

Positive Sinneseindrücke – gutes Design

Orte für Kommunikation

Wenig Wartezeiten

Orte für Spiel und Sport

Bereiche für Stop & Go

Größenverhältnisse – menschliches Maß

Flexibilität

### Positive Sinneseindrücke – gutes Design

Dieses Beispiel moderner Architektur zeigt umso mehr, dass Schönheit im Auge des Betrachters liegt. Viele empfinden die urbane einzigartige Struktur als Wunder der Baukunst, andere wiederum beschreiben die monolithischen Betonflächen als eintönig und bezeichnen diese urbane Struktur abwertend als *Betonwüste*. Fehlendes Grün ist wohl eines der häufigsten Einwände der städtischen Bevölkerung. Die andere Zielgruppe der Skater empfindet den Platz allerdings als sehr funktional und bewerten ihn auch in design-spezifischer Hinsicht als gut gelungen.

### Wenig Wartezeiten

Der Landhausplatz verfügt über eine gute Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz, aber auch zu Fuß ist das Stadtzentrum über die Fußgängerzone der Maria-Theresien-Straße in nur wenigen Minuten erreichbar.

### Bereiche für Stop & Go

Ein Problem für viele potentielle Nutzer könnte die Nutzung als Skaterplatz darstellen. Die Kunststücke und Rundfahrten der Jugendlichen können für Spaziergänger womöglich als Gefahrenpotential wahrgenommen werden. Eigene Gehwege am Rande des Landhausplatzes sind grundsätzlich vorhanden, allerdings wäre ein trennender Grünstreifen oder Bepflanzung als physische Trennung von Vorteil.

### Flexibilität

Die partiell errichtete Bodenplastik schränkt die Nutzbarkeit in diesen Bereichen etwas ein – die übrige ebene Fläche bietet sich allerdings ideal für Veranstaltungen aller Art an. Aufgrund der geringen Anzahl an Bäumen muss jedoch zusätzlich für Beschattung gesorgt werden.

### Resümee

Der Landhausplatz erfüllt einige der Qualitätskriterien nach Jan Gehl. Viele der öffentlichen Bewertungen fallen auch sehr gut aus und verschaffen dem Landhausplatz eine gute Durchschnittsbewertung mit 4,2 von 5 möglichen Sternen in den Google Bewertungen. Beim Lesen der Bewertungen fällt allerdings schnell auf, dass es sich hierbei um eine sehr spezielle Bevölkerungsschicht handelt, welche dem Landhausplatz zu so einem guten Ergebnis verhilft. In den meisten guten Rezensionen wird die Möglichkeit zu skaten und anderen urbanen Sportmöglichkeiten nachzugehen als Hauptargument betrachtet. Nur selten wird von der guten Qualität des Platzes selbst berichtet. Die Mehrheit der Negativstimmen bemängelt die Eintönigkeit der Materialität und das fehlende Grün.

### III. DER ENTWURF

# GEIDORFPLATZ

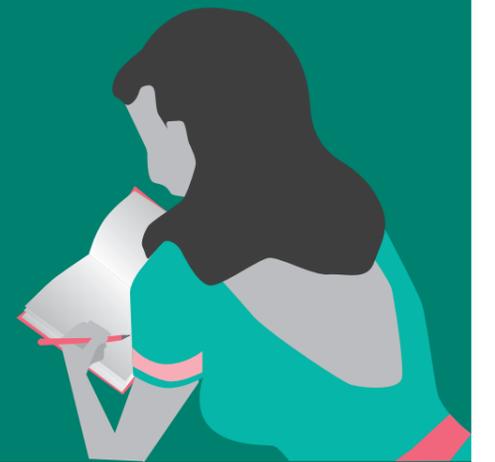




Abb. 33: Luftbild Magistrat Graz, Stadtvermessungsamt

## WAHL DES STANDORTES

Die Standortentscheidung für diesen Entwurf fiel aufgrund des enormen Potentials welcher der Geidorfplatz aufweist. Die unmittelbare Nähe zu öffentlichem Grünraum, eine hohe Bevölkerungsdichte sowie eine hohe Frequenz an Studenten und Erwerbstätigen, aber auch die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt zwischen den verschiedenen Stadtteilen, schafft eine ideale Basis für einen öffentlichen Raum der sowohl Aufenthaltsqualität als auch eine gute Infrastruktur bieten kann.

Ein weiterer Grund ist der Qualitätsverlust, den der Geidorfplatz über die Jahre hinnehmen musste. Die Stilllegung einer Straßenbahnlinie, enorme Verkehrsbelastung, Nutzung als Parkfläche und die geringer werdende Anzahl an Menschen, die den öffentlichen Raum als Ort der Begegnung oder zum Verweilen nutzen.

Der Geidorfplatz als öffentlicher Raum zeigt auf, welche bedeutsame Rolle Mobilität im urbanen Umfeld spielt. Der Standort als Verbindung zwischen Ost-West aber auch Nord-Süd bietet Raum für Carsharing, Parkplätze, Fußgänger- und motorisierten Individualverkehr. Der Geidorfplatz dient aber auch als Treffpunkt für Fahrgemeinschaften, als Knotenpunkt für Radwege, verfügt über eine Bushaltestelle und ehemals sogar über eine Straßenbahnhaltestelle – der Geidorfplatz bietet Raum für die verschiedensten Formen von Mobilität.

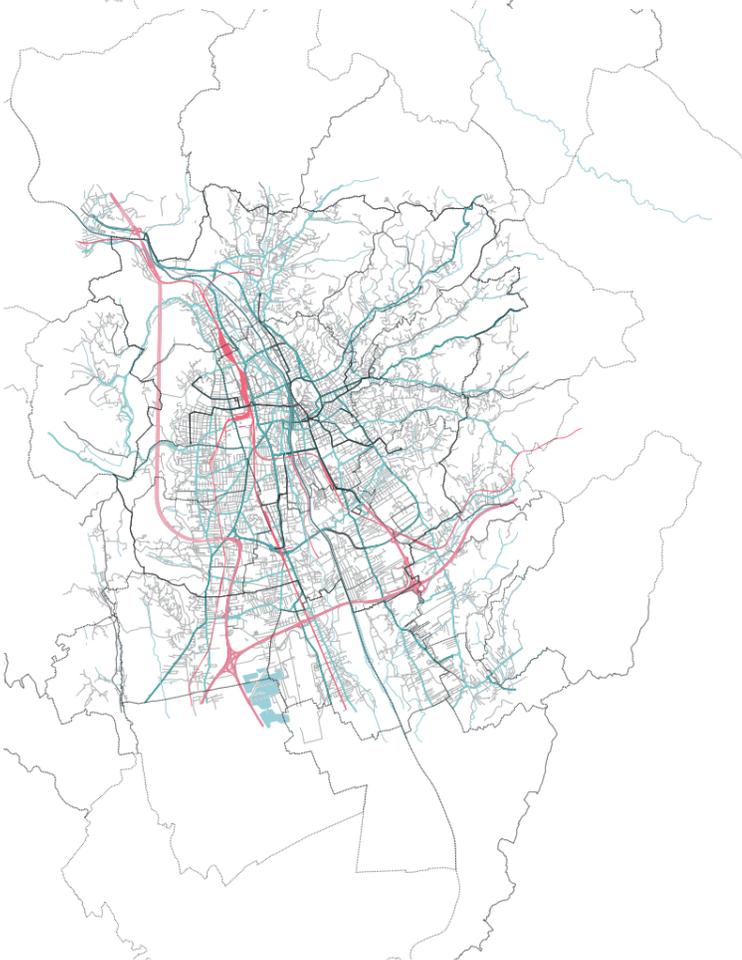
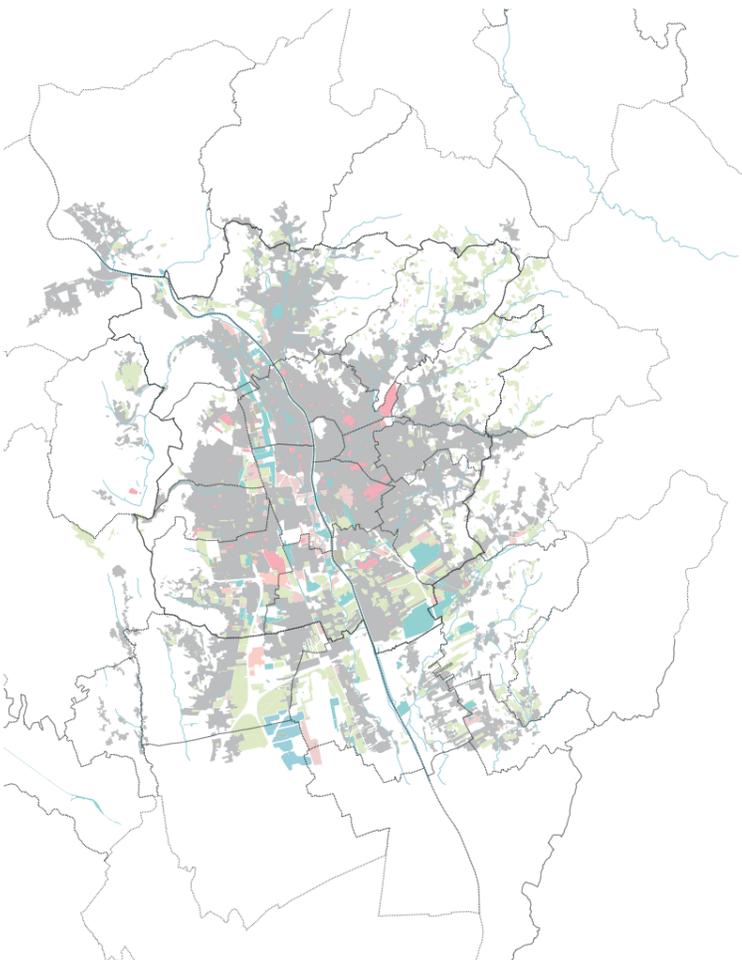
Trotz der hohen Frequenz an Personen, welche den Geidorfplatz täglich passieren, halten sich kaum Personen länger hier auf. Das öffentliche Leben spielt hier kaum eine Rolle. Personen warten auf Busse, Mitfahrgelegenheiten, eine grüne Ampel oder maximal auf das bestellte Schokoladencroissant beim Bäckerstand. Doch kaum ist der Zweck des Wartens erfüllt, sind die Besucher auch schon wieder weg. Es wirkt als gäbe es kaum Anreiz für Personen sich hier aufzuhalten. Sitzgelegenheiten sind kaum besetzt, als Veranstaltungsort spielt der Platz ebenso kaum eine Rolle. Die Funktion dieses zentralen Platzes im Herzen der Landeshauptstadt erfüllt seit Jahren hauptsächlich die Funktion als Parkplatz und Wartezone.

Ziel des Entwurfes ist es, das Potential der Verknüpfung von Mobilität und Aufenthaltsbereich auszuschöpfen. Es wird ein Ort zum Verweilen geschaffen, welcher allerdings auch Raum für verschiedenste Typen von sanfter und nachhaltiger Mobilität bietet.

# ANALYSE DES STANDORTES

GRAZ | GEIDORFPLATZ





## REGIONALER MASSSTAB

### FUNKTIONEN

Das Stadtzentrum, in dem sich auch der Geidorfplatz befindet, ist hauptsächlich ein Gebiet mit Wohnnutzung und Geschäftsflächen in der Erdgeschosszone. Neben der Wohnfläche ist allerdings auch der Flächenbedarf von Bildungseinrichtungen im Stadtzentrum von großer Bedeutung. Große Schulzentren und Universitäten haben eine erhöhte Anforderung an den öffentlichen Verkehr und einen hohen Bedarf an sicheren Routen für sanfte Mobilität. Industrie- und Anbaugelände findet man im Bereich des Bahnhofs sowie am südlichen Stadtrand.

### VERKEHRSNETZ

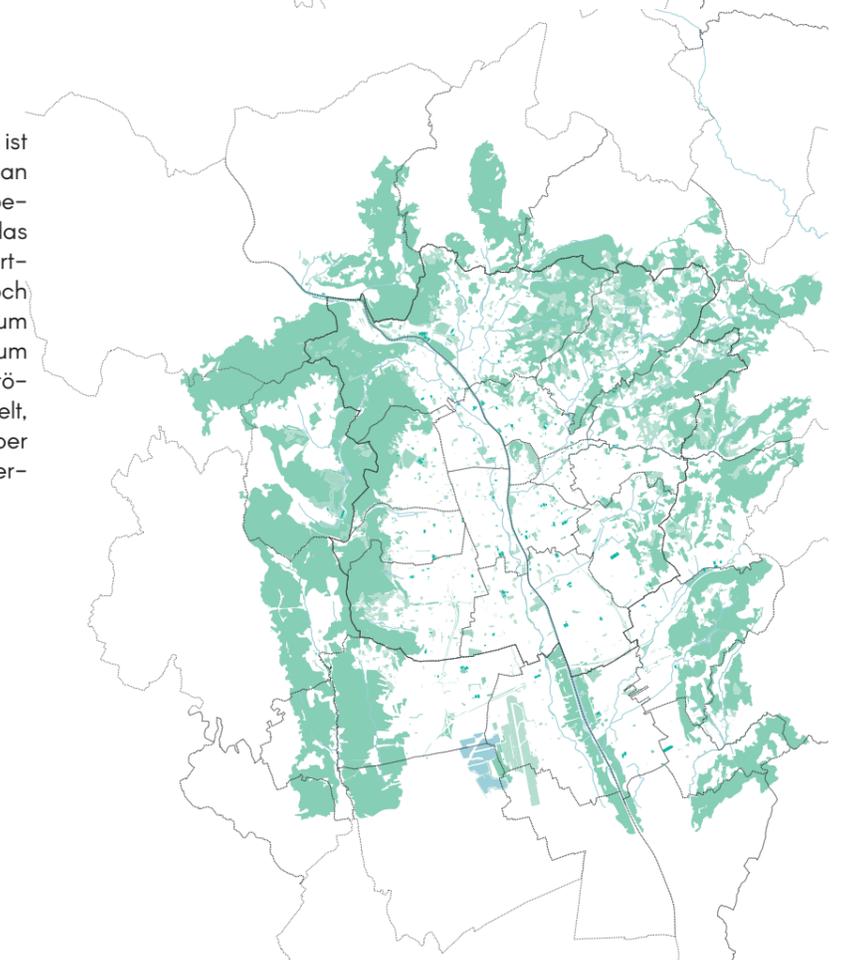
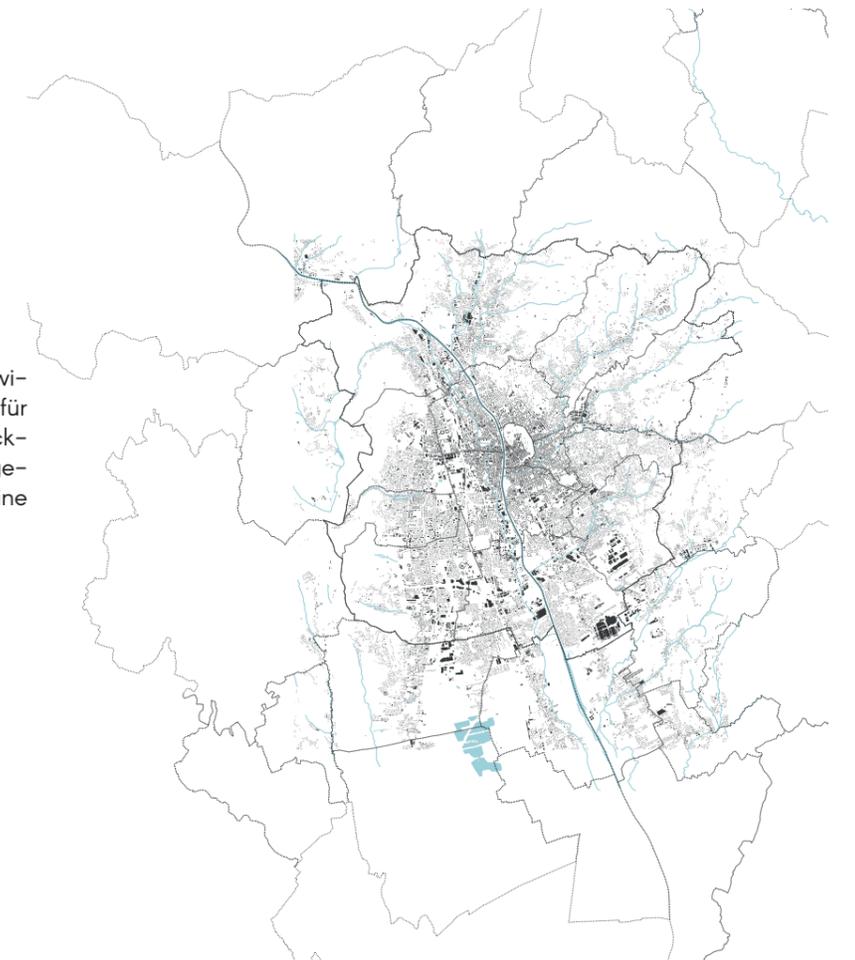
Die Lage des Grazer Beckens stellt eine besondere Herausforderung für das Straßenverkehrsnetz dar. Die hügelige Landschaft rund um Graz erschwert es den Straßenplanern eine Möglichkeit zu schaffen, das Stadtgebiet zu umfahren. Der Plabutschunnel dient hier als einzige Verbindung zwischen Nord und Süd – was wiederum bei Sperren dieses Tunnels zu einem Verkehrschaos im gesamten Stadtgebiet führt. Fehlende Umfahrungsmöglichkeiten führen zu täglichen Staus, einem erhöhten Feinstaubaufkommen und einer hohen Lärmbelastung entlang der Hauptverkehrsrouten.

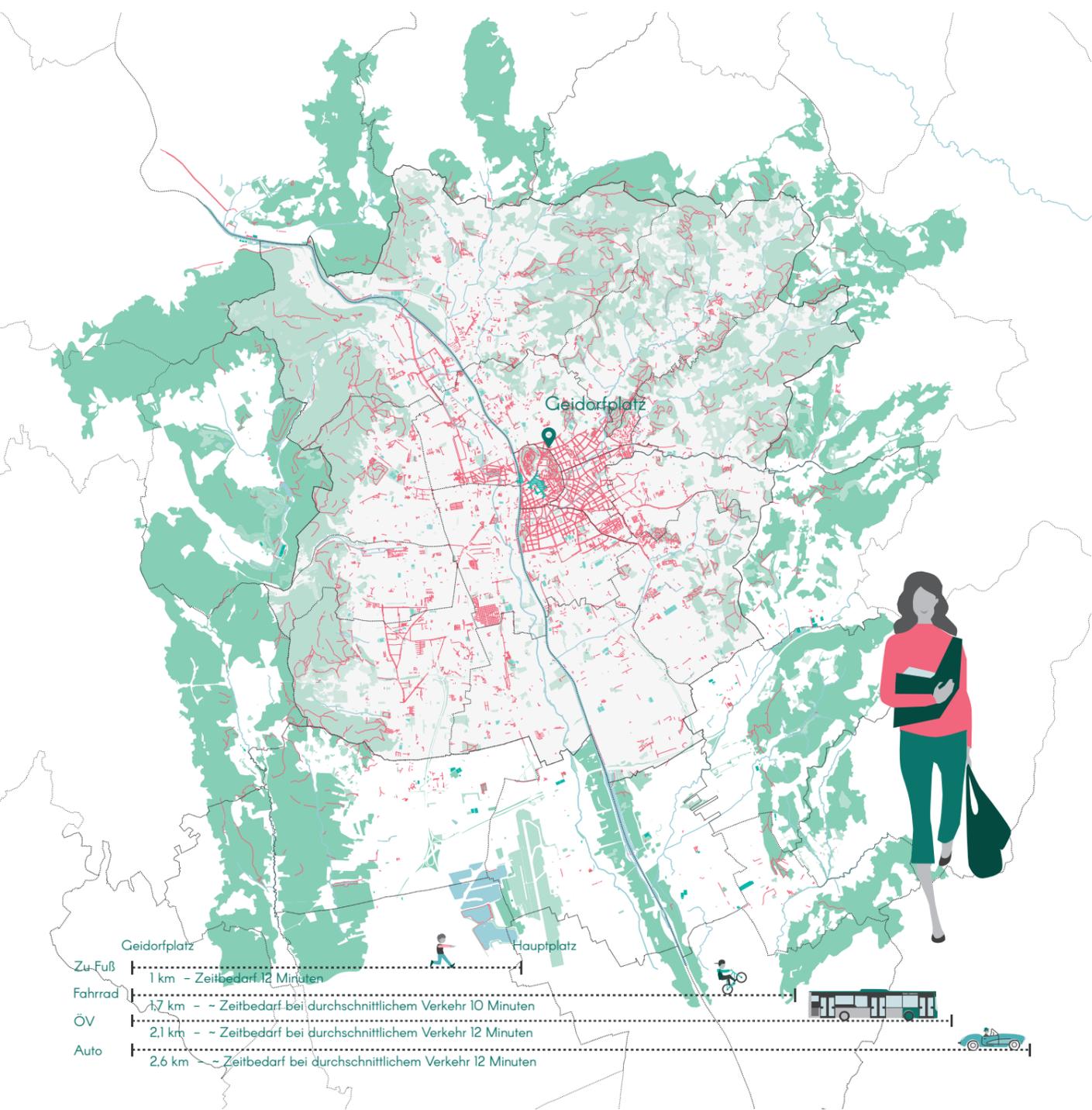
### SCHWARZPLAN INKL. GEWÄSSER

Der Altstadtkern befindet sich eingebettet zwischen Schlossberg und der Mur. Prägend für die Stadtstruktur ist die vorherrschende Blockrandbebauung im gesamten inneren Stadtgebiet. In den äußeren Stadtteilen überwiegt eine offene Bebauung.

### GRÜNRAUM

Die Besonderheit des Grazer Grünraums ist seine Vielseitigkeit. Privates Grün findet man in nahezu allen Innenhöfen der Blockrandbebauung, öffentliche Grünflächen sind über das ganze Stadtgebiet in Form von Parks und Sportflächen verteilt. Öffentliches Grün stellt jedoch mehr als nur zusätzlichen grünen Wohnraum dar – es trägt auch einen wesentlichen Teil zum vorherrschenden Mikroklima bei. Wäre ein größerer Teil der Flächen im Stadtgebiet versiegelt, würde das zu einem Temperaturanstieg aber auch zu einem erhöhten Aufkommen von Oberflächenwasser führen.





## DAS WEGENETZ

Gehwege erstrecken sich wie ein Netz über das Stadtzentrum, meist in Form von Gehwegen am Straßenrand, teilweise jedoch auch in Form von Fußgängerzonen. Wichtige Fußgängerzonen befinden sich im Bereich des Hauptplatzes, entlang der Herrengasse und im Bereich des Kunsthauses. Künftige Erweiterungen der Fußgängerzonen erscheinen notwendig und auch sinnvoll. Der Vergleich der Verkehrsmittel für die Wegstrecke zwischen Geidorfplatz und Hauptplatz zeigt, welches Potential diese sanfte Form der Mobilität im Grazer Stadtraum aufweist. Kurze Wege mit Abkürzungsmöglichkeiten für Fußgänger ohne lange Wartezeiten sollen zur Attraktivierung dieser Mobilitätsform im Wesentlichen beitragen.

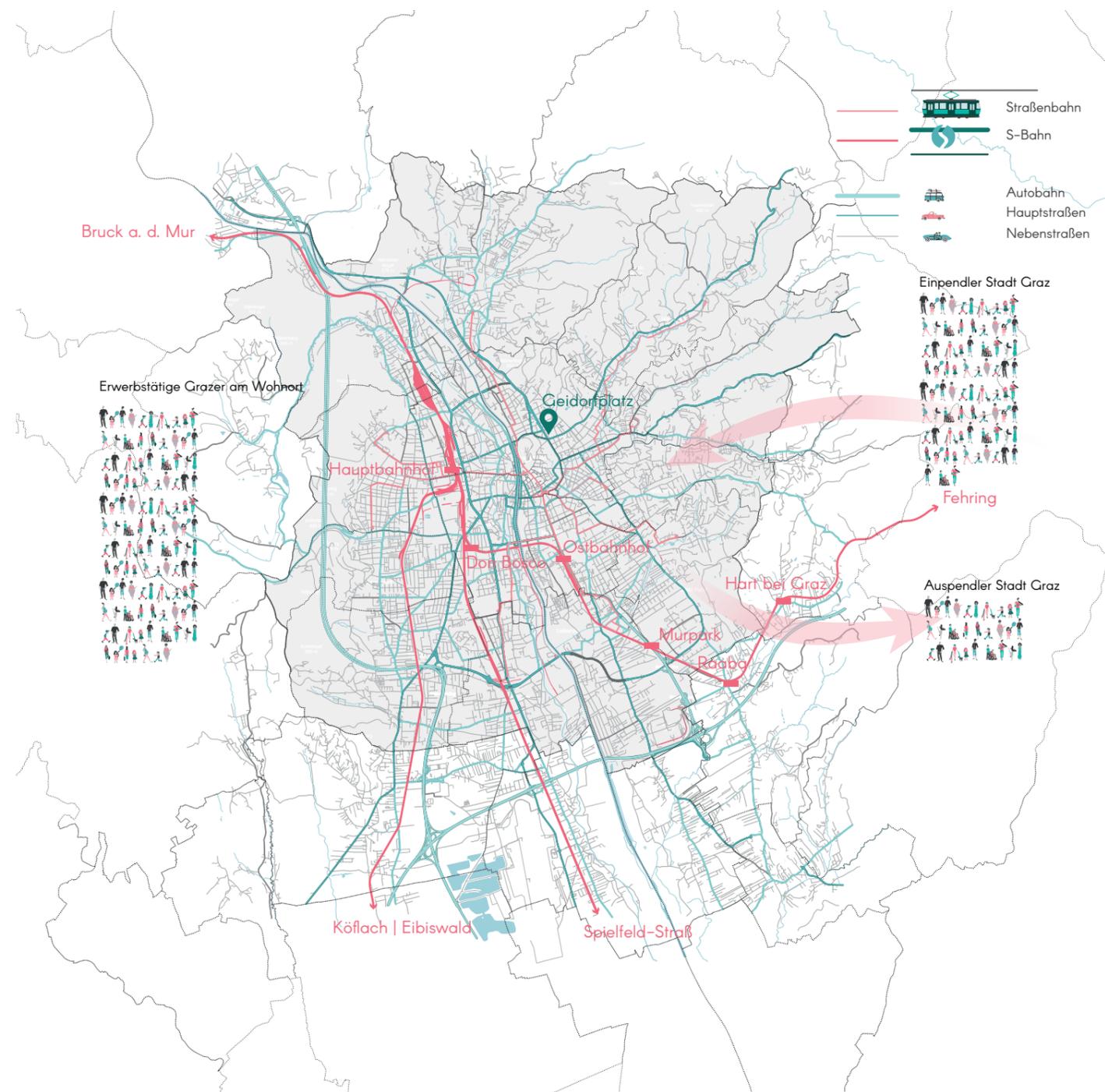
## DIE HAUPTRADROUTEN

Insgesamt 13 Hauptradrouten bieten eine gute Möglichkeit für Personen aus den Randbezirken und der Grazer Vorstadt auf sanfte Mobilität umzusteigen. Alle Radrouten führen direkt ins innere Stadtzentrum, wo sie direkt an einen Ringradweg, der um den Schlossberg führt, angebunden sind. So gut das Routennetz auf den ersten Blick wirkt – so birgt es auch einiges an Verbesserungspotential für dessen Nutzer.

Teils lange Umfahrungen von Verkehrswegen, der Verlauf auf stark befahrenen Straßen ohne gesonderte Fahrspur und Wartezeiten an Ampeln trüben den Gesamteindruck.

Trotz den ein oder anderen Problemstellen erfreuen sich die Grazer Radwege einer sehr starken Nutzerfrequenz, wie die vier Fahrradzählstellen im Stadtzentrum aufzeigen.





## DER PENDLERVERKEHR

Wie die meisten europäischen Städte hat auch Graz mit einem starken Pendlerverkehr und damit einhergehender Verkehrsüberlastung zu kämpfen. Täglich pendelten im Jahr 2011 etwa 83.000 Personen nach Graz und etwa 30.000 pendelten aus Graz ins Umland.<sup>67</sup>

Graz bietet für die vom Stau geplagten Erwerbstätigen eine Reihe von Möglichkeiten ins Grazer Stadtgebiet zu gelangen. Ein leider wenig geglücktes Beispiel wäre das Park & Ride Projekt Fölling, welcher leider so gut wie gar nicht ans öffentliche Nahverkehrssystem angebunden wurde. Als deutlich besser geglücktes Projekt kann Graz das Park & Ride Parkhaus beim Murpark vorweisen. Eine direkte Verbindung mit Straßenbahn, S-Bahn, Fernbus sowie Einkaufsmöglichkeiten sorgen vor Ort für eine gute Auslastung und komfortables pendeln. Weitere ähnliche Projekte an strategisch richtigen Standorten sollten daher für die Stadt Graz oberste Priorität haben.

<sup>67</sup> Vgl. o.A.: Erwerbstätige und Pendler – Registerzählung 2011, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12651276/141979459/> (20.08.2019)

## MOBILITÄTSSTRATEGIE DER STADT GRAZ

Die Stadt Graz setzt für die Entwicklung bis 2020 klare Ziele um ein nachhaltiges Graz zu schaffen. In der vom Referat für Verkehrsplanung erfassten Verkehrspolitischen Richtlinie 2020 werden Ziele definiert, Verkehrsplanungsrichtlinien erfasst und ein Maßnahmenprogramm festgelegt.

### 5 GRUNDSÄTZE DER VERKEHRSMOBILITÄT

#### Nachhaltigkeit steht im Mittelpunkt

Ein spezieller Fokus liegt im Umgang mit den Ressourcen als Lebensgrundlage für folgende Generationen. Die Erhaltung der Kultur- und Naturräume sowie ein nachhaltiges Mobilitätskonzept, das nicht auf Kosten Anderer geht sind primäre Ziele. Besseres Mobilitätsverhalten der Bewohner soll vor allem durch Bewusstseinsbildung, Information und Mobilitätsmanagement erreicht werden. Der Planungsprozess in der Verkehrspolitik muss möglichst transparent gestaltet werden, um für Akzeptanz in der Bevölkerung zu sorgen.

#### Graz als Stadt der kurzen Wege

Die Stadt muss alle notwendigen Raumstrukturen erfüllen um unnötigen Verkehr zu vermeiden. Kompakte Siedlungsstrukturen, durchdachte Mischung der Funktionen und Stadtteilzentren mit hoher Qualität fördern sanfte Mobilität. Gut vernetzte Fuß- und Radwege sowie der Ausbau des Straßennetzes sind wesentlich für die Zukunft eines nachhaltigen Graz.

#### Mobilität ist in ihrer Gesamtheit zu betrachten

Fehler aus der Vergangenheit, als Verkehrsarten noch einzeln betrachtet und Wechselbeziehungen vernachlässigt wurden, sollen auch über die Stadtgrenze hinaus vermieden werden. Die Förderung erwünschter Verkehrsmittel und Einschränkungen unerwünschter Formen der Mobilität sollen die zukünftige Entwicklung hin zu einem leichten und flüssigen Verkehr lenken. Auch Schnittstellen zwischen verschiedenen Typen soll verstärkt Beachtung geschenkt werden.

#### Mobilität im urbanen Raum bedeutet Vorrang für die sanfte Mobilität

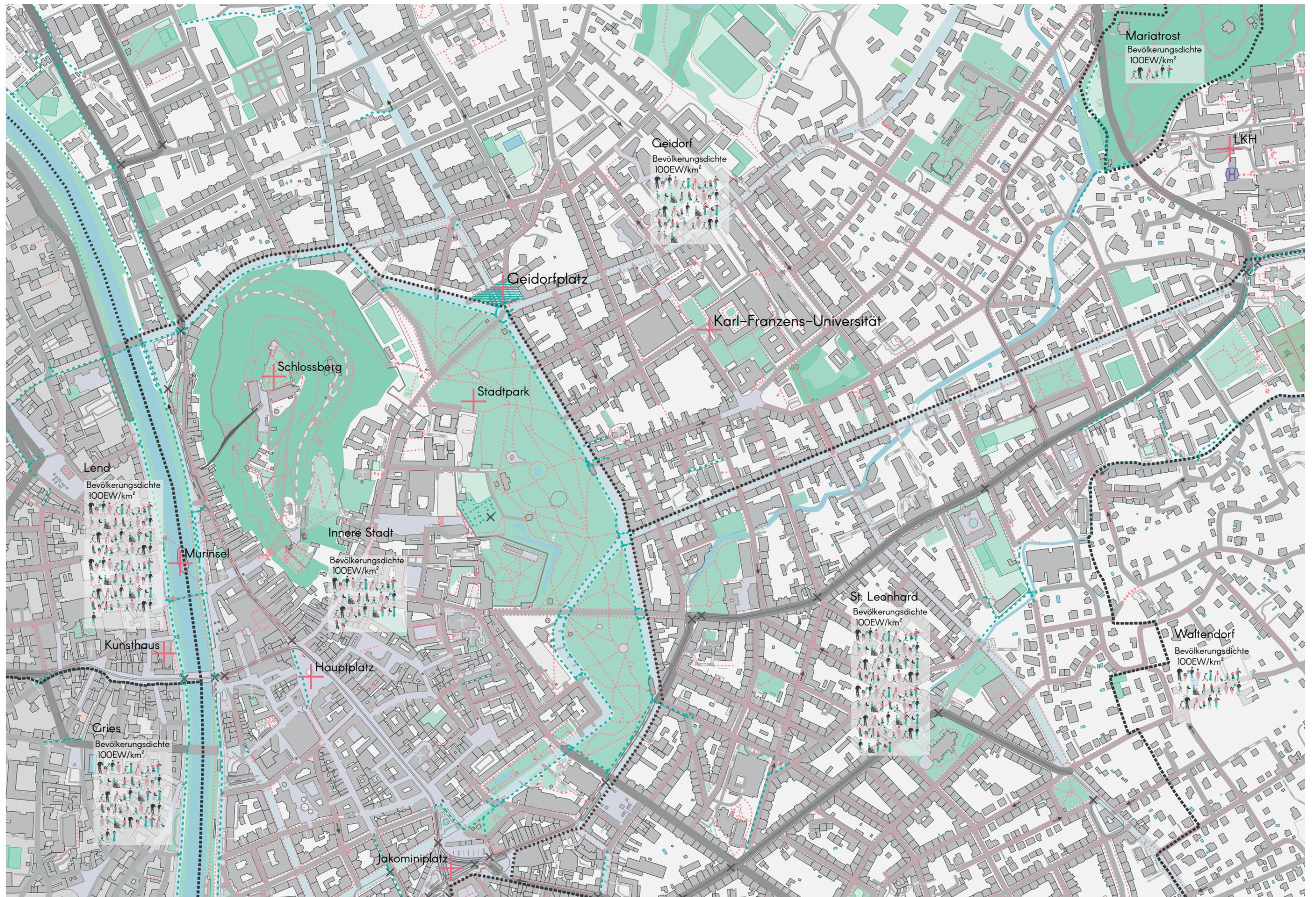
Motorisierter Verkehr soll durch umweltfreundliche und effiziente Alternativen ersetzt werden. Ziel ist es das Verhältnis von motorisiertem Individualverkehr und Umweltverbund (Fahrrad, zu Fuß und öffentliche Verkehrsmittel) von 45:55 (aus des Jahr 2008) auf 37:63 zu verbessern. Auch beim motorisierten Individualverkehr soll darauf geachtet werden, dass emissionsarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Erhaltung und Effizienzsteigerung vorhandener Verkehrsinfrastrukturen haben Vorrang gegenüber dem Neubau. Steigende Anforderungen an Mobilität sollen ausschließlich über Verkehrsmittel des Umweltverbundes abgedeckt werden. Bewusstseinsbildung und die damit verbundene Veränderung des Nutzungsverhaltens der Verkehrsteilnehmer bewirkt eine Entwicklung hin zu einer nachhaltigeren und effizienteren Stadt.

#### Graz als Teil einer Region setzt auf Kooperation

Um überregionale Entwicklungen und damit eine gute Vernetzung über den Ballungsraum Graz hinaus zu erreichen, sind Kooperationen in der Mobilitätspolitik notwendig. Das Land Steiermark, der Bund, die ÖBB, die EU und andere Planungsträger müssen in die Verkehrsstrategie miteinbezogen werden. Im Umland von Graz ist weiterhin der Anteil des motorisierten Verkehrs zunehmend, daher muss Graz und sein Umland zukunftsfähige räumliche Entwicklungen und Mobilität gewährleisten. Verdichtung im Stadtzentrum und eine effizientere Vermarktung des Umweltverbundes unterbindet die Abhängigkeit von motorisiertem Individualverkehr. Die Zielgruppe für Graz soll aus Personen bestehen, die gut an das Verkehrsnetz für sanfte Mobilität angebunden sind und nicht jene die über einen PKW verfügen. Zersiedelung soll mittels raum- und wirtschaftspolitischer Instrumente sowie Steuerungsmaßnahmen, wie z.B. die Wohnbauförderung oder die Pendlerpauschale, eingebremst werden.<sup>68</sup>



68 Vgl. o.A.: Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Verkehrspolitische Leitlinie 2020, [https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/e0105636/Verkehrspol\\_Leitlinie\\_einzelseiten\\_klein\\_neu.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/e0105636/Verkehrspol_Leitlinie_einzelseiten_klein_neu.pdf), 16.01.2019



Mariatrost  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

Geidorf  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

Geidorfplatz

Karl-Franzens-Universität

Schlossberg

Stadtpark

Lend  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

Innere Stadt  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

Murinsel

St. Leonhard  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

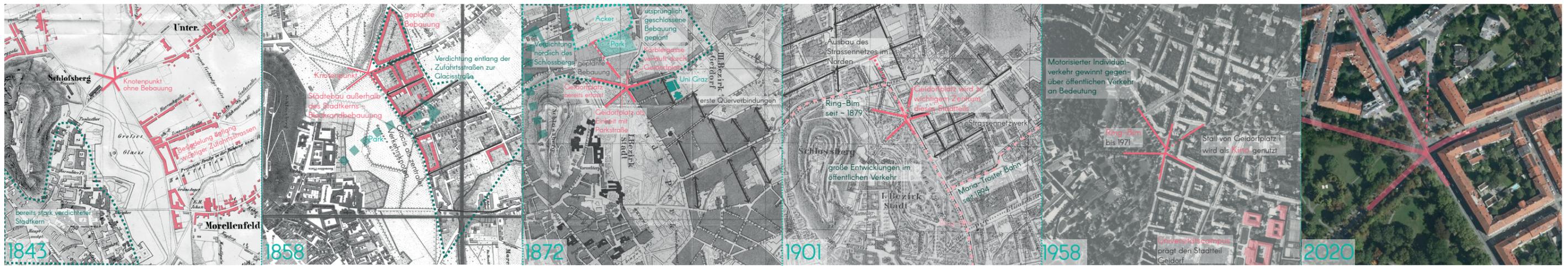
Waltendorf  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

Kunsthaus

Hauptplatz

Cries  
Bevölkerungsdichte  
100EW/km<sup>2</sup>

Jakominiplatz



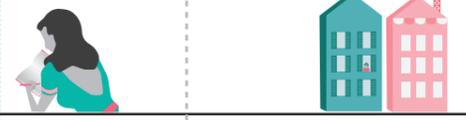
Industrialisierung –  
Verstärkter Zuzug in den  
Städten – Ausbau des  
Eisenbahnnetzes



1843

Universität gewinnt  
an Bedeutung

Besiedelung der Grazer  
Zufahrtsstraßen und  
Entstehung eines Wege-  
netzes



1858

Erste Bebauungs-  
pläne um den  
Geidorfplatz

Körblergasse teilt Geidorfplatz  
Bergmannstraße nicht



1872

Verdichtung weitet sich in  
Richtung Norden aus

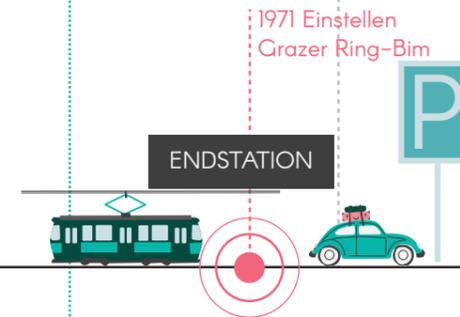
Große Entwicklungen im  
öffentlichen Nahverkehr  
(z.B. Maria-Troster Bahn)

Geidorfplatz wird zu einem  
wichtigen Handelsplatz und  
Treffpunkt für den stark  
wachsenden Stadtteil  
Geidorf



1901

Ausbau des gesamte  
Wegenetzes



1958

Städtebau konzentriert sich  
verstärkt auf den Bau von  
Verkehrswegen und Parkflächen

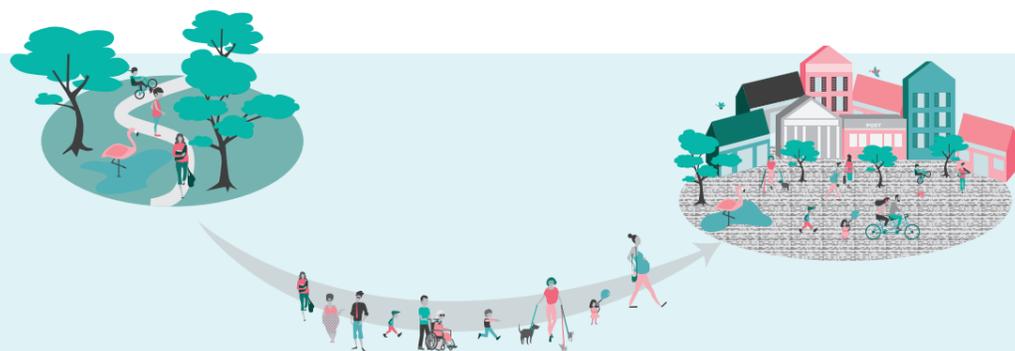
ab 1958 Stallgebäude  
wird als Kino genutzt

Bauernmarkt wird durch  
steigenden Parkplatzbe-  
darf an den Rand des  
Geidorfplatzes verdrängt

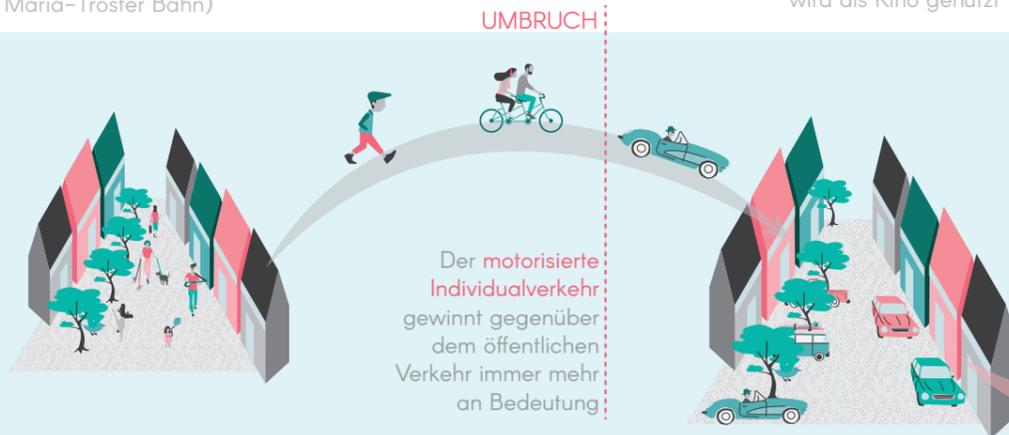
1971 Einstellen  
Grazer Ring-Bim



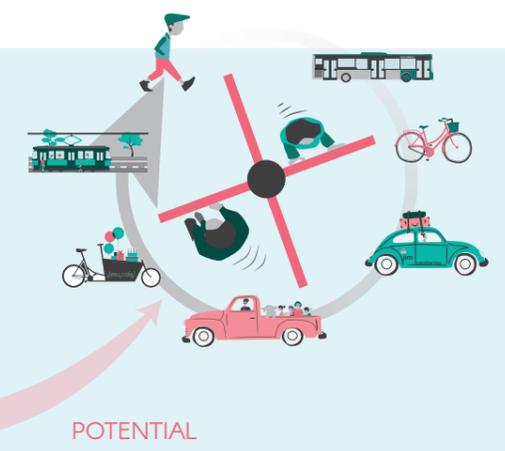
SCHAFFEN EINES FLEXIBLEN  
MÖGLICHKEITSFELDES FÜR  
MOBILITÄT UND DEN  
ÖFFENTLICHEN RAUM



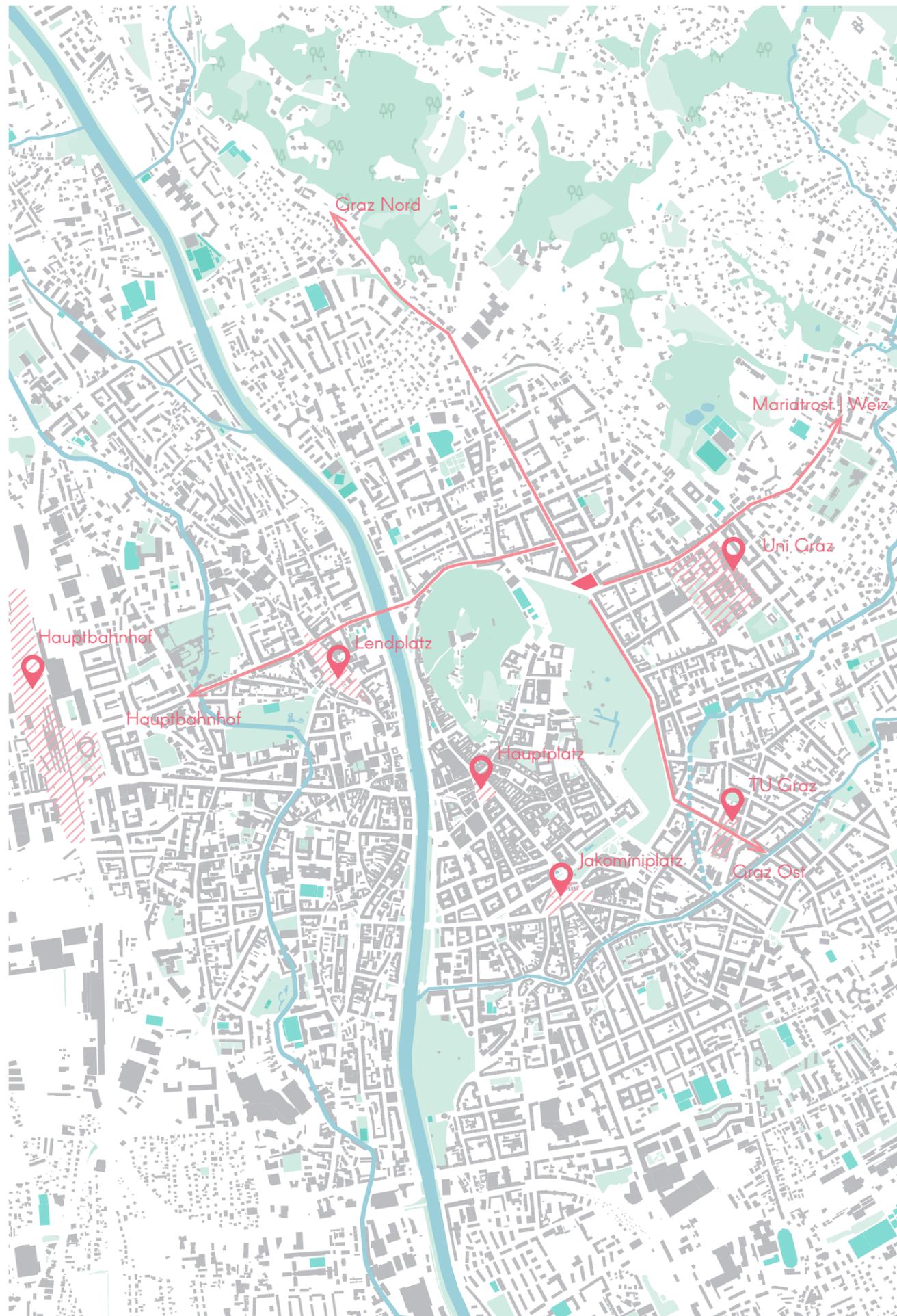
Menschen ziehen vom  
Land in die Stadt – in der  
Hoffnung auf Arbeit



Der **motorisierte  
Individualverkehr**  
gewinnt gegenüber  
dem öffentlichen  
Verkehr immer mehr  
an Bedeutung



POTENTIAL



## URBANER MASSSTAB

GESCHICHTE | ÖKONOMIE | METABOLISMUS

Die Bezeichnung Geidorf kommt ursprünglich aus dem 12. Jahrhundert und bezeichnet den ersten Vorort von Graz im Bereich zwischen Sporgasse und Bischofshof.<sup>69</sup> Der Geidorfplatz diente hauptsächlich dem Handel. Als Marktplatz mit guter Verkehrsanbindung stellte er einen wichtigen Ort für die Bewohner aber auch für die extra angereisten Händler dar. Entlang der *Großen Glacis* – ehemals Bestandteil der Festung entwickelten sich dichte, regelmäßig parzellierte Bauten aber auch ein bis heute sehr wichtiges Verkehrsnetz – von großer Bedeutung waren insbesondere die Errichtung der Grabenstraße, der Korösisstraße, der Heinrichstraße, der Leonhardstraße und der Münzgrabenstraße. Die Glacisstraße diente als wichtige Verbindung zwischen all den bedeutenden Zufahrtsstraßen.<sup>70</sup>

Für die örtliche Wirtschaft war besonders die Errichtung der Zuckerfabrik mit der ersten Dampfmaschine in der Steiermark nahe der heutigen Karl-Franzens-Universität von Bedeutung, welche jedoch nach knappen 55 Jahren im Jahr 1881 die Produktion einstellte.<sup>71</sup>

Wesentlich für die weitere Entwicklung des Geidorfplatzes war die Errichtung der Karl-Franzens-Universität ab 1870. Die steigende Zahl an Studenten und auch Absolventen, welche sich in der Umgebung ansiedelten gestaltete das Umfeld neu. Kurze Zeit später, im Jahr 1879 wurde die Graz Tram-Linie 2 erbaut – sie war die erste Ringlinie von Graz und stellte eine wichtige Verbindung zum Grazer Stadtzentrum dar. Eine weitere bedeutende Errungenschaft im öffentlichen Verkehr war die 1897 errichtete elektrisch betriebene Maria-Troster-Bahn, die eine Verbindung zwischen Zinzendorfsgasse und Maria Trost gewährleistete.

Ab 1904 startete die Errichtung des Landeskrankenhauses nach den Plänen des Landesbauamtes, was wiederum eine Steigerung des Bildungsstandes im Umkreis zur Folge hatte.<sup>72</sup>

Die Vielzahl der zahlungskräftigen Bewohner lockte auch eine Vielzahl an Händlern an. Der Geidorfplatz wurde zu einem zentralen Marktplatz mit guter Verkehrsanbindung.

Durch die zunehmenden Entwicklungen im Fahrzeugbau wurde ab 1958 ein verstärkter Fokus auf den Bau von Verkehrswegen und Parkflächen gelegt, was auch im Jahr 1971 zur Stilllegung der Grazer *Ring-Bim* führte.<sup>73</sup>

Die Entwicklung in Richtung private Mobilität stoppte nicht nur Entwicklungen im öffentlichen Verkehr, sondern transformierte zudem öffentlichen Raum in urbanen Parkplätzen. Der Bauernmarkt am Geidorfplatz wurde ebenso Opfer dieser Transformation und musste den neu gewonnenen Parkflächen weichen. Denkbar als auslösender Faktor für diese Transformation ist insbesondere die Eröffnung eines neuen Kinosaals am Geidorfplatz im Jahr 1958.

69 Vgl. Dehio Graz, 126

70 Vgl. Ebda. 7 f

71 Vgl. Janeschitz-Kriegl, 141-148

72 Vgl. Dehio Graz, 137

73 Vgl. o.A.: Geschichte der Grazer Straßenbahnlinie 2. Warum gibt es keine Straßenbahnlinie 2?, <http://www.public-transport.at/linie2-graz.htm>, 15.01.2020

## LOKALER MASSSTAB MOBILITÄT RUND UM DEN GEIDORFPLATZ

Der Geidorfplatz liegt im Zentrum von Graz, im Stadtteil Geidorf, direkt an der Grenze zur Innenstadt und stellt einen sehr bedeutenden Verkehrsknotenpunkt dar. Über die Heinrichstraße erreichen Pendler aus dem Osten (z.B. aus dem Bezirk Weiz) das Stadtzentrum. Die Glacisstraße bildet eine der wichtigsten Verkehrsrouten von Graz – über sie gelangt man vom Stadttinneren in den Norden, Westen und Osten von Graz, wobei der Geidorfplatz am Ende der Glacisstraße den zentralen Knotenpunkt darstellt. Die Bergmannsgasse dient als eine der wenigen direkten Verbindungen in den Norden von Graz – was dazu führt, dass Viele, die vom Stadtzentrum mit dem Auto in den Norden müssen, gezwungen sind, diese Verkehrsrouten zu nutzen wenn kein großer Umweg gewünscht ist.

Der Geidorfplatz spielt aber nicht nur für motorisierten Verkehr eine fundamentale Rolle, auch für Radfahrer und Fußgänger ist er ein bedeutender Knotenpunkt und verbindet wichtige Fuß- und Radwege. Ein schnelles Überqueren der Zufahrtsstraßen spielt dabei eine zentrale Rolle, um ein dauerndes Anhalten der Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden. Der Geidorfplatz ist eine elementare Schnittstelle zwischen motorisierter und sanfter Mobilität. Während der Stadtpark ausschließlich Fußgängern vorbehalten ist, bietet ein Radweg entlang der Glacis und der Parkstraße eine wichtige Verbindung von der nördlich liegenden Keplerbrücke bis hin zur eher südlich gelegenen Oper. Die Zugänglichkeit zum Radweg rund um den Schlossberg und die Altstadtzone erfolgt häufig über den Geidorfplatz als Schnittstelle zwischen Universitätsgebiet, Stadtpark und den umliegenden Wohngebieten.

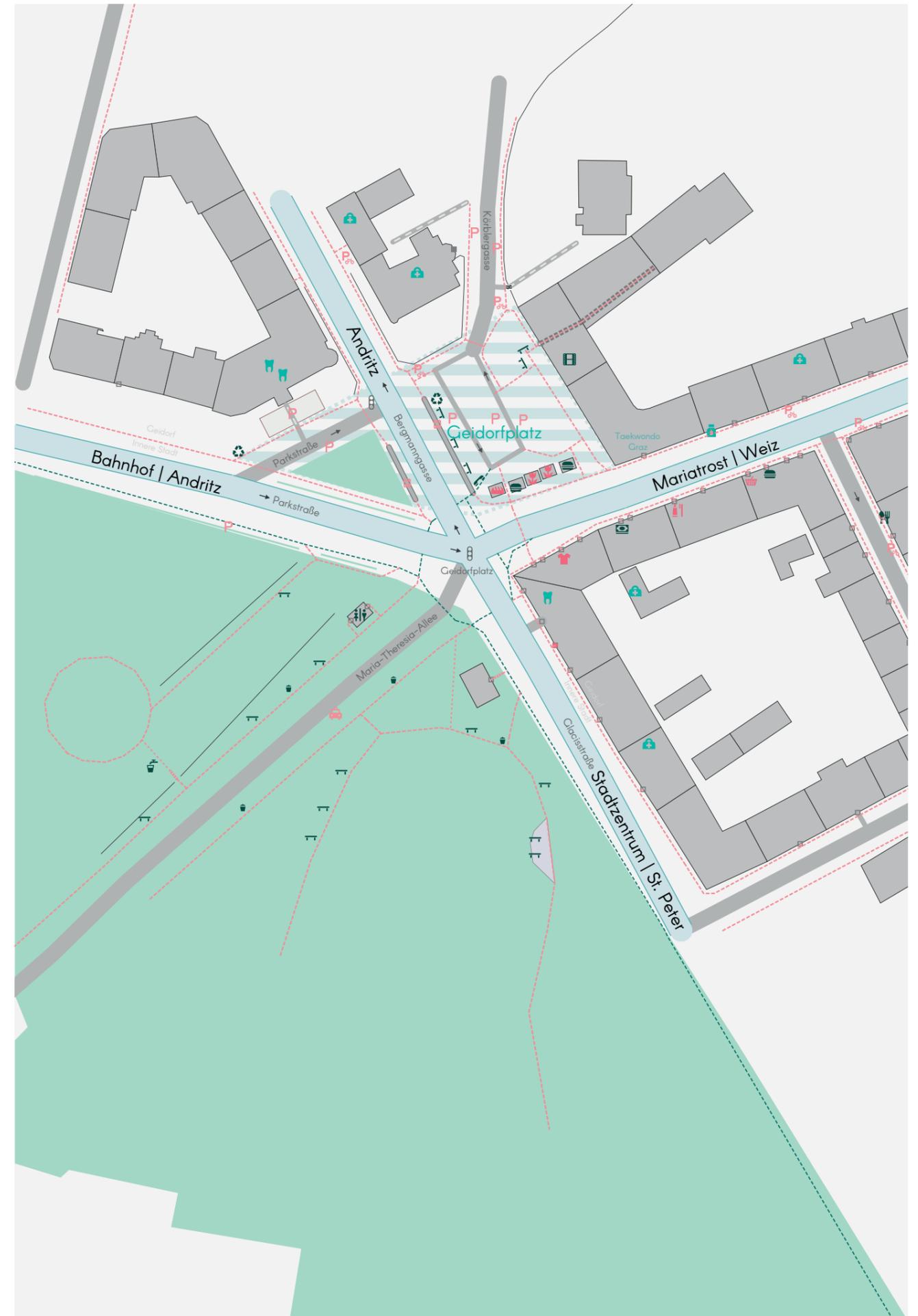
Ein zentrales Thema ist auch die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel – mehrere Buslinien ermöglichen vom Geidorfplatz aus eine direkte Verbindung zum Stadtzentrum, zum Hauptbahnhof, in die Ragnitz, nach St. Peter, zur Wirtschaftskammer und nach Andritz. In der Vergangenheit, bevor in allen Städten mehr Platz für den motorisierten Individualverkehr geschaffen wurde, gab es sogar eine Straßenbahnlinie direkt zum Geidorfplatz. Diese berühmte Linie 2, welche heute schon fast in Vergessenheit geraten ist, stellte von 1878 bis 1971 die einzige Grazer Ringlinie dar, die im Gegensatz zu den anderen Linien ausschließlich das Stadtzentrum anstatt der umliegenden peripheren Stadtteile bediente.<sup>74</sup> Nach diesem Rückbau der Linie 2 stagnierte für lange Zeit die Entwicklung alternativer Verkehrsmittel am Geidorfplatz – erst der neu implementierte Carsharingpunkt führte wieder zu einem neuen Aufrollen der Thematik Mobilität. Direkt am Geidorfplatz stehen zwei Leihwägen, die jederzeit per App reserviert werden können, zur Verfügung. Die restlichen Parkplätze liegen in der blauen Parkzone, was eine maximale Parkdauer von drei Stunden, abgesehen von Anrainern, bedeutet.

### BEBAUUNG UND FUNKTIONEN

Das Gebiet rund um den Geidorfplatz gestaltet sich hauptsächlich als die für Graz übliche Blockrandbebauung mit drei bis vier Vollgeschossen und einem Dachgeschoss sowie Grünflächen in den Innenhöfen. Die Erdgeschosszone weist häufig gemischte Nutzungen auf. Wobei die Erdgeschosszone um den Geidorfplatz meist als Hochparterre ausgeführt ist und somit ein barrierefreier Zugang nur schwer zu verwirklichen ist.

Auffällig in diesem Gebiet ist vor allem die Vielzahl an Ärzten rund um den Geidorfplatz. Als Einflussfaktor hierfür kann vor allem die Nähe zur Universität sowie zum Krankenhaus gesehen werden.

<sup>74</sup> Vgl. o.A.: Geschichte der Grazer Straßenbahnlinie 2. Warum gibt es keine Straßenbahnlinie 2?, <http://www.public-transport.at/linie2-graz.htm>, 15.01.2020





10642 Schneider & Co., Wien, 5.  
 Abb. 34: Postkarte Geidorfplatz 1901



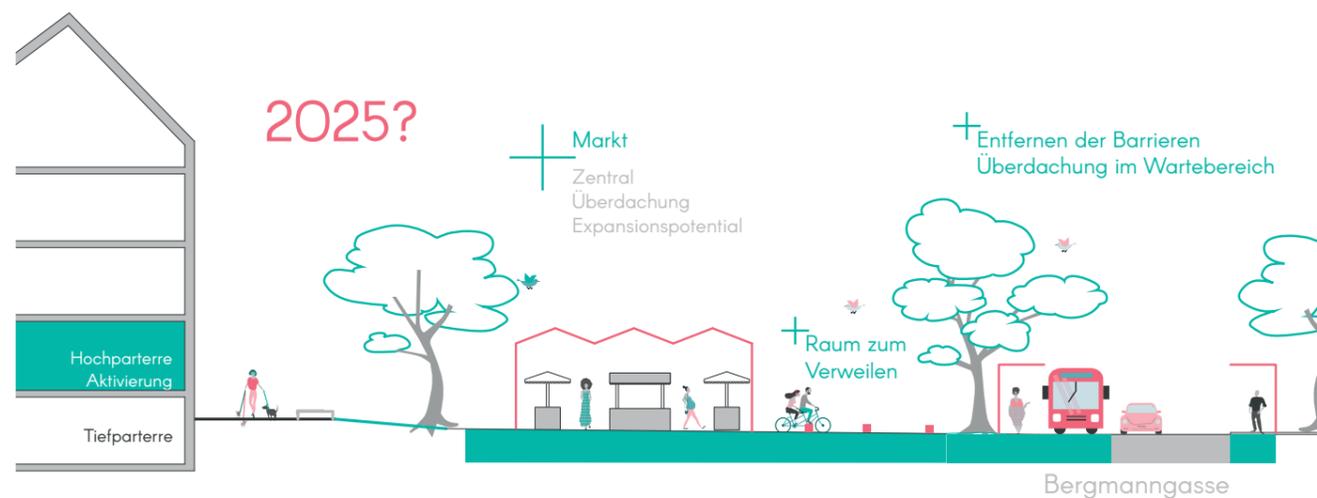
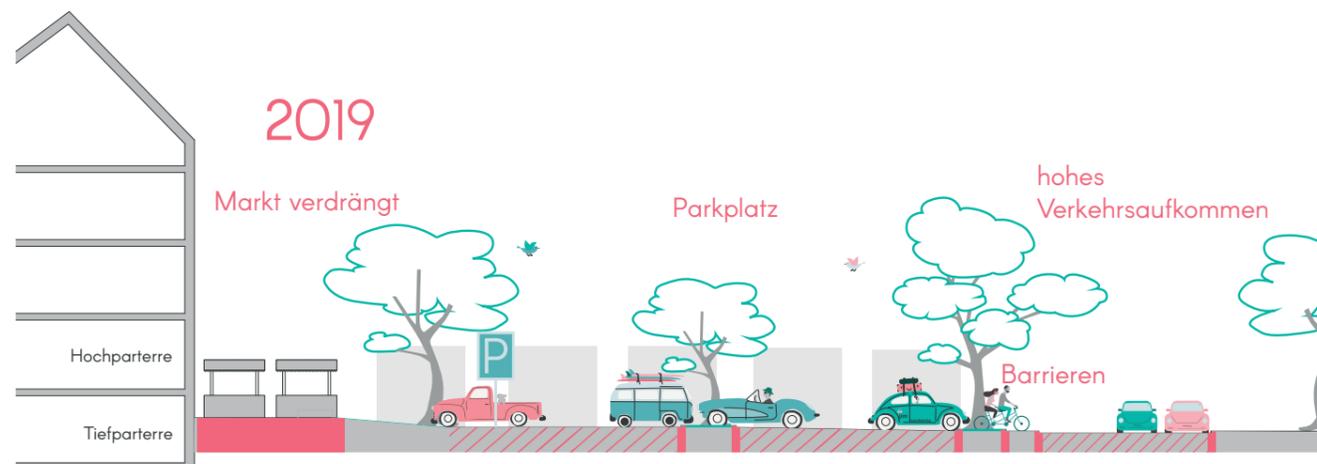
Abb. 35: Postkarte Geidorfplatz um 1915



Abb. 36: Postkarte Geidorfplatz um 1915

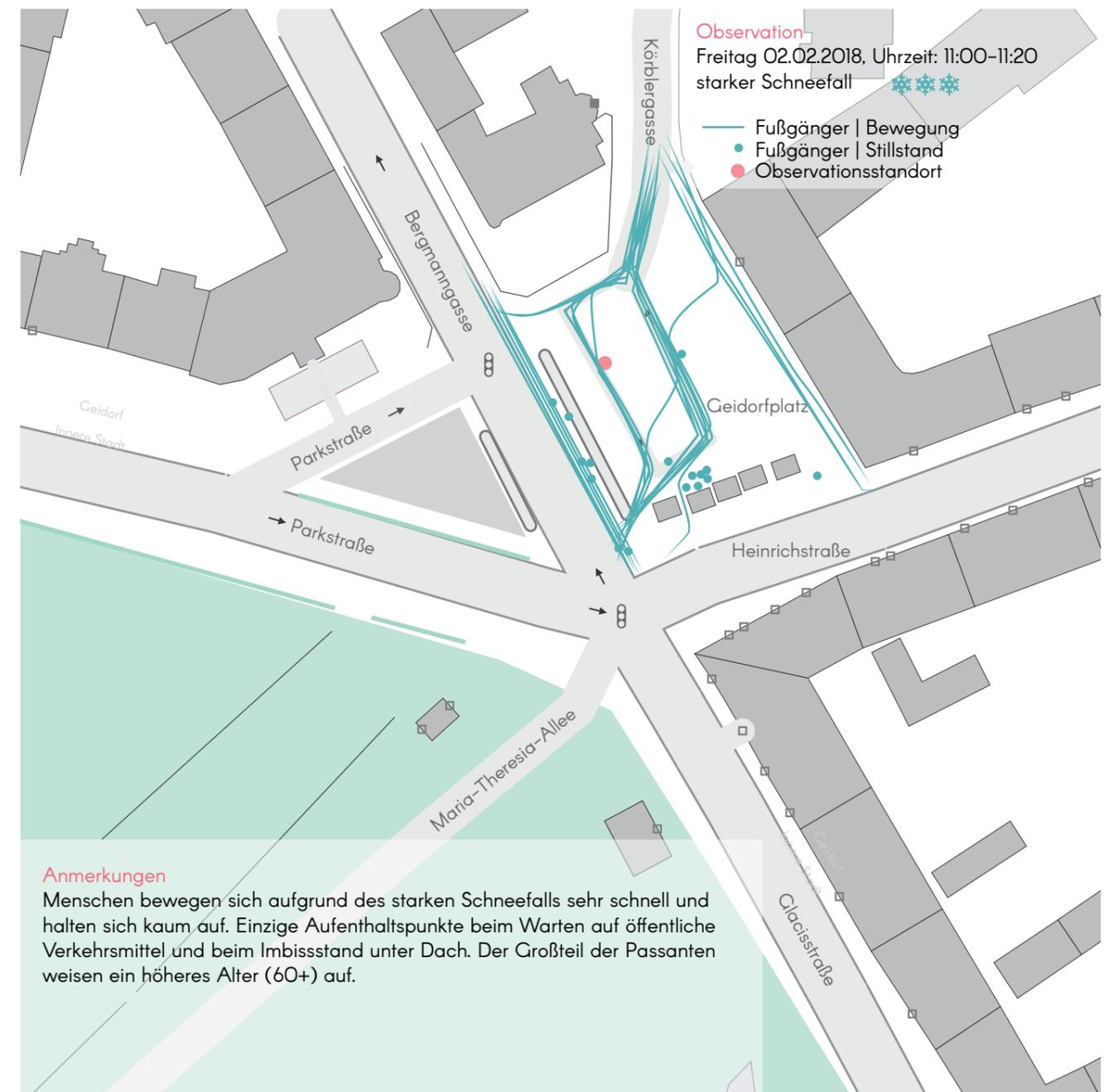


Abb. 37: Geidorfplatz | Kreuzung heute



## BEDEUTUNG DES PLATZES FÜR DIE BEWOHNER DAMALS | HEUTE | ZUKUNFTSVISION

Die Funktion des Geidorfplatzes in frühen Jahren darf im Ansatz mit der Funktion heute verglichen werden. Formen der Nutzung betrafen einerseits den Handel von Waren, andererseits spielten aber auch Mobilität bereits eine zentrale Rolle. Mit der Ring-Linie 2 war der Geidorfplatz auch bestmöglich ans öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Wie die Postkarten aus der damaligen Zeit erahnen lassen, war der Fußweg die häufigste Form der Mobilität. Obwohl die Straßen bereits annähernd die Breite der heutigen Straßen aufwiesen – wirken die Bilder wesentlich mehr aufs menschliche Maß bedacht. Der Bodenbelag wirkt, als wäre der Fußweg der Hauptweg – die Straße wird durch diesen unterbrochen – dies wird durch die gewählte Materialität klar ersichtlich. Die Ausführung des Gehweges erzielt ein hohes Maß an Kontinuität für den Fußgänger – es wirkt als könnte der Fußgänger ungehindert von der Glacisstraße bis hin zur Bergmannsgasse flanieren. Der öffentliche Raum weist auch ein wesentlich höheres Maß an Horizontalität auf. Bodenbeläge, die den Platz und die Straße eins werden lassen und nur durch Gehwege getrennt werden, sind ist auch ein wesentlicher Punkt in welchen sich die früheren Bilder deutlich von den heutigen unterscheiden. Der Wandel kam mit dem Wunsch privater Fahrzeuge in der Gesellschaft. Das eigene Gefährt wurde zum Statussymbol – ein Statussymbol das jedoch auch jede Menge Platz beansprucht. Mit der steigenden Anzahl an Fahrzeugen im urbanen Raum stieg auch der Bedarf an Abstellplätzen. Der Markt am Geidorfplatz wurde zum Opfer dieser Entwicklung – nach und nach der Bauernmarkt durch die steigende Anzahl an Automobilen in die Ecke verdrängt. Die Transformation des Geidorfplatzes soll primär den ursprünglichen Entwurfsgedanken widerspiegeln – ein zentral gelegener Marktplatz mit guter Anbindung ans öffentliche Netz und alternativen Verkehrsmitteln machen den Geidorfplatz wieder zu einem bedeutsamen und lebenswerten Aufenthaltsort.

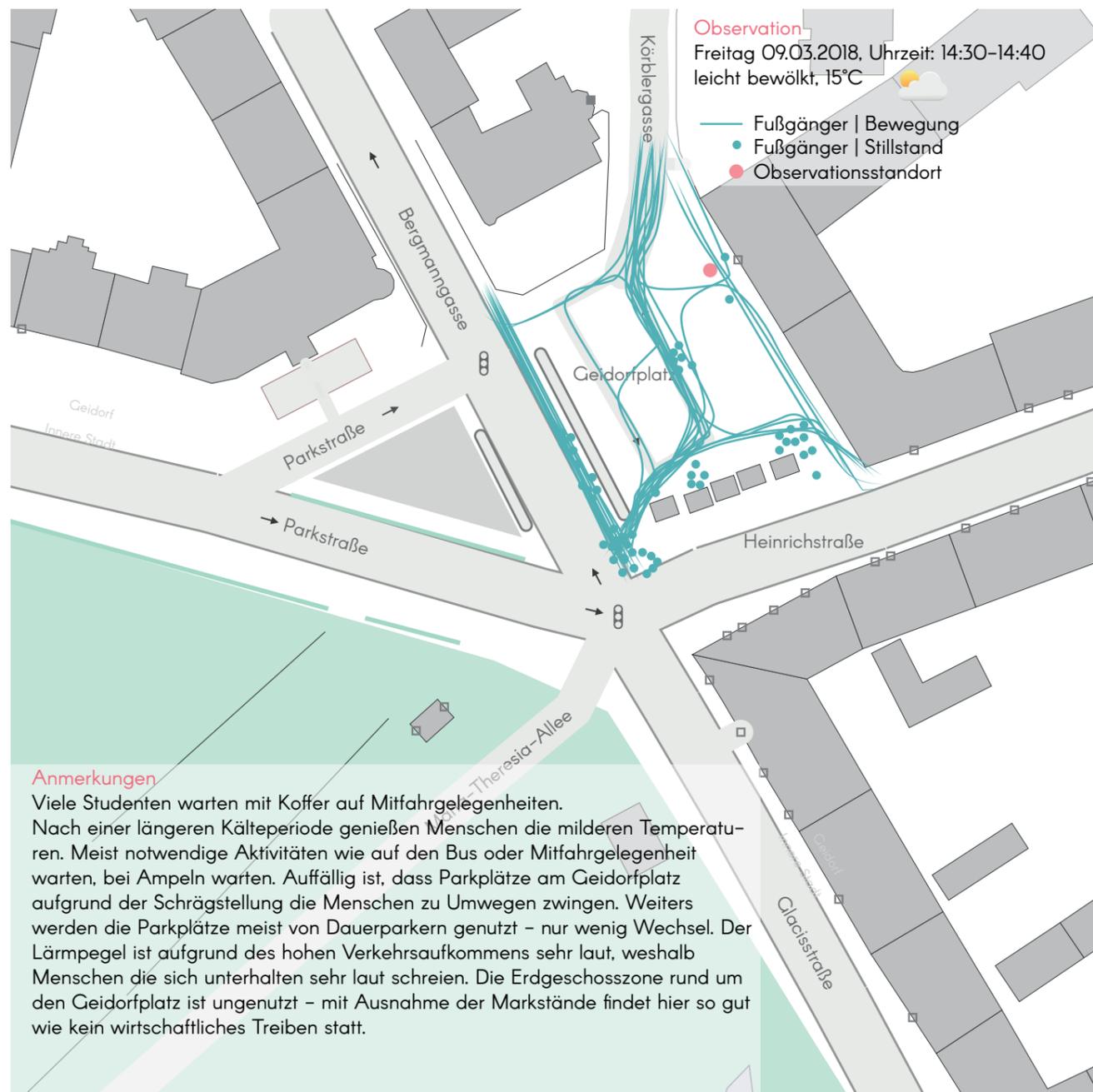


## OBSERVATIONEN

Observation vom 02.02.2018

Die Observation am 02. Februar 2018 war von starkem Schneefall geprägt. Menschen hielten sich kaum auf. Es wurde der möglichst direkte Weg gesucht. Die Zahl der Fußgänger erschien eher gering – aufgrund der Bewegungsgeschwindigkeit kann man auch eher auf notwendige Aktivitäten schließen. Personen im Stillstand waren vor allem wartende Personen im Bereich des öffentlichen Verkehrs oder an den Imbissständen.

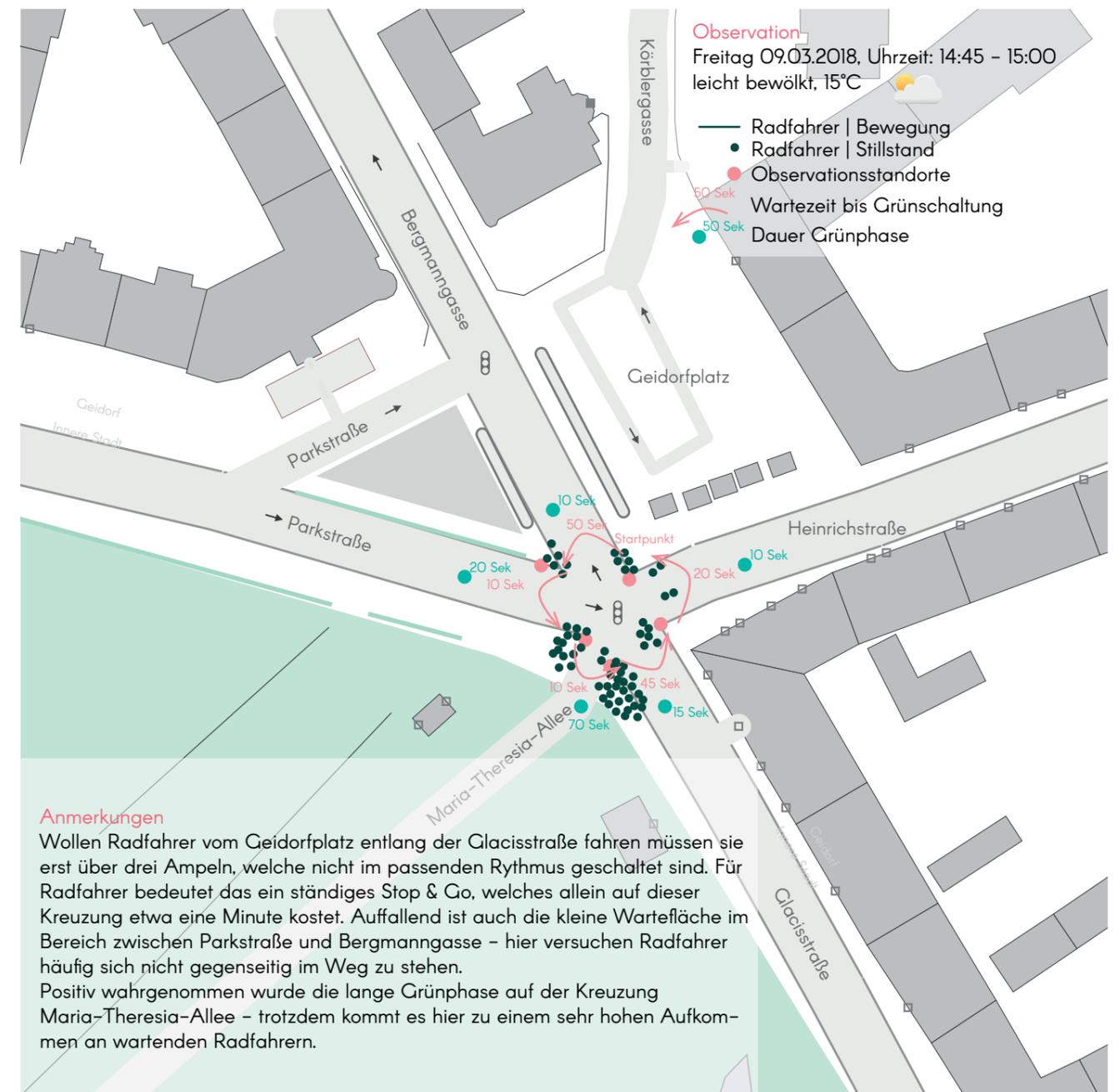
Der Bewegungsstrom zeigt den Willen des direkten Weges. Menschen werden durch die Parkplatzsituation gezwungen einen weiteren Weg zurückzulegen. Keiner der Nutzer macht den Eindruck sich aufgrund der Schönheit des Ortes hier aufzuhalten oder auch nur die direkte Umgebung genauer zu betrachten. Es handelt sich um reine Zwecktätigkeiten. Als vorwiegende Nutzergruppe werden Menschen im Alter von über 60 Jahren ermittelt.



Observation vom 09.03.2018  
mit Hinblick auf den Bewegungsstrom

Bei der Observation am 09. März 2018 wurde auf zwei wesentliche Punkte geachtet. Einerseits auf die Nutzung des Kreuzungsbereichs für Fußgänger und Radfahrer, andererseits auf die Bewegungsströme und Aufenthaltsbereiche am Geidorfplatz selbst.

Die Untersuchung der Bewegungsströme zeigte ein ähnliches Muster wie bereits die Observation am 02. Februar 2018. Der Observationszeitpunkt am Freitag Nachmittag bei schönem Wetter zeigte jedoch eine weitere sehr wesentliche Nutzungsform des Geidorfplatzes. Entgegen der eher betagteren Nutzergruppe bei der Observation vom 02. Februar konnte hier eine hohe Anzahl an Studierenden erfasst werden. Viele der jungen Erwachsenen warteten mit ihren Koffern bereits auf eine private Mitfahrgelegenheit. Die Wartenden machen einen sehr entspannten Eindruck, obwohl aufgrund fehlender Sitzgelegenheiten meist auf dem eigenen Koffer Platz genommen wird. Die warmen Temperaturen fördern auch die Umsätze der ansässigen Marktstände. Getrübt wird das Wohlbefinden speziell durch den hohen Lärmpegel aufgrund des starken Verkehrsaufkommens.



Observation vom 09.03.2018  
mit Hinblick auf Wartezeiten bei der Straßenquerung für Fußgänger und Radfahrer

Ein weiteres Augenmerk wurde bei der Observation am 09. März 2018 auf die Bewegungsflüsse bei den Fußgängerübergängen gelegt. Bei der Observation konnten mehrere Problempunkte erfasst werden. In erster Linie sind bedeutsame Wegverbindungen oft mit mehreren Wartephasen verbunden. So wird die Route vom Radweg entlang des Stadtparks zum Geidorfplatz durch diverse Wartezeiten zur Geduldprobe – auf verknüpfte Ampelschaltung hofft man hier vergebens. Ist erst einmal der Weg über die Parkstraße überwunden, muss man hier die kleinen Fläche von etwa einem Quadratmeter mit den anderen Wartenden teilen. Das Format des Wartebereichs verhindert während des Wartens ein sicheres Gefühl aufkommen zu lassen, denn es muss aufgrund der kurzen Länge, entweder das Fahrrad quer gestellt werden, oder man ragt mit dem Vorder- und/oder dem Hinterrad in den Straßenraum. Und auch ein weiteres Problem entsteht durch die Großzügigkeit der Fläche, die dem Straßenverkehr zugesprochen wird – Menschen mit beeinträchtigter Mobilität schaffen es nur schwer in der kurzen Grünphase das andere Ende des Schutzweges zu erreichen, was eine enorme Belastung für Personen dieser Nutzergruppe darstellen kann.

# ANALYSE NACH ERWEITERTEN REGELN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN RAUM





ANALYSE NACH DEN ERWEITERTEN QUALITÄTSKRITERIEN NACH JAN GEHL

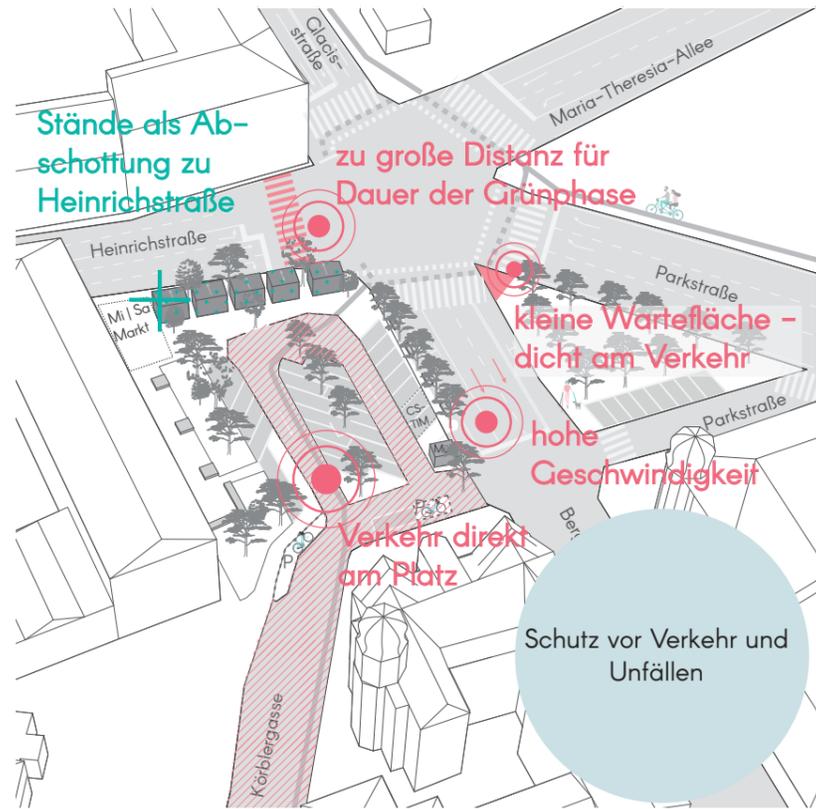


Abb. 38: hohe Geschwindigkeit



Abb. 39: kleine Wartefläche



Abb. 40: Barrieren



Abb. 41: Stände als Abschottung zur Straße



Abb. 42: Standorientierung Richtung Platz



Abb. 43: kaum Beleuchtung Am Platz



Abb. 44: Aktivierung durch Marktstände



Abb. 45: Einsehbarkeit von der Straße



Schutz vor Verkehr und Unfällen

Der Eindruck des Geidorfplatzes wird stark geprägt von seiner direkten Lage an einem bedeutsamen, urbanen Verkehrsknoten. Die erlaubte Geschwindigkeit auf der zweispurigen Hauptstraße beträgt 50 km/h – viele Autofahrer jedoch beschleunigen stark, um die nächste Grünphase noch zu erreichen. Negativ beeinflusst wird zudem das Sicherheitsgefühl im Bereich zwischen der Parkstraße und der Bergmannsgasse, wo nur eine sehr kleine Fläche für Wartende zu Verfügung steht. Der Luftzug der vorbeirauschenden Autos sorgt für ein getrübtetes Sicherheitsgefühl. Fußgänger, welche die Heinrichstraße überqueren wollen, fühlen sich mit einem weiteren Problem konfrontiert – die Distanz welche hier über die vier Fahrstreifen zurückgelegt werden muss, ist in der sehr kurzen Grünphase kaum zu bewältigen.

Schutz vor Verbrechen

Essenziell für das Sicherheitsgefühl am Geidorfplatz ist vor allem die gute Einsehbarkeit von der Straße aus, die Aktivierung durch das Kunstkino sowie die teilweise in Richtung des Platzes orientierten Marktstände. Eine bessere Ausleuchtung und eine verstärkte Aktivierung der Erdgeschosszone stellt allerdings eine gute Möglichkeit dar das Sicherheitsgefühl weiter zu verbessern.

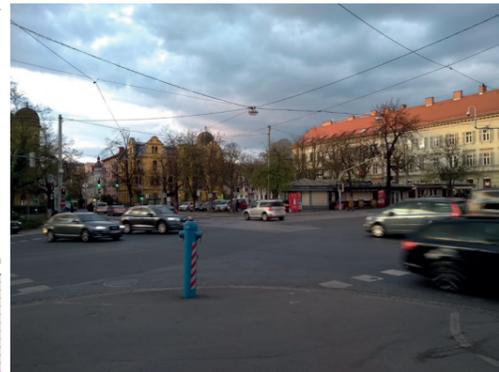
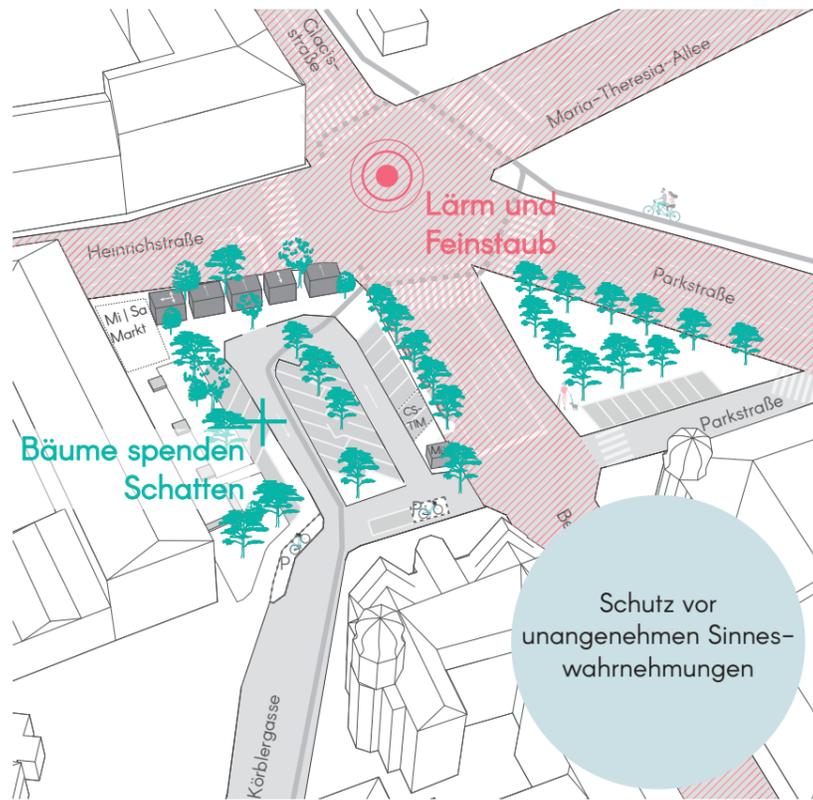


Abb. 46: Verkehrsbelastung | Lärm und Staub



Abb. 47: Sitzgelegenheiten im Schatten



Abb. 48: Bäume als Schattenspendler



Abb. 49: Verkehrslärmkataster



Abb. 50: Barrieren bei Belagswechsel



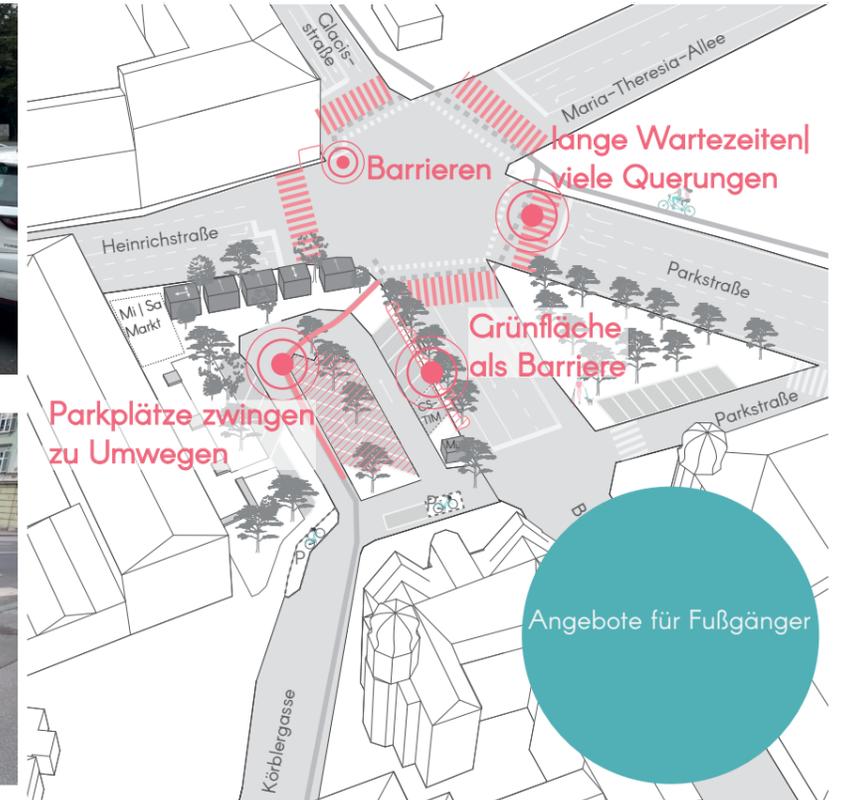
Abb. 51: Barrieren für Fußgänger



Abb. 52: Grünfläche als Barriere



Abb. 53: Wartezeiten durch viele Querungen



Schutz vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen

Die geographische Lage direkt an einem bedeutenden Verkehrsknotenpunkt in Graz bringt eine starke Lärmbelastung mit sich. Ein Blick in den Verkehrslärmkataster von Graz zeigt einen stark erhöhten Lärmpegel auf dem gesamten Platz. Der starke Verkehr führt zudem zu einer erhöhten Feinstaubbelastung. Das Potential der Bäume als angenehme Schattenspendler wird aktuell als Parkfläche vergeudet.

Angebote für Fußgänger

Über den gesamten Platz verteilt befinden sich eine Vielzahl an Barrieren und Stolperfallen. Die größten dieser Barrieren findet man in Form zweier Grünstreifen entlang der Bergmannsgasse und parallel zur Gebäudefront - hier sucht man vergebens nach einer durchdachten Durchwegungsmöglichkeit. Deshalb wird durch die zusätzliche Anordnung der Parkplätze eine ausschließliche Durchwegung in Längsrichtung des Platzes möglich. Nicht nur die Attraktivität des Platzes leidet unter dem Verkehrsaufkommen, auch zwingt diese Nutzungsform die Menschen, welche den Platz zu Fuß oder per Fahrrad passieren, zu unnötigen Umwegen. Diverse notwendige Straßenquerungen mit teils langen Wartezeiten und fehlenden Warteflächen beeinträchtigen die Erreichbarkeit. Die Ampelschaltung priorisiert offensichtlich ausschließlich den motorisierten Verkehr - sanfte Mobilität hat hier meist das Nachsehen und dies macht Kurzbesuche eher zur Geduldsprobe.

Aufenthaltsgelegenheiten



Abb. 54: Bushaltestelle bietet kaum Aufenthaltsqualität

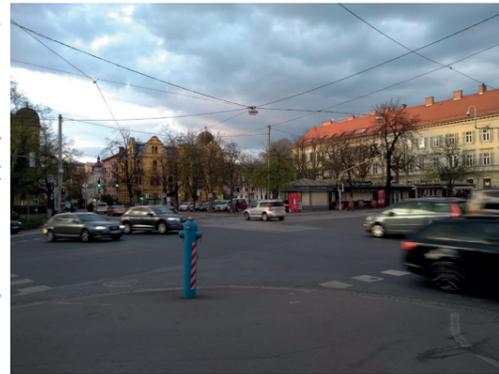


Abb. 55: Umfassung von motorisiertem Verkehr



Abb. 58: Bänke ungünstig positioniert



Abb. 59: Bank mitten im Blumenstand



Abb. 56: Marktstände



Abb. 60: mangelnde Ausstattung Bushaltestelle

Sitzgelegenheiten

Zwei der fixen Marktstände entlang der Heinrichstraße verfügen über Sitzgelegenheiten in Richtung Platz. Diese Marktstände weisen eine teilweise sehr hohe Aufenthaltsqualität auf und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit – unterliegen jedoch einem Konsumzwang. Öffentliche Sitzflächen zeigen sich jedoch als eher schlecht frequentiert. Neue Sitzflächen entlang der Fassade zum Kunst kino bieten mit der Orientierung in Richtung Häuserfront leider wenig Sehenswertes und daher auch kaum Anreiz zu verweilen. Lediglich die kommunikationsfördernde Eckbank beim Eingang zum Kunst kino weist eine leichte Frequenz auf.

Weitere Sitzgelegenheiten befinden sich im Bereich der Bushaltestelle. Hier findet man eine Bank mit Überdachung und eine der Witterung ausgesetzte Holzbank. Keine einzige Sitzgelegenheit findet man allerdings auf der aktuell als Parkplatz genutzten Fläche. Junge Erwachsene, welche auf ihren Koffern sitzend auf Mitfahrgelegenheiten warten, sind keine Seltenheit.

Obwohl die Marktsanierung bereits eine bessere Orientierung für fixe Marktstände Richtung Platz bewirkt hat – so besteht hier noch ein großes Potential. Drei der fünf Stände orientieren sich ausschließlich Richtung Heinrichstraße und nutzen die Seite in Richtung Platz lediglich als Abstellfläche. Aktuell finden am Platz hauptsächlich notwendige Aktivitäten statt – Menschen warten auf Mitfahrgelegenheiten oder öffentliche Verkehrsmittel, sie queren den Platz ohne sich aufzuhalten oder kaufen bei den Marktständen ein. Finden kaum freiwillige Aktivitäten am Platz statt, ist dies als Zeichen mangelnder Aufenthaltsgelegenheiten zu werten. Das fehlende öffentliche WC mindert zudem das Potential der längeren Aufenthalte.



Abb. 57: Sitzgelegenheiten ohne Ausblick



Abb. 61: keine Sitzgelegenheiten am Platz



Abb. 62: Gesamteindruck Parkplatz



Abb. 66: zueinander orientierte Bänke



Abb. 63: Belag rein funktional | Asphalt - Straße



Abb. 67: Marktstände als Kommunikationsort

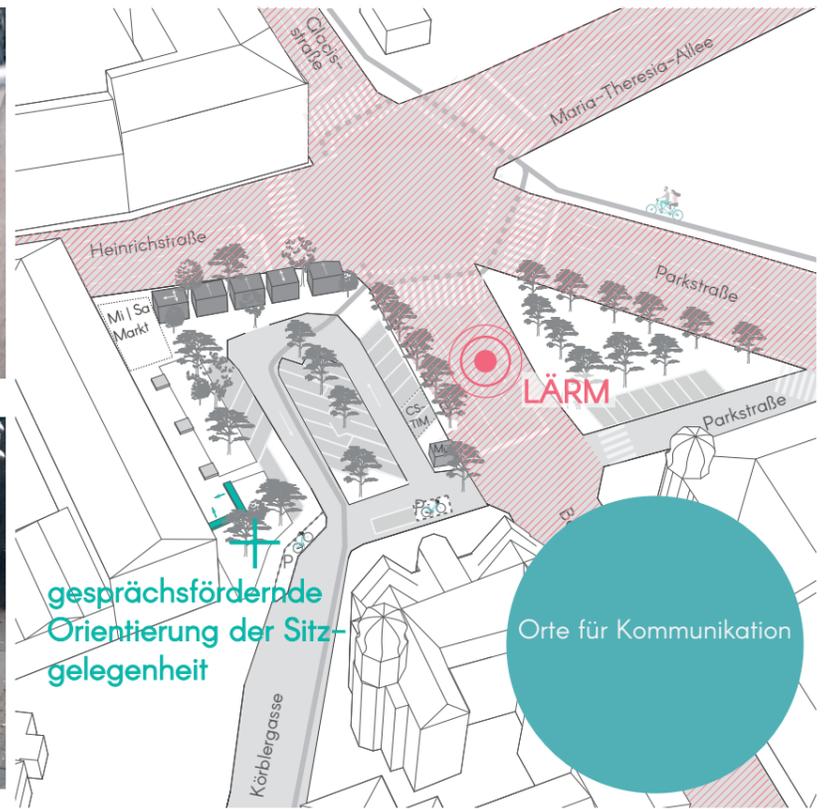


Abb. 64: Baumreihe mit Grünfläche



Abb. 68: Abendliches Miteinander

Sehenswertes

Im Zuge der Vorortbesichtigung zeigte sich ein sehr geringes Ausmaß an Sehenswertem. Positiv erscheint die Baumreihe mit Grünfläche unmittelbar vor dem Geidorfkino. Allerdings wird der Großteil des öffentlichen Raums als Parkplatz genutzt. Dieser Gesamteindruck zeichnet sich auch im Bodenbelag ab. Dieser besteht aus Asphalt mit Parkplatzunterteilungen und einer Einbahnschleife, wodurch jeder Parkplatzsuchende gezwungener Weise einmal über den gesamten Platz fahren muss. Sehenswertes in Form eines stimmigen Platzdesigns ist anzustreben – wird der Platz damit stärker aktiviert und nehmen freiwillige Aktivitäten zu, können Menschen in weiterer Folge auch andere Menschen beobachten.



Abb. 65: kaum Sehenswertes



Abb. 69: Treffpunkt Bushaltestelle

Orte für Kommunikation

Denkt man an den Geidorfplatz, kommt einem wohl der Punkt Kommunikation und Ort des öffentlichen Diskurses kaum in den Sinn. Ein Ort geprägt vom Lärm des Straßenverkehrs und mit wenigen Sitzgelegenheiten ausgestattet, wird nicht unbedingt als Plattform für ausgiebige Gespräche gesehen. Das Potential durch die direkte Nähe zur Universität und Raum für Mobilität im vielseitigsten Sinne bringt auch die Möglichkeit mit sich, als Wartezone und Treffpunkt den öffentlichen Diskurs zu fördern und zu prägen.

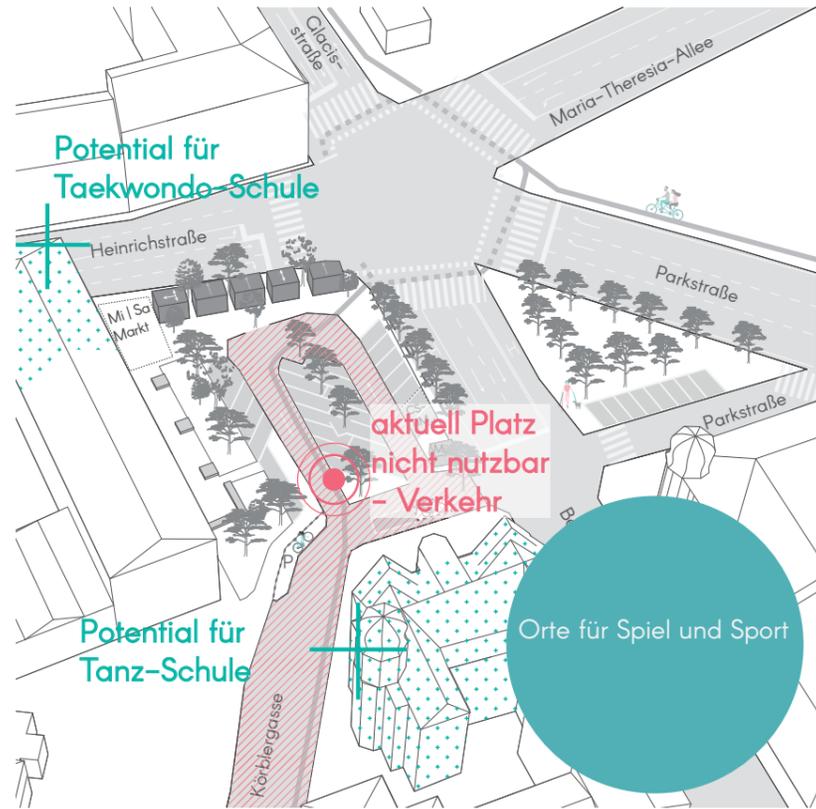


Abb. 70: Nutzbarkeit eingeschränkt durch Verkehr



Abb. 71: Potential für Tanzschule



Abb. 72: Potential für Taekwondo-Schule



Abb. 73: Potential bei Nutzungsänderung



Abb. 74: hohe Baumbestände bei Parkstraße



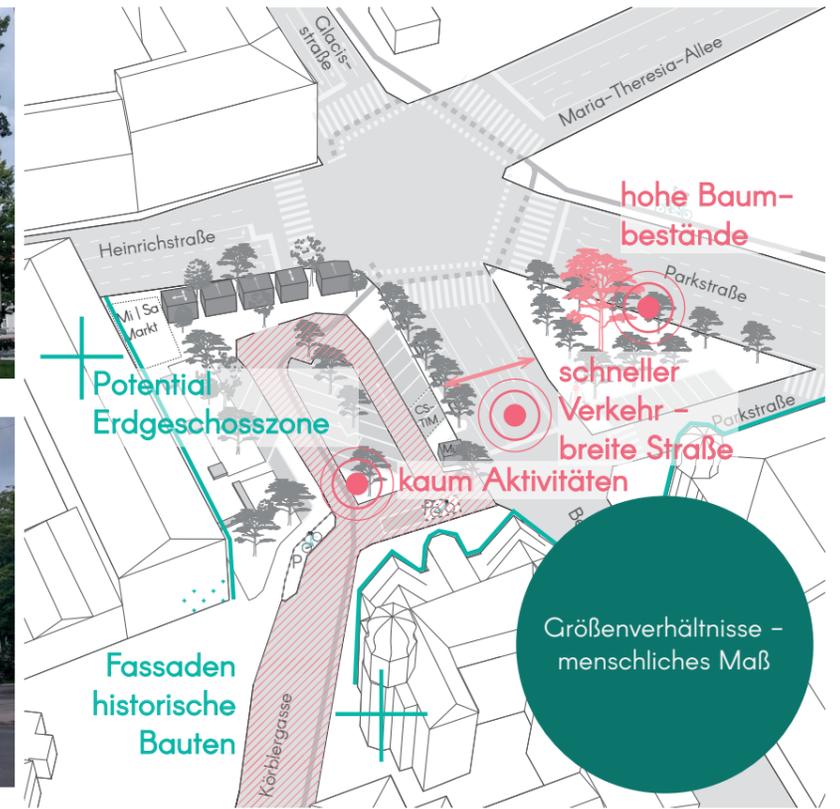
Abb. 75: hohe Baumbestände Geidorfplatz



Abb. 76: breite Straßen | menschliches Maß



Abb. 77: kaum Aktivitäten



Menschliches Maß

Im Planungsgebiet um den Geidorfplatz befindet sich ein teils sehr hoch gewachsenen Baumbestand. Im Zuge der Umplanung sollten qualitativ hochwertige Bäume erhalten werden und schadhafte oder störende Bäume gefällt werden. Die Höhe der Bäume übersteigt das menschliche Maß und verdeckt zudem die sehenswerten historischen Fassaden. Eine qualitätsvolle Neupflanzung wird vorgesehen.

Der dichte Bewuchs und der schnelle Verkehr lassen die Qualität, die der Platz ehemals hatte aus den Augen verlieren. Die Symmetrieachse entlang der Bergmannngasse ist kaum noch erkennbar. Die ehemals mit Marktständen aktivierte Fläche im Bereich der Parkstraße schaffte eine optische Abgrenzung und sorgte für eine gefühlte Verringerung der Straßenbreite. Das menschliche Maß hat sich durch die breiten Verkehrswege und hohen Geschwindigkeiten stark verschlechtert. Eine punktuelle Belagsveränderung mit einhergehender Geschwindigkeitsreduzierung entlang der Bergmannstraße soll das Größenverhältnis auf ein verbessertes menschliches Maß bringen.

Ort für Spiel und Sport

Die Nutzung der Erdgeschosszone für sportliche Unterhaltung hat ein großes Potential. Die ortsansässige Taekwondo-Schule sowie eine große Tanzschule am Platz können wesentlich zur Aktivierung des Platzes beitragen. Bietet man für die Trainingseinheiten Raum, kann hier eine bedeutende Aufwertung des öffentlichen Raums erzielt werden. Menschen bestaunen, verweilen und genießen. Nicht das Schaffen des Raums für diese Aktivitäten steht im Fokus - vor allem die dadurch erhoffte Aktivierung der Platzfläche wird als Potential gesehen. Anzustreben wäre auch ein klar ersichtlicher Zugangsbereich über den Geidorfplatz der über eine Aufenthaltszone verfügt. Aktuell erfolgt der Zugang zur Taekwondo-Schule im Bereich der Heinrichstraße. Der Hauptzugang sollte daher verlegt werden, um die Kommunikation schon beim Eintreffen zum gemeinsamen Training zu fördern.

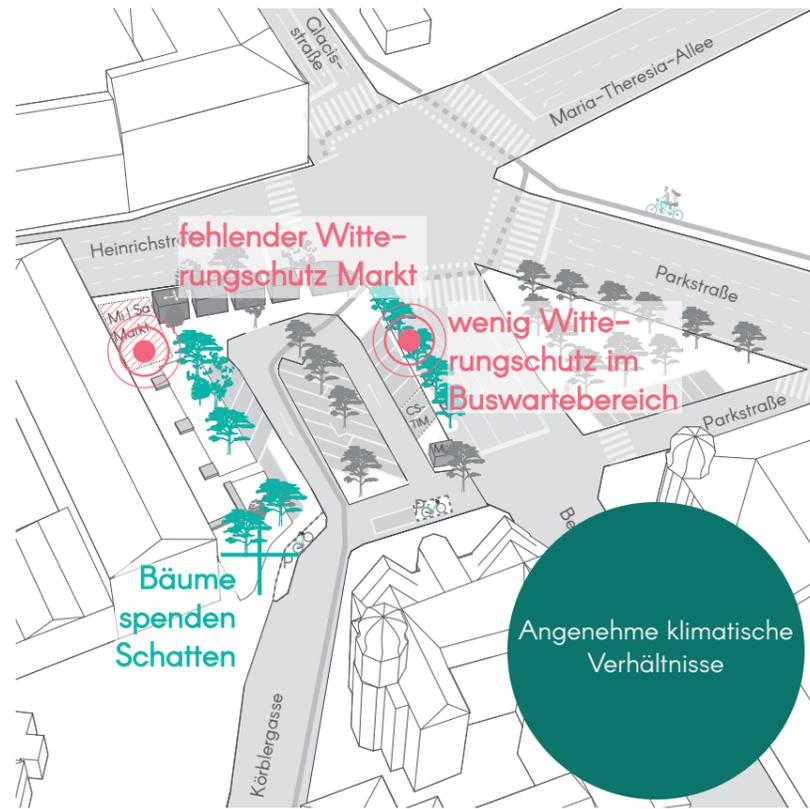


Abb. 78: Markt ohne Schutz vor Witterung



Abb. 79: Bushaltestelle ohne Witterungsschutz



Abb. 80: Bäume als Schattenspende



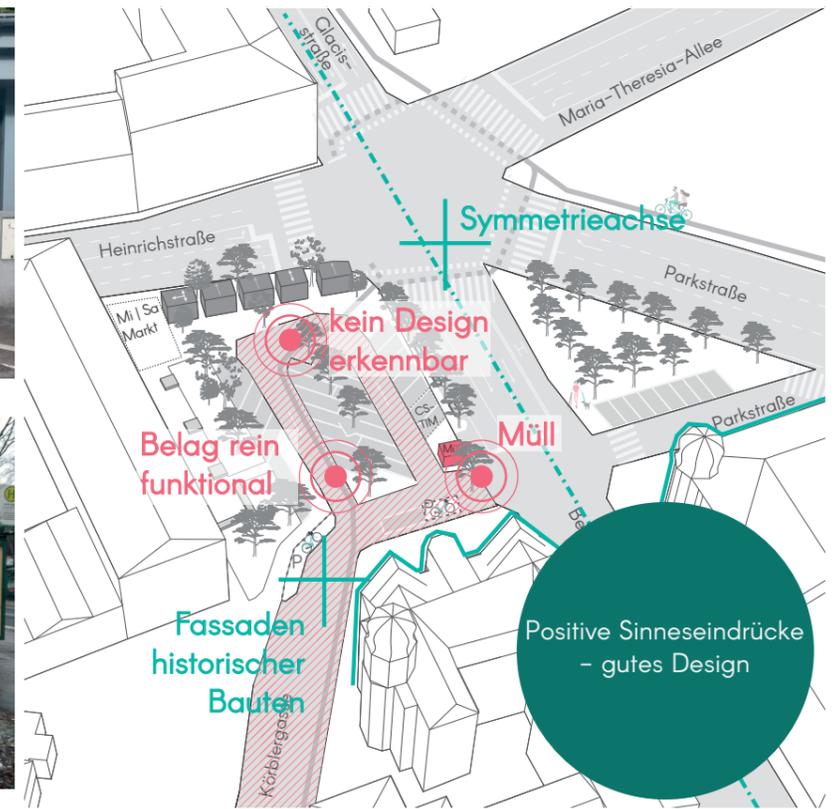
Abb. 82: Belag rein funktional, Straße – Asphalt



Abb. 83: zentrale Müllinsel



Abb. 84: Historische Fassaden



Angenehme klimatische Verhältnisse

Vor allem im Bereich der Bushaltestelle und beim Bauernmarkt wäre ein Witterungsschutz zweckdienlich. Die Schatten spendenden Bäume erscheinen grundsätzlich positiv – die Aufenthaltsqualität im Bereich der Bäume entlang der Parkflächen wirkt trotzdem mangelhaft.



Abb. 81: Bäume zwischen fixen Marktständen



Abb. 85: Historische Fassade mit Parkplatz

Positive Sinneseindrücke – gutes Design

Trotz kürzlich vorgenommener Renovierungsarbeiten am Markt ist kein durchgängiges Design erkennbar. Der Belag erscheint rein funktional und separiert die überwiegenden Verkehrsflächen von den für Flächen, die für das öffentliche Leben zur Verfügung stehen. Eher zufällig angeordnete Sitzbänke aus Beton und Holz können nur unwesentlich zu einer verbesserten Raumwahrnehmung beitragen. Der zentral errichtete Müllbereich direkt an der Bushaltestelle, fehlende Lagermöglichkeiten für Marktmodular und eine unstimme Platzgestaltung komplettiert den mangelhaften Gesamteindruck.

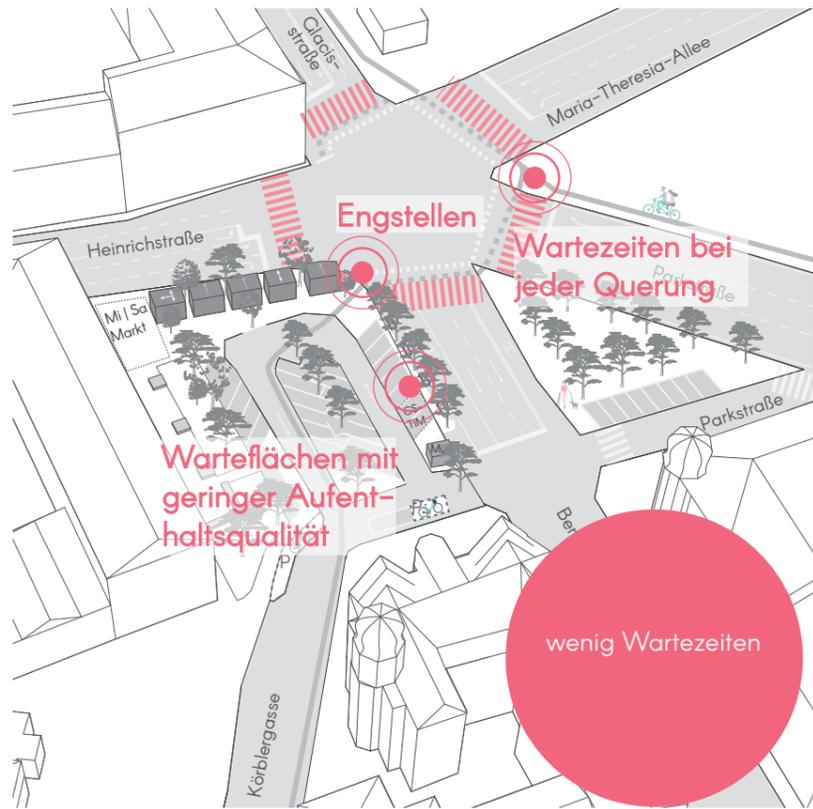


Abb. 86: Warteflächen Bushaltestelle



Abb. 87: Fahrradrouten Doppelquerung



Abb. 90: Querung Maria-Theresia-Straße



Abb. 91: Wartefläche Bergmannstraße

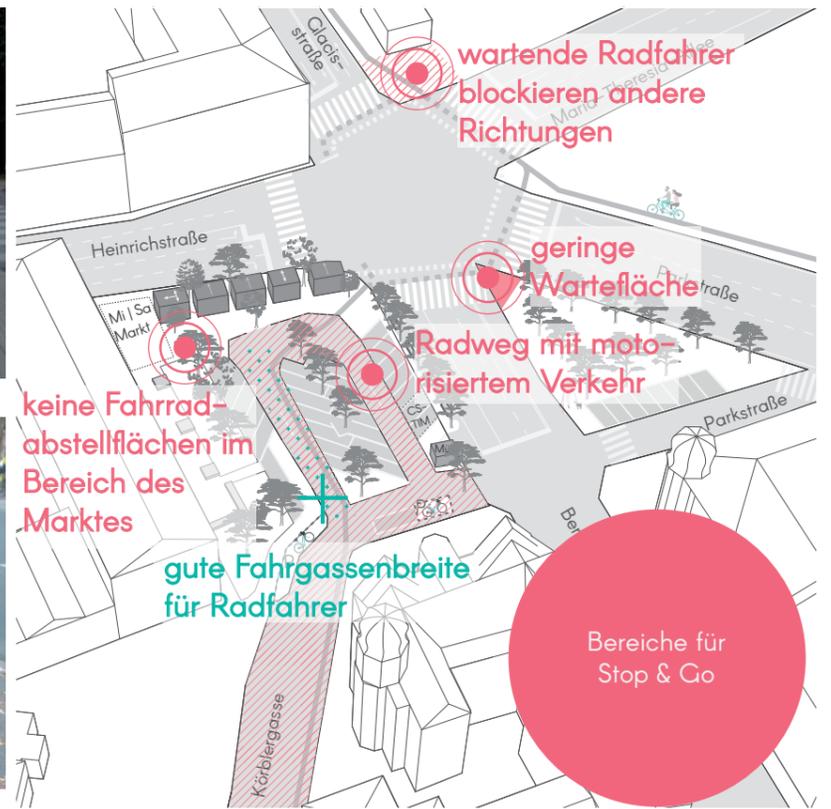


Abb. 88: Engstellen



Abb. 92: fehlende Fahrradabstellflächen 2



Abb. 89: fehlende Fahrradabstellflächen 1



Abb. 93: fehlende Fahrradabstellflächen 3

geringe Wartezeiten

Zeitintensive Straßenquerungen für Fußgänger und Radfahrer stehen am Geidorfplatz an der Tagesordnung. Da teilweise jedoch kein Raum für diese Wartebereiche vorgesehen wurde, kann das tägliche Getümmel schnell zur Belastungsprobe werden.

Bereiche für Stop & Go

Der Geidorfplatz stellt eine bedeutende Umstiegsmöglichkeit auf den öffentlichen Verkehr oder andere Mobilitätsformen dar. Viele Nutzer gelangen mittels Fahrrad hierher und steigen dann auf das gewünschte Verkehrsmittel um. Da die Fahrräder dann auch länger, teilweise sogar über mehrere Tage, geparkt werden, müssen ausreichend Möglichkeiten geschaffen werden, die Fahrräder sicher abzustellen und zu versperren. Alle vorhandenen Abstellmöglichkeiten haben bereits ihr Limit erreicht - in Zukunft wird es wesentlich sein, die Anzahl der Fahrradabstellflächen zu erhöhen und ein sicheres Absperren zu ermöglichen. Aufgrund der fehlenden Abstellmöglichkeiten werden aktuell Bäume und andere Platzbestandteile als Fahrradständer zweckentfremdet. Um Unfälle zu vermeiden sollen Bewegungsflächen und Abstellflächen sowie Wartezonen klar getrennt werden. Eine ausreichende Fahrbahnbreite die jedoch nicht das menschliche Maß übersteigt, soll angestrebt werden. Die gemeinsame Nutzung von Bewegungsflächen kann die Achtsamkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer stärken.

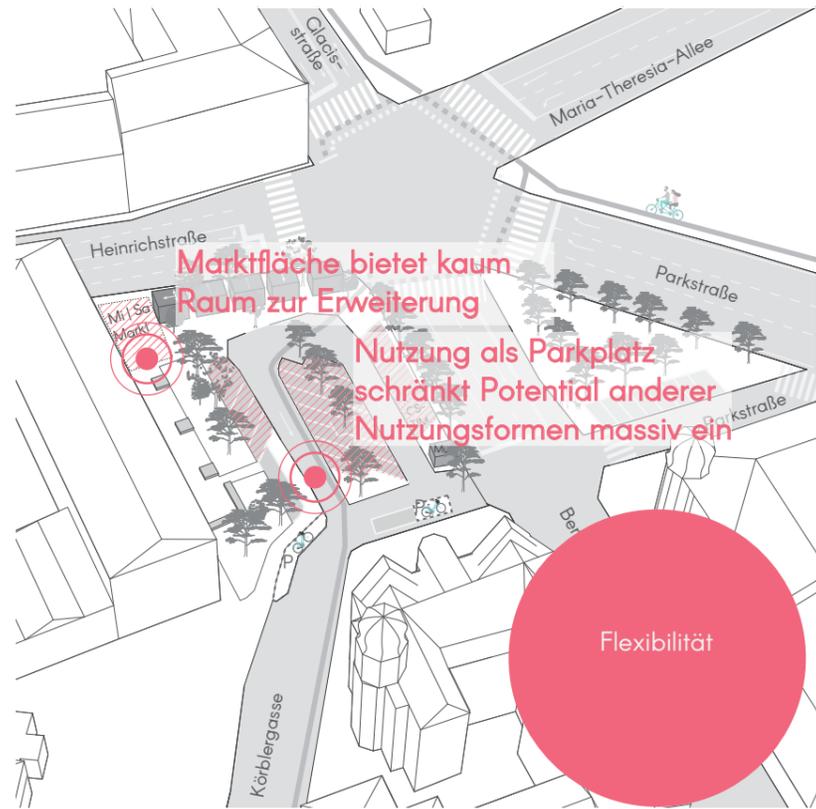


Abb. 94: beengte Bauernmarkfläche



Abb. 95: beschränktes Erweiterungspotential



Abb. 96: Markt direkt bei Verkehr



Abb. 97: Parkplatzsituation

**Flexibilität**

Während der Bauernmarkt ursprünglich noch das Herzstück im Zentrum des Platzes darstellte, wurden die wenigen übrig gebliebenen Marktbesitzer mittlerweile an den Rand des Platzes gedrängt. Kaum Potential für die Erweiterung und ein etwas unliebsamer Platz direkt an der Heinrichstraße komplettieren den verbesserungswürdigen Gesamteindruck. Die Nutzung als Parkplatz erstickt das Potential andere Nutzungsformen im Keim. Jegliche Form der Flexibilität ist am Geidorfplatz somit als nicht gegeben zu erachten.

# DIE ENTWURFSIDEE

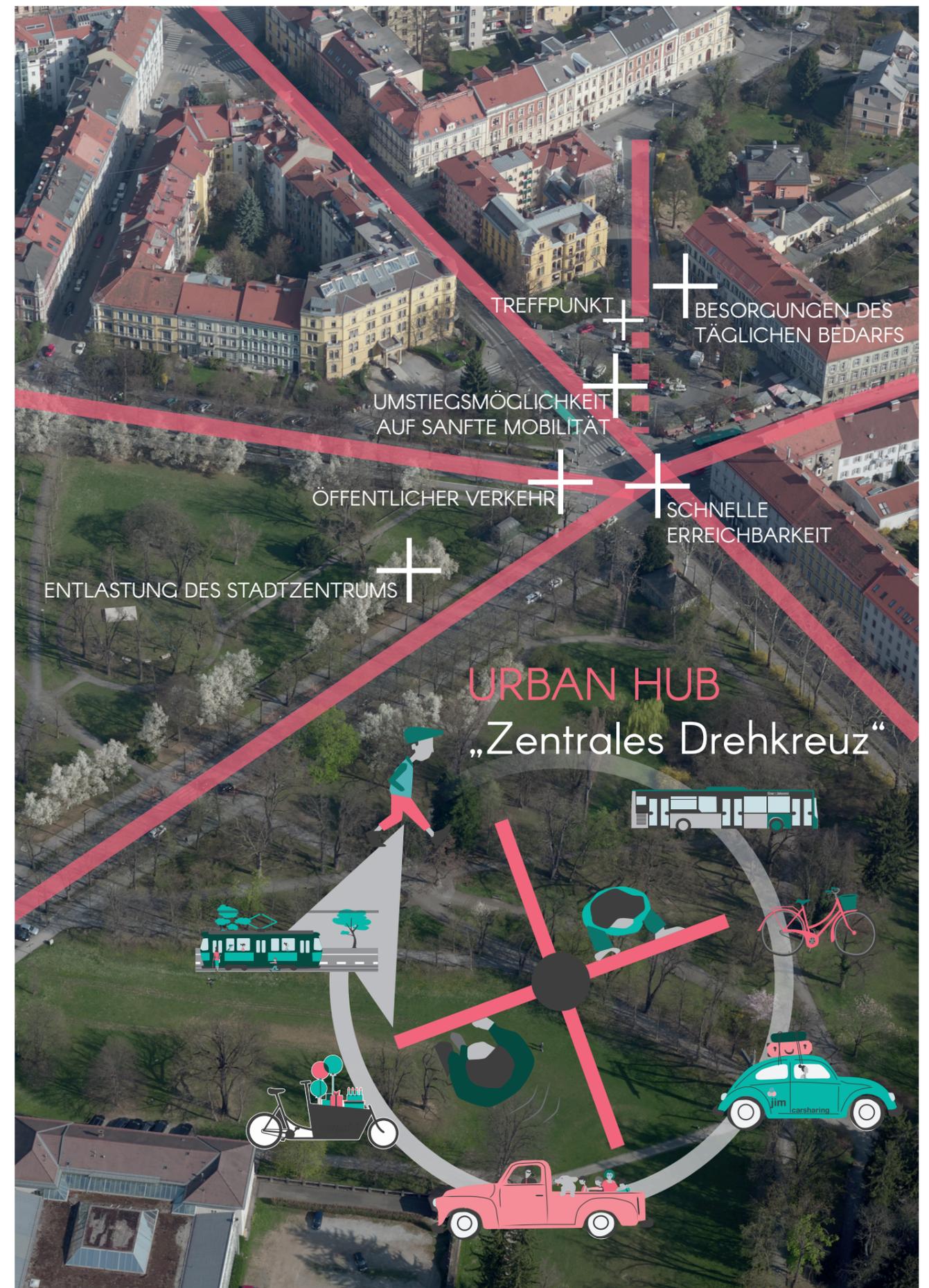
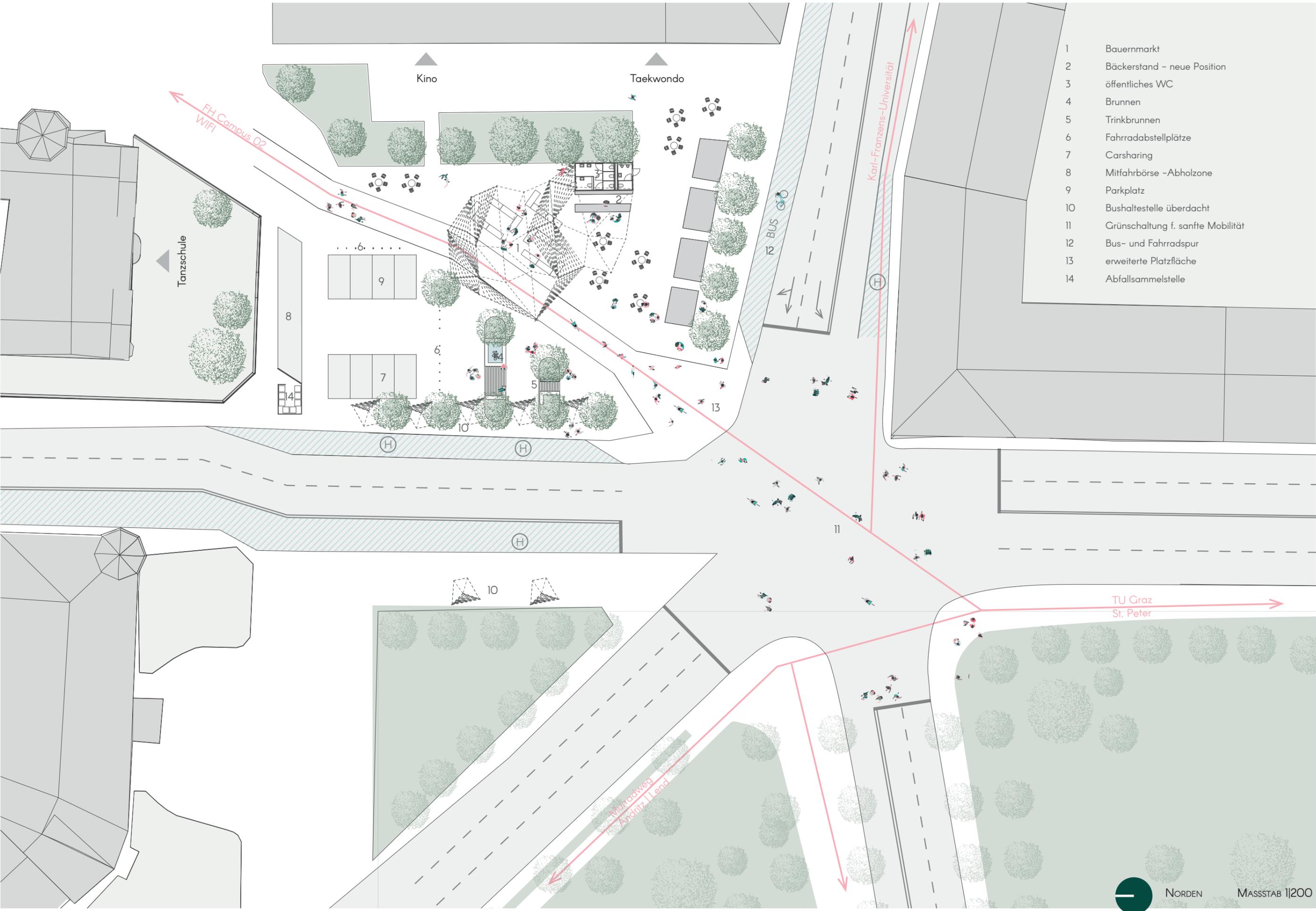
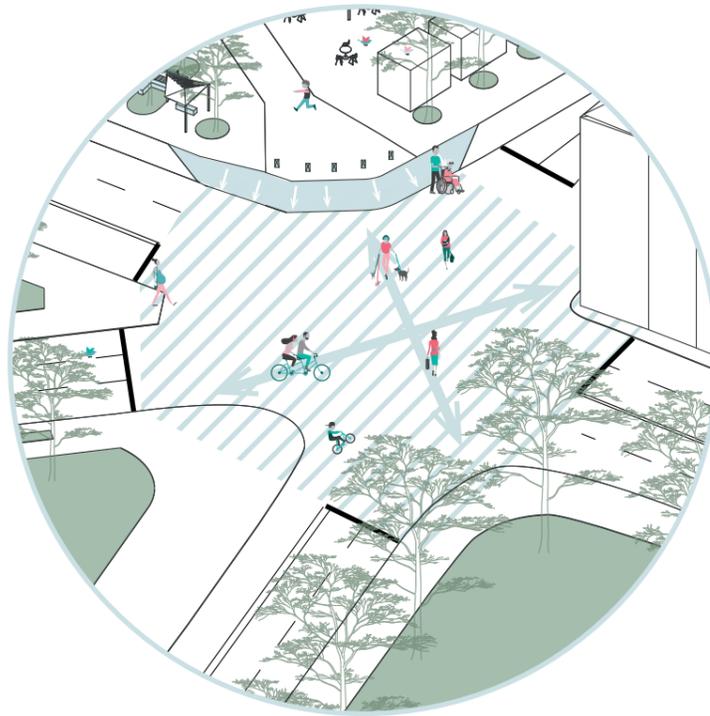


Abb. 98: Luftbild Magistrat Graz, Stadtvermessungsamt



- 1 Bauernmarkt
- 2 Bäckerstand - neue Position
- 3 öffentliches WC
- 4 Brunnen
- 5 Trinkbrunnen
- 6 Fahrradabstellplätze
- 7 Carsharing
- 8 Mitfahrbörse - Abholzone
- 9 Parkplatz
- 10 Bushaltestelle überdacht
- 11 Grünschaltung f. sanfte Mobilität
- 12 Bus- und Fahrradspur
- 13 erweiterte Platzfläche
- 14 Abfallsammelstelle



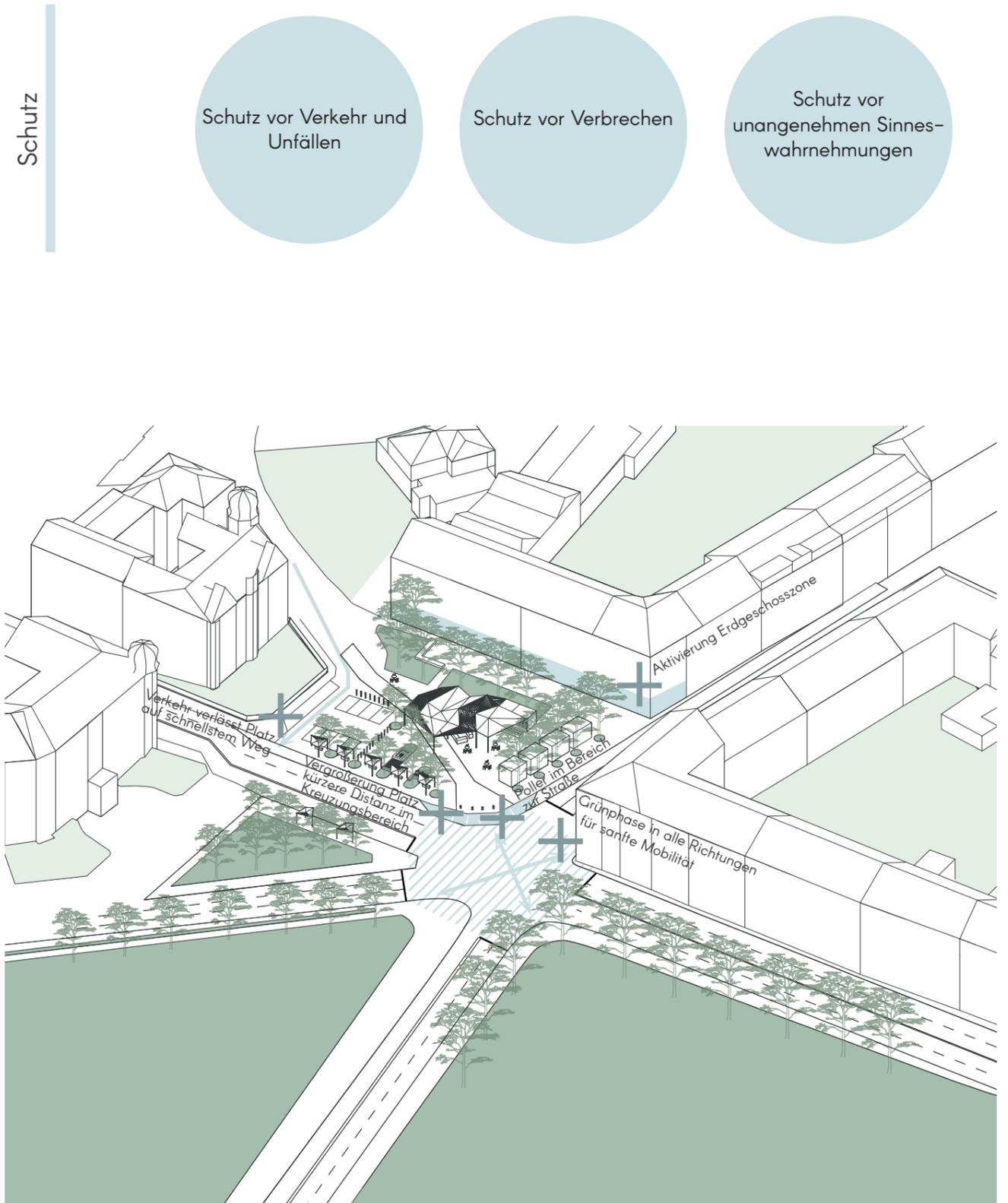
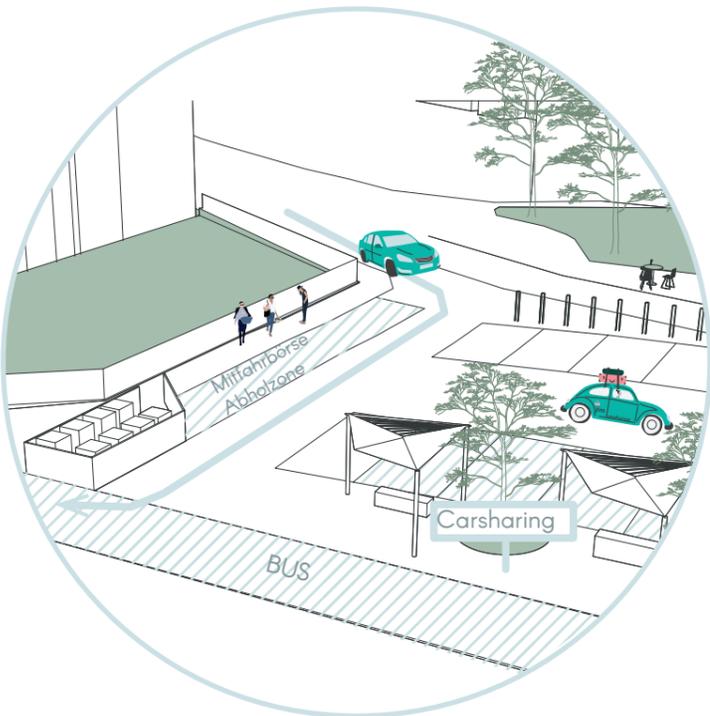
## DIE ENTWURFSIDEE VERBESSERUNG DES SCHUTZBEDÜRFNISSES

Die Busspur der Heinrichstraße verändert sich aktuell im Kreuzungsbereich zu einer Abbiegespur in die Bergmannsgasse, da diese jedoch kaum Entlastung für den Verkehr bringt, wird die Funktion der Busspur bis zum Kreuzungspunkt verlängert – Busse können sich anschließend vorne in die Abbiegespur einreihen – was für den öffentlichen Verkehr einen klaren Nutzen darstellt. Durch das Auflösen der Abbiegespur wird die Platzfläche des Geidorfplatzes zugunsten der sanften Mobilität vergrößert. Die verkürzte Distanz des Schutzweges stellt eine enorme Erleichterung für Menschen mit Beeinträchtigung dar.

Zur Prävention von Unfällen oder gezielten Angriffen aus dem Kreuzungsbereich werden schützende Poller errichtet, welche als sekundäre Sitzgelegenheit dienen können. Ebenso werden im gesamten Randbereich Sitzgelegenheiten aus massiven Baustoffen errichtet. Die Materialität richtet sich nach den bestehenden Sitzgelegenheiten im Bereich des Kinos.

Durch das Verlegen der Parkflächen an den Rand des Geidorfplatzes wird ein Durchfahren des öffentlichen Raums verhindert. Autos sollen den Platz möglichst schnell wieder verlassen – daher wurde die Ausfahrt über die Bergmannsgasse gestaltet. Die Ausfahrt soll mittels Ampelschaltung mit Sensoren sicher gewährleistet werden.

Die Belebung der Erdgeschosszone soll langfristig durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.





## STEIGERUNG DES KOMFORTS

Im Fokus des Entwurfes steht das Freimachen öffentlichen Raums. Fläche, die hauptsächlich zum Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt wird, soll den Menschen zurückgegeben werden. Der ehemals ins Eck gedrängte Bauernmarkt soll unter der neuen Überdachung ausreichend Raum für künftige Entwicklungen schaffen. Raum, der auch als Möglichkeitsfeld für viele neue Aktivitäten fungieren kann – für Yogakurse, Tanzkurse, Taekwondo-Übungseinheiten oder aber auch als Witterungsschutz für die Kunden der örtlichen fixen Marktstände – welche künftig auch Richtung Platz orientiert sein sollen. Ein Marktstand im direkten Kreuzungsbereich bekommt einen neuen Standort unter der Marktplatzüberdachung. Auch die geplanten öffentlichen Toiletten befinden sich in diesem Bereich.

Der geplante Brunnen zwischen Marktplatz und Bushaltestelle soll als sekundäre Sitzgelegenheit und Möglichkeitsfeld dienen. Die bewegliche Möblierung ermöglicht verbesserte Kommunikation und Handlungsspielraum. Ein Trinkbrunnen mit Sitzgelegenheit verbessert ebenso die Infrastruktur für Nutzer sanfter Mobilitätsformen.

Durch eine zeitgleiche Grünphase für alle Fußgänger und Radfahrer, die sonst oft mehrere Straßen überqueren müssen, im gesamten Kreuzungsbereich wird die Erreichbarkeit für sanfte Mobilität stark verbessert. Der gesamte Kreuzungsbereich kann für die Querung genutzt werden – wodurch der Bedarf an Mehrfachquerungen und den damit verbundenen Wartezeiten entfällt.

Der Entwurf sieht ebenso eine Verbesserung der Infrastruktur an den Bushaltestellen vor. Geplant ist eine Überdachung sowie Sitzgelegenheiten im gesamten Bereich – einheitlich gestaltet mit der gegenüberliegenden Bushaltestelle im Bereich der Parkstraße.



Komfort

Angebote für Fußgänger

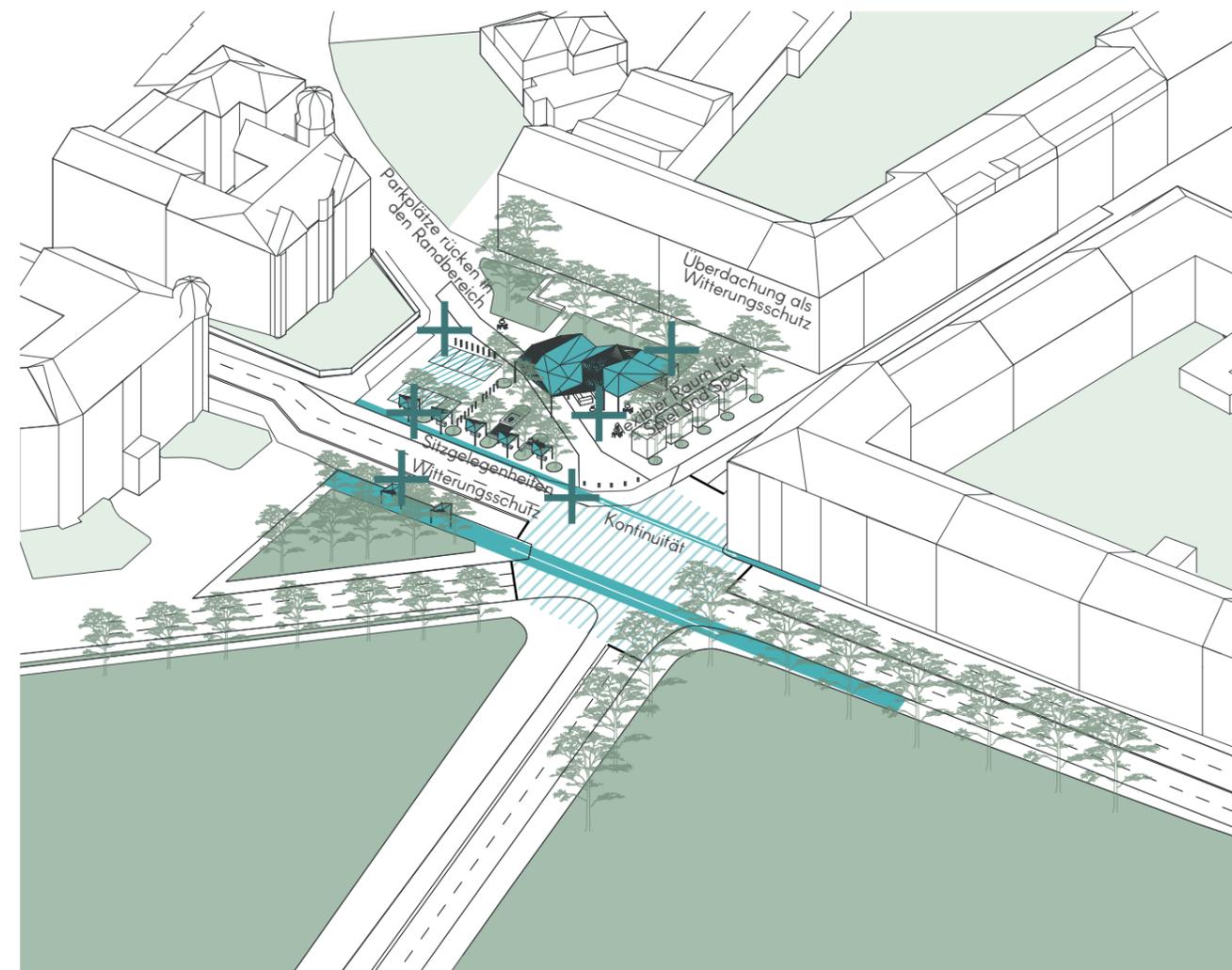
Aufenthaltsgelegenheiten

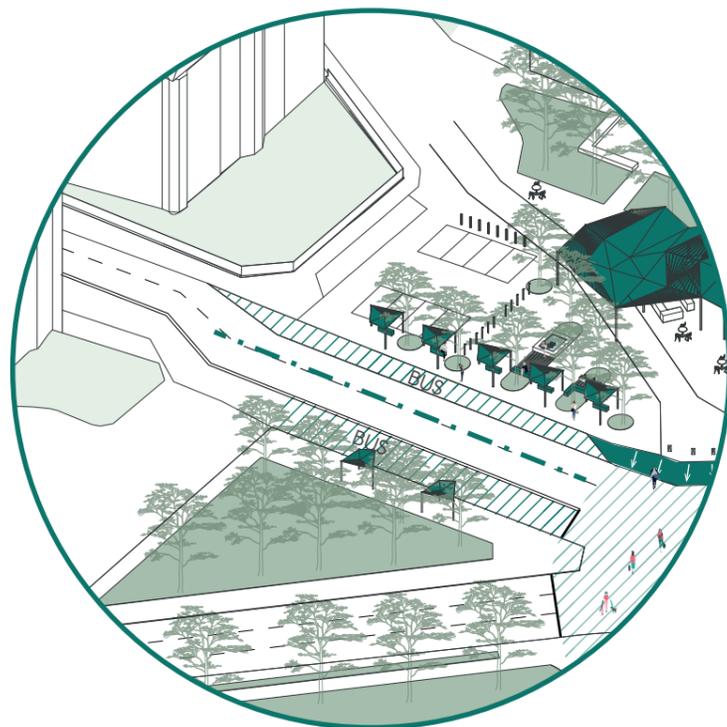
Sitzgelegenheiten

Sehenswertes

Orte für Kommunikation

Orte für Spiel und Sport



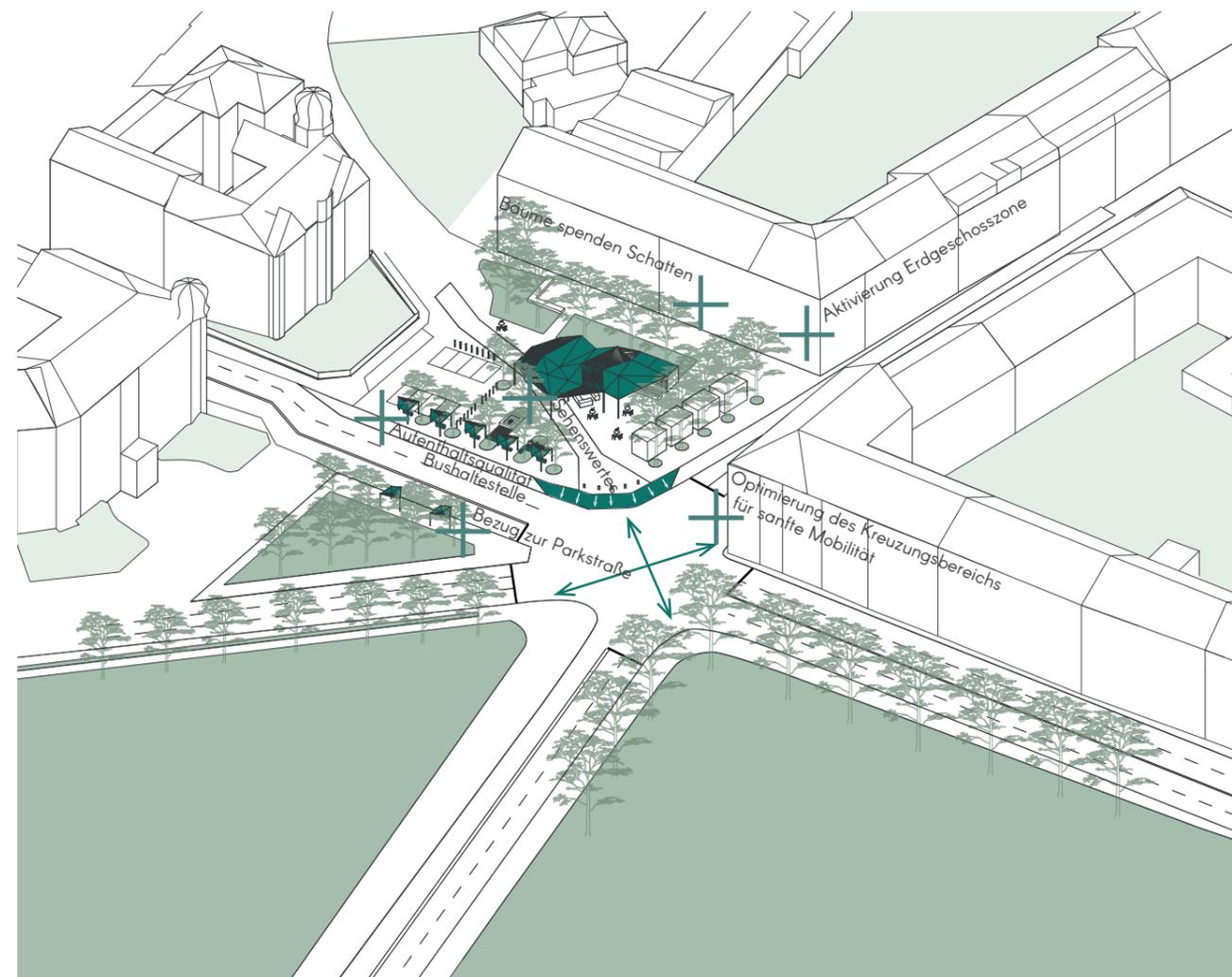
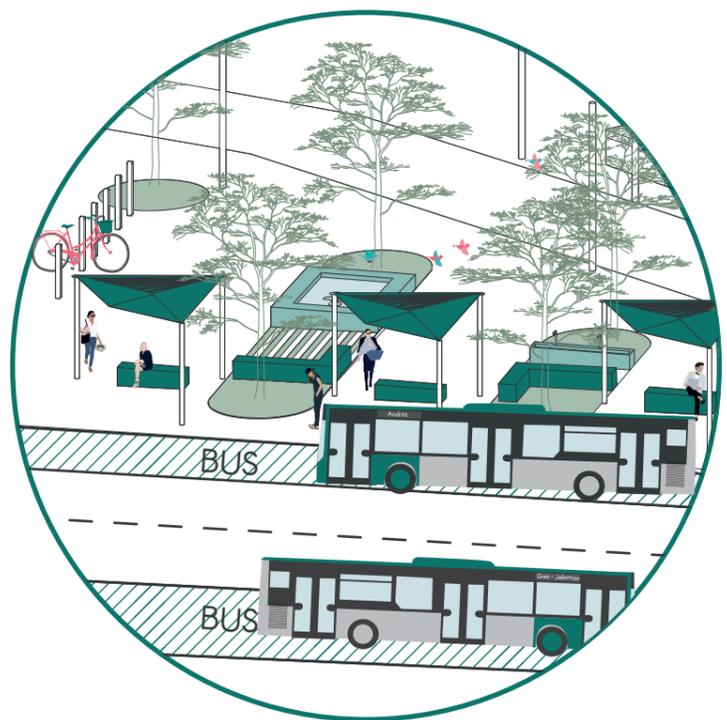


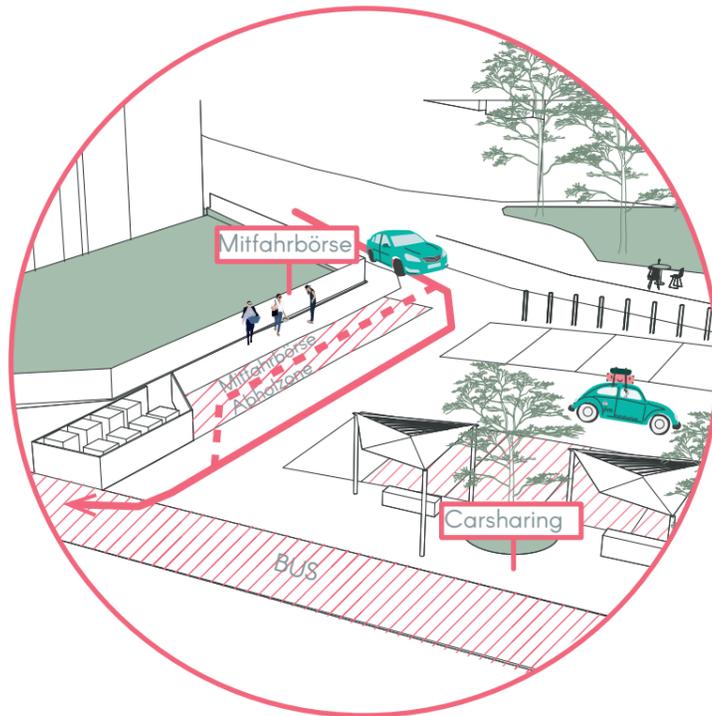
### STEIGERUNG DER FREUDE

Die im Entwurf neu gewonnene Fläche im Bereich der Abbiegespur der Heinrichstraße verbessert die Maßstäblichkeit der Straßenweite im Bereich Heinrichstraße sowie der Bergmann-gasse. Das menschliche Maß wird auch durch das Entfernen der Fahrstreifen direkt am Geidorfplatz deutlich verbessert. Die Materialität des Bodenbelags kann dem bereits sanierten Bereich angepasst werden.

Die geplanten Verbesserungen betreffen auch den Witterungsschutz. Überdachungen im Bereich des Bauernmarktes und der Bushaltestelle stellen eine wesentliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität dar.

Beim Design des Entwurfes wurde einerseits ein spezielles Augenmerk darauf gelegt Einblicke, Ausblicke und Blickbeziehungen zu gewährleisten, andererseits sollte von der Schönheit der bestehenden Fassaden auch nicht abgelenkt werden. Der Entwurf sieht eine zarte Stahlkonstruktion mit laubenartigen Elementen vor, welche spannende Blickbeziehungen ermöglichen. Die Entwurfsidee der polygonalen Auflösung basiert auf dem Grundgedanken traditioneller Markthallenarchitektur.



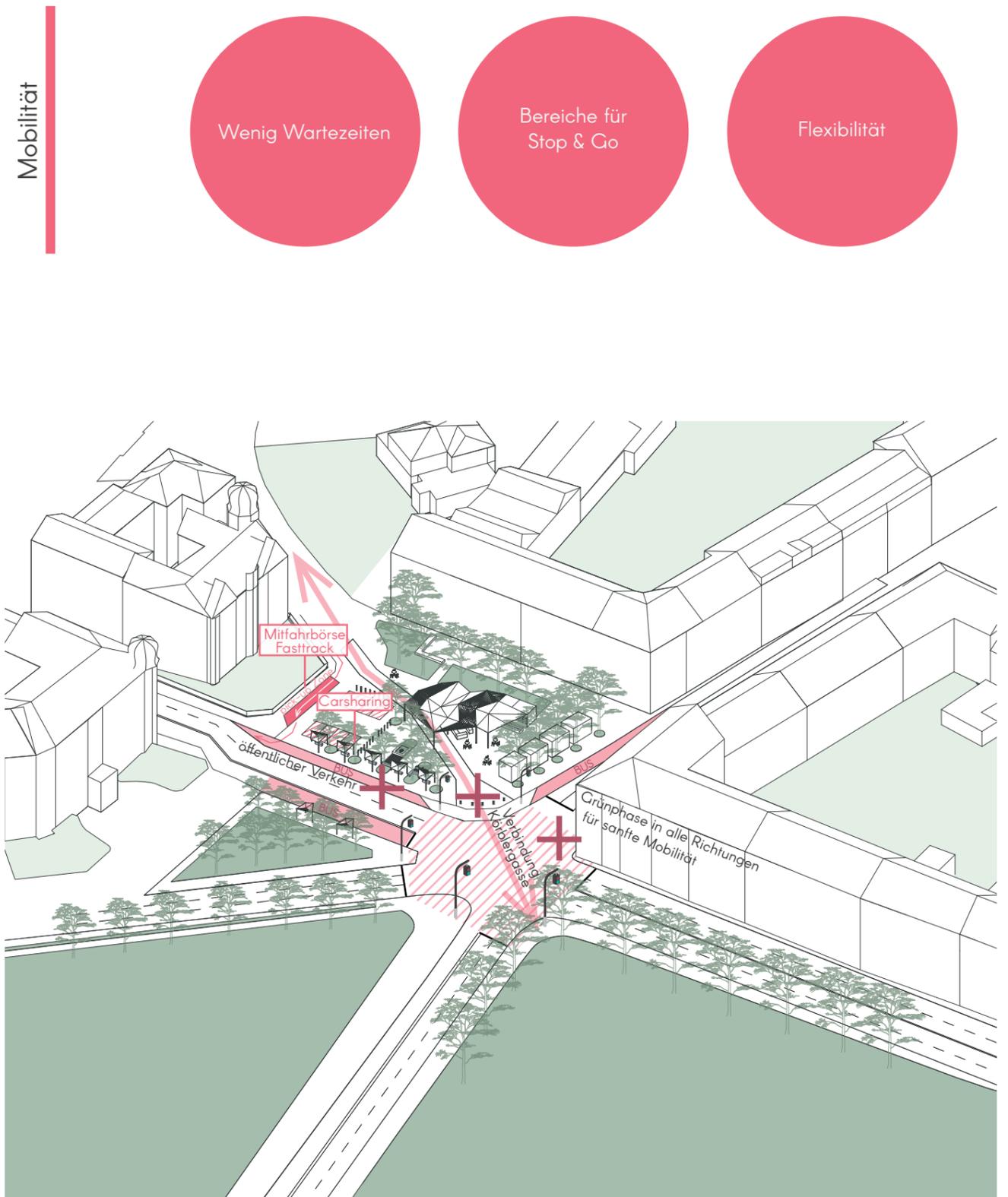


## VERBESSERUNG DER MOBILITÄT

Der Geidorfplatz weist ein bedeutendes Potential als Drehkreuz der Mobilität auf. Die hohe Einwohnerdichte im Umfeld, die Nähe zu den Universitäten und gute Straßenverbindungen in alle Richtungen sind Gründe wieso der Platz bereits seit mehreren Jahren ein bedeutender Treffpunkt für Mitfahrgelegenheiten ist.

Aktuell müssen alle eintreffenden Fahrzeuge die Einbahnschleife über den gesamten Platz passieren. Es wird dadurch nicht nur unnötiger Verkehr produziert, sondern es entsteht auch ein enormer Platzbedarf durch den hohen Anteil an Fahrgassenfläche. Der Entwurf sieht einen Haltebereich für Mitfahrgelegenheiten vor sowie eine reduzierte Anzahl an Parkflächen, wobei drei Parkflächen für Carsharing-Fahrzeuge vorgesehen werden. Angemessen erscheint der Verlust der Parkflächen einerseits durch das Wegfallen der benötigten Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten, die verbesserte Erreichbarkeit per Fahrrad mit Potential zum Umsteigen auf geliehene Fahrzeuge sowie der bedeutsamen Aufwertung des gesamten Platzes.

Ein wesentlicher Punkt des Entwurfes ist allerdings die fußgänger- und fahrradfreundliche Lösung des Kreuzungspunktes. Schon beim Gedanken an einen Besuch des Geidorfplatzes stört die komplexe und nutzerunfreundliche Regelung der Straßenübergänge. Viele Straßenquerungen mit teils langen Wartezeiten verhindern den ein oder anderen spontanen Besuchsgedanken. Ziel des Entwurfes ist auch eine einheitliche Ampelschaltung für alle Richtungen zu erwirken, um an diesem zentralen Knoten nicht unnötige Zeit zu vergeuden. Im täglichen Pendlerverkehr stellt die Attraktivierung sanfter Mobilitätsformen ein unumgängliches Muss dar. Die Erleichterung der Passierbarkeit soll einen Anreiz darstellen, sich nicht durch den täglichen Pendlerverkehr zu quälen, sondern die schnelle und nachhaltige Variante zu Fuß oder per Fahrrad zu wählen.



# VISUALISIERUNGEN











# RESÜMEE

## RESÜMEE

Der Geidorfplatz hat historisch gesehen schon viele Veränderungen erlebt. Der ursprünglich belebte Marktplatz und Treffpunkt des frühen 20. Jahrhunderts stellte für diesen Entwurf ein großes Vorbild dar. Mobilität und Nahversorgung stand schon damals im Mittelpunkt – über die Jahre ist dieses Gedankengut zwar nach und nach in den Hintergrund getreten – in Vergessenheit geraten ist es jedoch nicht.

Der steigende Bedarf an Parkflächen stellt viele Städte vor eine große Herausforderung. Im Falle des Geidorfplatzes sollte die Entscheidung jedoch klar zugunsten der sanften Mobilität getroffen werden. Das Potential von gemeinsam genutzten Fahrzeugen spielt auch bei Zukunftsvisionen mit autonomen Fahrzeugen eine zentrale Rolle.

Junge Generationen sollen bereits mit dem Gedanken aufwachsen, dass Fahrzeuge in Privatbesitz kein notwendiges Luxusgut darstellen. Der wiedergewonnene urbane Lebensraum wird für die Bewohner im Umfeld einen flexiblen, modernen und sicheren Zufluchtsort bieten, aber auch als urbanes Drehkreuz für viele Durchreisende und Pendler dienen.

Das Schaffen neuen öffentlichen Raums kann aber auch als Potential für die umliegende Ökonomie gesehen werden. Das Geschäftsfeld der umliegenden Betriebe liegt hauptsächlich im Unterhaltungsbereich – das Potential darin liegt einerseits im Raum schaffen für Treffpunkte, andererseits aber auch als Austragungsort von Aktivitäten der umliegenden Betriebe. Mögliche Nutzungen als Freiluftkino, Tanzboden und Taekwondo-Übungsplatz bieten ein umfangreiches Potential für künftige Entwicklungen.

## IV. ANHANG

## LITERATURVERZEICHNIS

Bork, Herbert/Klingler, Stefan/Zech, Sibylla, Stadtpunkte 16. Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum, Wien 2016

Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Berlin 2012

Gehl, Jan: Städte für Menschen & Leben zwischen Häusern, Berlin 2017 (E-Book Bundle)

Gehl, Jan: Städte für Menschen, Berlin 2015

Gehl, Jan/Svarre, Birgitte: Leben in Städten. Wie man den öffentlichen Raum untersucht, Basel 2016

Heilner, Justine: James Corner Field Operations, Diller Scofidio + Renfro, in: a+t architecture publishers. 2011

Institut für österreichische Kunstforschung des Bundesdenkmalamtes (Hg.): Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Graz, Horn 2006

Jacobs, Jane: Dark Age Ahead, New York 2004

Jacobs, Jane: The Death and Life of Great American Cities, New York 1961

Janeschitz-Kriegl Robert: Der Besitz Ludwig Bonapartes in der heutigen Grazer Heinrichstraße und die ehemalige k. k. privilegierte Zuckerraffinerie daselbst. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Steiermark Jahrgang 56, 1965

Madanipour, Ali: Whose Public Space?. International case studies in urban design and development, Abingdon 2010

Magistrat Graz – Präsidialabteilung (Hg): Graz in Zahlen 2017, Graz 2017

o.A.: Mobility and Public Space. New mobility challenges for the city, in: Plan Amsterdam, #1 2013, 30

Sadik Khan, Janette/Solomonow, Seth: Streetfight, New York 2016

Sternhagen, Britt u.a. (Hg.): New City Life, Kopenhagen 2006

The Friends of Highline (Hg): The Highline. Pocket Guide, New York 2018

## INTERNETQUELLEN

Binder, Hannes (13.11.2013): Bericht an den Gemeinderat. Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung (PM 10/NO2) 6. Maßnahmenkatalog, [http://www.umwelt.graz.at/cms/dokumente/10022260\\_4849410/Offbe27c/gr\\_bericht\\_14\\_11\\_2013.pdf](http://www.umwelt.graz.at/cms/dokumente/10022260_4849410/Offbe27c/gr_bericht_14_11_2013.pdf), in: [www.umwelt.graz.at](http://www.umwelt.graz.at)

Colville-Andersen, Mikael (27.08.2012): Copenhagen's „Strøget“ Turns 50, <http://www.copenhagenize.com/2009/08/visionary-urban-planning-from-1913.html>, in: [www.copenhagenize.com](http://www.copenhagenize.com)

Horsten, Christina (22.09.2014): New York feiert seine grüne Ader, <http://www.spiegel.de/reise/aktuell/high-line-in-new-york-dritter-teil-des-parks-auf-gleisen-eroeffnet-a-993011.html>, in: [www.spiegel.de](http://www.spiegel.de)

Krainz, Michaela (07.12.2017): Sicherheit und Licht, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10306427/8106610/Sicherheit\\_und\\_Licht.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10306427/8106610/Sicherheit_und_Licht.html), in: [www.graz.at](http://www.graz.at)

Martinez, Constanza (01.12.2016): cities that have transformed their highways into urban parks, <https://www.archdaily.com/800155/6-cities-that-have-transformed-their-highways-into-urban-parks>, in: [www.archdaily.com](http://www.archdaily.com)

O'Leary, Amy (01.03.2012): Everybody Inhale. How Many People Can Manhattan Hold?, [http://www.nytimes.com/2012/03/04/realestate/how-many-people-can-manhattan-hold.html?pagewanted=all&\\_r=0](http://www.nytimes.com/2012/03/04/realestate/how-many-people-can-manhattan-hold.html?pagewanted=all&_r=0), in: [www.nytimes.com](http://www.nytimes.com)

Schreiber, Horst (o.J.): Landhaus und Landhausplatz (Eduard-Wallnöfer-Platz) in Innsbruck, <http://www.eduard-wallnoefer-platz.at/landhaus/landhaus-und-landhausplatz-eduardwallnoferplatz-in-innsbruck->, in: [www.eduard-wallnoefer-platz.at](http://www.eduard-wallnoefer-platz.at)

Speed, Barbara (12.11. 2014): Manhattan's population density is changing – and not in the way you'd expect, <https://www.citymetric.com/horizons/manhattan-s-population-density-changing-and-not-way-you-d-expect-468>, in: [www.citymetric.com](http://www.citymetric.com)

o.A. (o.J.): Erwerbstätige und Pendler – Registerzählung 2011, <http://www.landesentwicklung.steiermark.at/cms/beitrag/12651276/141979459/>, in: [www.landesentwicklung.steiermark.at](http://www.landesentwicklung.steiermark.at)

o.A. (15.02.2015): Geschichte der Grazer Straßenbahnlinie 2. (auch „Ringlinie“ oder Zweierlinie genannt), <http://www.public-transport.at/linie2-graz.htm>, in: [www.public-transport.at](http://www.public-transport.at)

o.A. (o.J.): Innsbruck. Stadtteilspiegel 2017, [https://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma\\_i/allgemeine\\_servicedienste/statistik/dokumente38/publikationen1/statdtteilspiegelpdf](https://www.innsbruck.gv.at/data.cfm?vpath=redaktion/ma_i/allgemeine_servicedienste/statistik/dokumente38/publikationen1/statdtteilspiegelpdf), in: [www.innsbruck.gv.at](http://www.innsbruck.gv.at)

o.A. (o.J.): LHP Landhausplatz | Eduard Wallnöfer Platz, <http://www.laac.eu/de/projects/landhausplatz-eduard-wallnoefer-platz-90>, in: [www.laac.eu](http://www.laac.eu)

o.A.(27.09.2010): Macht Platz! Was ist der öffentliche Raum?, <https://www.bauforum.at/architektur-bauforum/macht-platz-was-ist-der-oeffentliche-raum-17206>, in: [www.bauforum.at](http://www.bauforum.at)

o.A. (o.J.): Mobilitätsstrategie der Stadt Graz. Verkehrspolitische Leitlinie 2020, [https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191\\_8038228/e0105636/Verkehrspol\\_Leitlinie\\_einzelseiten\\_klein\\_neu.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10191191_8038228/e0105636/Verkehrspol_Leitlinie_einzelseiten_klein_neu.pdf), in: [www.graz.at](http://www.graz.at)

o.A. (o.J.): Radverkehr/Dauerzählstellen, [https://www.graz.at/cms/dokumente/10116349\\_8032890/38e6cfb8/05\\_Radverkehr\\_MAI\\_2018\\_.pdf](https://www.graz.at/cms/dokumente/10116349_8032890/38e6cfb8/05_Radverkehr_MAI_2018_.pdf), in: [www.graz.at](http://www.graz.at)

o.A. (o.J.): Referat Öffentlicher Raum, [https://www.graz.at/cms/beitrag/10292565/7757978/Referat\\_Oeffentlicher\\_Raum.html](https://www.graz.at/cms/beitrag/10292565/7757978/Referat_Oeffentlicher_Raum.html), in: [www.graz.at](http://www.graz.at)

o.A. (o.J.): The Highline. History, <https://www.thehighline.org/history/>, in: [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

## GESETZE

Art. 7 Abs. 1 B-VG

## FILME

Dalsgaard, Andreas: The Human Scale. Dänemark 2012

Whyte, William: The Social Life of Small Urban Spaces. USA 1980

o.A., Gehl: Our Story, <http://gehlpeople.com/story/?video=1>, in: [www.gehlpeople.com](http://www.gehlpeople.com)

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Harbor Drive Portland vor Neugestaltung <a href="https://vintageportland.files.wordpress.com/2013/03/a1999-004-1024-flood-control-sandbagging-seawall-and-morrison-bridge-1948.jpg">https://vintageportland.files.wordpress.com/2013/03/a1999-004-1024-flood-control-sandbagging-seawall-and-morrison-bridge-1948.jpg</a>	21	Abb. 20: High Line   Bezug zum Bestand <a href="http://thinkbrandsnyc.com/2016/04/">http://thinkbrandsnyc.com/2016/04/</a>	68
Abb. 2: Harbor Drive Portland nach Neugestaltung <a href="https://en.wikipedia.org/wiki/Harbor_Drive#/media/File:Waterfront_Park,_Portland.jpg">https://en.wikipedia.org/wiki/Harbor_Drive#/media/File:Waterfront_Park,_Portland.jpg</a>	21	Abb. 21: High Line   aktive und passive Bereiche <a href="https://www.newyorkpass.com/new-york-attractions/highline-chelsea-meatpacking-tour.html">https://www.newyorkpass.com/new-york-attractions/highline-chelsea-meatpacking-tour.html</a>	68
Abb. 3: Cheonggyecheon, Seoul vor Neugestaltung <a href="https://didacticdiscourse.wordpress.com/2012/03/29/reclaiming-nature-in-the-city-cheong-gye-cheon-restoration/">https://didacticdiscourse.wordpress.com/2012/03/29/reclaiming-nature-in-the-city-cheong-gye-cheon-restoration/</a>	21	Abb. 22: High Line   Horizontalität <a href="https://vanderlan.wordpress.com/2011/07/23/high-line-park-oasis-urbano-no-coracao-de-manhattan/">https://vanderlan.wordpress.com/2011/07/23/high-line-park-oasis-urbano-no-coracao-de-manhattan/</a>	68
Abb. 4: Cheonggyecheon, Seoul nach Neugestaltung <a href="https://sustainabilitywriter.wordpress.com/2012/07/04/the-cheonggyecheon-river-restoration-project-seoul-south-korea/">https://sustainabilitywriter.wordpress.com/2012/07/04/the-cheonggyecheon-river-restoration-project-seoul-south-korea/</a>	21	Abb. 23: Google Rezensionen von der High Line, 05.02.2018	71
Abb. 5: Madrid Río vor Neugestaltung <a href="https://www.urbanistdispatch.com/wp-content/uploads/2012/01/Madrid-Rio.jpg">https://www.urbanistdispatch.com/wp-content/uploads/2012/01/Madrid-Rio.jpg</a>	21	Abb. 24: Landhausplatz, Innsbruck <a href="https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php">https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php</a>	78
Abb. 6: Madrid Río nach Neugestaltung <a href="https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/manzanares-river-banks">https://www.cnu.org/what-we-do/build-great-places/manzanares-river-banks</a>	21	Abb. 25: Landhausplatz, 1949, Spiegelung Befreiungsdenkmal   Mittelrisalit <a href="https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php">https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php</a>	82
Abb. 7: Flächenbedarf durch verschiedene Verkehrsmittel (m <sup>2</sup> / Person) <a href="https://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2014/08/flaechenbedarf-verkehr-pkw-radverkehr-fussgaenger-strassenbahn-bus-oepnv-flaechen-flaechenaufteilung_hochkant_2000px.jpg">https://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2014/08/flaechenbedarf-verkehr-pkw-radverkehr-fussgaenger-strassenbahn-bus-oepnv-flaechen-flaechenaufteilung_hochkant_2000px.jpg</a>	23	Abb. 26: Neues Landhaus und Befreiungsdenkmal 2004 <a href="https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php">https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php</a>	82
Abb. 8: Flächenbedarf durch verschiedene Verkehrsmittel (m <sup>2</sup> / Person) <a href="https://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2014/08/flaechenbedarf-verkehr-pkw-radverkehr-fussgaenger-strassenbahn-bus-oepnv-flaechen-flaechenaufteilung_hochkant_2000px.jpg">https://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2014/08/flaechenbedarf-verkehr-pkw-radverkehr-fussgaenger-strassenbahn-bus-oepnv-flaechen-flaechenaufteilung_hochkant_2000px.jpg</a>	24	Abb. 27: Landhausplatz nach Neugestaltung <a href="https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php">https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php</a>	82
Abb. 9: Jan Gehl <a href="http://www.taz.de/picture/1970279/948/339099ddbe23c6f9e6c23d4146c94c4e_edited_69927538_bd3dfile4.jpeg">http://www.taz.de/picture/1970279/948/339099ddbe23c6f9e6c23d4146c94c4e_edited_69927538_bd3dfile4.jpeg</a>	29	Abb. 28: Sehenswertes am Landhausplatz <a href="http://www.sagen.at/fotos/showphoto.php/photo/51631/size/big">http://www.sagen.at/fotos/showphoto.php/photo/51631/size/big</a>	87
Abb. 10: Kopenhagen Strøget 1960 <a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Str%C3%B8get_-_Amagertov_1960.png">https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Str%C3%B8get_-_Amagertov_1960.png</a>	31	Abb. 29: Landhausplatz als Ort der Erinnerung <a href="https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php">https://www.eduard-wallnoefer-platz.at/befreiungsdenkmal/index.php</a>	87
Abb. 11: Kopenhagen Strøget 1964 <a href="https://digital.library.cornell.edu/catalog/ss:1503881">https://digital.library.cornell.edu/catalog/ss:1503881</a>	31	Abb. 30: Landhausplatz als Veranstaltungsort <a href="https://www.tt.com/artikel/12178032/das-ist-los-am-nationalfeiertag-in-innsbruck">https://www.tt.com/artikel/12178032/das-ist-los-am-nationalfeiertag-in-innsbruck</a>	87
Abb. 12: Kopenhagen Strøget 2017 <a href="https://www.mundukos.com/que-ver/ver-copenhague-dinamarca/attachment/stroget-copenhague-dinamarca/">https://www.mundukos.com/que-ver/ver-copenhague-dinamarca/attachment/stroget-copenhague-dinamarca/</a>	31	Abb. 31: Landhausplatz als Möglichkeitsfeld <a href="https://www.flickr.com/photos/96231237@N06/14446556819/">https://www.flickr.com/photos/96231237@N06/14446556819/</a>	87
Abb. 13: Fußgängerzone, verregneter Tag <a href="https://www.myheimat.de/rostock/wetter/die-kroepeliner-strasse-eine-fussgaengerzone-mit-einer-reihe-von-einkaufsstaeften-und-gastronomischen-einrichtungen-m1938588,2374261.html">https://www.myheimat.de/rostock/wetter/die-kroepeliner-strasse-eine-fussgaengerzone-mit-einer-reihe-von-einkaufsstaeften-und-gastronomischen-einrichtungen-m1938588,2374261.html</a>	52	Abb. 32: Google Rezensionen vom Landhausplatz	89
Abb. 14: Fußgängerzone, sonniger Tag <a href="https://www.flickr.com/photos/stadt_land/20386818792">https://www.flickr.com/photos/stadt_land/20386818792</a>	52	Abb. 33: Luftbild Magistrat Graz, Stadtvermessungsamt Ausschnitt aus Luftbild L300556-ObliqueRight, Bildflug 2015	98
Abb. 15: Fußgängerzone mit ausgeprägten Nachtleben <a href="https://www.getyourguide.de/reeperbahn-13424/">https://www.getyourguide.de/reeperbahn-13424/</a>	52	Abb. 34: Postkarte Geidorfplatz 1901 <a href="http://kultur-pool.at/plugins/kulturpool/showitem.action?itemId=279173391400&amp;kupoContext=default">http://kultur-pool.at/plugins/kulturpool/showitem.action?itemId=279173391400&amp;kupoContext=default</a>	120
Abb. 16: Spielplatz am Nachmittag <a href="https://www.maz-online.de/Lokales/Oberhavel/Grosser-Spielplatz-eroeffnet">https://www.maz-online.de/Lokales/Oberhavel/Grosser-Spielplatz-eroeffnet</a>	52	Abb. 35: Postkarte Geidorfplatz um 1915 <a href="http://kultur-pool.at/plugins/kulturpool/showitem.action?itemId=279173391235&amp;kupoContext=default">http://kultur-pool.at/plugins/kulturpool/showitem.action?itemId=279173391235&amp;kupoContext=default</a>	121
Abb. 17: New York   High Line eigenes Bildmaterial	58	Abb. 36: Postkarte Geidorfplatz um 1915 <a href="https://gams.uni-graz.at/archive/objects/o:oi.11471.144.10.308/methods/sdef:OAIRecord/get?locale=de">https://gams.uni-graz.at/archive/objects/o:oi.11471.144.10.308/methods/sdef:OAIRecord/get?locale=de</a>	122
Abb. 18: Jane Jacobs und Robert Moses <a href="https://savingplaces.org/stories/a-tale-of-two-planners-jane-jacobs-and-robert-moses#.XjbwOWhKi70">https://savingplaces.org/stories/a-tale-of-two-planners-jane-jacobs-and-robert-moses#.XjbwOWhKi70</a>	65	Abb. 49: Verkehrslärmkataster <a href="https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&amp;client=core&amp;view=4_O_FWPL">https://geodaten.graz.at/WebOffice/synserver?project=STEK-FWP-RLB&amp;client=core&amp;view=4_O_FWPL</a>	136
Abb. 19: High Line   Barrierefrei <a href="https://greatmuseums.org/elevated-thinking-the-high-line-in-new-york-city%E2%80%8B/">https://greatmuseums.org/elevated-thinking-the-high-line-in-new-york-city%E2%80%8B/</a>	68	Abb. 98: Luftbild Magistrat Graz, Stadtvermessungsamt Ausschnitt aus Luftbild L300556-ObliqueRight, Bildflug 2015	153

EIGENES BILDMATERIAL:

Abb. 37: Geidorfplatz   Kreuzung heute	123
Abb. 38: hohe Geschwindigkeit	134
Abb. 39: kleine Wartefläche	134
Abb. 40: Barrieren	134
Abb. 41: Stände als Abschottung zur Straße	134
Abb. 42: Standorientierung Richtung Platz	135
Abb. 43: kaum Beleuchtung Am Platz	135
Abb. 44: Aktivierung durch Marktstände	135
Abb. 45: Einsehbarkeit von der Straße	135
Abb. 46: Verkehrsbelastung   Lärm und Staub	136
Abb. 47: Sitzgelegenheiten im Schatten	136
Abb. 48: Bäume als Schattenspende	136
Abb. 50: Barrieren bei Belagswechsel	137
Abb. 51: Barrieren für Fußgänger	137
Abb. 52: Grünfläche als Barriere	137
Abb. 53: Wartezeiten durch viele Querungen	137
Abb. 54: Bushaltestelle bietet kaum Aufenthaltsqualität	138
Abb. 55: Umfassung von motorisiertem Verkehr	138
Abb. 56: Marktstände	138
Abb. 57: Sitzgelegenheiten ohne Ausblick	138
Abb. 58: Bänke ungünstig positioniert	139
Abb. 59: Bank mitten im Blumenstand	139
Abb. 60: mangelnde Ausstattung Bushaltestelle	139
Abb. 61: keine Sitzgelegenheiten am Platz	139
Abb. 62: Gesamteindruck Parkplatz	140
Abb. 63: Belag rein funktional   Asphalt – Straße	140
Abb. 64: Baumreihe mit Grünfläche	140
Abb. 65: kaum Sehenswertes	140
Abb. 66: zueinander orientierte Bänke	141
Abb. 67: Marktstände als Kommunikationsort	141
Abb. 68: Abendliches Miteinander	141
Abb. 69: Treffpunkt Bushaltestelle	141
Abb. 70: Nutzbarkeit eingeschränkt durch Verkehr	142
Abb. 71: Potential für Tanzschule	142
Abb. 72: Potential für Taekwondo-Schule	142
Abb. 73: Potential bei Nutzungsänderung	142
Abb. 74: hohe Baumbestände bei Parkstraße	143
Abb. 75: hohe Baumbestände Geidorfplatz	143
Abb. 76: breite Straßen   menschliches Maß	143
Abb. 77: kaum Aktivitäten	143
Abb. 78: Markt ohne Schutz vor Witterung	144
Abb. 79: Bushaltestelle ohne Witterungsschutz	144
Abb. 80: Bäume als Schattenspende	144
Abb. 81: Bäume zwischen fixen Marktständen	144
Abb. 82: Belag rein funktional, Straße – Asphalt	145
Abb. 83: zentrale Müllinsel	145
Abb. 84: Historische Fassaden	145
Abb. 85: Historische Fassade mit Parkplatz	145
Abb. 86: Warteflächen Bushaltestelle	146
Abb. 87: Fahrradroute Doppelquerung	146
Abb. 88: Engstellen	146

Abb. 89: fehlende Fahrradabstellflächen 1	146
Abb. 90: Querung Maria-Theresia-Straße	147
Abb. 91: Wartefläche Bergmannstraße	147
Abb. 92: fehlende Fahrradabstellflächen 2	147
Abb. 93: fehlende Fahrradabstellflächen 3	147
Abb. 94: beengte Bauernmarktfläche	148
Abb. 95: beschränktes Erweiterungspotential	148
Abb. 96: Markt direkt bei Verkehr	148
Abb. 97: Parkplatzsituation	148

Alle Abbildungen, die nicht im Verzeichnis aufscheinen, stammen vom Verfasser.

Die in den Visualisierungen verwendeten Grafiken stammen von <https://www.mrcutout.com/> und <https://skalgubbar.se/>

Als Grundlage für die Erstellung der Pläne dienen Pläne vom Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, sowie Kartenmaterial von <https://www.openstreetmap.org/search?query=geidorfplatz#map=19/47.07816/15.44386>

## DANKE

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

An erster Stelle möchte ich Frau Professor Degros für die nette Betreuung danken. Ihre hilfreichen Anregungen und die konstruktive Kritik waren eine große Hilfe bei der Erstellung dieser Arbeit.

Ein großer Dank gebührt auch meinen Eltern und meiner lieben Schwester die mich seit je her in allen Lebenslagen unterstützt und begleitet haben. Danke dass ihr mir diesen Weg durch eure Unterstützung möglich gemacht habt und immer ein offenes Ohr für mich hattet. Und Danke auch für eure Geduld und Verständnis – wenn es zeitlich ab und zu knapp wurde!

Dies ist auch der richtige Zeitpunkt um all meinen lieben Kollegen die diese Studienzeit so einzigartig gemacht haben, zu danken. Spezieller Dank gilt vor allem meiner liebsten Team-Kollegin – Steffi, Danke dass du mir immer mit Rat und Tat zur Seite gestanden bist!

Vielen Dank auch meiner lieben Andrea – die mich bei dieser Arbeit psychisch und grammatikalisch unterstützt hat.

Zu guter Letzt ein riesen Dankeschön an meinen Mann. Danke Tim! – Danke für Alles! – Danke für die Unterstützung während der Studienzeit – deine Einführungsveranstaltung in Photoshop 1.0 – die philosophischen und kreativen Diskussionsrunden in der Entwurfsphase – die wunderbare Unterstützung im Haushalt – und sogar beim Wäsche waschen – Danke dass du immer für mich da warst und mich immer unterstützt hast – insbesondere in der intensiven Schlussphase dieser Arbeit. Danke dass du meine Launen ertragen und mir immer Mut gemacht hast! Besserung ist in Sicht!