

Die Straße als gelebter Raum

Straßen als Orte des Aufenthalts und informellen Lernens





**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN**
Vienna University of Technolog

DIPLOMARBEIT

Die Straße als gelebter Raum

Straßen als Orte des Aufenthalts und informellen Lernens

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

Univ.Ass. Dipl.-Ing Dr.techn. Emanuela Semlitsch
E280/4 Fachbereich Örtliche Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Irina Schmidt
Billrothstraße 20/27, 1190 Wien

Wien, 03. April 2017

Forschungsgegenstand der Arbeit ist die Betrachtung von Straßenräumen, die Orte darstellen, die Aufenthalt und informelle Lernprozesse generieren und aktivieren. Straßenräume dienen einem Weiterkommen und bilden gleichzeitig Alltagsräume des gesellschaftlichen, politischen und individuellen Ausdrucks. Aktionen wie Parkplatzbesetzungen, Critical Mass aber auch vermehrte Planungen von Zonen für den Fußgängerverkehr zeigen die Forderung nach mehr Straßenraum für Menschen.

Über die Ausarbeitung der Bedeutung, Funktion und der Nutzung des Straßenraums, die geschichtliche Entwicklung sowie vor allem die Herausarbeitung prägnanter Qualitäten für Aufenthalt und die Eröffnung von Lernmöglichkeiten, entsteht die Grundlage zur Beantwortung der Forschungsfragen.

Ziel der Arbeit ist es anhand einer Literaturrecherche, eigener Beobachtungen und eines Entwurfsexperiments ein Zusammenspiel an Möglichkeiten zu untersuchen, die die für den Aufenthalt unter anderem wichtigen Faktoren wie Atmosphäre, Wohlgefühl, Emotion als Teil der Raumproduktion und Raumwahrnehmung verstehen und Menschen einen Ort bieten, der sie zum aktiven Mitmachen und Auseinandersetzen herausfordert. Die Eingriffe zur Generierung einer gewissen Straßenraumqualität stellen keineswegs grundlegende Lösungen vor, sondern versuchen Ebenen zu bilden, unter denen ein Ort überprüft werden kann, um dann auf eine Planung reagieren zu können.

Abstract

The object of the work is the consideration of streets, which represent places that generate and activate stay and informal learning processes. Streets serve as a continuation and form above all the everyday spaces of social, polite and individual expression. Actions such as car park occupations, critical mass, but also increased planning of zones for pedestrians show the demand for more street space for people.

The basis for answering the research questions is the development of the importance, function and use of the street space, the historical development as well as the development of concise qualities for the stay and opening of learning possibilities.

The aim of this work is, in form of literature research, observations and in form of a designing experiment, to analyse an interaction of possibilities, that understands the atmosphere, well-being, emotion as a part of spatial production and space perception and offers a space for people that concurs them in active participation and confrontation. The interventions for the generation of a certain street space quality are by no means fundamental solutions, but try to form levels, under which a place can be examined, in order to be able to react to a planning.

	Einleitung	08
	Forschungsfragen, Methoden	09
1	Straßenraum als wichtiger städtisch öffentlicher Raum	13
1.1	Entwicklung des Straßenraums - Allgemeine Tendenzen	15
1.2	Bedeutung Schwelle zwischen Privat und Öffentlich Raum für verschiedene Gruppen	19
1.3	Nutzung und Funktion Versorgungsort Sehen und Gesehenwerden Lernort Fremdheit Bildungsprozesse	26
1.4	Straßenräume in Tokio	32
1.5	Zusammenfassung	35
2	Raumproduktion, Raumwahrnehmung, Raumaneignung	37
2.1	Raumproduktion nach Henri Lefèbvre nach Martina Löw	39
2.2	Raumwahrnehmung nach Gordon Cullen nach Christopher Alexander	44
2.3	Raumaneignung nach William H. Whyte nach Jan Gehl	49
2.4	Zusammenfassung	54
2.5	Project for Public Spaces	55

3	Kriterien für Qualitäten des Straßenraums	57
	Zugänglichkeit	
	Detailreichtum	
	Einzigartigkeit	
	Interaktivität	
	Verweilen	
	Flexibilität	
3.1	Zusammenfassung	78
4	Neulerchenfelder Straße	81
	Analyse	
	Einblicke	
	Entwurf - Gedankenexperiment	
5	Conclusio	98
	Literaturverzeichnis	102
	Abbildungsverzeichnis	109

Ausgangspunkt dieser Arbeit ist meine Überzeugung, dass der Straßenraum nur sehr bedingt Aufenthaltszonen für Menschen bietet. Er nimmt vorwiegend noch die Rolle als bloßer Verkehrsträger ein. Ein Straßenraum kann auch Platz bieten für Spiel, Kommunikation und Austausch oder als Verweil- und Ruhezone. Die zunehmenden Forderungen und Wünsche der Stadtbewohner nach Vertrautheit, Identifikation, Wohlfühlen, Aneignung, nach atmosphärischen Qualitäten zeichnen sich anhand verschiedener Aneignungsprozesse und Aktion die die Rückeroberung des Straßenraums für den Fußgänger fordern immer mehr ab. Alle Gruppen sind durch ihre Wahrnehmung, Vorstellungen und Handlungen an der Raumproduktion beteiligt, vom Stadtplaner und Politiker bis hin zu jedem Einzelnen, der sich auf der Straße aufhält. Lebendiger öffentlicher Straßenraum ist in erster Linie sozialer Raum. Analysen gestalterischer und sozialräumlicher Faktoren können bewusst eingesetzt werden, um den vielen divergenten Nutzern Platz zu bieten. Damit einher gehen Prozesse der Raumproduktion, Raumwahrnehmung und Raumaueignung. Arbeiten aus der Geschichte beziehen sich in vielerlei Hinsicht auf diese Aspekte und versuchen ein Spektrum der Planung zu öffnen, das sich nicht nur auf die rein materielle Gestaltung von Straßenräumen konzentriert. Ich bin der Auffassung, dass der Straßenraum, als Ort der ständigen Durchquerung, nicht nur diese Funktion innehalten sollte. Er sollte auch zum Treffpunkt, zum Ort des Aufenthalts werden. Straßenräume nicht mehr als Transiträume zu wichtigen Knotenpunkten zu sehen, sondern ihnen selbst die Aufgabe dieser Knotenpunkte zu geben, sehe ich als wichtiges Ziel der Planung an.

Es ergibt sich folgende Hypothese:

Aufenthaltsflächen im Straßenraum sind nur sehr zurückhaltend zu finden. Die Funktion des Verkehrsträgers wird ihm heute noch zugeschrieben.

Analysen auf einer sowohl gestalterischen als auch sozialräumlichen Ebene können bewusst eingesetzt werden, um den vielen divergenten Nutzern Raum zu bieten.

Folgende Forschungsfragen werden in der Arbeit geklärt:

Relevanz

Welche Relevanz besitzt der Straßenraum heute? Für die Stadtplanung, für die Menschen die ihn nutzen?

Raumfrage

Wie wird Raum produziert? Wie wird er durch die Menschen die ihn figurativ bilden wahrgenommen und beeinflusst?

Kriterien

Welche Kriterien können aufgestellt werden, um die Qualität des Straßenraumes zu beschreiben der Aufenthalt und informelle Lernprozesse generiert und aktiviert?

Um Einblick in die Relevanz des Straßenraums zu geben, aber auch um die Raumfragen zu klären, wurde die Methode der umfassenden Literaturrecherche gewählt. Des Weiteren wurden im Zuge der Arbeit und des persönlichen Interesses Begehungen und Stadtspaziergänge unternommen um Stadträume und Straßenräume zu erfassen. Die Auseinandersetzung mit Planungsbeispielen verschiedener Straßenräume in Wien und anderen Städten ergänzt die Literaturrecherche und zeigt praktische Beispiele auf. Basierend auf der Literaturrecherche, den Begehungen und den Planungsbeispielen werden Kriterien aufgestellt, um damit auf die dritte Forschungsfrage einzugehen. Ein Entwurf, der auf einem Gedankenexperiment beruht, soll die Kriterien auf Praxistauglichkeit überprüfen.

Die Arbeit besteht aus vier Kapiteln. Im ersten Kapitel geht es um den Straßenraum als wichtiger städtisch öffentlicher Raum. Einleitend möchte ich eine kurze geschichtliche Einführung zur Straße geben und dabei auf allgemeine Tendenzen, die zu einer Veränderung geführt haben eingehen. Anschließend bearbeite ich die Relevanz des Straßenraumes im Kontext der Stadt, Konflikte die entstehen und welche Funktion und Nutzung der Straßenraum besitzt. Im letzten Teil des Kapitels möchte ich auch einen kurzen Vergleich mit Tokios Straßenräumen ziehen, da in den letzten Jahren viele Theoretiker diese Straßenräume als Lernbeispiele für Europa ziehen. Das gesamte Kapitel stützt sich auf vergangene und aktuelle Debatten und versucht diese zusammenzufassen und zu interpretieren.

Im zweiten Kapitel möchte ich die Frage „Für wen ist der Straßenraum?“ klären. Hierbei geht es um die Raumproduktion, die Gestaltung und Wahrnehmung und um die Raumeignung. Der Fokus liegt hierbei auf dem Menschen und der These, dass der Raum erst durch die sinnlichen, kognitiven und sozialen Leistungen der Menschen entsteht.

Im dritten Kapitel stellt sich nun die Frage nach den Qualitäten eines Straßenraumes als Aufenthaltsort und Lernort. Ich stelle Kriterien auf, die basierend auf der Aufbereitung der vorherigen Kapitel, einen Aufschluss geben, wie ein Raum für Aufenthalt für viele verschiedene Nutzer generiert werden kann.

Im letzten Kapitel werden diese Kriterien an einem bestimmten Gebiet überprüft. Hierzu wird eine Kreuzung im 16. Wiener Gemeindebezirk analysiert. Die einzelnen Kriterien werden anhand eines Experiments, bestehend aus eigenen Zeichnungen, auf eine Praxistauglichkeit überprüft.

In der Arbeit wird hier ein Zugang zur Straßenraumgestaltung beschrieben, der auf atmosphärischen, ästhetischen und sozialen Aspekten aufbaut. Die ganze Arbeit legt hierbei den Fokus auf den Menschen. Die baulichen Elemente sind ein wichtiger Bestandteil der Planung, aber auch die Wahrnehmung und Aneignung unterschiedlicher Gruppen spielt eine wichtige Rolle. So rücken vor allem diese Betrachtungen in den Fokus und welche baulichen Mittel wie wahrgenommen und angeeignet werden können.

Die Gestaltung eines Straßenraumes kann nur funktionieren, wenn wir verstehen, wie Menschen den Raum produzieren, wie sie diesen nutzen, wie sie sich bestimmte Gegenstände aneignen. Nur dann können dementsprechend Gestaltungselemente geplant und platziert werden. „Man kann nicht gegen gesellschaftliche Interessen planen“ (Dangschat, 2016).

1 Straßenraum als wichtiger städtisch-öffentlicher Raum

„Die Idee, die Straßen nach Möglichkeit abzuschaffen und ihre soziale und wirtschaftliche Rolle im Leben der Großstadt auf ein Minimum zu reduzieren, ist die unheilvollste und destruktivste Idee....“ (Jacobs, 1963, S. 65).

Der Architekt und Kulturhistoriker Bernard Rudofsky schreibt an einer Stelle seines Buches Straßen für Menschen, dass „die Straße der Ursprung, Keimzelle, fruchtbarer Boden und Gebärmutter aller sozialen Beziehungen ist, die das gemeinschaftliche, zwischenmenschliche und friedliche Zusammenleben der Bürger einer Stadt überhaupt erst ermöglichen. Ihre Lebensfähigkeit hängt zu gleichen Teilen von der Art der Architektur als auch von der Verantwortung der Menschen ab“ (Rudofsky, 1995, S.14).

Rudofsky spricht im Wesentlichen drei Aspekte an: Die soziale und kulturelle Bedeutung der Straße, die Straßennutzung im Wechselbezug zur Raumnutzung angrenzender Gebäude und die Qualität (Ästhetik) des Straßenraums als verhaltenserzeugender Faktor. Diese Aspekte sind für Rudofsky essenziell im Diskurs über nachhaltigen Städtebau und begleiten den ersten Teil meiner Arbeit.

Öffentliche Räume, Straßenräume mit eingeschlossen, sind von großer Bedeutung für die Lebensqualität einer Stadt. Hier begegnen sich Menschen, hier findet öffentliches Leben statt und hier treffen Verkehr, Konsum, Unterhaltung, Erholung und Aufenthalt zusammen. Es ist ein Raum, der für alle Menschen öffentlich zugänglich ist (vgl. Selle, 2002, S.18).

//„Der beste Raum für einen Platz ist nicht der Platz, sondern die Straße.“//

(Zitat: William H. Whyte, 1980, Film: The Social Life of Small Urban Spaces)



Abb. 1: Rasen am Ring

1.1 Entwicklung des Straßenraums - Allgemeine Tendenzen



Abb.2: Straßenraum in Wien
um 1860



Abb.3: Palmanova, Scamozzi

Die historischen Straßenbilder zeigten ein differenziertes Nutzerbild. Der Straßenraum diente früher als erweiterter Lebensraum, es wurde Handel betrieben, die Innenräume boten meist sehr wenig Platz, sodass bestimmte Arbeiten in den Straßenraum verlagert werden mussten. Dort fand Aufenthalt statt, es wurde kommuniziert und verhandelt. Auch in Wien weisen einige Straßennamen auf ein ehemals buntes Marktleben hin: der Hohe Markt, der Neue Markt, der Getreidemarkt, der Kohlmarkt etc. Im Laufe der Zeit kam es zu prägnanten städtebaulichen und damit einhergehend auch straßenbaulichen Veränderungen, die ich in den folgenden vier Zeitabschnitten näher erläutere.

Renaissance

In der Renaissance sollte die Architektur und der Städtebau einen künstlerischen Anspruch besitzen. Das äußere Erscheinungsbild stand im Vordergrund. Es wurden „Idealstädte“ mit strengen geometrischen Mustern entworfen, zumeist von „praktischen Mathematikern“. So hat zum Beispiel die von Scamozzi entworfene Stadt Palmanova eine Breite aller Straßen von 14 Metern, unabhängig von deren Nutzung (vgl. Gehl, 2012, S. 42). Die formalistisch anmutenden rotationssymmetrischen Planstädte sind aber auch für militärische Zwecke optimiert. Die einheitlichen Straßebreiten erlauben zum Beispiel schnelle kontrollierte Wehrtruppenbewegungen.

Gründerzeit

In der Gründerzeitperiode zwischen 1848 und 1918 wurde auf die rasch wachsende Bevölkerung reagiert und mehr Wohnraum geschaffen. Typisch waren hier die drei- bis sechsgeschossigen Blockrandbebauungen. Die städtebauliche Struktur dieser Bebauung und des in sich gemischten Gründerzeithauses liefert eine große Wohnungsvielfalt auf engem Raum und weist damit eine hohe soziale und kulturelle Mischungsdynamik auf (vgl. Psenner, 2011, S.12).

Noch weit bis ins 19. Jahrhundert rückte das Gesetz den Fußgänger in den Mittelpunkt. Dieser durfte von vorbeifahrenden Autos nicht mit Straßenschmutz bespritzt werden. Das Auto hatte sich dem Tempo der Fußgänger anzupassen. Auch das nächtliche Abstellen von Fuhrwerken im Straßenraum wurde mit Kerker bestraft. In Wien wurde vielen Straßen eine Breite zwischen 9 und 16 Metern zugeschrieben. Im Vergleich dazu waren es in Berlin zwischen 25 und 39 Meter. Gleichzeitig wurde eine Bebauungshöhe von 25 Metern angesetzt, sodass die Straßenräume

größtenteils verschattet wurden. So stand in der Gründerzeit ein Drittel der Straßenbreite für den beidseitigen Gehsteig zur Verfügung, was aber auch nur Breiten zwischen 1,70 m und 2,30 m hieß (vgl. Psenner, 2011, S.12). Durch die Innovation der Dampftramway 1893 und der elektrischen Straßenbahn ab 1897 erfuhren die Straßen die sich entlang der Straßenbahnlinien befanden einen wirtschaftlichen Aufschwung und wurden vermehrt mit Geschäften versehen. (vgl. Schwarzenecker, 2011, S. 29). Im Laufe des 19. Jahrhunderts diente der öffentliche Raum der Stadt als Ort für die Artikulierung politischer, wirtschaftlicher und sozialer Ansprüche. Der öffentlich-städtische Raum wurde zu einer Arena für Auseinandersetzungen, in denen es um Herrschaftsfragen ging (von Saldern, 2002, S. 94f).

Nationalsozialismus

Durch die serielle Massenproduktion wurden motorisierte Fahrzeuge für die breite Masse am Fließband hergestellt. Der Straßenraum wurde dementsprechend angepasst und diente fortan vorwiegend dem fahrenden und ruhenden Verkehr (vgl. Psenner, 2015, S. 114). Ziel der nationalsozialistischen Straßenverkehrsordnung von 1938 ist die Zuwendung und Bevorrechtung des Kfz-Verkehrs und die Zurückdrängung der Rechte von Fußgängern. Zusätzlich wurde die Nutzung des öffentlichen Straßenraums für freie Versammlungen und Reden unmöglich gemacht. Politische Oppositionen konnten sich nur im Untergrund versammeln (von Saldern, 2002, S. 94f).

Funktionalismus

Mit den städtebaulichen Leitbildern der 1950er und 60er Jahre erreichte der Funktionalismus seinen Zenit. Die aufgelockerte Stadt der 50er Jahre und die autogerechte Stadt der 60er Jahre wurden auf Basis der Charta von Athen entwickelt. In der Charta von Athen, die 1933 verabschiedet wurde, war unter anderem bei „der Lösung städtebaulicher Aufgaben stets der Maßstab des Menschlichen“ (Die Charta von Athen) von Bedeutung. Trotzdem entstanden Landstraßen, Fußwege und riesige Rasenflächen, die diesem Maßstab nicht gerecht wurden (vgl. Gehl, 2012, S. 45). Die Nutzungsmöglichkeiten wurden in der Charta von Athen in die Bereiche Verkehr, Erholung, Wohnen und Arbeiten eingeteilt. Sie stand unter der Federhand von Le Corbusier, als Ergebnis des Kongresses für die Entflechtung städtischer Funktionsbereiche und die Schaffung lebenswerter Wohn- und Arbeitsumfelder. Sein Konzept von einer funktionalen Stadt fand erst nach dem Zweiten Weltkrieg Beachtung. Da die unter-

schiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer nicht vereinbar waren, kam es im Funktionalismus zur Trennung der einzelnen Verkehrsströme, die eine Beschleunigung des Individualverkehrs ermöglichten und den Fußgänger verdrängten. Es wurden isolierte Bereiche für den Fußgänger geschaffen, „dezidierte Spielplätze und Freizeitareale“ (von Saldern, 2000, S. 100) verwiesen die Fußgänger auf Erholungszone.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden schmale Gehsteige mit teils 1,25 m gebaut. Im Vergleich dazu misst der New Yorker Sidewalk mindestens 4 m. Das bringt den Fußgänger dazu, seinen Schritt zu beschleunigen und die Aufmerksamkeit auf das Ende dieser als unangenehm und beengt empfundenen Situation zu lenken. Zusätzlich werden die Gehsteige durch die Nasen von Schrägparkern verstellt und Straßenschilder werden mittig im Gehsteig angebracht, um den Autofahrern das Öffnen der Türe zu erleichtern (vgl. Psenner, 2012, S. 6).

Im Jahre 1960 wurde in der österreichischen Straßenverkehrsordnung formuliert, dass die Person wieder Vorrang besitzt. Nichtsdestotrotz werden laut § 9 des Baugesetzbuches die Gehsteige als Verkehrsflächen bezeichnet. Und laut § 78 ist es auf Gehsteigen verboten den Fußgängerverkehr durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern (vgl. Psenner, 2016).



Abb.4: (oben) Gründerzeitbau Wien
Abb.5: (mitte) Großflächige Räume im Funktionalismus
Abb.6: (unten) Gehsteige sind sehr schmal und werden durch Verkehrsschilder verstellt

1.2 Bedeutung

„Sie sind die wichtigsten öffentlichen Orte einer Stadt, wenn die Straßen uninteressant sind ist es auch die Stadt, wenn sie langweilig sind ist es auch die Stadt, wenn die Straßen sicher sind ist die Stadt sicher“ (Jacobs, 1963, S.27).

Neben Jacobs betont auch Selle in seinen Arbeiten die Wichtigkeit öffentlicher Räume und betont dabei besonders die Straßenräume. „Die Fachwelt hat in den letzten Jahren „neue“ öffentlich nutzbare Räume entdeckt. Neben den Parks, Spielplätzen, Friedhöfen, Gärten, Plätzen, Passagen, usw. werden auch die Straßenräume, Kreuzungen, Parkplätze als Aktionsräume wahrgenommen“ (Selle, 2002, S. 16).

Entscheidend für die Entfaltung städtischen Lebens ist der zwanglose Charakter einer Straße. Selle spricht von Straßenräumen als „traditionelle“ öffentliche Räume (vgl. Selle, 2002, S.15). Die Qualitäten des „Traditionellen“ sind natürliche, alltägliche Orte, die somit als zwanglos zu verstehen sind. Feldtkeller plädiert letztlich auch für eine Zwanglosigkeit, rückt aber nicht wie Selle die Wahrnehmung des Menschen in den Vordergrund, sondern argumentiert auf einer funktional räumlichen Ebene. Für ihn ist die Nutzungsoffenheit der Straße Bedingung zur Entfaltung städtischen Lebens (vgl. Feldtkeller, 1994, S.42).

„Straßen sind öffentlicher Raum, sie produzieren eine reale Öffentlichkeit, ein Publikum, ein Theater indem gezielte und ungezielte Interaktionen stattfinden“ (Feldtkeller, 1994, S.42).

Es entsteht eine große Herausforderung für die Stadtplanung und alle anderen Akteure im Straßenraum. Viele Disziplinen müssen im Straßenraum zusammengebracht werden. „Die Gestaltung des Straßenraums ist eine der grossen Planungsaufgaben unserer Zeit und das wohl am stärksten interdisziplinäre Gebiet der Stadtplanung.“ (Günther Vogt, 2010, S. 5). Gebiete der Verkehrsplanung, Sicherheit, Außenraumgestaltung, Konsum, Gewerbe und viele andere Instanzen wirken bei der Planung und Koordinierung des Straßenraums mit. „Die Straße als der öffentliche Raum schlechthin ist eines der spannungsreichsten Themen der Stadtplanung, muss sie doch soziologische, ökonomische und individuelle Ansprüche erfüllen.“ (Vogt, 2008, S. 99) Auch Kunstaktionen fallen unter die Disziplinen der Gestaltung des Straßenraums. Hierzu möchte ich ein Projekt mit dem Namen „Missing Links“ erwähnen, das sich mit der atmosphärischen Gestalt des Straßenraums auseinandersetzt. Hierzu wurden

von Vogt Landschaftsarchitekten zwei Straßenräume in Zürich und Tokio untersucht. Es wurden Düfte in jeweils einer Straße in Tokio und in Zürich versprüht, die diese Städte jeweils am Besten repräsentieren. Für Zürich wurde Lindenblüte und Schokolade gewählt, für Tokyo standen Gardenienblüte und Zedernholz. Anhand dieses Projektes sollte gezeigt werden, dass Atmosphären, Gerüche, Geräusche etc. ein ebenso wichtiges Thema bei der Straßenraumgestaltung- und wahrnehmung spielen wie die gestalterischen Mittel, die Straßenmöbel, Laternen etc.

Dieser Herausforderung lebendige Straßen zu gestalten nimmt sich die Stadt Wien an. Zahlreiche Projekte und Papers wie „Leitfaden für Aktionen im Straßenraum“, „Lebendige Straßen – Neue Impulse für strukturschwache Geschäftsstraßen“ und viele andere. Das Projekt „Wiener Spielstraße“ der MA18 Stadtentwicklung und Stadtplanung und der MA13 Bildung und außerschulische Betreuung möchte ich hier näher ausführen. Ziel ist es den Spielraum der Kinder den Autos zu entziehen und dem Kinderspiel, das hauptsächlich auf Spielplätzen stattfindet wieder Einzug in die Straße zu gewähren. Die Spielstraße bietet Platz für raumgreifendes und freies Spielen. Die sonst kinderunfreundlichen Straßen werden einen Nachmittag lang zur autofreien Spielzone (Wiener Spielstraße). Weitere Ziele sind die Wiederbelebung einer „Straßenspielkultur“ und Kindern und Erwachsenen zu zeigen, dass die Aneignung von Straßen möglich und erwünscht ist (Wiener Spielstraße, *juvivo*).

„Kinderbetreuungsstätten im Erdgeschoß eines jeden Gründerzeitblocks, könnten die jetzigen, grobmaschig über die Stadt verteilten, unflexiblen Strukturen ersetzen, die durch das notwendige Abholen und Bringen der Kinder mit dem Auto besonders prekäre Verkehrsspitzen erzeugen“ (Psenner, S. 22). Hier könnte ein Potenzial für Kooperation zwischen der Spielstraße und den angrenzenden Kinderbetreuungsstätten liegen.

Obwohl die Bemühungen, Straßen für Menschen zu nutzen, seitens der Stadt Wien sehr groß sind, gibt es doch einige Regelungen, die den Akteuren in der Praxis einen hohen Bürokratieaufwand abverlangt. Schanigärten können zum Beispiel nur unter besonderen Bedingungen installiert werden und müssen bestimmten Kriterien entsprechen, um ins Stadtbild zu passen.



Abb.7: Wiener Spielstraße

Die Schwelle zwischen Privat und Öffentlich

¹Privat

Bezeichnet die Räume im Inneren eines Gebäudes die ausschließlich den eigenen Augen vorbestimmt sind und sich durch „die Abwesenheit von anderen auszeichnen.“ (Arendt, 1960, S. 427)

²Öffentlich

„Öffentliche Räume sind dann die für alle Menschen in den Städten (die »Öffentlichkeit«) – ohne besondere Befugnisse oder wesentliche Beschränkungen – zugänglichen und nutzbaren Plätze, Parks, Straßen, Wege und so fort.“ (Selle, 2008, S.2)

Ich möchte im Folgenden die Bedeutung des Straßenraums als Schwelle zwischen Privat¹ und Öffentlich² herausarbeiten. Schwellen treten in Form von Stufen, Freitreppen, Vordächern, Portalen, Türen und Fenstern auf. Sie kündigen den Charakter der Orte an, zu denen sie Zutritt gewähren oder die sie zu repräsentieren suchen. Mit dem ersten Schritt in den Straßenraum betritt man sofort die Öffentlichkeit. Der Straßenraum erzwingt ein enges Nebeneinander von Privat und Öffentlich und diese Spannung prägt den Alltag der Menschen. (vgl. Feldtkeller, 1994, S.42) Privatheit entsteht durch Exklusion, wohingegen der öffentliche Raum sich durch Inklusion auszeichnet. Man tritt in die Öffentlichkeit und legt somit bestimmte Verhaltensweisen ab, die im privaten Kreise ausgeübt werden und stellt sich dem Fremden, welches den öffentlichen Raum in der Stadt prägt. Simmel beschreibt den Städter mit den Begriffen Gleichgültigkeit, Blasiertheit, Distanziertheit und Intellektualität. „Der Städter wappnet sich mit urbaner Indifferenz gegen die Beunruhigungen angesichts der tagtäglichen Begegnung mit Fremden, indem Fremdheit aus der Wahrnehmung gleichsam ausgeblendet wird. Es herrschen Regeln der Aufrechterhaltung der Distanz im öffentlichen Raum“ (vgl. Siebel, 2011)

Die Erdgeschosszone verkörpert die zuvor beschriebene Schwelle zwischen Privat und Öffentlich, indem sie beide Bereiche miteinander verzahnt. Ein Viertel aller Wohnungen Wiens befindet sich im Gründerzeitbau. Das Potenzial dieses Stadtsystems liegt unter anderem im traditionellen, engen Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen. Dies trifft insbesondere auf das Erdgeschoss zu (vgl. Psenner, 2011, S. 19). Öffentliches dringt in Privates vor und wird durch private Regeln eingeschränkt.

Die Cafés nutzen den öffentlichen Raum und stellen ihre Tische auf die Straße und doch sind diese Cafés privaten Regeln unterworfen, Händler präsentieren ihre Ware auf dem Bürgersteig, Getränke-, Zigaretten-, oder Fahrradschlauchautomaten stellen innenliegende private Funktionen außerhalb der Geschäftszeiten der Bevölkerung zur Verfügung, beleben ihn und bilden einen Anlaufpunkt. Erdgeschosszonen im Gründerzeitbau stellen aufgrund ihrer Raumhöhen, flexibler Grundrissaufteilung und Offenheit ein Potential dar und generieren Urbanität. Viele Erdgeschosslokale stehen jedoch leer.

Die Qualität der Erdgeschosszonen leidet aufgrund geringer Straßensbreiten und hoher Bebauung unter mangelhafter natürlicher Belichtung. Kleine Handwerksbetriebe waren klassische Mieter von Erdgeschoss und Souterrain. Industrielle Massenprodukte haben in weiten Teilen traditionelle Handwerksgüter verdrängt. Die moderne Arbeitswelt einer Dienstleistungsgesellschaft hat aber andere Ansprüche an die Architektur der Büroräumlichkeiten, daher können diese Zonen oft nur temporär vermietet werden. Auch die Ansiedlung großer Shopping Malls in der Peripherie beschleunigt die Abwanderung kleiner Geschäftslokale in besser frequentierte Geschäftslagen. Beim Ausbau der Dachgeschosszone kommt die Stellplatzverpflichtung zum Tragen. Hierbei werden Erdgeschosszonen zugemauert und Garagen im Inneren platziert. Dadurch mindert sich die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (vgl. Psenner, 2011, S.12)

Raum für verschiedene Gruppen

³Aneignungsprozesse
Umnutzung von vorhandenem und nicht für den eigenen Bedarf bestimmten Raum. Das eigenständige Schaffen von Räumen (Spacing). (Löw, 2001, S. 271)

Der öffentliche Straßenraum ist grundsätzlich allen zugänglich und damit ist die Aneignung näherliegend als auf privaten Flächen. Das Bild der Straße wird geprägt durch das Agieren verschiedener Gruppen. Es finden Aneignungsprozesse³, Kommunikation und Sozialisation statt. Die Straße bietet Raum für unterschiedliche gesellschaftliche Werte und Vorstellungen. Diese Werte und Vorstellungen der verschiedenen Nutzergruppen sind nicht immer miteinander vereinbar. Die verschiedenen Tempi lassen sich nur schwer in einem Raum kombinieren. Der Autofahrer will sein Ziel schnell und ungehindert erreichen können, wohingegen das Kind im Straßenraum seine nähere Umgebung erfahren und erleben möchte.

Gewisse Tätigkeiten werden durch Gesetze oder Hausordnungen untersagt. Es bilden sich Störgruppen im Raum. Heute sind es meist Obdachlose, Drogenabhängige und Gruppen männlicher Jugendlicher mit Migrationshintergrund, die als unerwünscht empfunden werden (vgl. Häußermann, 2008, S. 312).

Durch ihr lärmendes und abweichendes Verhalten werden sie als Belästigung gesehen und passen damit nicht in den gesellschaftlichen Wertekanon. Sie sind unter anderem in Zonen mit einer großen Fußgängerdichte oder vor den Eingängen von Supermärkten anzutreffen. Hier werden diesbezüglich restriktive Methoden eingesetzt und Plätze verbaut um dieses „Herumlungern“ zu unterbinden. Konkrete Beispiele dafür sind sogenannte Spikes, die aufgestellt werden, um dort ein Niederlassen unmöglich zu machen. In Wien wurde ein Lüftungsschacht in der Wiener Hauptstraße vor einem Supermarkt durch ein Gitter abgetrennt. Die Vermutung lag hier nahe, dass diese Geste die Obdachlosen verdrängen sollte, die sich gerne an der Luft des Schachtes wärmten.

Aber auch junge Gruppen können durch provozierendes, bewusst aggressives Verhalten bestimmte Orte versperren. Meist besitzen die Gruppen keinen geeigneten Treffpunkt und eignen sich Parks und öffentliche Plätze an. Diese Räume werden dadurch wiederum anderen Gruppen unzugänglich. „Öffentlicher Raum ist zwar groß und bietet Gestaltungsfläche für viele unterschiedliche Rollen, manche schließen sich allerdings auch aus oder sind zumindest schwer miteinander vereinbar“ (Klose, 2012).

Aufgrund eigener Beobachtungen in der Favoritenstraße fällt ein vergleichsweise langer und konsumunabhängiger Aufenthalt im Straßenraum auf. Dort treffen viele unterschiedliche Gruppen aufeinander und beleben den Straßenraum. Die prekären Wohnfunktionen führen zu einer Verlagerung der privaten Funktionen in den Straßenraum. Die Zusammensetzung der Bevölkerung im 10. Bezirk rund um die Favoritenstraße weist ein durchschnittliches Jahreseinkommen pro Arbeitnehmer von netto 18.340 Euro auf. Im Vergleich ist der Wiener Durchschnitt bei 21.143 Euro netto. (wien.gv, 2014) Der Bezirk ist einer der einkommensschwächsten Bezirke Wiens.

Hier wurde über die Fußgängerzone ein Bereich geschaffen, der die Gruppen aufnimmt, die aufgrund beengter Wohnverhältnisse private Funktionen in den Straßenraum verlagern. Die Nutzergruppen weisen einen Mix aus Erwachsenen, älteren Menschen und Kindern auf und bilden vor allem im Sommer dadurch einen belebten Raum, der sich durch Gespräche und Gelächter auszeichnet.

Abb.8: (oben) Restriktionen
Abb.9: (mitte) Vergitterung
Abb.10: (mitte) Sitzen trotz
Spikes
Abb.11: (unten) Stacheln im
Hauseingang



Die Straße nimmt heute noch überwiegend die Funktion als Verkehrsträger ein. Zudem entstehen seit den 50er Jahren Bereiche, die dem Fußverkehr angepasst werden wie Fußgängerzonen, Bereiche für den langsamen Verkehr und Shared Spaces. In Wien wurde 1974 die erste Fußgängerzone in der Kärntner Straße eröffnet, seitdem verzeichnet Wien 90 Fußgängerzonen. (vgl. derStandard, 2014) Straßen dienen immer mehr dem Aufenthalt und der Fortbewegung zugleich. „Jeder Punkt der Straße ist nicht nur ein Weg, sondern auch mögliches Ziel, die Straße ist eine ununterbrochene Kette einzelner Orte.“ (Schneider, 2002, S.251) Straßenräume dienen neben dem Verkehr auch dem Einkauf, der Versorgung, dem Präsentieren von Waren, dem Aufnehmen der Gäste im Café. Sie knüpfen den Kontakt zwischen den gehenden, stehenden und wartenden Passanten.

1.3 Nutzung und Funktion

Kioske, Märkte, Würstelbuden, Kleiderauslagen, Schanigärten sind unter anderem Möglichkeiten die Menschen über den Straßenraum mit Gütern zu versorgen. Aus der baulichen Struktur einer Stadt ergeben sich vielfältige Vor- und Rücksprünge, die unter anderem dem Aufstellen von Gastronomiemobiliar, Märkten, dem Präsentieren von Waren und dem Aufstellen mobiler Verkaufsstände dienen.

Versorgungort

Die typischen „Spätis“, Kioske in vielen deutschen Städten, die den Charakter kleiner „Tante-Emma-Läden“ aufweisen und Produkte zu Supermarktpreisen fast rund um die Uhr anbieten prägen das Bild der Straße besonders mit. Aufgrund der Menschenansammlungen entsteht eine Lebendigkeit im Straßenraum, indem gegessen, Bier getrunken, kommuniziert und gelacht wird. In Wien tritt aufgrund gesetzlicher Regelungen eine Nachfrage nach alkoholischen Getränken an öffentlichen Plätzen auf. Über die alleinigen Würstelstände, die sporadisch über den Stadtraum verteilt Bier und Anderes anbieten, können der Nachfrage nicht gerecht werden. So entwickelt sich ein informelles Phänomen der Rucksack-Bierverkäufer, dass die Nachfrage zu stillen versucht und an beliebten Plätzen wie Karlsplatz oder Museumsquartier Menschen mit Getränken versorgt.

„Nahezu alle Tätigkeiten auf Straßen (Fahrbahn, Gehsteig), die über die „normale“ Nutzung zu Verkehrszwecken hinausgehen, insbesondere gewerbliche Tätigkeiten, sind bewilligungspflichtig!
(...)



Abb.12: Kiosk

Die Gebrauchsabgabe ist eine Gemeindeabgabe, die für die Benützung von Straßenraum zu privaten Zwecken zu bezahlen ist. Dies betrifft etwa das Aufstellen von Kleiderständen vor dem Geschäft, die Errichtung eines Schanigartens, das Arbeiten an einem Fahrzeug vor einem Geschäft, das Aufstellen von Baucontainern, Schutt oder sonstigen Maschinen, das Aufstellen von Kiosken, die Anbringung von Werbeschildern an der Wand.“ (Wiener Gebrauchsabgabegesetz)

Ich stelle hier die Behauptung auf, dass aufgrund der teilweise umständlichen und zeitintensiven, genehmigungspflichtigen Verfahren der zwanglose Charakter der Straße (siehe Kapitel 1.2 Relevanz) verloren gehen kann. Eine Lösung können hier sicher kontrollierte Anpassungen an Wünsche und Anregungen Gewerbebetreibender sein.

Sehen und Gesehenwerden

Im Straßenraum werden Meinungen stark, die meist mit einer Funktionsverschiebung des Straßenraums einhergehen. Er wird also seiner alltäglichen Nutzung als Verkehrsweg entzogen und dient einem anderen Anlass wie bei Straßenfesten, Fahrradrennen oder als Schauplatz politischer Äußerungen. Bei Demonstrationen wird diese individuelle Meinungsäußerung am stärksten sichtbar. Die Straße stellt hierfür einen essenziellen Ort. Die Möglichkeit in Protestmärschen seine Meinung über den ganzen Stadtraum zu verbreiten ist hier ein großes Anliegen. Kein anderer öffentlicher Raum lässt eine große bewegende Masse zu. Demonstrationen drücken sich auch in Critical Mass aus, dabei soll besonders auf den Ausbau der Rechte der Fahrradfahrer hingewiesen werden. Es werden bessere Infrastruktur und mehr Platz gefordert.

Feste und Paraden nutzen den Straßenraum aus gleichen Gründen. Karnevalszüge sind beispielsweise auf einen langen, linearen Raum angewiesen in dem sie möglichst viel Publikum erreichen können.

Andere Formen der Präsentation im Straßenraum sind auch in Tokio zu finden, zum Beispiel auf der Meiji Jingubashi, einer Brücke. Hier versammeln sich jedes Wochenende Jugendliche, wechseln ihre Kleider in einer Toilette, schminken sich gegenseitig, kämmen sich die Haare, um sich dann in ihrem Kostüm vor den Kameras der Touristen und professionellen Fotografen zu inszenieren oder auch nur, um mit Gleichgesinnten etwas zu unternehmen (vgl. Sanders, 2008, S. 128).



Abb.13: Präsentation auf der Meiji Jingubashi

Auch der Sport ist in den Straßenraum zurückgekehrt (vgl. Bette, 1999, S.101f). Es ist vermehrt zu beobachten, dass sich Jogger, Inlineskater und

Fahrradfahrer auf der Straße bewegen. In Wien sind in einigen Parks und grünen Straßenzwischenräumen die sogenannten Spielkäfige anzutreffen. Dort findet (Ball)Spiel in einem abgegrenzten Bereich statt. Die Bewegung ist für Kinder besonders wichtig, worauf ich im nächsten Abschnitt zu sprechen komme. Es geht aber nicht nur um die Präsentation. Auch das Beobachten ist für viele Menschen der Grund öffentliche Plätze aufzusuchen. Bereits Gehl erwähnt, dass sich Menschen im Straßenraum aufhalten, um unter anderem soziale Aktivitäten auszuführen und zu sehen. Dabei erwähnt er Situationen in denen körperliche Arbeiten verrichtet werden, die die Neugier vorbeiziehender Passanten wecken und somit einen Grund des Aufenthalts generieren (vgl. Gehl, 2012, S.11).

Jane Jacobs definiert in ihrem Buch „Tod und Leben amerikanischer Großstädte“ unter anderem die Funktion des „Kinder assimilieren“ (vgl. Jacobs, 1963, S. 57). Darauf möchte ich im folgenden Kapitel näher eingehen. So sagt auch Sieverts, dass Kinder auf Spielraum angewiesen sind, um eine individuelle, soziale Entwicklung vorzuweisen. (vgl. Sieverts, 2001, S. 60). Laut einer Studie, die Ulfert Herlyn in Frankfurt und Gelsenkirchen durchgeführt hat, ist heraus gekommen: die Straße stellt einen guten Lernort dar, den man gering geschätzt hat (siehe Kapitel Bildungsprozesse). Auch noch in jüngster Zeit zeigt sich bei Kindern im Alter von 6-13 Jahren, dass die Straße einen wichtigen Aufenthaltsort außerhalb der Wohnung darstellt. Des Weiteren wurde auch festgestellt, dass Kinder von Eltern die aus höheren Sozialschichten stammen sich weniger im Straßenraum aufhalten als Kinder von Arbeitereltern. (vgl. Schneider, 1997, S. 235) Es ist aber nicht nur die Funktion des Straßenraumes, Kindern einen sicheren Spielraum zu geben, sondern sie auch auf das städtische Leben vorzubereiten, sie mit der Fremde zu konfrontieren. Kinder lernen durch das Fremde oder den Fremden ein soziales Leben außerhalb des engen Verwandtenkreises kennen.

Lernort

„Die Fremde in der Stadt macht die Stadt erst aus, öffentlicher Raum charakterisiert sich durch viele soziale und ethnische Gruppierungen, die sich durchmischen“ (Feldtkeller, 1994, S. 45). Die Grundvoraussetzung des städtischen Lebens ist laut Selle die Fremdheit (vgl. Selle, 2001, S. 30) „Ohne die Fremde, (...), gibt es keine großen Städte“ (Siebel, 1997, S. 33). Das städtische Leben zeichnet sich durch die Begegnung mit dem Fremden aus, das einerseits als bereits bekannte Neuheit oder als konkret bestimmbares Fremdes besteht und andererseits als neue Einsicht

Fremdheit

mit einem zutiefst befremdlichen Deutungsmuster. Dies verlangt wiederum den Aufbau neuer Erkenntnisse und die Verbreitung des eigenen Wissenshorizontes und dient somit als Lernanlass. (Schäffter, o.J., S.3) Für Sennett besteht ein Zusammenhang zwischen Fremdheit und Zivilisiertheit. „Zivilisiertheit bedeutet mit anderen so umzugehen als seien sie Fremde“ (Sennett, 1983, S.299). Intime Gemeinschaften neigen dazu sich abzukapseln, andere abzuwerten und auszugrenzen (vgl. ebd., S.334).

Fremdheit wird nicht nur durch Migration hervorgerufen. Moderne Städte produzieren aus sich heraus eine Vielzahl von Milieus, die einander fremd sind. Viele Jugendliche sind dem Arbeiter fremder als sein türkischer Kollege (vgl. Siebel, o.J.). „Deshalb hat sich in den Städten vor aller Zuwanderung eine urbane Mentalität entwickelt, die eine zwanglose und konfliktfreie Koexistenz von Fremden ermöglicht“ (Siebel, o.J.). Das Fremde sollte als Lernanlass gesehen werden, als Anlass zur Kontaktförderung. Durch den Fremden lernen Kinder sich im Straßenraum zu beweisen. Jane Jacobs spricht an, dass Kinder auf der Straße von Erwachsenen lernen, wie das Stadtleben funktioniert, (vgl. Jacobs, 1963, S. 58) aber nach neuesten Forschungsergebnissen zeigt sich, dass der Zugang zu den Erwachsenen versperrt wird, wenn Kindern Angst gemacht wird, sie sollen nicht mit fremden Erwachsenen reden. Die Straße ist ein Ort, an dem Kinder und Erwachsene zusammen agieren können, sie ist ein Lernort, der durch keinen anderen Ort der Öffentlichkeit ersetzt werden kann (vgl. Schneider, 1997, S. 236). Kinder beobachten Erwachsene und lernen den Umgang miteinander im Stadtleben kennen. Auch im Gespräch mit anderen Erwachsenen, die nicht zum näheren Verwandtenkreis gehören werden Kinder sozialisiert und auf den Umgang mit fremden Erwachsenen sensibilisiert. Mit der Zerstörung des Straßenraums sind besonders die Schichten betroffen, die doch so stark darauf angewiesen sind wie Kinder, nicht Auto fahrende Frauen und Männer und ältere Menschen (vgl. Schneider, 1997, S. 246). Das Thema Fremdheit ist vielseitig diskutiert. Dabei fallen Begriffe wie Segregation⁴ und Integration⁵. Straßen müssen über eingebaute Möglichkeiten verfügen, die es Fremden gestatten in höflichem, reservierten Kontakt zu leben. Menschen haben zu viel Angst, wenn andere Menschen sich zu sehr für ihr Privatleben interessieren (vgl. Jacobs, 1963, S. 80). So gibt Dangschat an, dass Sozialraumanalysen von großer Wichtigkeit sind, da nur so der Genius Loci der Straße, deren Habitus, die Wertevorstellungen die an den Ort gebunden sind und durch soziale Prozesse reproduziert werden, ana-

⁴Segregation

Segregation bezeichnet die (...)Tatsache, dass die sozialen Gruppen sich nicht gleichmäßig etwa über das Gebiet einer Stadt verteilen, sondern sich in bestimmten Räumen und zu bestimmten Zeiten konzentrieren. Jede soziale Gruppe hat ihre typischen Wohn-, Arbeits- und Freizeitorte (Häußermann, Siebel, 2001).

⁵Integration

Der Fremde in der Stadt muss in bestimmte Strukturen integriert sein um in der Stadt (über)leben zu können. Sei es die Einbindung in den Arbeitsmarkt oder Freizeitaktivitäten (Häußermann, Siebel, 2001).

lysiert werden können und dementsprechend eine sinnvolle Integration stattfinden kann (vgl. Dangschat, 2016).

Bildungsprozesse

Der Raum der Straße kann nun wie erwähnt als Lernort, vor allem für Kinder und Jugendliche dienen. Die Fremdheit spielt hierbei eine große Rolle, denn dadurch lernen Kinder sich zu sozialisieren und damit umzugehen. Im Folgenden möchte ich näher auf den städtischen Außenraum als Lernort für Kinder und Jugendliche eingehen. „Als Räume der Heterogenität, der Begegnung mit Unbekanntem und der Erfahrung von Fremdheit, Irritation und Verunsicherung können urbane öffentliche Räume auch als Orte angesehen werden, die prädestiniert dazu sind, Lern- und Bildungsprozesse auszulösen“ (Thuswald, 2013). „Der Straßenraum ist ein Ort an dem Kinder, speziell Großstadtkinder, verschiedene Bildungsprozesse durchlaufen. Es ist ein Raum des Lernens und Erlebens auf unterschiedlichen Ebenen: Des Lernens und Erlebens durch Beobachten, durch „Situationen-selbstständig-meistern-können“ und der eigenen motorischen Fähigkeit“ (Ahrend, 1997, S. 200) Kinder beobachten Erwachsene und setzen sich mit deren Handlungen auseinander. Sie lernen Funktionszusammenhänge der Stadt und des öffentlichen Lebens kennen. „Sie treffen andere Kinder, mit denen sie sich auseinanderzusetzen lernen - ungeplant, unbetreut, unbeobachtet von Erwachsenen - so daß sich verschiedenste Kinderöffentlichkeiten bilden können“ (Ahrend, 1997, S. 200). Diese Kinderöffentlichkeiten, die durch freies Spielen in öffentlichen Räumen entstehen, und somit raumabhängig sind, sind von großer Bedeutung. Ein durchorganisierter Alltag lässt keine Kinderöffentlichkeit entstehen, denn die sozialen Kontakte bleiben meist an den Zeitraum und an den Ort gebunden (vgl. Ahrend, 1997, S. 203). Der entscheidende Unterschied zu dem Gebrauch des öffentlichen Raums durch Erwachsene ist für Großstadtkinder jedoch, dass sie den öffentlichen Raum, speziell den Straßenraum, gebrauchen, um ihre körperliche Geschicklichkeit und Reaktionsfähigkeit, also ihre motorische Kompetenz auszubilden - Themen wie Orientierung, Gleichgewicht, Kraft, Rhythmus und Reaktion, um nur einige zu nennen. Im Straßenraum ist es recht einfach diese Fähigkeiten informell zu trainieren. Das Springen auf Mauern oder das Balancieren auf Kanten, das Hochklettern an Laternen sind einige Möglichkeiten. Es ist kein explizit aufgesuchter Raum, wie ein Park mit Spielplatz, der genau besagt was dort zu tun ist, sondern das Kind kann ungezwungen auf dem alltäglichen Weg zur Schule seine Fähigkeiten erproben. Und dennoch gehören Kinder nicht zu dem Personenkreis

und selbstbestimmt in Straßen aufhalten darf. Der Raum ist für sie zu gefährlich und der Aufenthalt dort im Vergleich zu organisierten Aktivitäten nicht erkennbar sinnvoll. Des öfteren werden Kinder von Erwachsenen ermahnt nicht den Fußweg zu okkupieren und auf den Spielplatz zu gehen, da sie hier nur stören würden (vgl. Ahrend, 1997, S. 202). Urbanes Lernen und Erleben beinhaltet Themen wie Stadt und deren Veränderungen, Architektur, Kunst- und Gedenkstätten, aber auch Themen wie die Raumwahrnehmung, -aneignung, -gestaltung. (vgl. Thuswald, 2013) Außerschulisches Lernen, die Umweltbildung, bedeutet nicht nur Erziehung zu umweltbewusstem und nachhaltigem Verhalten, sondern Erweiterung von Denk- und Handlungsfähigkeiten, sodass insgesamt Systemfragen auch in Hinblick auf kritisches Hinterfragen und Überwinden solcher Systeme gerade durch die Betroffenheit mit dem Lernen vor Ort Bestandteil einer umweltpolitischen Pädagogik zu sein haben (vgl. Germ, 2012, S. 251). Die unmittelbare Konfrontation mit Fragestellungen vor Ort bedeutet eine gesteigerte Lernbereitschaft, bessere Motivation und nachhaltigen Kenntnisstand. Vor Ort, also im Straßenraum selbst lernen Kinder ihre nähere Umgebung am besten kennen. Es wird nicht nur abstrakt über einen Raum diskutiert, sondern erlebbar in diesem gelernt. Geschichte wird nicht nur über Bilder und Folien gelehrt, sondern aktiv vor Ort. Größenverhältnisse, Wetterverhältnisse, Höhen und Tiefen bestimmter Objekte lassen sich nur vor Ort ermessen. So können Kinder lernen, wie Burgen verteidigt wurden, indem sie die Mauern sehen und ihr Höhe einschätzen können, indem sie Blickbeziehungen erkennen, die es den Verteidigern früher erlaubte Feinde aus weiter Ferne bereits zu erkennen. Man spürt, riecht und fühlt das Material, die Umgebung, den Boden und kann sich als Kind somit ein besseres Bild von bestimmten Verhältnissen machen. Das Wissen und die eigenständige Konstruktion vor Ort wirkt sich positiv auf das Verständnis und die Formulierung aus (vgl. Schuster, 2014).

So kann man zusammenfassend sagen, dass Bildung ein Teil der Gesellschaft ist. Jeder Mensch prägt das Kind, das sich im öffentlichen Raum aufhält auf bestimmte Weise und nimmt dabei an dessen Bildung teil. So hat auch Feldtkeller vorgeschlagen die einzelnen Räume der Schulen in der Stadt zu verteilen, so könnte das kleine Café um die Ecke als Cafeteria der Schule dienen (vgl. Feldtkeller, 1994, S. 168). Auch Jugendliche mit aktiver, passiver oder ohne Migrationserfahrung, brauchen Platz für ihre Versuche zur Eingliederung in die Erwachsenenwelt. Hier muss es um Orte gehen, die nicht eine Sonderdeklaration als „Jugendräume“

aufweisen – vielmehr müssen sie im Gegenteil öffentlich und attraktiv für alle sein, sodass sie von den Jugendlichen aktiv beansprucht werden können, erst dann erfahren sie „ihren“ Ort als (gleichwertigen) Teil des Ganzen“ (Psenner, 2011, S. 22).

Viele Planer versuchen schon seit jeher den Blick auf andere Kulturen zu öffnen und aus diesen zu lernen. So sagt Selle, dass der Blick über Mauern der europäischen Stadt hinaus fehlt, „...diese Zugänge fehlen und wir bleiben im Lande“ (Selle, 2002, S. 41). Vor allem die asiatischen Länder, wie Japan werden hier oft als Beispiel erwähnt. „Tokyos urbane Strukturen sind daher für die Anforderungen einer von Angebotsvielfalt geprägten Dienstleistungsgesellschaft besonders geeignet - und können als anregendes Beispiel auch für die Weiterentwicklung westlicher Grosstädte zu durchmischten, stark verdichteten und zugleich hohe Lebensqualität bietenden Metropolen dienen“ (Roost, 2010, S. 100). Um hier nun ganz kurz zu erläutern, welche besonderen Merkmale die Stadt Tokyo ausmachen und vor allem die Straßen, sollen die Forscher Krusche und Roost erwähnt werden, die sich im Rahmen des Projektes „Taking to the streets“ unter anderem mit dem Thema Straßenraum in Tokyo beschäftigt haben.

Die Struktur Tokios ist sehr vielseitig, nur selten gibt es geometrische Straßennetze, keine Ausrichtung auf Blickachsen, diffuse Höhenentwicklung und die Fassaden nehmen kaum aufeinander Bezug. Die Nutzungsmischung ist in Tokio auch stark im Gebäude selbst zu erkennen. So werden alte Traditionen in moderne Formen uminterpretiert. Die alten Gassen, die öffentlicher Raum zur Erschließung kleiner Handwerksbetriebe waren, werden heutzutage in einem Gebäude zusammengeführt. Im Erdgeschoss Bank, in den höheren Geschossen zum Beispiel Restaurant, Friseursalon, Bierkeipe, Pension.

1.4 Straßenräume in Tokyo



Abb.14: Straßenstruktur Tokyo (links) und Berlin (rechts)

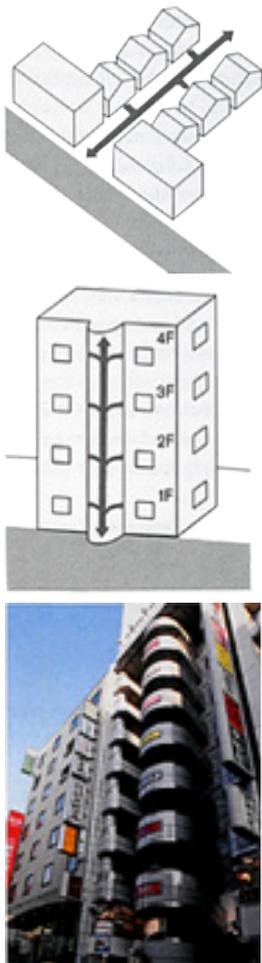


Abb.15: Die traditionellen Gassen von Tokio (roji) werden zu einer modernen Variante

Durch Neonwerbung wird darauf hingedeutet. Obwohl man denkt, dass dies nun ein moderner Bau ist, beruht das Erschließungsprinzip auf uralten japanischen Bauformen. Die alte Gasse zur Erschließung früher wird nun zum vorgelagerten Treppenhaus. „So verschwimmt die Grenze zwischen innen und außen. Die Neonwerbung verweist keineswegs auf globale Konzerne die für ihre Produkte werben als vielmehr auf die elektrische Version der Werbefahnen, die es schon im alten Japan gab“ (Roost, 2010, S. 50 ff.) „In Tokyo gibt es mehr als drei Millionen Autos. Dennoch gehört die Stadt den Fussgängern (...) viele kleine Straßen werden mehr von Fussgängern benutzt als von Autofahrern (...)“ (Krusche, 2010, S. 16) Tokyos städtische Elemente und nachbarschaftlichen Bereiche sind geprägt von funktionaler Durchmischung, kleinteiliger Nutzungsstruktur und einem im Vergleich mit westlichen Großstädten intensiven Straßenleben. Privater Raum und öffentlicher Raum gehen fließend ineinander über, denn die Geschäftsräume der Handwerksbetriebe oder der Händler sind von außen einsehbar. Auch auf der Straße wird gearbeitet oder einfach Pause gemacht. (vgl. Roost, 2010, S. 33) „Die soziale Produktion von Raum durch die Handlungen von Menschen, die Henri Lefebvre als gelebten Raum bezeichnet, macht nicht nur in Japan die Qualität des öffentlichen Raums aus, aber sie ist gerade in Tokyo sehr deutlich ausgeprägt. In diesem Sinne ist die japanische Metropole ein Beispiel, an dem sich wesentliche Elemente von Urbanität und ihre soziale Konstruktion besonders gut aufzeigen lassen“ (Roost, 2010, S. 34). Wir befinden uns in einem Übergang vom mentalen ins integrative Bewusstsein. Dieses Bewusstsein ist bereits in den Kulturen Asiens veranlagt, woraus der Westen von vor allem China und Japan lernen könnte. Dieses Bewusstsein akzeptiert den Wandel und die ständige Veränderung von Dingen, ihre Lebendigkeit, hebt Trennung von Natur und Mensch auf (vgl. Krusche, 2008, S. 14). So ändert sich eine Gesellschaft ständig, neue Produkte werden entwickelt, bauliche Strukturen verändern sich, die Bevölkerung mischt sich. Der Straßenraum kann flexibel genug sein sich diesen Veränderungen anzupassen und auf diese zu reagieren. So hat Roost an einem simplen Beispiel einen Vergleich zwischen der asiatischen und westlichen Welt gezogen. Würde das Licht in einem Raum ausfallen, dann würde sich der Japaner an die Dunkelheit anpassen, wohingegen der Europäer alles versucht um es wieder zum leuchten zu bringen. (Roost, 2010, S.)



Abb.16: (oben) Eigene Be-
pflanzungen in den Straßen
Tokios

Abb.17: (mitte) Freiraum in
Tokio wird angenommen und
okkupiert

Abb.18: (unten) Fußgänger
haben Vorrang

1.5 Zusammenfassung

Straßenraum ist von großer Bedeutung für eine Stadt. Der Straßenraum ist Transit- aber auch Verweilort. Doch gab es im Zuge des Funktionalismus, besonders stark in den 60er Jahren, den Umschwung zum autogerechten Straßenraum. Die Menschen wurden auf definierte Plätze verwiesen. Jeder Raum bekam eine Funktion. Wohnen, Arbeiten, Aufenthalt. Seit den 70er Jahren kam wieder ein Umdenken, das bis heute andauert und aus gesellschaftlichen Forderungen entstanden ist, die klar in den Straßenräumen heutzutage zu sehen sind, durch Demonstrationen, Sportaktivitäten und Paraden. Der Straßenraum soll wieder für Kommunikation, Spiel, Erleben und Erholen genutzt werden. Er soll ein Ort werden an dem sich Erwachsene gerne länger aufhalten. Vor allem soll er aber auch ein Ort sein, der Kindern die Möglichkeit bietet gefahrenfrei zu spielen und zu beobachten.

Als Maßnahme spricht hier Psenner auch an „Straßenräume – zumindest jene innerhalb der gründerzeitlichen Wohnviertel – müssen per Gesetz als Aufenthaltszonen definiert werden, etwa über die StVo.“ (Psenner, 2011, S. 22)

Der Zugang der „ortsspezifischen Angemessenheit zum Planungsraum“ soll meine Arbeit begleiten. Die Frage nach dem „Genius Loci“ des Straßenraums soll also neu gestellt werden. Schließlich soll eine Herangehensweise aufgezeigt werden, die wie Fingerhuth für das Aufgeben der Planung plädiert und für die liebevolle Betreuung der Transformation des Raumes.

2 Raumproduktion Raumwahrnehmung Raumaneignung

Diese Arbeit konzentriert sich auf die Straße als Aufenthaltsraum und setzt damit den Menschen in den Fokus der Bearbeitungen. Deshalb beruhen alle Analysen, Planungen und theoretischen Abhandlungen auf dem Faktor Mensch. Ein Aufenthaltsraum dient in erster Linie den Fußgängern. Fußgänger bewegen sich in langsamem Tempo und können somit den Straßenraum am Besten für den Aufenthalt nutzen. Aber auch der Radfahrer wird gerne mal absteigen, wenn es denn ein gemütliches Plätzchen zum Entspannen gibt. Der Autofahrer hingegen ist in einem schnelleren Tempo unterwegs und kann somit Details nicht wahrnehmen, die es ihm erlauben würden sich in der Straße aufzuhalten. Er fährt meist mit einem bestimmten Ziel in diese Straße und hat nicht die Möglichkeit dort einen längeren Aufenthalt einzuschlagen, da unter anderem die Parksituation in der Straße dies nicht zulässt.

Um einen Straßenraum zu schaffen, der dem Aufenthalt dient, bedarf es vieler gestalterischer Mittel, aber auch der Zufall spielt eine Rolle. Arbeiten aus der Geschichte beschäftigen sich mit gestalterischen Mitteln und der Wahrnehmung dieser. Es können bestimmte Aspekte der Straße anders wahrgenommen werden, wenn man sie bewusst plant. Die Planungen, die aus der Charta von Athen hervor gingen, werden stark kritisiert. Die räumliche und strukturelle Trennung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr, die vermehrt städtebaulich realisiert wurde, wird in Zweifel gezogen. Die Gestaltungselemente im Straßenraum werden wieder so verstanden als das sie einen Ort der Kommunikation und der zwischenmenschlichen Interaktion generieren sollen.

//,..eine liebevolle und engagierte Betreuung der Transformation des Raums.“//

(Zitat: Fingerhuth, Der Raum der Stadt, 2008, S. 14)



Abb. 19: Critical Mass

2.1 Raumproduktion

Als eine der Vordenker eines relationalen Raumbegriffs zählen der französische Philosoph und Soziologe Henri Lefèbvre und die deutsche Soziologin Martina Löw. Sie entwerfen ein marxistisches Raumkonzept jenseits des Containermodells und zeigen ein relationales Raumverständnis auf.

nach Henri Lefèbvre

Lefèbvre zufolge wird Raum im gesellschaftlichen Produktionsprozess auf drei Ebenen generiert: dem physischen, mentalen und dem Sozialraum (vgl. Lefèbvre, 2001, S. 11). Alle drei Ebene des Raums sind gleichzeitig konstituierend für den gesellschaftlichen Raum und greifen somit ineinander. Für Lefèbvre sind alle Räume, bis auf wenige Naturlandschaften, soziale Räume. So ist der physisch-materielle Raum immer verknüpft mit dem sozialen Raum. Das bedeutet für ihn, dass gesellschaftliche Räume von Menschen produziert werden (vgl. Lefèbvre, 2006, S. 12). Lefèbvre spricht von drei Aspekten der Raumtheorien. Räumliche Praktiken, Repräsentation des Raumes und Räume der Repräsentation, die einer Gleichzeitigkeit bedürfen.

„Die Räumliche Praxis einer Gesellschaft sondert ihren Raum ab; in einer dialektischen Interaktion setzt sie ihn und setzt ihn gleichzeitig voraus: Sie produziert ihn langsam, aber sicher, indem sie ihn beherrscht und ihn sich aneignet“ (Lefèbvre, 2006, S. 38). Er ist der erfahrene Raum des alltäglichen Lebens. Dieser Aspekt des Raumes produziert und reproduziert räumliche Praktiken und spezifische Räume basierend auf den jeweiligen gesellschaftlichen Verhältnissen. Die materiellen, raumbildenden Objekte werden wahrgenommen und mit einer räumlichen Ordnung verknüpft. Der Raum bezeichnet alles was Menschen im und mit dem Raum durchführen. Also die Architektur, die Bewegung im Raum, der Umgang mit der Topografie und die Nutzung des Raumes (vgl. Lefèbvre, 2006, S. 38).

„Die Raumrepräsentationen, das heißt der konzipierte Raum, der Raum der Wissenschaftler, der Raumplaner, der Urbanisten, der Technokraten, der angewandten Sozialwissenschaftler, die ihn ‚zerschneiden‘ und wieder ‚zusammensetzen‘, (...)“ (Lefèbvre, 2006, S. 38f). Die Repräsentation des Raumes ordnet den gesellschaftlichen und physischen Raum dem gedanklichen Raum unter. Es ist der dominierende Raum in jeder Gesellschaft (vgl. Lefèbvre, 2006, S. 38f).

„Die Repräsentationsräume, das heißt der gelebte Raum, vermittelt durch die Bilder und Symbole, die ihn begleiten, also ein Raum der ‚Bewohner‘, der ‚Benutzer‘ (...). Er legt sich über den physischen Raum und benutzt seine Objekte symbolisch (...)“ (Lefèbvre, 2006, S. 39). Ihre Bedeutungen werden durch den Gebrauch hergestellt. Es ist dieser Aspekt des Raumes, der vorherrschende Ordnungen und Diskurse unterlaufen und dadurch andere Räume imaginieren kann. Räume der Repräsentation sind die Räume möglichen Widerstands und möglicher Kämpfe der Aneignung (vgl. Lefèbvre, 2006, S. 39).

Um die Theorie von Lefèbvre nun am konkreten Beispiel der Straße zu zeigen, gilt es die drei Aspekte der Raumtheorie zu betrachten. Den erfahrenen, erdachten und gelebten Raum. Der erfahrene Raum verknüpft die Alltagswirklichkeit und die städtische Wirklichkeit. Damit sind alltägliche Routinen und Erfahrungen gemeint, nicht-reflexive, als gegeben genommene, materielle Platzierungen in der Straße als Verkehrsträger. Die Repräsentation des Raums ist in der Gesellschaft der Raum der Planer, des Verbalen. Hier werden Theorien der Raumplanung angewandt und der Raum wird gestaltet. Räume der Repräsentation legen sich über den physischen Raum und benutzen Objekte symbolisch. Dies ist nun der Raum der Benutzer. Das Beispiel der simplen Mauer wird hier angeführt. Jede Nutzergruppe des Straßenraums nimmt und eignet die Mauer auf unterschiedliche Weise an. Kinder springen auf die Mauer und erproben ihre Fähigkeiten, Jugendlichen dient sie als informeller Treffpunkt, ältere Menschen sehen die Mauer möglicherweise als Hindernis, das umgangen werden muss.

nach Martina Löw

Für Löw ist der Raum nicht mehr wie man noch im 19. Jahrhundert der Auffassung war ein absoluter Raum, also ein Behälter, ein Container, sondern „Raum ist eine relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten. Raum wird konstituiert durch zwei analytisch zu unterscheidende Prozesse, das Spacing und die Syntheseleistung“ (Löw, 2001, S. 271).

Menschen schaffen nicht nur Räume, sondern sind auch Elemente der Räume, sie platzieren sich selbst, sie beeinflussen mit Mimik, Gestik und Sprache die Raumkonstruktionen. Auch soziale Güter entfalten eine Außenwirkung in Gerüchen und Geräuschen. „Jede Konstitution von Raum, (...), ist bestimmt durch die sozialen Güter und Menschen (...) einerseits und durch die Verknüpfung derselben andererseits“ (Löw, 2001, S. 155). Je nach Perspektive ist ein Mensch oder ein soziales Gut selbst ein Raum oder aber ein Element einer Raumkonstruktion. Ein Stadtteil zum Beispiel besteht aus vielen sozialen Gütern und Menschen und kann als ein Element wahrgenommen werden, der relational verknüpft mit anderen Stadtteilen den Raum der Stadt bildet. Der Stadtteil kann aber auch selbst als Raum betrachtet werden. Soziale Güter können in dem Fall materiell oder symbolisch sein. Materiell wie Tische, Bänke etc. oder symbolisch wie Lieder, Werte, Vorschriften. Sie sind nie nur materiell oder symbolisch sondern immer beides, aber je nach Handlung tritt eine Komponente stärker in den Vordergrund. Das Platzieren von sozialen Gütern oder Lebewesen, das Bauen, Positionieren, Vermessen, Verschieben, Errichten, das Platzieren von Informationen werden als Spacing bezeichnet. Räume sind nicht vorhanden sondern müssen durch die Syntheseleistung (re)produziert werden. Soziale Güter und Lebewesen werden durch Vorstellungs-, Wahrnehmungs- und Erinnerungsprozesse zu Räumen zusammengefasst. Die Synthese ist die geistige Leistung des Individuums. Erst im Wechselspiel zwischen Spacing und Synthese werden Räume konstituiert (vgl. Löw, 2001, S. 157 ff.).

Löw merkt aber auch an, dass Räume Verteilungen hervorbringen, „die in einer hierarchisch organisierten Gesellschaft zumeist ungleiche Verteilungen bzw. unterschiedliche Personengruppen begünstigende Verteilungen sind. Räume sind daher oft Gegenstände sozialer Auseinandersetzungen. Verfügungsmöglichkeiten über Geld, Zeugnis, Rang oder Assoziation sind ausschlaggebend, um (An)Ordnungen durchsetzen zu können, sowie umgekehrt die Verfügungsmöglichkeit über Räume zur Ressource werden kann.“ (Löw, 2001, S. 272)

Des Weiteren gehört auch die Atmosphäre zu einem Raum. „Atmosphären sind die in der Wahrnehmung realisierte Außenwirkung sozialer Güter und Menschen in ihrer räumlichen (An)Ordnung. Über Atmosphären fühlen sich Menschen in räumlichen (An)Ordnungen heimisch oder fremd“ (Löw, 2001, S. 272). Die Atmosphäre entsteht durch die Platzierung, die inszeniert wurde in ihrer Gestaltung sowie auch in ihrer relationalen Platzierung. Sie entsteht auch durch den Habitus der individuell Handelnden. Die Atmosphäre wirkt sich so aus, als dass sie Werte wie Reichtum, Wissen, Hierarchie verschleiern kann und ein neues Gefühl für den Raum hervorbringen kann (vgl. Löw, 2001, S. 205 ff.).

Auf den Straßenraum betrachtet sind viele unterschiedliche Menschen anwesend. Der Passant, der Lieferant, der Gewerbebetreibende, der Bewohner etc. So auch materiell soziale Güter wie Bänke, Straßenschilder, Bäume etc. und symbolisch soziale Güter wie bestimmte Normen, die Straßenverkehrsordnung oder die Informationen, die beispielsweise Straßenschilder preisgeben. Dies sind alles raumkonstituierende Elemente. Unter dem Spacing ist zum Beispiel nun das Platzieren der Menschen auf den Bänken oder das bewusste Hinstellen vor den eigenen Laden gemeint. Oder das Rücken bestimmter Bänke zu einem sonnigeren Platz oder in die Nähe von anderen Menschen. Jedes Gespräch platziert eine Information im Raum. Doch erst durch die Syntheseleistung werden die Räume konstituiert. Durch die Passanten die Straßenschilder wahrnehmen und lesen, die sich durch Marktschreier angezogen fühlen, die für ihre Produkte werben oder Passanten, die einfach nur das Geschehen beobachten.

In einer Straße ist die Atmosphäre besonders wichtig. So gibt William H. Whyte in seinem Film „The social life of small urban spaces“ an, dass sich Menschen, die unter Bäumen sitzen mit einem gewissen Bezug zur Straße und zu anderen Menschen, aber doch versteckt, weitaus wohler fühlen und diese Orte vermehrt aufsuchen. Genauso verhält es sich mit Treppenstufen als Sitzmöglichkeiten oder Nischen, die in Straßenzüge eingebaut sind und eine Erholungs-oase bieten wie der Paley Park in New York.

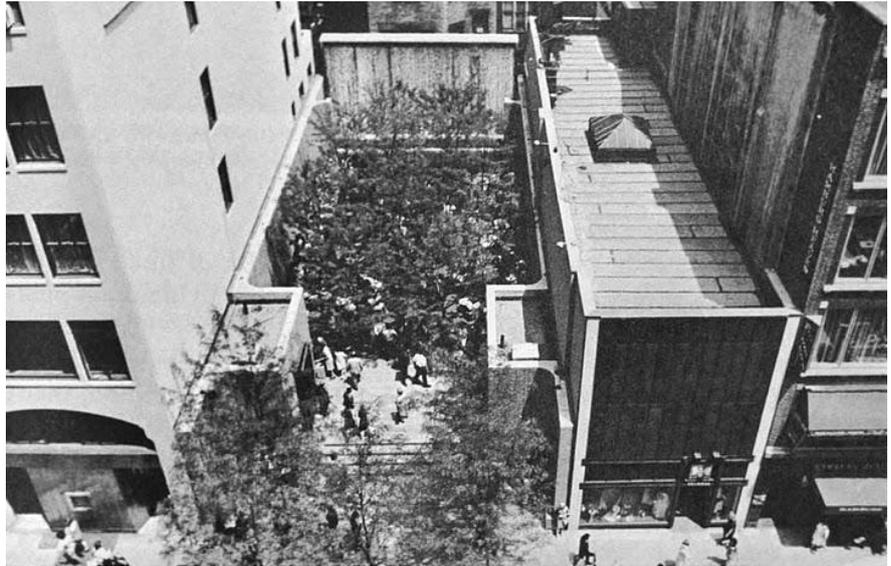


Abb.20: Paley Park, New York

„Es ist die Inkohärenz und Heterogenität der Phänomene, der Kontrast zwischen hellen und dunklen Ecken, zwischen Hoch- und Subkultur, die eine lebendige Atmosphäre hervorzubringen vermögen. Vielleicht brauchen wir, wie Häußermann und Siebel sagen, mehr Lücken und Zerfall. Die Spuren der Zeit sind wichtig, weil sie gesellschaftliche wie individuelle Erinnerungsräume bilden, die zum Leben jeder Stadt gehören. Stattdessen wird alles vermeintlich Unschöne, Gebrauchte und Rohe sofort eliminiert und durch glatte Neuheiten ersetzt.“ (Krusche, o.J.).

2.2 Raumwahrnehmung

Die Stadt wird nicht als Raum verstanden, sondern die Stadt als Bild und ist bei den folgenden Theorien das adäquate städtebautheoretische Mittel, das Chaos der Stadt zu lösen. Es wird beschrieben, wie Menschen einen Raum wahrnehmen und welche gestalterischen Mittel wichtig in der Wahrnehmung sind. Zwei Theorien möchte ich im Folgenden benennen. Gordon Cullen mit seinen Townscapes und Christopher Alexander mit den Mustersprachen. Cullen und Alexander sehen die Stadt in einen wahrnehmbaren Zusammenhang.

nach Gordon Cullen

Gordon Cullen hat in seinem Buch Townscapes versucht die gestalterischen Möglichkeiten zu erfassen. Cullen sagt, dass es keine Möglichkeit ist, die Stadt und deren Gestaltung diktatorisch festzulegen, vielmehr ist es wichtig den Raum auszudeuten und so wendet er sich der Kategorie des Optischen zu. Der Fußgänger, der durch die Stadt geht, sieht die Szenerie der Stadt oft in Serien von Sprüngen. Hier spricht er von seriellem Sehen. Es ist das Ziel, dass Elemente der Stadt so gemischt werden sollten, dass unsere Gefühle dadurch angesprochen werden. Wenn zwei Bilder zu gleicher Zeit im Gedächtnis sind, wie ein Park und eine Straße, wird ein lebhafter Kontrast empfunden, solange das nicht geschieht, wird die Straße als leblos wahrgenommen (vgl. Cullen, 1961, S. 2). Er spricht also von einer gewissen Nutzungsmischung. Eine monotone Straße, die geschlossene Fassaden zeigt und nur Autoverkehr zulässt, wirkt auf den Menschen weniger einladend. Cullen sagt des Weiteren, dass sich Bilder zufällig verketteten, das bestehende Bild und der auftauchende Ausblick. Aber es könnte nicht nur dem Zufall überlassen werden, sondern zu einem Planungswerkzeug mutieren. „Die blinden Fakten werden bewusst in eine emotionale Situation verwandelt“ (Cullen, 1961, S. 3). Solche Wahrnehmungen, also die lebhaften Kontraste können ganz bewusst geplant werden, solange wir uns klar darüber sind, welche Kontraste Menschen als lebhaft wahrnehmen. Dies ist die erste Kategorie der Wahrnehmung anhand Cullen.

Folglich spricht er noch zwei weitere an. Das räumliche Empfinden beschreibt die Reaktionen des Körpers auf seine Umgebung. So sagt Cullen, dass der Sinn für den Standort nicht ignoriert werden darf, er sollte sogar genutzt werden. An dieser Stelle möchte ich ein Gedankenexperiment wagen, dass diese Aussage veranschaulichen soll. Die Stadtbahnbögen in Wien dienten früher als Linienwall und werden heute für den öffentlichen U-Bahnverkehr genutzt. Durch ihr einmalige Lage überblicken

sie weite Teile Wiens und stellen einen geeigneten Aussichtspunkt. Hier Plätze zu schaffen, die nicht dem alleinigen fahrenden und wartenden Gast dienen, sondern Treffpunkte für längeres Verweilen generieren wäre der Gedanke Cullens, den Standort nicht zu ignorieren, sondern ihn zu nutzen.

In seiner letzten Kategorie spricht Cullen die Ordnung der Dinge an. Die unterschiedlichen Stile der Bauepochen zeigen sich in einer Stadt und der Bau dieser Anlagen ist von Zufällen geprägt. Er glaubt, dass man Städte, hätte man die freie Wahl, klar und symmetrisch aufbauen würde. Also eine perfekte Stadt planen und bauen würde, eine Stadt mit geordneter Szenerie, eine konforme Stadt. Des Weiteren beschreibt er aber, dass eine konforme Stadt eine monotone Stadt ist, die zu wenig in Details geplant wird. Es gibt viele Grobkategorien, aber allein die Farbe, die Oberfläche, der Stil können viele Vorteile für einzelne Gruppen schaffen (siehe Kapitel 3 Detailreich). Mit der Unterscheidung des seriellen Sehens in das bestehende Bild und den auftauchenden Ausblick wird deutlich, dass Cullen den Stadtraum nicht als eine Aneinanderreihung statischer Bilder versteht, sondern als ein zusammenhängendes Drama, das „aus Boden, Himmel, Häusern, Bäumen und Höhenunterschieden, durch die Kunst des Arrangements inszeniert werden kann.“ (Cullen, 1991, S. 28) Es ist ein Spannungsverhältnis von Ort und Raum. Die narrative Kunst der Beziehung „ist es, die alle Elemente, die unsere Umwelt ausmachen: Häuser, Bäume, Natur, Wasser, Verkehr, Werbung und so weiter, so miteinander verpflichtet, daß ein Drama freigesetzt wird“ (Cullen, 1991, S. 215). Zweitens spielt die Beziehung zwischen unserem körperlichen Standort, dem Bild, welches wir vor Augen haben sowie dem auftauchenden Ausblick eine Rolle. Es sollen städtebauliche Elemente, die unvereinbar sind zusammengebracht werden. Das bedeutet das Stilistische, Funktionale und Architektonische in der Stadt in eine wahrnehmbare Bildszene zusammenzubringen. Im Straßenraum kann die Theorie von Gordon Cullen dahin gehend betrachtet werden, dass die Straße nicht für sich alleine steht, sondern immer im Zusammenhang mit umliegenden Gebäuden, angrenzenden Straßen, nächstgelegenen Kreuzungen gesehen werden muss. Alle diese Bilder prägen das Auge und somit den Charakter eines Ortes. So gehört ein Park zum Straßenraum dazu und stellt keine für sich stehende ausgelagerte Funktion dar. Wir sehen die Stadt in Szenen, die sich vor unseren Augen präsentieren, eine große Kirche in weiter Ferne, je näher wir darauf zugehen, verändert sich das Bild vor unseren Augen. Es ist ein Spannungsverhältnis von Ort und Raum. Ein Ort ist eine Kon

stellation von festen Punkten, der Raum hingegen bezieht die Richtung, die Geschwindigkeit und die Zeit mit ein. Jedes Detail der Straße ist von Bedeutung. Eine Betrachtung aus der Vogelperspektive ist nicht immer sinnvoll. Der Blick auf der Höhe des Menschen gibt viel mehr darüber preis, welche Details wichtig sind, um einen Raum zu erleben.

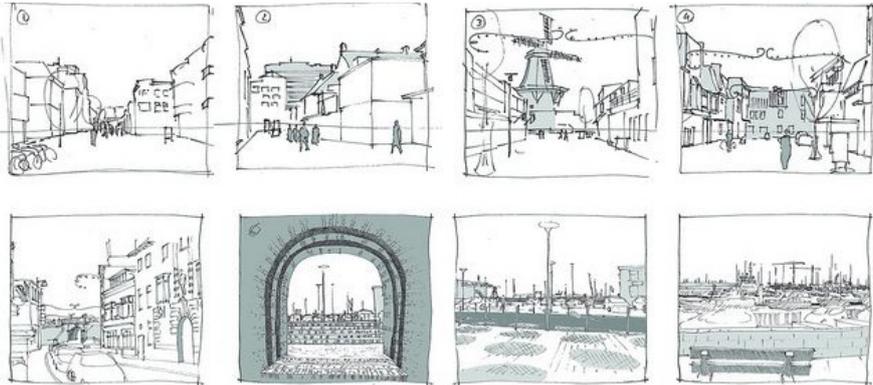


Abb.21 :Gordon Cullen,
Blickwinkel

nach Christopher
Alexander

Die Veröffentlichung „Eine Mustersprache“ von Christopher Alexander wird als eines der wichtigsten Werke des 20. Jahrhunderts bezeichnet. Das Buch stellt einen als praktische Anleitung gedachten Versuch dar, komplexe Architektur durch Verwendung von Pattern entwerfen zu können. Er schlägt 253 Patterns vor, beginnend mit der Region, über die Stadt, Stadtquartiere, Gebäude, Konstruktion bis hin zu Ausstattungsdetails. Ein Pattern ist jeweils durch das Problem, die Lösung und die Begründung beschrieben. Alle Pattern sind miteinander verbunden: zu jedem Pattern sind die jeweils zugeordneten Pattern angegeben. Alexander bemüht sich, anzuregen, sich eine eigene Sprache aufzubauen, die im Buch beschriebenen Pattern als Vorschlag zu sehen, die aufgaben- und standortspezifisch weitergeführt werden müssen. Es ist sehr umstritten, ob mit dieser Methode tatsächlich gebaut werden kann, jedoch betont Alexander die Rolle des „Entwerfens vor Ort“ in einem Maßstab von 1:1. Sehr oft praktizierte Alexander selbst diese Vorgehensweise, mit Stangen und Tüchern bestimmte er wesentliche Elemente am Standort, um erst dann eine Zeichnung zu erstellen.

Sein Buch dient als Planungshilfe, in Fragen der Größe, Höhe und anderen entwurfstechnischen Problemen und versucht Lösungen zu definieren. So stellt Christopher Alexander auch Patterns für die Straße auf.

„Straßen sollten zum Verweilen einladen und nicht nur, wie heute üblich, zum Durchgehen. Im Laufe der Jahre haben moderne Städte immer mehr Straßen zum „Weiterkommen“ als zum „Aufenthalt“ geschaffen, der Trend wird verstärkt durch gesetzliche Verordnungen, nach denen Herumtreiberei auf den Straßen unattraktiv ist und die Menschen deswegen in ihre Wohnungen flüchten (...)“ (Alexander, 1995, S.636).

Er betont des Weiteren die Wichtigkeit der Interaktion zwischen Gebäude und Straße: „Das Gebäude mit einer lebendigen Ecke ist verknüpft, als Teil der sozialen Fabrik, als Teil der Stadt, als Teil des Lebens aller Menschen die dort leben und sich dort aufhalten (...). Wenn die Ecke versagt, dann wird der Raum nie lebendig werden“ (Alexander, 1995, S. 660). Eine Ecke ist der Punkt an dem mehrere Menschen die aus verschiedenen Richtungen kommen aufeinander treffen. Diese Ecke braucht eine besondere Betreuung, sie muss die vielen Menschen aufnehmen und weiter verweisen. Christopher Alexander sagt, dass das „Gefühl“ eines der primären Kriterien sein sollte, um Änderungen an einem Raum vorzunehmen. Öffentliche Räume sollten für Menschen sein und diese

sollten auch am Prozess der Umgestaltung beteiligt sein. Auch bei ihm sind die Elemente der Stadt nicht als Einzelnes zu sehen, sondern immer in Verknüpfung. Dementsprechend bauen alle Patterns aufeinander auf und referieren wiederum zu Anderen. So ist das Fenster für die Person im Haus von großer Bedeutung für Licht und Luft, aber auch für die Straße ist es von großer Bedeutung, denn sie ist durch das Fenster einsehbar und bildet eine Verbindung zum öffentlichen Straßenraum. Auch die Treppenstufe einerseits als Möglichkeit gedacht Höhenunterschiede zu überbrücken, andererseits auch als informelle Sitzmöglichkeit, die gerne genutzt wird.

2.3 Rauman eignung

„Die Entwicklung der urbanen öffentlichen Räume ist immer schon eine Geschichte des Verhaltens der Menschen gewesen, die ihn figurativ bilden.“ (Schubert, 2001, S. 141)

Im letzten Kapitel habe ich über gestalterische Mittel geredet und die Wahrnehmung dieser. Im Folgenden möchte ich auf die Aneignung eingehen, auf den Zufall. Menschen können durch ihre Handlungen nun diese gestalterischen Mittel beeinflussen. Sie greifen Vorhandenes auf und führen es weiter, sie transformieren es. Hierzu sind zwei Arbeiten besonders wichtig. William H. Whyte hat in den 1970er Jahren eine kleine Forschungsgruppe mit dem Namen „The street life project“ ins Leben gerufen. Er begann das Leben in öffentlichen Räumen zu untersuchen. Zum Anderen eine etwas neuere Arbeit von Jan Gehl, der sich mit dem „Leben zwischen Häusern“ befasst hat. Ein Buch, das sich gegen die unbedachte Modernisierung der Städte ausspricht, die Ideologien folgt, jedoch bei all den neuen Erkenntnissen über zeitgemäßes Wohnen die Bewohner vergisst.

nach William H. Whyte

„What attracts people most, it would appear, is other people.“ (Whyte, 1980)

Whyte und sein Team begannen sich New Yorks Plätze, Straßen und Parks anzuschauen mit der Frage, warum einige Stadträume für Menschen funktionieren, also Menschen anziehen und andere nicht und was die praktischen Aspekte sind, die ein besseres Leben in unserem städtischen Umfeld generieren. Weit interessanter, als die statischen Eigenschaften der Architekturlandschaft, sind die dynamischen menschlichen Interaktionen und die oft überraschende Art und Weise, in der sie sich entfalten können. So sagt Whyte:

„What has fascinated us most is the behavior of ordinary people on city streets — their rituals in street encounters, for example, the regularity of chance meetings, the tendency to reciprocal gestures in street conferences, the rhythms of the three-phase goodbye.“ (Whyte, 1980)

Whytes Team erforschte vielerlei Begebenheiten. Vom idealen Prozentsatz der Sitzmöglichkeiten auf einem Platz (zwischen 6% und 10% des ganzen Platzes) bis hin zur Verstrickung der Sonne, des Windes, der Bäume und des Wassers. Diese Faktoren und viele mehr machen einen „perfekten“

Platz aus: „A good plaza starts at the street corner. If it's a busy corner, it has a brisk social life of its own. People will not just be waiting there for the light to change. Some will be fixed in conversation; others in some phase of a prolonged goodbye. If there's a vendor at the corner, people will cluster around him, and there will be considerable two-way traffic back and forth between plaza and corner.“ (Whyte, 1980)

(...)

„The area where the street and plaza or open space meet is key to success or failure. Ideally, the transition should be such that it's hard to tell where one ends and the other begins. New York's Paley Park is one of the best examples. The sidewalk in front is an integral part of the park. An arborlike foliage of trees extends over the sidewalk. There are urns of flowers and the curb and, on either side of the steps, curved sitting ledges. In this foyer you can usually find somebody waiting for someone else — it is a convenient rendezvous point — people sitting on the ledges, and, in the middle of the entrance, several people in conversation“ (Whyte, 1980).

Das Street Life-Projekt beobachtet und analysiert die Interaktionen und das Verhalten von Menschen auf Plätzen und Straßen. Eine Reihe von Schlüsselfaktoren wurden für die Plätze identifiziert, die als beliebte Treffpunkte fungieren. Das Erste auf dieser Liste waren Orte, die zum Verweilen und Erholen einladen. Bänke, bewegliche Stühle, Stufen könnten angenehme Sitzplätze bieten. Plätze, die ohne Leben und Aktivität waren, haben solche Sitzmöglichkeiten nicht angeboten. Oft ist dies mit einer Absicht begleitet dort unerwünschte Gruppen auszugrenzen. Sitzmöglichkeiten wurden sogar sabotiert (siehe Kapitel eins), indem sie Spitzen auf den Mauern installierten oder diese absichtlich zu hoch bauen ließen.

„The street is the river of life of the city. They come to these places not to escape but to partake of it“ (Whyte, 1980).

Whyte argumentiert, dass der beste Raum für einen Platz nicht der Platz ist, sondern die Straße (vgl. Whyte, 1980). In der Tat ist die Beziehung zwischen der Straße und einem Platz ein weiteres wichtiges Element für den Erfolg. Als ein Ergebnis dieser Studie, empfahl Whyte der Planungskommission Plätze nicht mehr als drei Meter über oder drei Meter unter dem Straßenniveau zu bauen, um eine Sichtbarkeit und einfachen Zugang zu ermöglichen. So sind Plätze, die eine ganze Ebene unterhalb der Straße sind oder ein- bis mehrere Ebenen über Straßenniveau unge-

nutzte Räume, in denen sich nur wenige Besucher aufhalten. Die Straße, ist selbstverständlich der Ausgangspunkt, um auf einen öffentlichen Platz oder Park zu gelangen (vgl. Whyte, 1980).

Das Street Life Projekt schaffte es anhand der Analysen städtebauliche Planungen zu beeinflussen. Der Bryant Park in New York City, ein Paradies für Drogenbanden, war von einer hohen Hecke umsäumt, sodass das Innere des Parks von der Straße aus nicht ersichtlich war. Gleichzeitig wurde der Park erhöht, um die Bücher der Bibliothek unterhalb zu beherbergen. Auf der Grundlage der Empfehlungen des Street Life Projekt wurde der Bryant Park neu gestaltet in den 1980er Jahren, die Hecke wurde entfernt und mehr Bänke wurden aufgestellt. Heute ist der Bryant Park voller Leben und Aktivität mit mehr als 1.000 beweglichen Stühlen sowie mehreren Kiosken und einem aktiven Programm mit Veranstaltungen und Unterhaltung (vgl. Project for Public Spaces).

Die Studie Whytes fand heraus, dass Baumkronen, Wasserspiele, Skulpturen und Essensverkäufer alle eine Rolle spielen bei der Anziehung der Menschen zu städtische Straßen, Plätzen und Parks. Die Studie ergab, dass je größer die Anzahl dieser wichtigen Faktoren ist, desto mehr Menschen begeben sich in diese öffentlichen Räume.

Gescheiterte Projekte, die im Film angesprochen werden, sind solche, an denen die Straße leere Wände konfrontiert und keine Geschäfte, Fenster oder Türen aufweist. So gibt es Straßen, die in erster Linie für Autos entwickelt wurden, ohne viel Rücksicht auf den Fußgänger zu nehmen. Weniger dicht besiedelten Städten empfiehlt Whyte ihre Plätze zu konzentrieren, um mehr Aktivität zu erzeugen (vgl. Whyte, 1980).

Architektur und Planung haben für Jan Gehl eine große Verantwortung. Der dänische Architekt beschäftigt sich in seiner Arbeit besonders mit den Bedürfnissen der Menschen im Stadtraum. Dabei legt er den Fokus auf den Fuß- und Radverkehr, der eine wichtige Rolle in der Gestaltung kommunikativer Räume spielt. Er fordert lebendige Straßen, die Kommunikation ermöglichen, Situationen schaffen, die zur Teilhabe einladen. Dies gilt sowohl für Kinder als auch für Erwachsene.

1965 bekam Gehl ein Stipendium, um die Nutzung öffentlicher Räume zu untersuchen (Gehl/our story). Er beschäftigte sich mit der Geschwindigkeit von Passanten, der Lautstärke in Städten, dem Sitzen, Stehen, Gehen und der Wahrnehmung von Gesichtern aus verschiedenen Distanzen. Er untersuchte, unter welchen Bedingungen Fremde einander ansprechen und was Vorgärten für die Nachbarschaft bedeuten. Er versuchte heraus zu finden ob Menschen nur zum Einkaufen in eine Straße kamen oder zum Vergnügen und um dort noch länger zu verweilen. (vgl. Gehl, 2012, S. 15)

Nicht die einzelnen Gebäude sind das wichtigste an einer menschengerechten Stadt, findet er, sondern das Gefüge, der Austausch, der zwischen den Häusern stattfindet. Orte, an denen die Menschen lange „kleben“ bleiben sind von äußerster Wichtigkeit. Bänke, so Gehl, sollten beispielsweise nicht einfach nur nach ästhetischen Gesichtspunkten gleichmäßig auf Straßen verteilt werden. Man müsse sie vielmehr so platzieren, dass Menschen miteinander ins Gespräch kommen und das Gefühl haben, am Geschehen teilzunehmen. Wichtig seien aber auch informelle Sitzgelegenheiten wie Brunnenränder und Poller oder Säulen, an denen man gerne lehnt, die einem Schutz bieten und Stabilität. Vor allem sanfte Übergänge zwischen privaten innen- und öffentlichen Außenräumen sind ihm ein Anliegen. (vgl. Gehl, 2012, S. 61)

Die dänische Metropole war eine der ersten Städte der Welt, die dank Jan Gehl eine ihrer Hauptachsen in eine Fußgängerzone verwandelte. Überall entstanden Sitzgelegenheiten, Parks und Plätze. Heute ist die dänische Hauptstadt nicht zuletzt dank Jan Gehl ein Vorzeigeobjekt für Stadtplaner aus der ganzen Welt. Gehl bietet vor allem keine Pauschallösungen an. Jede Stadt und deren Straßen müssen aufs Neue individuell untersucht werden. (Kopenhagen, 2014) In einem Interview gibt Jan Gehl an, dass ein Anhaltspunkt für die Lebensqualität einer Stadt der Aufenthalt der Kinder und Älteren auf den Straßen sei. Eine Stadt ist dann lebenswert,

ein Anhaltspunkt für die Lebensqualität einer Stadt der Aufenthalt der Kinder und Älteren auf den Straßen sei. Eine Stadt ist dann lebenswert, wenn sie sich nicht dem Tempo des Autos, sondern dem des Fußgängers anpasst. So sagt Gehl, dass sich die Kinder und Älteren in Kopenhagen deswegen in den Straßen aufhalten, da diese viel sicherer sind. Bis heute ignorieren viele Stadtplanungen immer noch das menschliche Maß und konzipieren große Gebäude, Straßen und Plätze. Seit der Automobilmzunahme hat sich die Stadt beschleunigt, denn waren früher die Menschen zu Fuß und in gleichem Tempo unterwegs und die Straßen waren schmal und überschaubar, sind es heute überdimensional große Straßen und Plätze, die man vorfindet. Aus Stadtplanung wurde die Verkehrsplanung. Solche Städte haben auch viele Folgen, denn je weniger Menschen die Möglichkeit haben sich zu bewegen desto ungesünder leben sie. In der Planung geht es nicht um die Form, sagt Gehl, sondern um die Interaktion von Form und Leben. Das Thema des Lebens zwischen Häusern ist deshalb heute so interessant, da die Städte nicht mehr um die breitesten Straßen und der großen Anzahl an Parkplätzen konkurrieren, sondern um die Lebensqualität. Und doch gibt Gehl an, dass es nicht zu einer radikalen Verkehrswegnahme kommen sollte, sondern in langsamen Schritten vorstatten gehen sollte. So ist die Wandlung zwar spürbar, aber nicht schmerzhaft. Gehl gibt an, dass es möglicherweise interessant wäre, die Innenstädte den Sportvereinen und Bürgerinitiativen zur Verfügung zu stellen. Denn nur 40 % der Menschen kommen zum Shoppen in die Innenstadt. Die meisten wollen sich unter Menschen aufhalten. Das hat sich auch in Zeiten des Internets nicht geändert. Denn niemand will alleine vor dem Rechner zu Hause sitzen. So hat sich in den letzten 20 Jahren das Interesse für öffentliche Orte eher noch gesteigert. (Brandeins-Interview Jan Gehl, 2014)

Gehl betrachtet den Bestand der Stadt nicht als gegeben, die Straßen und Plätze nicht als Ergebnis, sondern als einen Prozess, der immer wieder neu begutachtet und betreut werden muss. Der Raum wird immer wieder neu an die Bedürfnisse angepasst. Hierfür benötigt es Grundkenntnisse über Verhaltensweisen und die Wirkung von räumlichen Situationen auf diese. Darauf aufbauend kann eine behutsame und sensible Planung entstehen, die das Stadtgefüge beobachtet und nur dann eingreift, wenn es notwendig wird. (vgl. Gehl, 2012)

Raum ist nicht absolut, er ist relational. Bestimmte Handlungen bestimmter Personen beeinflussen den Raum. Auch die Objekte, die sich im Straßenraum befinden beeinflussen unser Befinden. Unterschiedliche Blickwinkel lassen unterschiedliche Eindrücke entstehen. Es gibt unzählige Faktoren, wie die bauliche Struktur, die Menschen die sich dort aufhalten, gestalterische Mittel, Aufenthaltsmöglichkeiten, etc. die einen Straßenraum interessant, langweilig, erschreckend oder lebendig wirken lassen. Aus den Theorien geht hervor, dass eine Straße sich meist durch eine gewisse Atmosphäre ausdrückt. Diese Atmosphäre oder auch der Genius Loci eines Raumes ist wichtig für die Identifikation mit dem Raum. Jede Straße besitzt einen eigenen Charakter, der ein bestimmtes Bild in den Köpfen der Menschen hinterlässt. Ist ein Raum durch bestimmte Gruppen okkupiert, die als gefährlich gesehen werden, wird diese Straße zu einem Angstort, genauso verhält es sich mit vielen dunklen Räumen. Ist hingegen die Straße ein Anziehungspunkt ein Ort voller Leben, ein Ort, an dem man Ruhe und Entspannung findet, gesäumt durch Cafés, Restaurants, Sitzmöglichkeiten, Orte zum Spielen, Raum für jede soziale und ethnische Gruppe, die selbst nachts durch Bars und Menschen belebt wird, so kann die Straße zu einem Ort werden der Menschen anzieht. Es entstehen also vielfältige Anforderungen an den Ort, die er zu bewältigen hat und die durch eine behutsame Planung durchaus zu erreichen sind. Es ist wichtig die Veränderung der Umgebung zu beobachten und damit einher geht auch eine gewisse Transformation der Straße. Bevölkerungsstrukturen ändern sich, Geschäftslokale siedeln sich an oder verschwinden, Serviceleistungen etablieren sich neu, viele Faktoren, die sich auf eine Veränderung der Straße auswirken können. Durch die Beobachtung des Geschehens am Ort, die Auseinandersetzung mit diesem, das Gespräch mit den dort ständig aufhaltenden Menschen, ist es möglich durch eine behutsame Planung einen Ort für alle Teilnehmer der Stadt zu schaffen. Je flexibler eine Straße ist desto besser kann auf eine anstehende Umplanung reagiert werden.

2.5 Project for Public Spaces

Project for Public Spaces ist eine planerische, gestalterische und bildungsbezogene Non-Profit-Organisation, die den Menschen hilft öffentliche Räume herzustellen und diese zu erhalten. So werden unterschiedliche Strategien und Pläne vorgestellt, die den Menschen eine Anregung geben sollen, Räume zu gestalten, Initiativen zu ergreifen, um den Raum der Stadt für die Fußgänger und Radfahrer zugänglicher zu machen. Sie arbeiten mit verschiedenen Kommunen zusammen und geben Tipps. Unter anderem haben die Mitglieder Kriterien aufgestellt, die einen qualitätsvollen Straßenraum ausmachen. „For many decades the solution to snarled traffic has been to build more and bigger roads. Placemaking can transform transportation from the primary engine of community degradation to the driving force of community development.“ (Project for Public Space) Desweiteren gibt PPS an: „Great streets are the backbone of successful communities. For more than three decades, PPS has been at the forefront of efforts to create streets that do more than just get people where they need to go, but also enhance and support the destinations they serve.“ (Project for Public Spaces)

So hat sich dieses Projekt dem Thema verschrieben, Räume für Menschen in der Stadt zu generieren um so Gemeinschaften und Nachbarschaften zu stärken aber auch Fremde mit einzubinden.

Unter anderem hat das Projekt ein Diagramm erstellt um einen Überblick zu geben, welche Kriterien einen guten Platz tatsächlich ausmachen. Das Diagramm soll Menschen helfen einen Platz zu beurteilen, unabhängig davon ob gut oder schlecht. Das Projekt sieht die gleichen Kriterien auch bei Straßen und adaptiert somit das Diagramm auch für diese. Hier werden Punkte erwähnt wie der Zugang und die Verknüpfung, das Bild der Straße, die Aktivitäten und die Soziabilität. Diese Kriterien werde ich in meiner folgender Aufstellung berücksichtigen, da sie eindeutige Hauptfaktoren für einen attraktiven und gern besuchten Straßenraum sind. (vgl. Project for Public Spaces)



Abb.22: Diagramm „What makes a great place?“

3 Kriterien für Qualitäten des Straßenraums

Beziehend auf die vorherigen Kapitel und die Theorien, möchte ich nun Kriterien analysieren - Zugänglichkeit, Detailreichtum, Einzigartigkeit, Interaktivität, Verweilen, Flexibilität - die geschickt eingesetzt einen Raum für langen Aufenthalt generieren können und Lernmöglichkeiten für Kinder eröffnen. Obwohl bereits erwähnt wurde, dass ein Straßenraum einem ständigen Wandel unterliegt, je nach gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen und die Planungen dabei ganz individuell reagieren müssen, gibt es Möglichkeiten einen Raum unter verschiedenen Ebenen zu betrachten, sodass er die wandelnden Bedürfnisse stets aufnehmen kann. Es geht darum Anforderungen zu formulieren, die für Architekten, Planer eine Diskussionsgrundlage stellen. Es handelt sich um Kriterien die Straßenräume generieren und aktivieren als Voraussetzungen für Aufenthalt und die Eröffnung von Lernmöglichkeiten. Die genannten Aspekte reagieren sehr flexibel auf Veränderungen und bieten grundsätzlich Raum für Artikulation und Austausch.

Es sind sechs Punkte entstanden, die beruhend auf den Expertentheorien im zweiten Kapitel erfasst wurden und bereits aufgestellte Prinzipien der Non-Profit Organisation „Project for Public Spaces“ aufgreifen. Im Gegensatz zu den Forderungen der Organisation, dass Straßenräume diese Prinzipien vorzuweisen haben, um eine Qualität als Plätze zu erfüllen, möchte ich meine aufgestellten Aspekte als Ebenen sehen eine bestimmte Atmosphäre zu unterstützen, die dem Benutzer, Bewohner, Beobachter eine Aufenthaltsqualität vermittelt. Unterstützend zu den jeweiligen Kriterien werden Planungsbeispiele aus Wien aufgeführt. Sie sollen in Form von Bildern die textliche Ausarbeitung des jeweiligen Kriteriums begleiten.



Zugänglichkeit

Damit ein Raum einem langen und angenehmen Aufenthalt dienen kann, sollte er zugänglich sein. Das bedeutet für alle Gruppen, die es fordern. Wie bereits erwähnt, gibt es einige Konflikte im Straßenraum, wie die Ausgrenzung von Obdachlosen. Der Straßenraum kann aber auch Ort sein, der alle Gruppen vereint. Straßen mit einer sanften Eingangssituation wie flachwinkligen Höhenstufen (Rampen) wirken einladender. Auch niveaugleiche Straßenräume, die keinen Höhenunterschied zwischen Gehsteig und Fahrbahn aufweisen, können leichter überquert werden. Ein barrierefreier Straßenraum wird somit von allen Gruppen gerne angenommen. Er nimmt Erwachsene auf, kann aber auch ungehindert von Kindern und älteren Menschen betreten werden. Für körperlich beeinträchtigte Menschen stellt er kein Hindernis dar. Der Mehraufwand für die Planung ist langfristig betrachtet auf der sozialen Ebene rentabel und somit absolut vertretbar. Auch die Ein- und Ausgangssituation der Straßen, Übergänge, die eine Straße mit ihrer nächsten angrenzenden Straße verbinden haben Einfluss auf die Qualität. Die Straßen der Stadt sind ein verstricktes Gesamtgefüge, ein Netz in der Stadt, das den Zugang zu verschiedenen Nutzungen gewährt. Ist der Straßenraum leicht zugänglich, so wird der Übergang fließend von einer Straße in die nächste übergehen. Straßen, die einen unsicheren Zugang aufweisen, sei es durch dichten und schnellen Verkehr, durch ungünstige Kreuzungspunkte oder Hindernisse werden von Fußgängern, Radfahren, Rollstuhlfahren mehr gemieden als diejenigen, die freie Ein- und Ausblicke gewähren, die sicher und ohne verstärkte Aufmerksamkeit betreten werden können und Raum bieten sich frei zu bewegen und aufzuhalten. Dabei stellen die Kreuzungspunkte eine Besonderheit dar. Eine höhere Personendichte ist zu erwarten, da Menschen aufeinandertreffen, die aus unterschiedlichen Richtungen kommen. Hier herrscht eine höhere Wahrscheinlichkeit sich zu treffen und in Gespräche verwickelt zu werden. Auch Whyte hat in seinen Studien herausgefunden, dass die Kreuzungspunkte beliebte Orte sind für Wartefunktionen, Kommunikation und Beobachtung. Die Eckkneipe funktioniert deshalb seit Jahrhunderten so gut, da hier die Menschen aus den unterschiedlichen Richtungen zusammentreffen und einen Anlaufpunkt vorfinden. Gehl hat bei einigen seiner Projekte ebenfalls das Thema Zugänglichkeit behandelt. Seine Lösung sieht vor, dass die Bürgersteige quer über die Fahrbahn laufen, sodass die Fußgänger im geschützten Bereich laufen können, während die Autos langsam über die Bordsteinkante fahren (Interview Jan Gehl, 2014). Auch die Zugänglichkeit innerhalb der Straße zu den jeweiligen Hauseingängen ist von Bedeutung. So können die direkten Bereiche vor den Eingangstüren

Funktionen der Innenräume übernehmen. Arbeiten, ausruhen, kommunizieren. Je mehr Funktionen an einem Ort Platz haben, desto mehr Interessen können berücksichtigt werden. Wohnhäuser, die von der Straße aus einen direkten Eingang zum Haus besitzen, können die Schwelle zwischen Öffentlich und Privat ausweiten. Sie schaffen einen halböffentlichen Raum, in Form eines Vorgartens zum Beispiel, und steigern das Identifikationsgefühl mit der Umgebung. Natürlich ist diese Situation eher Kleinstädten oder Gegenden vorbehalten, mit ein- bis zweistöckigen Häusern und höherem Freiraumpotenzial. Für dichtere Städte, mit beengteren Wohnverhältnissen, gilt es andere identitätsstiftende Strategien zu entwickeln. So können richtig platzierte Bäume eine Verbesserung der Außenraumqualität darstellen. Sie trennen den Verkehrsteil der Straße ab und vermitteln ein sicheres Gefühl, welches auch Kindern erlaubt den Straßenraum unbeschwert zu erfahren. In Tokio werden die Straßen als Raum für Pflanzen und private Gegenstände genutzt. Was in vielen europäischen Städten, der Flur im Wohnhaus ist, ist in Tokio die Straße. Selbstverständlich liegt das an den beengten Verhältnissen in den Wohnhäusern und doch fördert es gleichzeitig das städtische und vor allem das nachbarschaftliche Miteinander.

In europäischen Städten haben die Hauseingänge meist keinen erweiterten Raum, die Straße mündet direkt in die Eingangstür. Hier könnte ein Potenzial liegen. Hauseingänge zur Straße hin auszuweiten, im Sinne kleiner Vorbereiche oder Sitzmöglichkeiten und Bepflanzung, die von allen einsehbar sind und die Identifikation der Bewohner mit ihrem Haus und der Straße davor stärken können, stellen gewiss eine Bereicherung dar. In gewisser Weise wird hier der Anonymität von der Simmel spricht (siehe Kapitel 1) entgegen gewirkt und ein identifikationsstärkender Bereich geschaffen.



Abb.23: (links) Sitzmöglichkeit im Straßenraum als Erweiterung des Innenraums
Abb.24: (rechts) Halböffentliche Bereiche durch Bepflanzung und Treppen

Planungsbeispiele

Ein Beispiel, das hier in Wien erwähnt werden kann, ist die Neubaugasse. Diese besitzt keinen erhöhten Bürgersteig, sondern Fahrbahn und Gehsteig sind auf dem gleichen Niveau, was ein Queren erleichtert. Die Eingangssituation wirkt einladend, denn die Straße ist leicht einsichtig und bietet viel Raum. Die Neubaugasse ist sehr abwechslungsreich, bietet viele kleine Sitzgelegenheiten vor den Lokalen, offene und einladende Erdgeschosszonen.



Abb.25: Zugänglichkeit in der Neubaugasse

Die kleinen Merkmale, der Gehweg, die Laterne, der Bodenbelag sind Details, die den Straßenraum dem Menschen zuschreiben, der in seinem langsamen Tempo diese auch wahrnehmen kann. Auch offene Fassaden, die eine gewisse Aktivität im Inneren erblicken lassen, ziehen Menschen mehr an, als geschlossene Fassaden. Cullen beschreibt in seiner Theorie, wie wichtig die einzelnen Bilder im Gesamten sind. Das Nebeneinander einer Stadt so zu inszenieren, dass jedes Merkmal auf die Wahrnehmung des Menschen einen Einfluss ausübt. Die Kontraste, die Atmosphären, der gegenwärtige Standort sowie der auftauchende Ausblick.

Detailreichtum

„Stadtraum ist ein zusammenhängendes Drama, dass aus Boden, Himmel, Häusern, Bäumen und Höhenunterschieden, durch die Kunst des Arrangements inszeniert werden kann.“ (Cullen, 1991, S.28)

Straßenräume, die Platz und Details bieten, kann man gestalten, indem man auf Kleinigkeiten achtet. Fassaden, Sitzmöglichkeiten, Aktivität. Städte werden oft mit großen Werbungen versehen, da sie auf die Augen der Autofahrer ausgelegt sind. Diese nehmen bei einer hohen Geschwindigkeit nur großflächige Plakate wahr. Im Gegensatz zum Passanten. Da dieser in einem langsamen Tempo unterwegs ist, nimmt er vor allem Details wahr. Kleine Fassadenstrukturen, Bodenmaterial, besondere Ecken. Die Konzepte im Funktionalismus sahen großflächige Räume vor, die dem Verkehr dienen und deshalb nicht von kleinteiligen Strukturen gestört werden sollten. Doch die Planungen heutzutage stellen kleine Bänke in die Straßenräume, Bepflanzungen, Bücherschränke, an denen man sich frei bedienen kann und vieles andere. Dimensionen spielen hierbei eine wichtige Rolle. Wie bereits erwähnt sind großflächige Fassaden, Straßenelemente, Schilder für den motorisierten Verkehr, das vorbeiziehende Auge gedacht. Menschen fühlen sich in überschaubaren Situationen wohler. So können geschlossene, lieblose gestaltete Fassaden einen kalten, erschreckenden Charakter hervorrufen, einer Situation, der man schnell entfliehen will. Sind hingegen die Erdgeschosszonen einsichtig und lassen die dahinter liegende Funktion erkennen, fühlen sich die Passanten wohler beim Durchschreiten dieses Raumes und bleiben auch gerne mal stehen, um zu beobachten. Materialien und Texturen der unterschiedlichen Objekte wie Boden, Fassade etc. bereichern einen Straßenraum und bieten einen Kontrast für das Auge der Menschen. Ein kontrastreiches Bild zu erzeugen, dass unterschiedliche Winkel der Straße



Abb.26: öffentlicher Bücherschrank



Abb.27: Neusser Platz in Köln

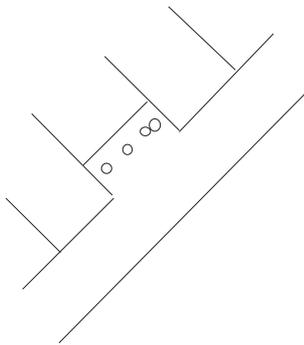


Abb.28: Rücksprünge im Straßenzug

aufweist, kleine Höhenunterschiede, differenzierte Fassaden und Boden-gestaltung, ist eine besondere Aufgabe für die Planer. So werden in Fußgängerzonen oft Materialien wie Kopfsteinpflaster oder großflächige Pflastersteine in verschiedenen Tönen verwendet und vermitteln dem Auge, dass hier etwas Andersartiges stattfindet. Auch die differenzierte Gestaltung der Fassaden kann den Raum beleben. Unterschiedliche Strukturen oder Farben heben die Straße von anderen Straßen ab. So könnten die Straßen unterschiedliche Themen in ihren Fassaden ausdrücken. Spielstraße, Kommunikationsstraße, Kulinarikmeile etc. Ein kontrastreiches Bild erzeugen auch Vor- und Rücksprünge in einer Straße. Diese Nischen können ausgenutzt werden für Sitzmöglichkeiten, Wartestellen für öffentliche Verkehrsmittel, Spielmöglichkeiten. Rücksprünge verschleiern in weiterer Distanz die dahinterliegende Funktion und lassen den Straßenraum erlebnisreicher wirken.



Abb.29: Kinder nutzen Straßenschild als Spielmöglichkeit

Besonders für Kinder sollte der Raum eine Vielfalt an Objekten geben, um sich den Raum anzueignen. Durch die individuelle kreative Aneignung kann die urbane Umwelt zum Handlungs- und Erfahrungsraum und in Kombination mit der Chance zu freier Wahlmöglichkeit und aktiver, eigentätiger Gestaltung zum Lebensraum werden (vgl. Mörth/Rausch, platzprofessor.myclace.eu). Die Herausforderung für die Heranwachsenden besteht darin, unter dem Eindruck des vielschichtigen menschlichen und situativen Nebeneinanders in der modernen Großstadt sich selbst und den eigenen Lebensweg zu finden. Dies gelingt, wenn sie sich in Handlungen, Kompetenzen und Interessen in ihrer Lebensumwelt erproben können. Stadtraum wird dann durch die Erweiterung des Handlungsraums, die eigenständige Nutzung von neuen Räumen, die Erweiterung der motorischen Fähigkeiten im Umgang mit Gegenständen, Werkzeugen und Materialien und die Veränderung von Situationen angeeignet (vgl. Deinet, 2014).

Der Servitengasse in Wien scheint es an Detailreichtum nicht zu mangeln. Sehr viele Restaurants und Cafés besitzen hier Gastgärten, die sich in den vielen Vor- und Rücksprüngen der Straße situiert habe. Auch die Servitenkirche mit ihrem Vorplatz und den vielen Bäumen lädt Kinder zum Spielen ein. Dort besteht die Angst nicht, dass die Kinder sobald sie den Kirchenvorplatz verlassen und auf die Straße rennen zu Schaden kommen könnten, denn der Autoverkehr passt sich dem Tempo der Fußgänger an. Das Kopfsteinpflaster als Bodenbelag suggeriert den Autofahrern ein langsames Tempo und weist zugleich auf eine andersartige, besondere Straße hin.



Abb.30: Servitengasse

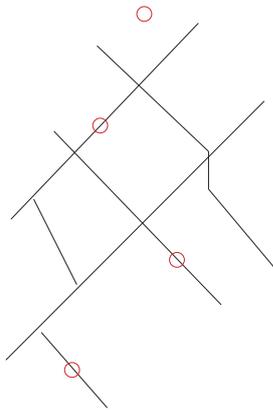


Abb.31: Verteilung einzigartiger Straßen

„Menschen brauchen Orte an denen sie kleben bleiben“ (Gehl, 2012, S. 61). Die besten Straßen sehen oder fühlen sich nicht genauso an wie andere Straßen. Sie haben eine eigene Identität, sei es eine kleine Gasse in Italien oder ein großer Boulevard wie die Champs-Elysee. Viele Straßen weisen meist dieselben Begebenheiten auf. Sie haben die gleiche Beleuchtung, die gleichen Straßenverkehrszeichen, die gleichen Parkplätze, die gleichen Geschäftszonen. Wie können einzigartige Straßen über die Stadt verteilt sein? Heißt es, dass jede Straße eine Einzigartigkeit besitzen muss oder sind es ausgewählte, in einem Abstand angeordnete Straßen, sodass in der gesamten Stadt eine gerechte Verteilung an einzigartigen Straßen herrscht und somit jeden Stadtteil belebt. Straßen haben das Vermögen eine Geschichte zu erzählen, wer lebte hier, wer hat hier gekämpft etc. Menschen brauchen einen Grund, um sich an einem Ort länger aufzuhalten.

Die Interaktion zwischen Gebäude und Straße spielt eine große Rolle.

Hierbei ist die Erdgeschosszonen von zentraler Wichtigkeit. Erdgeschosszonen strahlen aufgrund ihrer Nutzungsangebote auf den Straßenraum aus. Sie beleben ihn durch Cafés und Restaurants, die ihr Mobiliar auf die Straße stellen. Dazu erwähnt Angelika Psenner, die sich intensiv mit dem Thema Stadtparterre beschäftigt hat, wie wichtig die Nutzung der Erdgeschosszonen ist, vor allem nicht wie heute teilweise als Garagen oder verriegelte Leerstände (vgl. Psenner, 2016, Vortrag). Es ist aber nicht nur wichtig, dass es Restaurants und Cafés gibt, die durch ihr Mobiliar den Straßenraum bereichern, sondern vor allem die Bereicherung des Straßenraums durch die innere Gebäudenutzung im Sinne großer Schaufenster die, die dahinterliegenden Funktion zeigen. Dabei ist der Raum und dessen Inhalte besonders interessant. Diese Zonen so zu gestalten, dass sie mit den Passanten kommunizieren können und somit Teil der Straße werden, könnte eine zukünftige Aufgabe für die Betreiber der Zonen sein. Das bedeutet Erdgeschosszonen, die großflächig ins Innere blicken lassen und den dortigen Nutzen zeigen wie Arbeitsraum, Kindergarten, Schwimmbad wirken sich auch positiv auf den Straßenraum aus. Menschen bleiben stehen beobachten und entdecken. Besonders Kinder können hier ihr Verständnis für das Objekt besser trainieren. Sie können Größe und Funktion eines Raumes erkennen. Geschlossene Fassaden in einer Straße werden die Straße zu einem verlassenem Ort machen, der

der ungern für einen längeren Aufenthalt aufgesucht wird. „Vor allem außerhalb der klassischen Einkaufsstraßen erschweren ein Mangel an großen Schaufensterflächen und die unzureichende Nutzbarkeit der Erdgeschoße den kleinteiligen Handel“ (Psenner, 2011, S. 12). Doch große Schaufensterflächen sind nur eine Lösung, wenn sie belebt sind. „Die zunehmenden Leerstände bewirken eine Abtrennung der Erdgeschoßzonen vom öffentlichen Raum. Der Straßenraum verliert dadurch „seine Sphäre“, seinesozialen bzw. seine urbanen Lebensqualitäten“ (Psenner, 2011, S. 12).



Abb.32: Verschlossene Erdgeschosse

Auch Atmosphären tragen zur Erzeugung einer spezifischen Räumlichkeit bei, so ist die Raumwahrnehmung eng verknüpft mit der Atmosphäre. Wahrnehmung ist für den Philosophen Gernot Böhme die eigene Verortung im Raum, durch sie fühlt der Mensch seine eigene Gegenwart. Wahrnehmung ist damit das Spüren der eigenen Anwesenheit und einer bestimmten Atmosphäre. Das Potenzial von Atmosphären in Bezug zur kultur- und kunstpädagogischen Praxis stellt Böhme heraus: „Die ästhetische Arbeit besteht darin, Dingen, Umgebungen oder auch dem Menschen selbst solche Eigenschaften zu geben, die von ihnen etwas ausgehen lassen. Das heißt, es geht darum, durch die Arbeit am Gegenstand Atmosphären zu machen. Atmosphären kann man also erzeugen, sie können durch bewusste Anordnung von Dingen hergestellt werden. Durch die ästhetisch-künstlerische Auseinandersetzung mit urbanen Räumen kann eine neue Feinfühligkeit, ein Erkennen von Raumelementen, die zu Atmosphären beitragen, entstehen, verknüpft dann mit einer reflektierteren Auseinandersetzung des täglich Wahrgenommenen“ (Böhme, 2014).

Die Funktion des Straßenraums als Lernort zu dienen, als Bewegungsraum für Kinder, ist mit dem alleinigen Aufenthalt in ihnen nicht erfüllt. Der Bewegungsraum in den Straßen ist sehr reduziert und Spielmittel wie Ball oder Springseil kommen selten zum Einsatz. Auch informelle Spiel- und Lernmöglichkeiten sollten vorhanden sein. Kinder werden wie bereits erwähnt, aufgrund der unsicheren Straßen durch den Autoverkehr, von ihrem Wohnort zur Schule oder den jeweiligen Freizeitaktivitäten mit dem Auto gefahren. Daher geht die Fähigkeit sich selbst zu orientieren verloren. Es zeichnet sich eine unterentwickelte Orientierung aus, die durch die Platzierung des Körpers im dreidimensionalen Raum geübt werden muss (vgl. Ahrend, 1997, S. 210).

Planungsbeispiele

Eine Straße, die sehr belebte Erdgeschosszonen hat, ist die Alserbachstraße. Viele Cafés und Restaurants haben ihre Gastgärten im Straßenraum aufgebaut, Bäume säumen die Straße und es gibt auch Ruhemöglichkeiten außerhalb des Konsums. Die Brunnengasse ist eine einzigartige Straße, die aufgrund ihres Marktes viele Menschen zum Einkaufen und Beobachten einlädt. Gleichzeitig bietet sie Möglichkeiten für den Aufenthalt.



Abb.33: Alserbachstraße



Abb.34: Brunnengasse

Raum wird erst produziert durch die „...relationale (An)Ordnung von Lebewesen und sozialen Gütern an Orten“ (Löw, 2001, S. 271). Er ist nicht, wie man lange der Annahme war, ein absoluter, sondern ein relationaler Raum, er wird erst durch die einzelnen Handlungen der Menschen zu einem Raum, der eine Atmosphäre und einen Charakter ausprägt. So sind die Interaktionen zu Objekten im Raum aber vor allem die zwischenmenschlichen Interaktionen ausschlaggebend. In den Straßen entstehen tagtäglich Interaktionen. Die Einkaufenden interagieren mit den Geschäftsbetreibern, ältere Menschen fragen nach Hilfe, Kinder erforschen ihren Weg. Die Kontakte können geplant sein, aber was die Straße ausmacht, ist das diese Kontakte auch ungeplant entstehen. Whyte und sein Team untersuchten die Interaktion der Menschen zwischen einander und die Raumbeschaffenheit, die dafür erforderlich ist.



„What attracts people most, it would appear, is other people.“
(Whyte, 1980, Film)

So spricht Whyte auch von der sogenannten Triangulation. Besteht eine Aktion im Raum, so unterhalten sich zwei Menschen die nebeneinanderstehen darüber und kommen dadurch in ein Gespräch. Gehl hat in seinen Studien herausgefunden, dass Menschen Orte brauchen in denen Aktivitäten stattfinden. Er unterscheidet hierbei drei Aktivitätsformen. Die notwendigen, die freiwilligen und die sozialen Aktivitäten. Die Notwendigen, wie den Einkauf erledigen, zum Arzt gehen, werden immer von selbst stattfinden. Die freiwilligen wie ins Café gehen oder sich mit Freunden treffen ergeben sich auch von selber. Doch die Sozialen, die Aktivitäten die Fremde miteinander ins Gespräch bringen und somit die Straße beleben, (vgl. Gehl, 2012, S. 11) müssen inszeniert werden. Interaktionen können gefördert werden, es können räumliche Bedingungen geschaffen werden, um diese Interaktionen zu generieren. In erster Linie braucht es Raum für eine Interaktion. Können Menschen nicht stehen bleiben, um sich zu unterhalten oder zu beobachten oder werden sie dabei permanent gestört wird es ein Durchzugsraum bleiben. Längere Aufenthalte führen wahrscheinlicher zu Interaktion. Dafür braucht es Ruhemöglichkeiten wie Sitzbänke- und stühle. Ein wichtiger Punkt ist vor allem die Kreuzung, denn dort treffen die meisten Menschen aufeinander. Bietet die Kreuzung viel Platz, werden dort die meisten Kontakte stattfinden. Deshalb sollte diese so geplant sein, dass sie Sitzmöglichkeiten, Anlehnmöglichkeiten, eventuelle Spielmöglichkeiten bietet, Faktoren wie öffentliche Kunst, Skulpturen, Wasserspiele, Bänke etc. Wohingegen Ge-

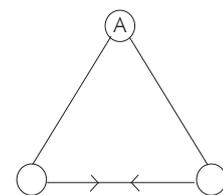


Abb.35: Triangulation

Geschäfts- und Marktbetreiber auf eine tägliche Routine von Interaktionen angewiesen sind, gibt es auch solche, die informellen Austausch generieren. In diesen Räumen interagieren die Menschen auf ihre eigene Art. Das Hören von Musik, das Lesen einer historischen Inschrift, das Betrachten einer Skulptur. Attraktive Straßen sind ein Mix aus Sehen, Riechen, Hören und oft auch aus Schmecken und Fühlen.

Auch ein Vertrauen gegenüber Nachbarn und Fremden sorgt für eine interaktive und soziale Straße. Das Vertrauen in einer Straße entsteht durch viele kleine Gehsteig-Kontakte. Fremde kommen miteinander ins Gespräch. Genau dies lässt einen Sinn von Gemeinschaft entstehen. Menschen, die an einer Bar stehen bleiben oder sich Rat holen beim kleinen Geschäft um die Ecke. Der Zusammenhalt, die Identifikation mit der Straße und der Nachbarschaft ist von großer Bedeutung. Wie auch Jane Jacobs erwähnt, spielt jede Person eine wichtige Rolle in seiner Straße. Eine starke Nachbarschaft entsteht dadurch dass sich Menschen auf der Straße treffen und miteinander in Kontakt kommen. Eine Straße, die diesen Raum des Austausches, des Besprechens neuer Ideen für die Nachbarschaft nicht bietet, kann den Zusammenhalt in einer Nachbarschaft auch nicht generieren. Über die Identifizierung mit dem Straßenraum kann die Interaktivität gestärkt werden. Lokale Gemeinschaften können eine Geschichte über „ihre“ Straße erzählen und anhand einiger Möglichkeiten wie Gebäude- und Fassadengestaltung, Landschaft, öffentliche Kunst, Materialien, Wegweiser, spezielle Feste, präsentieren lokaler Betirebe und Handwerke.

Unter dem Thema Straßenraum als Lernort für Kinder ist es besonders wichtig, dass dieser interaktiv und sozial ist. Kinder lernen durch Beobachtung der Erwachsenenwelt gewisse Umgangformen und Auseinandersetzungen mit dem Raum kennen. Ein konkretes Mittel der Auseinandersetzungen und Aneignungsformen im Straßenraum erläutert Schuster insofern dass mittels ästhetischer Prozesse im Sozialraum und der lokalen, urbanen Umwelt die Mitsprache verschiedenster Menschen und damit auch die Teilhabe an einer demokratischen Öffentlichkeit ermöglichen und echte Urbanität entstehen lassen können. Gerade offene kunst- und kulturpädagogische Angebote im Stadtraum bieten Kindern und Jugendlichen so Ausdrucksmöglichkeiten und geben ihnen eine eigene Stimme (vgl. Schuster, 2014). Aber nicht nur über die kunst- und kulturpädagogischen Angebote können Kinder die Erwachsenenwelt kennen lernen. Im Alltag sind es die kleinen Situationen, wie Gespräche und Verhaltenswei

sen der Erwachsenen, zwischenmenschliche Umgangsformen, Reaktionen, die den Kindern einen Umgang mit dem sozialen Gefüge der Stadt vermitteln. So können Kinder die Möglichkeit haben sicher durch einen Straßenraum zu streunen, auch die Erwachsenen beobachten und sich gewisse Umgangsformen anschauen. Was die Kinder zu Hause bei der Familie lernen, ist wichtig, aber auch der Kontakt mit fremden Erwachsenen und anderen Kindern wirkt sich positiv auf die Entwicklung aus. „Erwachsenenspiele“ und Kinderspiele an einen Ort zu bringen kann über offene Straßengrünflächen funktionieren. Dazu brauchen Kinder Elemente die ihnen ein Gefühl geben, der Straßenraum ist auch für sie willkommen. Große Steine zum Hochspringen, Stangen zum balancieren. Solche Objekte können einfach in die Straße integriert werden und nicht nur den Nutzen des Spielens aufnehmen.



Menschen brauchen Orte die ihre Interessen aufnehmen, die Platz bieten um dort länger zu Verweilen. Es gibt viele Methoden und Studien die überprüfen sollen wie schnell Autos die Straße passieren können, um es ihnen komfortabel genug zu machen.

Doch Studien, die sich auf die Dauer des Aufenthaltes der Fußgänger konzentrieren, gibt es fast keine. (Gehl, 2012, S. 13)

Vor allem aber das Sehen und Gesehenwerden ist von großer Bedeutung, denn hier präsentiert man sich der Menge außerhalb seiner vier Wände und kann gleichzeitig selber beobachten. Es braucht Möglichkeiten zum Verweilen und Menschen die beobachtet werden können. Je länger sich Menschen an einem Ort aufhalten, desto eher werden sie in Gespräche verwickelt. Aber nicht nur aktive Mitmischung ist wichtig, auch passives Beobachten von Passanten gehört zu den sozialen Aktivitäten. Jeder Mensch ist auf soziale Kontakte, seien sie passiv oder aktiv, angewiesen. Menschen verbringen Zeit in Räumen, in denen sie sich wohlfühlen, in denen es Aktivitäten gibt, die ihr Interesse wecken, und in denen ihre Bedürfnisse getroffen werden. Dies alles geht einher mit Ruhemöglichkeiten, einem Platz, an dem es Essen und Trinken gibt und ein Platz, an dem man geschützt ist vor Sonne oder Regen. Das Verweilen geht oft einher mit Konsum. Bänke werden zwar im öffentlichen Raum aufgestellt, doch Sitzmöglichkeiten, die direkt im Straßenraum stehen sind meist die einer Gastronomie. Informelle Sitzmöglichkeiten sind im Straßenraum aber von großer Bedeutung. Auf dem Times Square in New York gibt es zum Beispiel unzählige Stühle, die frei von Konsum genutzt werden können.



Abb.36: Stühle am Times Square

Sitzmöglichkeiten machen essenziell das Thema Verweilen aus. Es ist das Mittel, das am meisten zur Entstehung der Verweilaktivitäten führt. Denn ohne Sitzmöglichkeiten gibt es auch nicht die Möglichkeit zu Verweilen. Wie William H. Whyte in seinem Film schon angemerkt hat, ist es nicht nur wichtig fest installierte, attraktiv aussehende Bänke zu konzipieren. Sondern es muss möglich sein für unterschiedliche Gruppen, unterschiedliche Sitzgelegenheiten zu entfremden. So sind bewegliche Stühle deswegen von Vorteil, da sich die Menschen diese beliebig je nach individuellem Interesse verschieben können. Nicht nur die Beweglichkeit der Sitze ist zu beachten auch die altersspezifische, körperspezifische Nutzung ist wichtig. So wollen ältere Menschen eine bequeme Bank, von der sie leicht wieder aufstehen können, dies gilt zum Beispiel auch für

Schwangere. Wohingegen Jugendliche womöglich lieber auf einer Mauer, dem Boden oder Stufen sitzen. Diese Unterschiedlichkeit an Sitzmöglichkeiten ist ein besonderer Punkt, um Aufenthalt in der Straße zu generieren. Auch Nischen laden zum Verweilen ein. Gebäuderücksprünge erlauben es dort Möglichkeiten zu schaffen in die sich Menschen zurückziehen können. Gesäumt durch Bäume sind sie geschützt, haben aber doch einen guten Blick auf das Straßengeschehen. Whyte beschrieb hier einige Grünflächen, die sich im Straßenraum befinden, unter anderem den Paley Park, der aufgrund seiner Lage (siehe Kapitel zwei) besonders einladend ist. Dort sitzen Menschen gesäumt von vielen Schatten spendenden Bäumen. Der Straßenraum davor wird durch die Passanten, die auf dem Weg stehen bleiben und den Park bewundern oder in Gespräche verwickelt werden, stark belebt.

Gil Penalosa, der Gründer der Non-Profit Organisation 880cities und ehemaliger Beauftragter für Parks, Sport und Erholung in Bogota, hat sich zur Aufgabe gemacht sichere und glückliche Städte zu erschaffen, die auf das Wohl der Bürger bedacht sind. Er bezieht sich auf Gehsteige als Familienmitglieder der Parks und gibt an, dass jede Aktivität die im Park stattfindet, auch auf dem Gehsteig stattfinden kann - Sozialisierungsprozesse, Erholung und Gemeinschaftsaktivitäten. So gibt er an, dass die Regierungen, die die Straßen als Platz für Menschen denken, diese zu einem kreativen Ort gestalten könnten. Kombiniert man liberale Gesetze mit Straßenverkaufsständen, Performances oder anderen Aktivitäten, dann haben Straßen das Potenzial zu einem Ort zu werden der sehr vielfältig und aufregend ist (vgl. Penalosa, Project for Public Spaces). Aktivitäten wie Erholung, Spiel, Sitzmöglichkeiten, Grün können im Straßenraum ebenso wie im Park funktionieren. Wie bereits erwähnt, können Vor- und Rücksprünge solche Aktionen aufnehmen. Aber auch die partielle Wegnahme von Parkplätzen, wie es bereits in vielen Städten praktiziert wird, kann Aufenthalt, Spiel, und Aktion in den Straßenraum verlagern. In Wien sind die Schanigärten im Sommer sehr beliebt. Selbst Unternehmen, die sich nicht auf Gastronomie spezialisieren, etablieren Außenbereiche um grünen Raum und Sitzmöglichkeiten zu schaffen. Diese sogenannten Pocket Park werden weltweit aufgestellt. In Wien finden die Schanigärten bis jetzt nur im Sommer Gebrauch, doch wäre es durchaus vorstellbar diese auch im Winter zu installieren, um einen Treffpunkt zu generieren, wie es bereits in vielen europäischen Großstädten wie Paris, Athen, Berlin der Fall ist.

Abb.37: Schanigarten als Erweiterung des Geschäftes



Wie bereits erwähnt sind Spielmöglichkeiten ein wichtiges Thema, welches den Straßenraum belebt und den Kindern die Möglichkeit gibt in der „Erwachsenenwelt“ mitspielen zu dürfen, anstatt auf eine vorgegebene Fläche verlegt zu werden. „Künstlerisch-spielerische Aktionen und Elemente sind inzwischen vielfach im Kontext kultureller Bildung zu finden: Pädagogen verstehen das Spiel heute als Kulturgut. Bei spielerischen und künstlerischen Handlungen, die sich durchaus überlagern, geht es darum, mit allen Sinnen den Umraum zu erleben, spontan und kreativ auf diesen zu reagieren und in ihm Platz für die eigene Entwicklung zu finden.“ (Zacharias, 2014). Hierbei können alltägliche Sitzelemente, Straßenschilder, Mauern etc. als Spielmöglichkeiten verwendet werden und dazu dienen die Alltagselemente auch auf eine andere Art zu erfahren. Für Zacharias ist solch „freies umweltbezogenes Spiel der Kinder nicht Spielerei, sondern Weltaneignung, und die Versicherung sinnlicher Gewißheit durch Bewegung im Raum. Es ist auch eine ideale Form ästhetischer Aktivität in Auseinandersetzung nicht mit einzelnen kulturellen Teilen, sondern mit der ganzen gegebenen Wirklichkeit“ (Zacharias, 2014).

Planungsbeispiele

Als Beispiel sind hier einige Straßen zu nennen. Zum einen die Burggasse, die auf ihrer ganzen Länge immer wieder interessante, einladende Verweilmöglichkeiten bietet. Diese sind meist kommerziell, aber so gestaltet, dass man gerne mal einen Kaffee trinkt. So gibt es vor dem Karl-Farkas Park in der Burggasse ein idyllisches Restaurant, welches zum Beispiel auch den Eltern erlaubt sich einen Kaffee zu genehmigen und gleichzeitig seine Kinder im dahinterliegenden Park zu beobachten.

Ein Beispiel für konsumfreien Aufenthalt ist die Ottakringer Straße. Dort wurden im Zuge einer Umgestaltung Bänke entlang der Straße installiert. Durch ihre ungewöhnliches Design ziehen sie Menschen an, sich dort nieder zu lassen und zu Verweilen.



Abb.38: Karl-Farkas-Park



Abb.39: Sitzsteine in der Ottakringer Straße



Ideal wäre es, wenn der öffentliche Raum so flexibel wäre, dass man sich ihn aneignen kann. (Interview mit Jens Dangschat)

Der Straßenraum muss flexibel und nutzungs offen sein, das heißt er darf durch seine Form, seine Gestaltung und durch sein Inventar nicht bestimmte Gebrauchsweisen ausschließen, er muss vielmehr für neue Gebrauchsweisen und nicht planbare und vorhersehbare Nutzungen offen und adaptierbar sein. So können Straßenräume zum Beispiel für Aktionen genutzt werden, sie sind Orte der Aufführungen, der Inszenierungen. Sie bieten Platz für Straßensperren, in denen auch Demonstrationen, Critical Mass stattfinden können.

„Öffentlichkeit entsteht erst durch Distanz und Anonymität und der Entwicklung dieser zu einer Integration. Das städtische Verhalten basiert auf Überraschungen, auf Unvorhersehbarem.“ (Herlyn, 2001, S. 117)

Eine Straße weist unterschiedliche Ansprüche auf, sei es über das Jahr gesehen oder gar über die Woche. Unter der Woche ist die Straße gefüllt mit motorisierten Verkehrsmitteln, am Wochenende hingegen wird man mehr flanierende Passanten vorfinden. Selbst über den Tag gesehen wird es zur Früh- und Abendzeit sicherlich mehr Autoverkehr geben als zur Mittag- und Nachtzeit. So sind in der Mittagszeit viele ältere Menschen anzutreffen oder Kinder. Über das Jahr gesehen muss eine Straße auch zu allen Jahreszeiten funktionieren. Im Herbst und Winter sollte es Möglichkeiten zum Unterstellen geben und im Sommer Möglichkeiten die Sonne zu genießen, aber sich auch vor ihr zu schützen. Doch allzu oft funktionieren die Straßen sehr statisch und das Potenzial und der Nutzen werden nicht voll ausgeschöpft. Einige Gemeinschaften haben bereits angefangen ihre Straßen flexibel zu gestalten, sodass sie für Märkte, Shows, Spielstraßen und Anderes fungieren können. Ausdruck findet dies oft in einer speziellen Betonpflasterung oder besonderen Ausstattungsmerkmalen im Straßenraum. Leichter, Schneller, Billiger ist eine Methode um die Flexibilität einer Straße zu maximieren, um somit leichter temporäre oder reguläre Änderungen vorzunehmen. Viele Straßen haben die Möglichkeit sich flexibel auf einen anderen Nutzen einzustellen. Und doch ist teilweise der Raum sehr begrenzt, Erdgeschosszonen stehen leer, sodass die Straße nicht mit den umliegenden Gebäuden korrespondieren kann und daher eine Umnutzung nicht leicht fallen wird.

Die Babenberger Straße verwandelt sich einmal im Jahr zu einem Ort der ganz besonderen Art. Ein großes Street Life Festival findet dort statt und lässt durch seine Flexibilität ein großes Spektrum an Aktivitäten zu. Für Kinder, Erwachsene, Musikfans, Tanzfans ist alles geboten. Zwei Tage lang verwandelt sich diese Straße zu einem anderen Ort.

Auch die Mariahilfer Straße wird gerne umfunktioniert. Demonstrationen finden dort sehr oft statt, denn es kann ein breites Publikum erreicht werden, da sich dort viele Menschen aufhalten.



Abb.40: Street Life Festival



Abb.41: Demonstration in der Mariahilfer Straße

Die genannten Kriterien sollen aufzeigen, welche Eigenschaften eine Straße besitzen kann, um Menschen einen Raum zu bieten, der ihre Bedürfnisse erfüllt. Die Planungen, die sich auf den motorisierten Verkehr konzentrieren, sind allein nicht zielführend im Sinne eines lebenswerten Straßenraums. Diversifizierte Straßen für Fußgänger, vor allem Kinder und ältere Menschen müssen berücksichtigt werden. Die genannten Kriterien sollen für Planer und Planerinnen eine Inspiration bieten Straßenräume anders zu denken. Basierend auf der Literaturrecherche sind Experten herangezogen worden, die sich intensiv mit dem Thema Straßenraum als sozialer Raum und gestalterischer Raum beschäftigt haben. Faktoren wie Bevölkerungswandel in Anzahl und Herkunft wandeln den Stadtteil über die Jahre. Darauf muss auch der Straßenraum reagieren können. Flexible, adaptive Straßenräume können effektiver Phänomene, wie demografischen Wandel bewältigen. Ist der Raum bereits so angelegt, dass er die wandelnden Interessen aufnehmen kann, so wird er allen Gruppen stets einen geeigneten Ort bieten können, sich zu entspannen und auszutauschen. Der Aufenthalt in den Straßen ist wichtig für das Funktionieren eines städtischen Gefüges. Wie bereits erwähnt, treffen dort fremde Menschen aufeinander und treten in Kontakt. Ein Verweisen auf funktional ausgerichtete Plätze, die dem Aufenthalt dienen ist nicht Sinn und Zweck einer städtischen Gemeinschaft. Die Konfrontation mit dem Fremden wirkt sich auf die soziale Entwicklung, vor allem von Kindern, mehr durch informelle Kontakte aus. Und diese entstehen durch spontane Begegnungen unter anderem im Straßenraum.

Die genannten Kriterien werden in der nebenstehenden Grafik piktografisch noch mal zusammengefasst, um einen schnellen Überblick über die Inhalte der jeweiligen Kriterien zu geben.



Abb.42: Zusammenfassung der Kriterien

4 Fallbeispiel

Neulerchenfelder Straße

Im folgenden abschließenden Kapitel sollen die genannten Kriterien - Zugänglichkeit, Detailreichtum, Einzigartigkeit, Interaktivität, Verweilen, Flexibilität - des dritten Kapitels auf eine Praxistauglichkeit überprüft bzw. getestet werden. Folgende Fragen begleiten diesen Abschnitt: Können die Aspekte auf einen Planungsraum Anwendung finden? Welche Methoden können dabei zum Einsatz kommen? Wie sehen dabei die Planungsansätze aus? Welches Medium verwendet man um die Aspekte darzustellen?

Dazu wird die Neulerchenfelder Straße im 16. Wiener Gemeindebezirk untersucht. Die Neulerchenfelder Straße verbindet den Lerchenfelder Gürtel mit dem Johann-Nepomuk-Berger-Platz und bildet das Zentrum des historischen Vorortes Neulerchenfeld. Charakteristisch erscheint ihr enger Straßenraum entlang der Straßenbahn Linie 2 und ihre einprägsamen Sichtbeziehungen zu den Otto-Wagner-Stadtbahnbögen und zum Wienerwald. Im Einzugsbereich der Neulerchenfelder Straße leben rund 13 000 Menschen, ein Drittel davon mit Migrationshintergrund. Von 140 Geschäftslokalen stehen 33 leer, die meisten davon im äußeren Teil der Straße. Substandard, hoher Investitionsbedarf, überhöhte Mietpreise und Betriebskosten erschweren eine Vermietung, nur etwa ein Drittel der leer stehenden Lokale stehen zur Verfügung. So problematisch die Situation auf den ersten Blick scheinen mag, ergeben sich dennoch Potenziale für die Straße: Gerade die soziale und gesellschaftliche Vielfalt bietet wesentliche Chancen für die Neustrukturierung der Erdgeschosszone. (gbstern, 2011)

Analyse

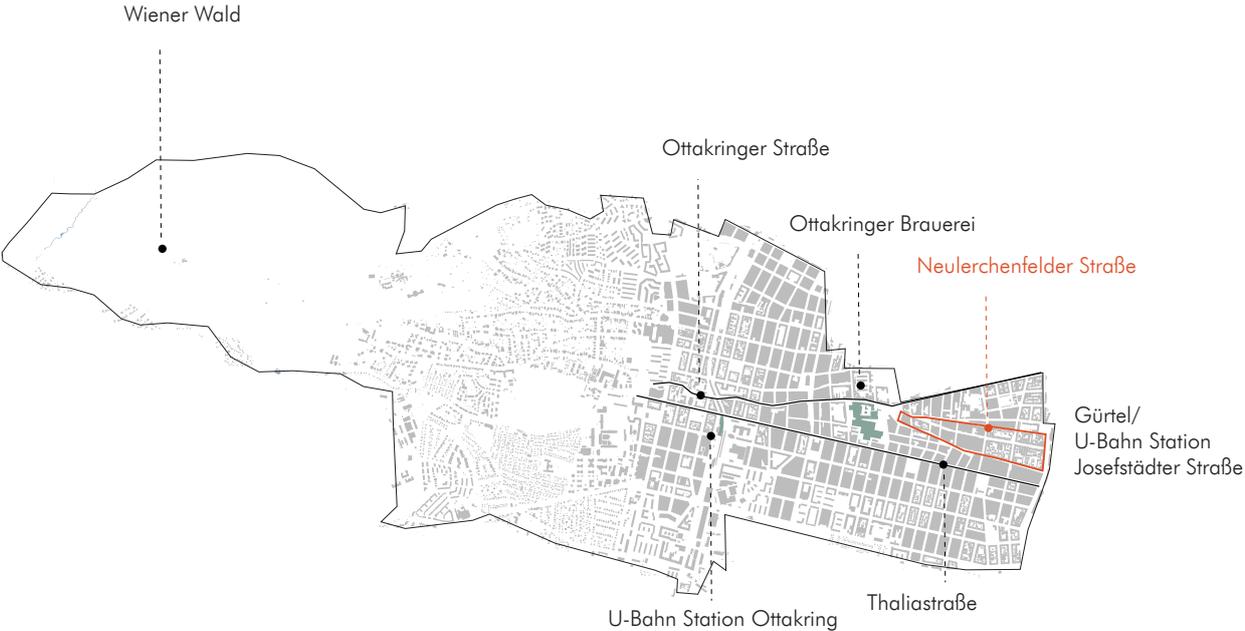
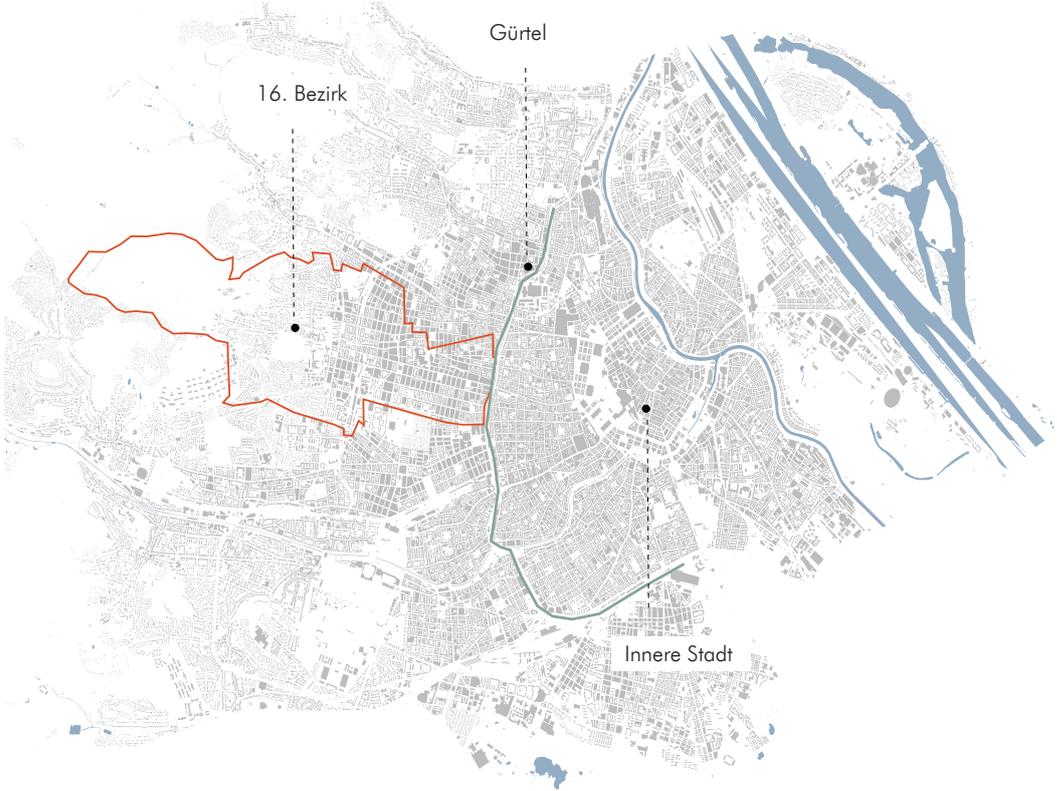


Abb.43: Verortung Neulerchenfelder Straße

Analyse

Die folgende Analyse der Neulerchenfelder Straße ist in einem Zeitraum von einigen Monaten entstanden. Über eigene Begehungen und den Aufenthalt in der Straße haben sich klare Charakteristika abgebildet. Die folgende Einteilung in die unterschiedlichen Bereiche hat sich daraus entwickelt und wird hier näher beschrieben. Im weiteren Verlauf wurde schnell klar, dass der Abschnitt der hier mit „Bildung“ betitelt wird, einen Bereich darstellt, der besonders herausfordert und deshalb für die weitere Planung interessant erscheint. Der nachfolgende Abschnitt gewährt über eine Foto- und Textanalyse Einblicke in diesen besonderen Bereich und greift Potenziale auf.

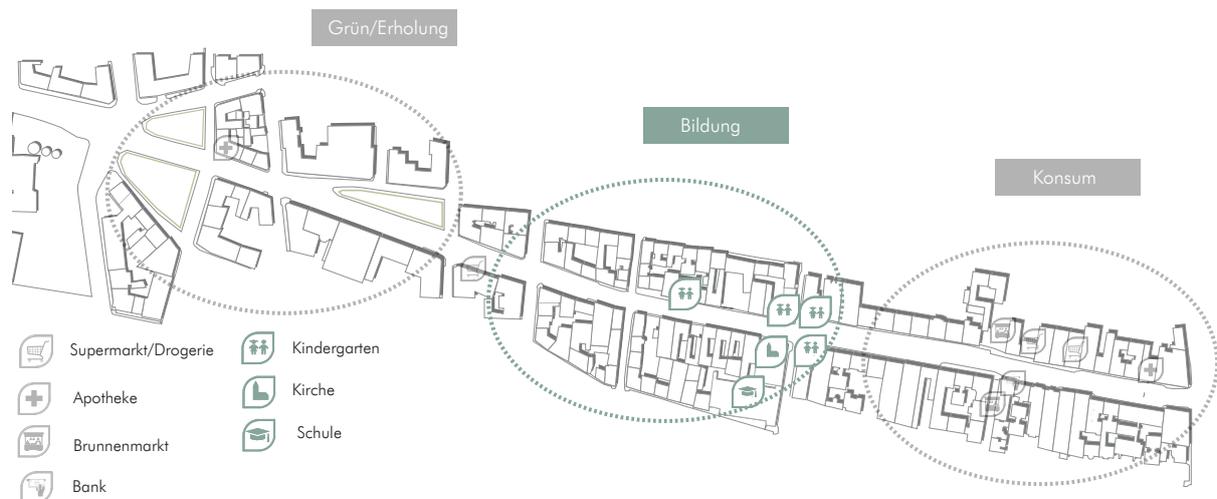


Abb.44: Einteilung in Abschnitte



Für diesen Abschnitt kennzeichnend ist das Dreiecksgrün an der Friedmannngasse und die Grünflächen am JNB-Platz. Beide schöpfen ihr Potenzial nicht vollständig aus. In diesem Bereich ist ebenfalls ein hoher Leerstand anzutreffen, allerdings befinden sich hier auch viele Wohnbereiche. Der JNB-Platz stellt einen etwas belebteren Raum dar, da sich die Ottakringer Brauerei, die einen identitätsstiftenden Bezugspunkt bietet, in unmittelbarer Nähe befindet und Umstiegsmöglichkeiten zu weiteren Verkehrsmitteln wie Taxi, Straßenbahn und Bus vorhanden sind.

Dieser Abschnitt von der Kirchstetterngasse bis zur Deinhardtgasse ist vor allem von leer stehenden Erdgeschosszonen geprägt. Hier bieten sich viele Möglichkeiten diesen Leerstand zu nutzen. Die Bürgersteige in diesem Bereich sind eng und die Haltstellen besitzen enge Warte- bzw. Aufenthaltsfunktion. An der Kreuzung Kirchstetterngasse und Neulerchenfelder Straße befinden sich Kindergärten, Schule und eine Kirche. Diese Kreuzung ist besonders spannend und stellt die Herausforderung der Planung im Laufe der weiteren Arbeit.

Dieser Bereich ist vom Gürtel kommend und der U-Bahn Station U6 Josefstädter Straße ein Raum mit hoher Fußgängerfrequenz. Es sind viele Geschäfte angesiedelt, die die Bewohner und Besucher mit Lebensmitteln, Bekleidung und sonstigen Gütern versorgen. Der Brunnenmarkt, der die Neulerchenfelder Straße zu Beginn kreuzt, dient als Attraktor und lockt somit täglich Bewohner und Besucher in den 16. Bezirk. Im weiteren Verlauf bis zur Kirchstetterngasse nimmt die Fußgängerfrequenz und auch die Geschäftsnutzung vereinzelt ab.

Einblicke

Abb.45: Blick auf die Neulerchenfelder Kirche und den Wiener Wald als einprägsame visuelle Sichtbeziehungen



Abb.46: Verkehr und Parken



Abb.47: Kirchenvorplatz mit festinstallierten Stühlen



Abb.48: Vor- und Rücksprünge als Potenzial für unterschiedliche Nutzungen



Einblicke

Die Neulerchenfelder Straße ist aufgrund ihrer bereits erwähnten Sichtbeziehungen zu den Stadtbahnbögen und dem Wiener Wald besonders charakteristisch und einprägsam. Innerhalb der Straße ist einer der prägnanten visuellen Blickpunkte die Neulerchenfelder Kirche. Aufgrund der gründerzeitlichen Struktur weist der Raum bis zu 20 m hohe Bebauungen und Straßenräume mit durchschnittlich 13 m auf. Das allgemeine Bild der Straße zeigt geordnete Fassadenraster, gleichartigen Bodenbelag, leer stehende, teils verschlossene oder gelegentlich einsehbare Erdgeschosszonen und einen regen Durchzugsverkehr. Grünflächen sind partiell in Form von Dreiecksgrün, Bäumen und Sträuchern vorhanden.

Die Neulerchenfelder Straße weist vor allem zu den täglichen Stoßzeiten eine starke Verkehrsauslastung auf, da sie neben der Ottakringer Straße und der Thaliastraße einen zentralen Punkt zur Erschließung des westlichen Teils Wiens bietet. Das Tempolimit begrenzt sich hier auf 50 h/km. Die Straßenbahnlinie 2, die den 16. Bezirk mit dem 21. Bezirk verbindet, passiert die Neulerchenfelder Straße und ist dort mit drei Haltestellen vertreten. Im Einzugsbereich der Bearbeitungen befinden sich auf einer Länge von 269 m 89 Kurzzeitparkplätze. Der Gehsteig weist eine durchschnittliche Breite von 2 m auf. Ein Radweg ist in der Neulerchenfelder Straße nicht vorhanden.

Die Neulerchenfelder Kirche, die 2011 an die serbisch-orthodoxe Gemeinde übergeben wurde, weist Aufenthaltsmöglichkeiten in Form von drei fest installierten Stühlen auf. Laut Aussagen der Gebietsbetreuung wird diese eher sporadisch genutzt. Seitens der Anrainer gibt es hier widersprüchliche Beobachtungen, von Anerkennung der Sitzgelegenheiten bis zu Unverständnis über die nicht genutzten Stühle. (GB* 7/8/16) Einige Vor- und Rücksprünge, die der Unterbringung von Stromkästen dienen, bieten hier die Möglichkeit Zonen für unterschiedliche Nutzungen zu schaffen. Bisweilen dient der Straßenraum mehr als Durchgangsort denn als Aufenthaltsort. Im Sommer wurde im Rahmen der Mobilitätswoche die Neulerchenfelder Straße für einen Tag zwischen Haberlgasse und Kirchstetterngasse gesperrt. Ein Straßenfest mit Kindertheater, Kinderschminken und Tanzeinlagen lud zum gemeinsamen Beisammensein. Des Weiteren wurden hier den Bürgern das Vorhaben für die Neugestaltung der Straße vorgestellt.

Die Zugangsbereiche zu den jeweiligen Häusern stellen ebenfalls ein großes Potenzial, denn hier sind teilweise große Vorbereiche zu finden,

Abb. 49: Leerstand mit breiten Nischeneingängen als Potenzial



Abb.50: Temporäre Aktionen in den Leerständen der Neulerchenfelder Straße

Der nachfolgende Entwurf ist kein herkömmlicher Entwurf, sondern ein Gedankenexperiment, welches ich hier als Methode gewählt habe. Der Wissenschaftsphilosoph Timothy Lenoir beschreibt das Experimentieren wie folgt: „Probleme (...) werden weniger nach einem ausgetüftelten Schlachtplan angegangen; experimentelle Untersuchungen sind eher Explorationen von Alternativen mit offenem Ausgang.“ (Ammon, 2001, S.6) Experiment und Entwurf unterscheiden sich, während das Experimentieren darauf aus zielt, unter gleichen Bedingungen die gleichen Ergebnisse hervorzurufen, ist beim Entwerfen die „persönliche Handschrift“ wünschenswert (vgl. Ammon, 2001, S. 6). Und doch kann der Entwurf über das Medium der Zeichnung auch zum Testen bestimmter Abläufe dienen und somit als Experiment bezeichnet werden. Das Entwerfen kann als eigene epistemische Leistung gesehen werden. Der Zeichenprozess ist Teil der Prüfung bestimmter Methoden. Hier kommen bestimmte Werkzeuge oder Apparate zum Einsatz die an den Bereich angepasst sein können (vgl. Ammon, 2001, S. 7).

Entwurf -
Gedankenexperiment

Das Gedankenexperiment ist wie folgt aufgebaut.: Zur Übersicht habe ich die „konzeptuelle Axonometrie“ gewählt, sowie Perspektiven auf Augenhöhe als „Detailplan“. Die einzelnen Perspektiven, die bestimmte Blickwinkel der Straße darstellen, wurden unter jeweils einer Ebene betrachtet – Zugänglichkeit, Detailreichtum, Einzigartigkeit, Interaktivität, Verweilen, Flexibilität. Die zuvor aufgestellten Inhalte der einzelnen Kriterien werden in Form von konkreten Objekten angewandt. Ziel ist es zu überprüfen, wie die einzelnen Betrachtungsebenen auf ein bestimmtes Gebiet angewandt werden können und welche Objekte hier konkret zum Einsatz kommen können. Da der Maßstab auf Augenhöhe gewählt wurde und somit immer der Mensch im Fokus steht, vermittelt jedes gesetzte Objekt eine Wertevorstellung. Die hier gesetzten Objekte drücken meine eigene Wertevorstellung aus, welche den Titel der jeweiligen Zeichnungen bilden – Mitmischen, Sehen, Einbinden, Aktivieren, Beobachten, Verändern. Die Wertevorstellung kann sich jedoch von Betrachter zu Betrachter unterscheiden. Eines haben sie jedoch immer gemeinsam und das ist die Betrachtungsebene. Das nebenstehende Schema soll diesen Gedanken verdeutlichen.

Unbewusst::Moralische Ebene
>Wert, Vorstellung

Konkret::Geometrische Ebene
>Objekt

Distanziert::Analytische Ebene
>Betrachtungsaspekt

Das Resultat eines Experiments stellt in der Regel aber noch keinen architektonischen Entwurf dar (vgl. Kotnik, o.J., S. 48). Es ist eine Vorstufe, die unter einem bestimmten Rahmen (z. B. Zugänglichkeit) ein Gebiet betrachtet und versucht Objekte zu setzen, die wiederum eine Wertevor-

stellung vermitteln können.

Dieser Ansatz denkt die städtebauliche Herangehensweise bei der Lösungsfindung zu räumlichen Problemen anders. Es gibt bestimmte Aspekte wie Zugänglichkeit etc., die auf ein Gebiet hin untersucht werden. Dafür gibt es gestalterische Eingriffe, die diese Zugänglichkeit unterstützen können, wie die Aufschüttung der Straße um sie auf eine Ebene zu bringen, darüber wird ein gewisser Wertekanon vermittelt. Es führt dazu, dass sich körperlich beeinträchtigte Menschen nicht ausgegrenzt fühlen, es stärkt die Gemeinschaft und bewirkt eine stärkere Auseinandersetzung der Bewohner mit dem Gebiet.

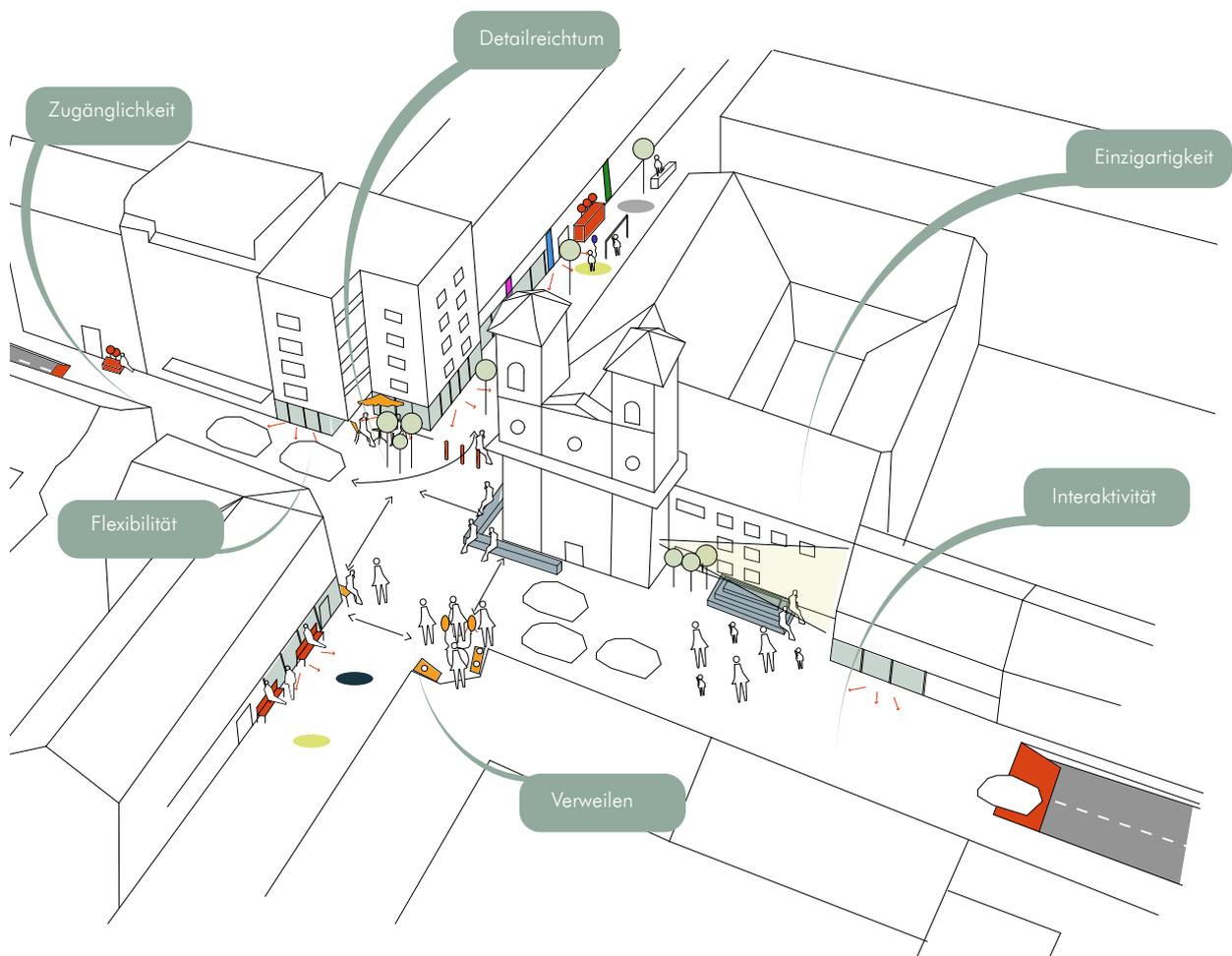


Abb.52: Gesamtdarstellung des Entwurf - Gedankenexperiments

//Mitmischen//

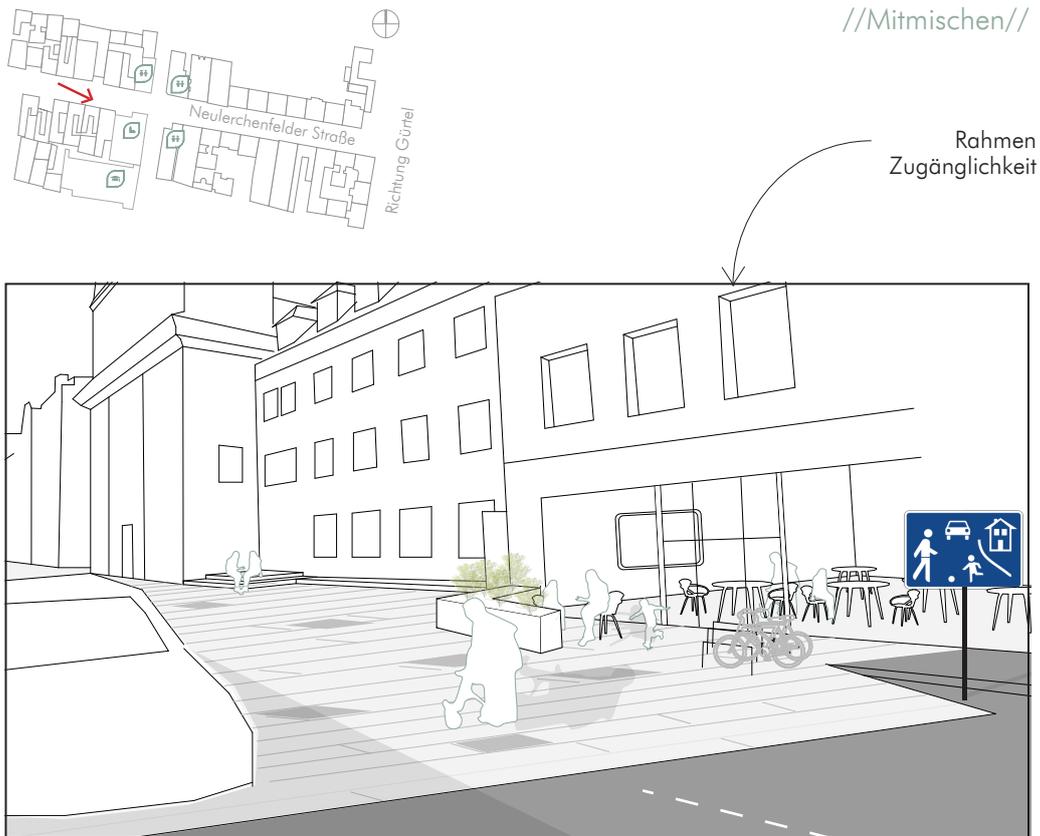


Abb.53: Unter der Betrachtung des Aspektes der Zugänglichkeit wird über den Niveaueingleich der Straße und des Gehsteigs eine gesamte Ebene des Abschnittes gebildet. Somit erleichtert es die Querung der Straße. Besonders für körperlich Beeinträchtigte stellt dieser Eingriff eine Bereicherung dar. Dem Autofahrer wird über eine Rampe suggeriert sein Tempo zu verlangsamen und auf die besondere Situation mit Vorsicht zu reagieren. Der Bodenbelag scheint über die Straße hinaus in die Erdgeschosszonen zu fließen und stellt eine Verbindung zwischen Gebäude und Straße. Die straßenseitige Erschließung der einzelnen Wohngebäude weitet einen halböffentlichen Bereich aus. Funktionen die im Inneren des Gebäudes oder der Wohnungen stattfinden werden in den Straßenraum verlagert. Es entsteht ein Lernraum im Erdgeschoss, der eine bestehende Initiative aufgreift und ältere Menschen zur Betreuung von Kindern vorsieht. Diese Lernfunktion kann ebenfalls in der Straße stattfinden. Arbeitstische und Stühle durch eine Bepflanzungsbarriere abgetrennt vom direkten Straßenverkehr können hier Platz finden. Es entstehen informelle halböffentliche Zonen, die es den Bewohnern ermöglichen einen Bezug zum direkten Straßenraum in ihrer Nachbarschaft aufzubauen - sozusagen die Visitenkarte des Hauses. Die Freihaltung solcher Zonen kann ein Bestandteil des Planungsrechts sein. Es findet eine Inklusion statt, ein Gemeinschaftsgefühl entsteht. Den Menschen wird die Vorstellung vermittelt, dass sie hier mitmischen und sich ihren eigenen Bereich schaffen können.



Abb.54: Vorbereiche



Abb. 55: Das folgende Szenario wird unter dem Aspekt des Detailreichtums betrachtet. Eine weitere Möglichkeit den Bezug zwischen Gebäude und Straße auszubauen, sind einsehbare Erdgeschosszonen. Coworking Spaces, Designbüros, Kunstateliers, Handwerksräume sind unter anderem Funktionen, die dazu führen, dass Passanten einen neugierigen Blick in das Innere riskieren, stehen bleiben und beobachten. Das soll nicht bedeuten, dass jede Erdgeschosszone großflächig einsehbar sein sollte. Wohnfunktion im Erdgeschoss oder auch Kindergärten und Schulen, Arztpraxen sollten partiell sensibler behandelt werden. Diese Räume brauchen gewisse Rückzugsbereiche, private nicht einsehbare Zonen die Ruhe und Konzentration gewährleisten. Die Einsehbarkeit könnte auch in die entgegengesetzte Richtung funktionieren. In diesem Beispiel kann ein Kindergarten dazu dienen auf spielerische Weise den Straßenraum zu beobachten.



Abb.56: Erdgeschoss für temporäre

Durch installierte Gucklöcher, Fernrohre etc. wird dem Kind eine private Zone geboten, aus der es das Treiben in den Straßen erfassen kann. In der Gestaltung gibt es hier viele Möglichkeiten. Bücherschränke werden aufgestellt, der Bodenbelag weist durch großflächige divergente Pflastersteine auf eine detaillierte Straße hin, formelle und informelle Sitzmöglichkeiten wie bewegliche Stühle, Sitznischen etc. Das Gefühl, der menschlichen Maßstäblichkeit schafft eine Identifikation mit dem Raum. Verschiedene Sinne der Menschen werden hier angeregt. Er kann fühlen, tasten, sehen, riechen.

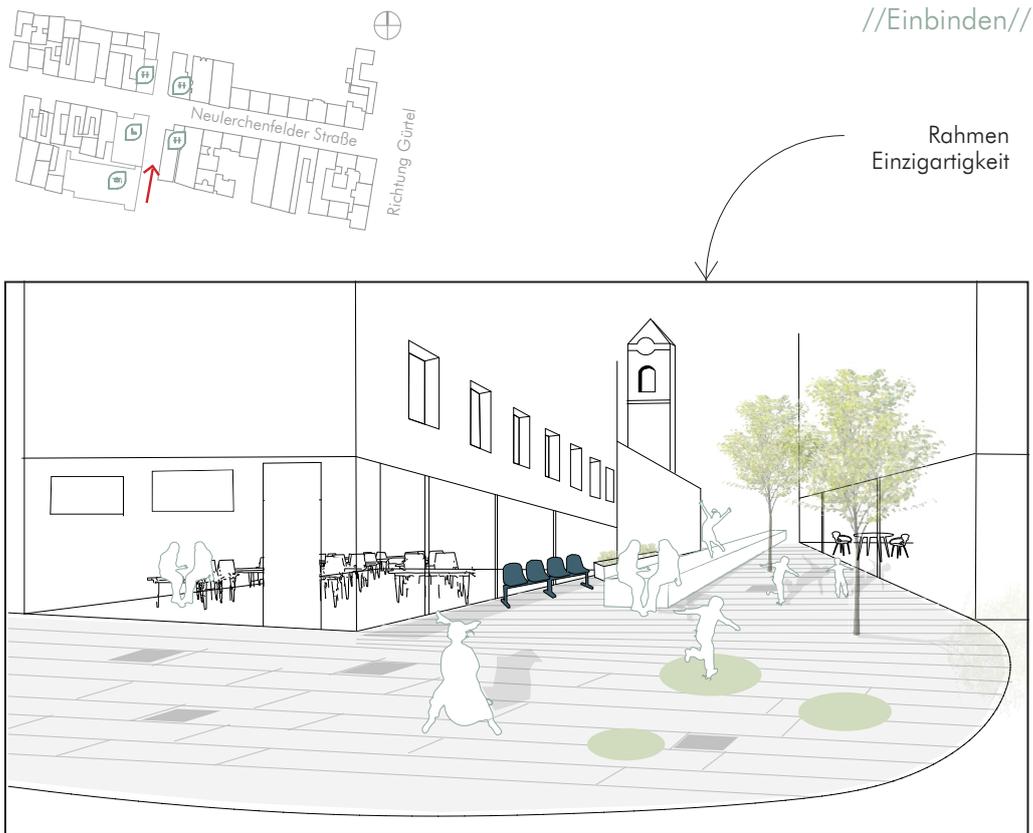


Abb.57: Die Straße wird zu einer Themenstraße der Kinder. Über Gestaltungselemente, wie zum Beispiel Straßenbeleuchtung, Sitzmöbel, Bodenmaterial kann eine Einzigartigkeit erreicht werden. An der Kreuzung Neulerchenfelder Straße und Kirchstetterngasse wird vorgesehen die Kirchstetterngasse bis zur nächsten Kreuzung Richtung Süden zu sperren. Da sich dort eine offene Volksschule und auf gegenüberliegender Seite der Kindergarten Sonneninsel befinden, sollen aufgrund der Sperrung diese beiden Institutionen über die Straße miteinander verbunden werden. Die Volksschul- und Kindergartenkinder teilen einen gemeinsamen Raum, der ebenfalls von anderen Bewohnern und Besuchern bespielt wird. Hier können in den Pausen gemeinsame Aktionen stattfinden.



Abb.58: Sitz- und Spielbank

Ein verbindendes Element, das als Sitzmöglichkeit und gleichzeitige Spielmöglichkeit für Kinder dient, wird hier installiert. Über die partiell geöffneten Fassaden der Schule und des Kindergartens entstehen Blickbeziehungen zueinander, welche den Straßenraum beeinflussen können. Diese Gestaltungselemente können von den Kindergartenkindern oder Schülern selbst gebastelt oder angemalt werden. Dadurch identifizieren sich die Kinder mit der Straße und lassen sie zu „ihrem“ Ort werden. Aber nicht nur für die Kinder wird es zu einem einzigartigen Ort. Über die genannte Sperrung stellt sie für viele Bewohner und auch Besucher eine besondere Straße her. Die genannte Öffnung des Kindergartens und der Schule und die Ausweitung in den Straßenraum kann durch Kooperationsmodelle erreicht werden. Hierbei werden hoheitliche Instrumente eingesetzt, um private Initiativen und Engagement zu unterstützen. Die Gebietsbetreuung könnte mit dem Kindergarten, der Schule kooperieren.

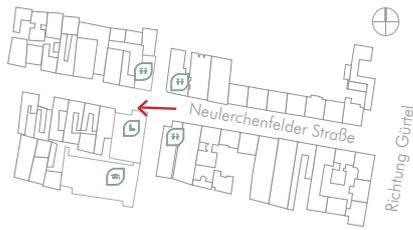


Abb.59: Die Nische vor dem Kindergarten wird zu einer Elternzone. Wartebereiche für die Eltern mit Tischen und Stühlen schaffen einen Ort für Abholung und Empfang der Kinder. Es entsteht ein interaktiver Treffpunkt, der nicht nur durch die Eltern bespielt wird, sondern über andere Nutzergruppen, wie das gegenüberliegende Vereinsheim. Auch Poller, die auf die Sperrung der Straße hinweisen, können als Sitzgelegenheit genutzt werden. Über eine mögliche individuelle Bespielung stiften sie gewisse Identität. Um zu gewährleisten, dass Rettungsfahrzeuge in die Straße gelangen können diese in einem entsprechenden Abstand installiert werden oder einfahrbar sein. Um die Benutzung ersichtlich zu machen, kann der Poller in besonderen Farben ausgeführt sein oder Aufschriften enthalten, die auf eine gewünschte Benutzung hin deuten. Die installierten Schirme dienen dem Schutz vor Sonne oder Regen. Die Schirme werden gleichzeitig zu einer Spielmöglichkeit für Kinder. Über eine gewisse Elastizität können die Schirme bis zu einem bestimmten Grad verbogen werden. Aufgrund der festen Einspannung reißen diese nicht aus. Der Bereich bietet einerseits Möglichkeiten für wartende Eltern sich auszutauschen und mit den Kindern zu spielen. Andererseits kann er auch anderen Bewohnern und Besuchern einen Platz zum Verweilen und Beobachten generieren. Über die informellen Sitzmöglichkeiten können viele Gruppen angesprochen werden. Der Raum wird aktiviert und dient als Kommunikationsort für viele Gruppen.



Abb.60: Sitzen an Poller

//Beobachten//



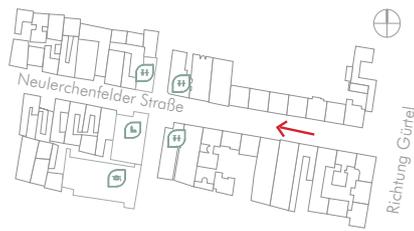
Rahmen
Verweilen



Abb.61: Der Kirchenvorplatz wird zu einem großen Aufenthaltstreffpunkt mit Sitzstufen, beweglichen Stühlen und kleinen Mauern mit Bepflanzung. Der Vorteil bei beweglichen Stühlen liegt in der jeweiligen Zusammensetzung je nach geforderten Bedürfnissen. Ob größere Gruppen oder alleiniger Aufenthalt können die Stühle individuell zusammengestellt werden. Sitzstufen bieten ein abwechslungsreiches Bild zu den sonst fest installierten Bänken. Die gegenüberliegende leer stehende Wand wird zur Medienfassade. Hier können Filme gezeigt werden oder anstehende Ankündigungen die die Pfarrgemeinde betreffen. Zusätzlich befindet sich dort ein Gerüst, das individuell bespielt werden kann. Hier könnte unter anderem ein Kindertheater stattfinden, eine Bar aufgestellt werden für Pfarrfeste oder es kann als Infostand für Ankündigungen genutzt werden. Die Verbindung zwischen kirchlicher und alltäglicher Nutzung ist das Ziel. Ein gemeinschaftsfördernder Treffpunkt, der Details in der Gestaltung aufweist, lädt Menschen dazu sein sich mit dem Ort auseinanderzusetzen und ihn individuell neu zu bespielen. Das Gerüst dient als Bühne für Veranstaltungen. Über die aktive Bespielung dessen, lockt es Menschen in die Umgebung, die dort beobachten können und dabei die Möglichkeit haben länger zu Verweilen.



Abb.62: Kino an Hauswand



//Verändern//

Rahmen
Flexibilität

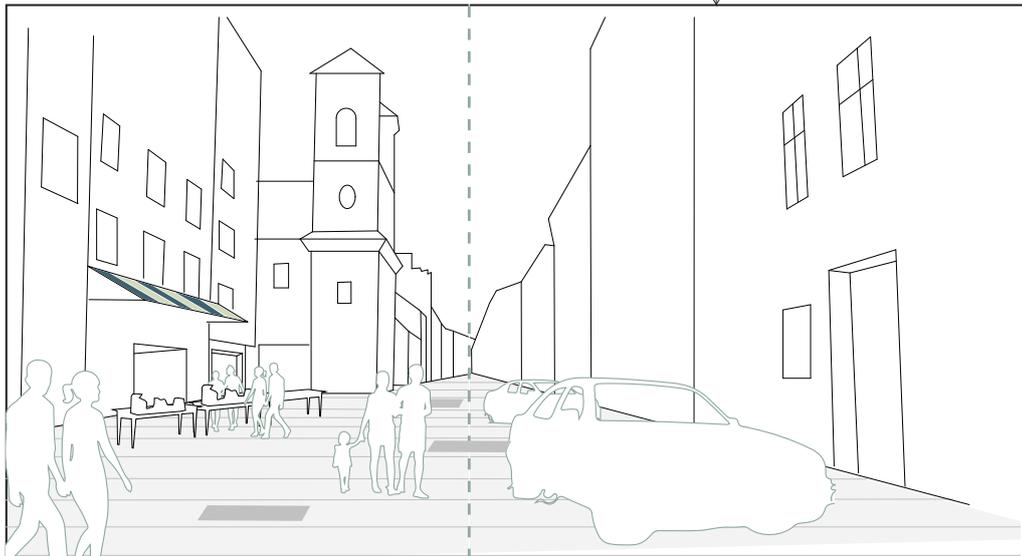


Abb.63: Eine Straße und deren Nutzungsmöglichkeiten sollten möglichst flexibel bleiben, um auf Veränderungen reagieren zu können. Elemente können verschiedenartigen Nutzungen dienen, Sitzmöglichkeiten können zu Spielmöglichkeiten werden, Begrenzungspfeiler zu Kommunikationspunkten etc. Wird die Straße zu Anlässen gesperrt, kann sie auf diese Veränderung bedeutend einfacher reagieren. Im Laufe des Tages bespielen unterschiedliche Nutzergruppen den Straßenraum. Zu Morgen- und Abendstunden füllt sie sich mit motorisiertem Verkehr, in den Mittags- bzw. Nachtstunden findet man Kinder, ältere Menschen, Jugendliche verstärkt im Straßenraum vor. Um entsprechend reagieren zu können und ungenutzte Flächen nicht verstreichen zu lassen kann zu Zeiten des geringen Autoverkehrs anderweitige Nutzung stattfinden die Bedürfnisse der jeweiligen Gruppen aufnimmt. Die Gruppen schließen sich jedoch gegenseitig nicht aus, Verkehr und Fußgänger können konform im Straßenraum agieren.

Obwohl die Eingriffe vor Ort sehr konkret sind, stellen sie wiederum keine endgültigen Antworten dar. Die unsichtbaren Aspekte, also die Vorstellungen, Emotionen etc. werden in der Planungspraxis oft ausgeblendet. Der Fokus basiert meist auf einseitigen Betrachtungen. Die Kriterien können als Rahmenbedingungen verstanden werden, um die Potenziale von Aufenthaltszonen für den Menschen herauszuarbeiten. Es geht aber nicht darum eine Stadt zu generieren, die viele Aufenthaltsmöglichkeiten für Menschen bietet, als viel mehr darum wie diese wahrgenommen und angeeignet werden können. Über die unterschiedlichen Betrachtungsebenen werden Zugänge geschaffen, die einerseits mit der Setzung bestimmter Objekte einen Aufenthalt aktivieren, aber viel mehr noch vermitteln sie eine Emotion, sie fordern die Menschen heraus sich mit der Stadt und ihrer näheren Umgebung auseinanderzusetzen. Die Eingriffe in Form von Stühlen, Sitzstufen, Schirmen, Materialien sind einfacher zu überlegen, wenn eine Ebene als Basis dafür dient. Atmosphären, die bestimmte Emotionen hervor rufen, zu planen ist nicht möglich, da sie nicht in rationalen Erklärungen entstehen. Hierbei könnte die Disziplin der Verhaltensforschung mehr Aufschluss geben und mit der Raumplanung ineinandergreifen. Wo halten sich Menschen gerne auf, warum halten sie sich dort auf, was löst unbewusst Wohlsein und was Unbehagen aus. Diese Arbeit versucht einen Schritt in diese Richtung zu denken.

Fazit
Entwurf -
Gedankenexperiment

„Vor einem Jahr hatten wir noch ein Verkehrszentrum, ein Fahrradzentrum, ein Mobilitätszentrum, ein Zentrum für Grünflächen und Bäume in der Stadt, ein Zentrum für den Dialog mit den Bürgern, ein Zentrum für Baubewilligungen und auch noch ein Zentrum für den städtischen Raum – nicht für Straßen sondern für Plätze und dergleichen. Was wir oder vielmehr was meine Vorgesetzte vor einem halben Jahr machte, war, dass sie all diese Zentren auflöste und begann, Teams aufzubauen. Diese Teams konzentrieren sich auf vier Phasen: die Planung und Gestaltung des städtischen Raums, die Instandhaltung des städtischen Raums, die Nutzung des städtischen Raums sowie die Entwicklung und Nutzung der Stadt im Allgemeinen.

Die Organisation orientiert sich jetzt eher an der zeitlichen Abfolge und nicht mehr am „Silodenken“. Zurzeit ist das kompliziert, weil die Umstellung erst vor einem halben Jahr erfolgte alles noch ein Durcheinander ist. Gut daran ist allerdings, dass wir jetzt beispielsweise beim Thema Klimawandel nicht bloß über Einzelmaßnahmen oder infrastrukturelle Aspekte reden sondern ganzheitlicher vorgehen und auch versuchen zu berücksichtigen, wie wir mit den Menschen sprechen, wie sie mit dem

Aspekte reden sondern ganzheitlicher vorgehen und auch versuchen zu berücksichtigen, wie wir mit den Menschen sprechen, wie sie mit dem städtischen Raum in Verbindung treten und wie wir Straßen und den dazugehörigen Prozess verbessern können.“ (Tina Saaby, o.J., S.4)

Diese Aussage kann als Vergleich dienen. Die Betrachtung eines Gebietes auf einer Ebene kann weitaus weniger Informationen generieren. Das Zusammenspiel der verschiedenen Aspekte und die Betrachtung derer unter verschiedenen Disziplinen, kann die Auseinandersetzung mit dem Gebiet erleichtern.

Ziel der Arbeit war es die Relevanz der Straßenräume als Aufenthaltszonen für Menschen, die neue Lernmöglichkeiten für Kinder eröffnen im städtebaulichen Kontext zu untersuchen. In vertiefender Literaturrecherche wurden Aspekte aufgestellt die eine Aufenthaltsqualität und Lernmöglichkeiten unterstützen. Hintergrund dabei ist eine erkennbare Forderung nach mehr Fußgängerfläche im Straßenraum, der sich über Proteste wie Critical Mass oder die Aneignung von Parkplatzflächen äußert. Zu diesem Zwecke wurden über Literaturrecherchen wichtige Aspekte zur Generierung einer Aufenthaltsqualität heraus gearbeitet und erprobt. Hierbei ist aufgefallen, dass es meist kleinteiligen Eingriffen bedarf, die auf dem Maßstab des Menschen basieren. Städtebauliche Aspekte werden bei der Bearbeitung architektonischer Entwürfe des Öffentlichen sehr schnell auf Bauhöhen, Sichtachsen und infrastrukturelle Anbindung reduziert. Menschen werden dabei in Kategorien eingegliedert und normiert. Eine Planungsebene, die bestimmte Aspekte betrachtet, kann eine Lösung darstellen. Es werden nicht nur einseitige Kriterien betrachtet, sondern der Raum wird auf vielschichtigen Ebenen analysiert. Das Medium der Karte und die Betrachtung aus der Vogelperspektive geben wenig Aufschlüsse über die kleinteiligen Strukturen, die Begebenheiten auf Maßstab des Menschen. Eine Betrachtung auf Augenhöhe und vorgegebener Ebene kann den menschlichen Maßstäben weitaus genauer analysieren.

Es wird prognostiziert, dass die Bevölkerung in den Städten zunehmen wird und diese sich dadurch stark ausdehnen werden. So müssen wir beginnen auf einer breiten Ebene städtebauliche Probleme zu betrachten. Mit der Zunahme an Menschen werden unterschiedliche Interessen die in einem Raum zusammen gebracht werden müssen steigen. Mehr Menschen mit unterschiedlichen kulturellen Hintergründen, Wertvorstellungen und Überzeugungen müssen berücksichtigt werden.

Aus der Bearbeitung der Forschungsfragen ergibt sich, dass der Straßenraum von großer Relevanz ist und schon immer gewesen ist. Durch die Planungen für den autogerechten Straßenraum wurde der Fußgänger auf bestimmte Plätze verwiesen. Jedoch kann der Straßenraum nicht so leicht ersetzt werden. Er ist der erste Punkt beim Verlassen des Privaten und Hinaustreten ins Öffentliche. Dadurch ergibt sich eine wichtige Verbindung zur Erdgeschosszone. Nur im Straßenraum kann diese wahrgenommen werden. Er ist ein Raum, der prinzipiell alle Nutzergruppen aufnehmen kann, obwohl er teilweise für bestimmte Störgruppen über Restriktionen eingeschränkt wird.

Der Raum ist nicht absolut, er ist kein abgeschlossener Container. Ein Raum zeichnet sich dadurch aus, dass Menschen ihn mit ihren Handlungen beeinflussen. Architektur bildet nicht nur Wirklichkeit ab, sondern schafft selbst reale Räume, in denen wir uns verhalten und zu denen wir uns verhalten müssen. Ist man sich dieser Tatsache bewusst, heißt es auch die Planung des Raumes sollte genau diese Gegebenheit berücksichtigen und die Handlungen der Menschen analysieren. Es gibt viele Einflüsse die dazu beitragen angenehm empfundene Räume zu planen. Die Elemente im Stadtraum können durch gewählte Anordnung ein kontrastreiches Bild erzeugen. Aber vor allem sind es Aufenthaltsmöglichkeiten, die jedem Menschen das Gefühl geben willkommen zu sein.

Die aufgestellten Aspekte sind aus einer Literaturrecherche entstanden. Viele wichtige Kriterien wurden erfasst, allerdings treffen nicht immer alle sechs Aspekte bei der Festlegung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu, einige können ergänzt oder geändert werden. Die Schwierigkeit, ob ein Raum basierend auf Aspekten geplant werden kann, gilt es herauszufinden. Ich denke, es kann eine Erleichterung darstellen, da die Ebene bereits vorgegeben ist. Doch es werden im Laufe der Erprobung dieser Aspekte unterschiedliche Ansichten hinzukommen, die die Änderung dieser bedürfen. Dahin gehend braucht es noch weitere Forschungen. Hier können vor allem soziale Disziplinen mit stadtplanerischen verknüpft werden. Aber auch verkehrsplanerische, sozialräumliche, ästhetische und atmosphärische Aspekte können hier mit einfließen.

Der Straßenraum ist ein wichtiger Bestandteil politischen, gesellschaftlichen und individuellen Ausdrucks. Er ist ein Raum, in dem viele Menschen erreicht werden, sich präsentieren und beobachten können, ein Raum des Essens und Trinkens, der zufälligen Treffen, der spontanen Kommunikation.

Bei der Begehung von Stadt- und Straßenräumen im Kontext studiumsbezogener und eigener Stadtspaziergänge hat mich das Thema der Straßenräume sehr fasziniert. Der Aufenthalt im freien, öffentlichen Raum stellt eine essenzielle Qualität des Stadtlebens dar. Straßenräume dienen noch zunehmend dem fahrenden und ruhenden Autoverkehr. Und doch fordern viele Gruppen den Straßenraum für mehr Aufenthalt, für Sport, für Aktionen. Vor allem die Parkplätze stellen ein besonderes Thema dar. Hier werden im Sommer in Wien Schanigärten installiert.

Aber auch informell werden die Parkplätze besetzt und angeeignet. Daher erscheint mir das Thema besonders interessant, weshalb ich es für diese Arbeit gewählt habe. Ich denke das Treiben in den Straßen, aber auch die Ruhe kann genutzt werden. Stark frequentierte Straßen, die sich durch zwischenmenschliche Interaktion und Kommunikation auszeichnen, scheinen mir eine starke Bereicherung für die Weiterentwicklung der eigenen Persönlichkeit, die Konfrontation mit dem Fremden und die Auseinandersetzung mit dem (näheren) Stadtraum. In der Planung ist die Erfassung wichtiger Potenziale immer auf vielschichtigen Ebenen zu betrachten und stellt eine Herausforderung dar. Vor allem spielen immer eigene Werte und Vorstellungen eine besondere Rolle. Daher scheint mir eine objektive Betrachtung äußerst schwierig. Ich denke, diese vorgegebenen Aspekte könnten eine Erleichterung bei der Bearbeitung sein. Die Kriterien können in weiteren Forschungen ergänzt oder geändert werden. Aber die grundlegende Herangehensweise ist die Erkenntnis der Arbeit.

Ahrend, Christine: Lehren der Straße. Über Kinderöffentlichkeiten und Zwischenräume. In: Jutta Ecarius, Martina Löw (Hrsg.): Raumbildung. Bildungsräume. Über die Verräumlichung sozialer Prozesse, Springer Fachmedien Wiesbaden, Ursprünglich erschienen bei Leske+Budrich, Opladen, 1997

Ammon, Sabine: Der architektonische Schaffensprozess: Eingebung, Entwurf oder Experiment?, In: Schwarte, Ludger (Hrsg.): Experimentelle Ästhetik. VIII. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Ästhetik, Kunstakademie Düsseldorf, 04.–07.10.2011, Offenbach am Main: Deutsche Gesellschaft für Ästhetik e.V., 2013

Arendt, Hanna: Der Raum des Öffentlichen und der Bereich des Privaten. In: Dünne, Jörg, Günzel, Stephan (Hrsg.), Raumtheorie. Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften, Suhrkamp Taschenbuch Verlag, Frankfurt am Main, 2006

Alexander, Christopher, Ishikawa, Sara, Silverstein, Murray mit Jacobson, Max, King, Ingrid F., Angel, Shlomo, Czech, Hermann (Hrsg.): Eine Mustersprache, Löcker Verlag GesmbH, Wien, 1995, Originalausgabe: A Pattern Language. Towns. Buildings. Construction, Oxford University Press New York 1977

Bette, Karl Heinrich: Die Rückeroberung des städtischen Raums. In: Stefan Bollmann (Hg.) Kursbuch Stadt. Stuttgart 1999, S.101f

Cullen, Gordon: Townscapes. Das Vokabular der Stadt, Birkhäuser Verlag, Basel Boston Berlin, 1991, englischsprachige Originalausgabe: Townscapes, London 1961

Dangschat, Jens: „Freiraumverantwortung - Wer nutzt den öffentlichen Raum? Wem nutzt der öffentliche Raum?“. In: Michael Braum, Thies Schröder (Hrsg.): Freiraum. Wie findet Freiraum statt?, Birkhäuser Basel, 2010

Dangschat, Jens: Zuwanderung und Integration im Kontext von Stadt und Raum. In: Vortragsreihe Zuwanderung, Flucht, Identität und Öffentlicher Raum, Wien, 18.04.2016

Feldtkeller, Andreas, Die zweckentfremdete Stadt. Wider der Zerstörung des öffentlichen Raums, Campus Verlag, Frankfurt/Main, New York, 1994

Fingerhuth, Carl: Learning from China. Das Tao der Stadt. In: Krusche, Jürgen (Hrsg.): Der Raum der Stadt. Raumtheorien zwischen Architektur, Soziologie, Kunst und Philosophie in Japan und im Westen, in Zusammenarbeit mit dem Japanisch-Deutschen Zentrum Berlin, Jonas Verlag für Kunst und Literatur GmbH, Berlin, 2008

Gebietsbetreuung 7/8/16, Dipl.-Ing.in Mag.a art Maja-Iskra Vilotijevic, Emailverkehr

Gehl, Jan: *Leben zwischen Häusern*, Jovis Verlag GmbH Berlin, 2012

Germ, Alfred: *Der öffentliche Raum als Lernort. Schnittstelle umweltpädagogischer und politischer Bildung*. In: Erwin Rauscher (Hrsg.): *Lernen und Raum. Gebaute Pädagogik und pädagogische Baustellen*, Pädagogische Hochschule Niederösterreich, 2012

Häußermann, Hartmut u.a.: *Stadtpolitik*, Frankfurt am Main, 2008

Hohm, Hans Jürgen (Hrsg.): *Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne*, UVK, Univ.-Verl. Konstanz, 1997

Jacobs, Jane: *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*: Ulrich Conrads (Hg.), Verlag Ullstein GmbH, Berlin, Frankfurt/M, Wien, 1963

Krieger, Kurt und 4 Mitautoren: *Der städtische Straßenraum in den 90er Jahren. Eine neue Stadtraumqualität zum Wohle des Menschen*, expert verlag GmbH, 1993

Krusche, Jürgen (Hg.): *Der Raum der Stadt. Raumtheorien zwischen Architektur, Soziologie, Kunst und Philosophie in Japan und im Westen*, in Zusammenarbeit mit dem Japanisch-Deutschen Zentrum Berlin, Jonas Verlag für Kunst und Literatur GmbH, Berlin, 2008

Krusche, Jürgen: *Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum*, Jürgen Krusche, Frank Roost, Lehrstuhl Günther Vogt, Department Architektur, ETH Zürich, Lars Müller Publishers, 2010

Lefebvre, Henri: *The Production of Space*, Oxford (u.a.): Blackwell, 2001

Löw, Martina: *Raumsoziologie*, 7. Auflage 2012, erste Auflage 2001, suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main, 2001

Psenner, Angelika: *Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Pilotstudie. Abschlussbericht*, Städtebau TU Wien, 2012

Psenner, Angelika: *Historischer Überblick über die Entwicklung der Straße und des öffentlichen Raums*. In: Raith, Erich (Hrsg.), Smetana, Kurt (Hrsg.): *Mission Mikrourbanismus. Kurze Nacht der Stadterneuerung IV*, Technische Universität Wien, 2015

Psenner, Angelika: Die Zierbäume sind standsicher aufzustellen. Funktional-ästhetische Ansprüche an das Stadt-Parterre – oder – das Parterre als Seismograph für die Schönheit der Stadt?. In: Die „Schönheit“ der Stadt, Fachtagung, TU Wien, 26.11.2016

Psenner, Angelika: Wie wollen wir das Gründerzeit-Parterre nutzen?. In: Werkstattbericht Nr. 121. Perspektive Erdgeschoss, Stadt Wien, 2011

Roost, Frank: Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, Jürgen Krusche, Frank Roost, Lehrstuhl Günther Vogt, Department Architektur, ETH Zürich, Lars Müller Publishers, 2010

Rudofsky, Bernhard: Straßen für Menschen, Residenz-Verlag, Wien, 1995

Sanders, Angela: Contested Space - Ein Video-Essay über die temporäre Aneignung von öffentlichen Räumen. In: Krusche, Jürgen (Hrsg.): Der Raum der Stadt, in Zusammenarbeit mit dem japanisch-deutschen Zentrum Berlin, Jonas Verlag, Marburg, 2008

Schäffler, Ortfried: Irritation als Lernanlass - Bildung zwischen Helfen, Heilen und Lehren, o.J.

Schneider, Bernhard: Die Stadt als System öffentlicher Raum. In: Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? : Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2002

Schneider Peter: Straßenfluchten und Fluchtstraßen. „Boulevard“ und „Dorfstraße“ in modernen Gesellschaften. In: Hohm, Hans Jürgen (Hrsg.): Straße und Straßenkultur. Interdisziplinäre Beobachtungen eines öffentlichen Sozialraumes in der fortgeschrittenen Moderne, UVK, Univ.-Verl. Konstanz, 1997

Schubert, Herbert: Ein neues Verständnis von urbanen öffentlichen Räumen. In: Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? : Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2002

Schwarzenecker, Roman: Die Entwicklung der Wiener Handelsdestination. In: Werkstattbericht Nr. 121. Perspektive Erdgeschoss, Stadt Wien

Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? : Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2002

Sennett, Richard: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens : die Tyrannei der Intimität, Berliner Taschenbuch-Verlag, 2008

Schwarzenecker, Roman: Die Entwicklung der Wiener Handelsdestination. In: Werkstattbericht Nr. 121. Perspektive Erdgeschoss, Stadt Wien

Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? : Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2002

Sieverts, Thomas: Die Gestaltung des öffentlichen Raums, in: Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? : Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2002

Vogt, Günther: Missing Link - Eine Intervention von Vogt Landschaftsarchitekten im öffentlichen Raum von Zürich und Tokyo innerhalb des Projekts Smell & Sound - The invisible in Public Space. In: Krusche, Jürgen (Hrsg.) : Der Raum der Stadt, in Zusammenarbeit mit dem japanisch-deutschen Zentrum Berlin, Jonas Verlag, Marburg, 2008

Vogt, Günther: Die Strasse als gelebter Raum, Jürgen Krusche, Frank Roost, Lehrstuhl Günther Vogt, Department Architektur, ETH Zürich, Lars Müller Publishers, 2010

Von Saldern, Adelheid: Stadt und Öffentlichkeit in urbanisierten Gesellschaften. Neue Zugänge zu einem alten Thema. In: Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? : Analysen, Positionen, Konzepte, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 2002

Whyte, William H.: The social Life of Small Urban Spaces, Film, New York, 1980

Böhme, Gernot: Atmosphäre. Essays zur neuen Ästhetik. In: Schuster, Meike: Rauman eignung und urbanes Lernen: Stadt als offener Spiel- und Lernraum, 2014, <http://platzprofessor.myplace.eu/artikel/datum///raumaneignung-und-urbanes-lernen-stadt-als-offener-spiel-und-lernraum.html>, Zugriff: 20.11.2016

Deinet, Ulrich (Hrsg.): Sozialräumliche Jugendarbeit. Grundlagen, Methoden und Praxiskonzepte. In: Schuster, Meike: Rauman eignung und urbanes Lernen: Stadt als offener Spiel- und Lernraum, 2014, <http://platzprofessor.myplace.eu/artikel/datum///raumaneignung-und-urbanes-lernen-stadt-als-offener-spiel-und-lernraum.html>, Zugriff: 20.11.2016

derStandard (2014): <http://derstandard.at/1389860157428/Mariahilfer-Strasse-Wien-zaehlt-derzeit-90-Fussgaengerzonen>, Zugriff: 14.03.2017

Die Charta von Athen (1933): http://www.urban-is.de/Quellennachweis-Internet/StadtPlanung@CD/Charta_v_Athen.pdf, Zugriff: 14.03.2017

Die Stadt als Integrationsmaschine: Interview mit Jens Dangschat, <https://maiknovotny.com/text/die-stadt-als-integrationsmaschine-interview-mit-jens-dangschat>, Zugriff: 20.11.2016

Einkommen - Statistiken (2014): <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/einkommen/>, Zugriff: 14.03.2017

gbstern (2011): <http://www.gbstern.at/projekte-und-aktivitaeten/neulerchenfelder-strasse/>, Zugriff: 14.03.2017

Gehl/our story, <http://gehlpeople.com/story/>, Zugriff: 08.10.2016

Häußermann, Hartmut; Siebel Walter, Integration und Segregation – Überlegungen zu einer alten Debatte. Zusammenfassung, 2001, https://difu.de/system/files/archiv/publikationen/dfk/1_haeussermann.pdf, Zugriff: 02.01.2017

Interview Jan Gehl, <https://www.brandeins.de/archiv/2014/genuss/jan-gehl-im-interview-die-menschen-in-bewegung-setzen/>, Zugriff: 08.10.2016

Kahn, Louis: The Street, Project for Public Spaces, <http://www.pps.org/projects/bryantpark/>, Zugriff: 08.10.2016

Klose, Andreas: Treffpunkt Straße?. In: sozialraum.de, Ausgabe 2/2012, <http://www.sozialraum.de/treffpunkt-strasse.php>, Zugriff: 19.09.2016

Kopenhagen, <http://www.spiegel.de/spiegel/spiegelwissen/d-130025983.html>, Zugriff: 08.10.2016

Kotnik, Toni: Das Experiment als Entwurfsmethode. Zur Möglichkeit der Integration naturwissenschaftlichen Arbeitens in die Architektur, <http://www.schwartz.arch.ethz.ch/Publikationen/Dokumente/experiments.pdf>, o.J., Zugriff: 30.03.2017

Krusche, Jürgen: Berlin ist hässlich – und das ist gut so! Der Wert des Hässlichen für den Urbanitätsdiskurs, http://www.academia.edu/10889818/Berlin_ist_haesslich._Und_das_ist_gut_so, Zugriff: 04.01.2017

Mörth, Ingo/Rausch, Wilhelm (Hrsg.): Kultur im Lebensraum Stadt. In: Schuster, Meike: Rauman eignung und urbanes Lernen: Stadt als offener Spiel- und Lernraum, 2014, <http://platzprofessor.myplace.eu/artikel/datum///rauman-aignung-und-urbanes-lernen-stadt-als-offener-spiel-und-lernraum.html>, Zugriff: 2011.2016

Project for Public Spaces, Bryant Park, <http://www.pps.org/projects/bryantpark/>, Zugriff: 08.10.2016

Saaby, Tina: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008359kb.pdf>), Zugriff: 02.04.2017

Schuster, Meike: Rauman eignung und urbanes Lernen: Stadt als offener Spiel- und Lernraum, 2014, <http://platzprofessor.myplace.eu/artikel/datum///rauman-aignung-und-urbanes-lernen-stadt-als-offener-spiel-und-lernraum.html>, Zugriff: 2011.2016

Siebel, Walter: Die Stadt und die Fremden, http://www.uni-kassel.de/fb6/person/glasauer/migration/Literatur/Siebel_Stadt_Fremden.pdf, Die Stadt und die Fremden, Zugriff: 15.11.2016, S. 33

Siebel, Walter: „Integration trotz Segregation - Stadtforscher Walter Siebel im Gespräch, 2011, <http://www.goethe.de/lhr/prj/daz/mag/igd/de7164894.htm>, Zugriff: 13.10.2016

sohoinottakring: www.sohoinottakring.at

Thuswald, Marion: Urbanes Lernen – Kulturelle Bildung in städtischen öffentlichen Räumen, <https://www.kubi-online.de/artikel/urbanes-lernen-kulturelle-bildung-staedtischen-oeffentlichen-raeumen>, Zugriff: 15.11.2016

Wiener Gebrauchsabgabegesetz (2017): <https://www.wko.at/service/w/verkehr-betriebsstandort/Wiener-Gebrauchsabgabegesetz.html>, Zugriff: 14.03.2017

Wiener Spielstraße: <http://www.juvivo.at/projekte/wiener-spielstrasse/>, Zugriff: 02.12.2016

Wiener Spielstraße: <https://www.wien.gv.at/freizeit/bildungjugend/jugend/spielstrasse.html>, Zugriff: 20.11.2016

Zacharias, Wolfgang: Gelebter Raum: Die ästhetische Dynamik zwischen Sinn und Sinnlichkeit. Raumgebrauch, ästhetische Aktivität, Konstruktion und Rekonstruktion von „Sinn“. In: Zacharias, Wolfgang (Hrsg.): Gelebter Raum. Beiträge zu einer „Ökologie der Erfahrung“ (63-73). München: Pädagogische Aktion. In: Schuster, Meike: Rauman eignung und urbanes Lernen: Stadt als offener Spiel- und Lernraum, 2014, <http://platzprofessor.myplace.eu/artikel/datum///raumaneignung-und-urbanes-lernen-stadt-als-offener-spiel-und-lernraum.html>, Zugriff: 2011.2016

Abbildungsverzeichnis

Coverabbildung: URL: http://www.neubaugasse.at/images/startseite/startseite_fotowettbewerb_nr1.jpg, Zugriff: 25.03.2017

Abb.1: Rasen am Ring, URL: <http://cdn.salzburg.com/nachrichten/uploads/pics/2016-09/original/rasen-am-ring-rollt-aus-41-66539625.jpg>, Zugriff: 20.01.2017

Abb.2: Straßenraum in Wien um 1860: Zilliger, Karl/Grand, Werner: Wiener Strassenleben, 2011

Abb.3: Palmanova, Scamozzi: Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Jovis Verlag GmbH Berlin, 2012

Abb.4: Gründerzeitumbau in Wien: Psenner Angelika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Pilotstudie. Abschlussbericht, Städtebau TU Wien, 2012

Abb.5: Großflächige Räume im Funktionalismus, Gehl, Jan: Leben zwischen Häusern, Jovis Verlag GmbH Berlin, 2012

Abb.6: Gehsteige sind sehr schmal und werden durch Verkehrsschilder verstellt: Psenner Angelika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Pilotstudie. Abschlussbericht, Städtebau TU Wien, 2012

Abb.7: Wiener Spielstraße, URL: <https://www.wien.gv.at/freizeit/bildungjugend/images/spielstrasse.jpg>, http://www.la21wien.at/files/bezirk_4/projekte/AK_Spielen/DSC04522.jpg, Zugriff: 20.01.2017

Abb.8: Restriktionen, URL: <http://www.futurelab.tuwien.ac.at/publicspace/wp-content/uploads/2016/05/DontSitHereAfter22.jpg>

Abb.9: Vergitterung, URL: <http://oekastatic.orf.at/static/images/site/oeka/20140626/gitter.5264939.jpg>, Zugriff: 20.01.2017

Abb.10: Sitzen trotz Spikes: Whyte, William H.: The social Life of Small Urban Spaces, Film, New York, 1980

Abb.11: Stacheln im Hauseingang, URL: <http://www.spiegel.de/panorama/gesellschaft/bild-975058-705988.html>, Zugriff: 03.03.2017

Abb.12: Kiosk, URL: http://static.diepresse.com/images/uploads_620/3/6, Zugriff: 02.03.2017

Abb.13: Präsentation auf der Meiji Jingubashi, Sanders, Angela: Contested Space - Ein Video-Essay über die temporäre Aneignung von öffentlichen Räumen. In: Krusche, Jürgen (Hrsg.): Der Raum der Stadt, in Zusammenarbeit mit dem japanisch-deutschen Zentrum Berlin, Jonas Verlag, Marburg, 2008

Abb.14: Straßenstruktur Tokyo (links) und Berlin (rechts), Krusche, Jürgen: Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, Jürgen Krusche / Frank Roost, Lehrstuhl Günther Vogt, Department Architektur/ETH Zürich, Lars Müller Publishers, 2010

Abb.15: Die traditionellen Gassen von Tokio (roji) werden zu einer modernen Variante, Krusche, Jürgen: Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, Jürgen Krusche / Frank Roost, Lehrstuhl Günther Vogt, Department Architektur/ETH Zürich, Lars Müller Publishers, 2010

Abb.16: Eigene Bepflanzung in den Straßen Tokios, Krusche, Jürgen: Tokyo. Die Strasse als gelebter Raum, Jürgen Krusche / Frank Roost, Lehrstuhl Günther Vogt, Department Architektur/ETH Zürich, Lars Müller Publishers, 2010

Abb.17: Freiraum in Tokio wird angenommen und okkupiert: Psenner Angelika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Pilotstudie. Abschlussbericht, Städtebau TU Wien, 2012

Abb.18: Fußgänger haben Vorrang: Psenner Angelika: Das Wiener Gründerzeit-Parterre - eine analytische Bestandsaufnahme, Pilotstudie. Abschlussbericht, Städtebau TU Wien, 2012

Abb.19: Critical Mass, URL: http://eimsbuettel.piraten-hh.de/files/2013/07/CM_Hamburg_Juli2013.jpg, Zugriff: 03.03.2017

Abb.20: Paley Park, New York, URL: <https://s-media-cache-ak0.pinimg.com/originals/a4/3e/63/a43e634a76c9cd126d727d20084eb2e7.jpg>, Zugriff: 20.11.2016

Abb.21: Gordon Cullen, Blickwinkel: Cullen, Gordon: Townscapes. Das Vokabular der Stadt, Birkhäuser Verlag, Basel Boston Berlin, 1991, englischsprachige Originalausgabe: Townscape, London 1961

Abb.22: Diagramm „What makes a great place?": Project for Public Spaces, URL: <https://www.pps.org/reference/grplacefeat/>, Zugriff: 08.10.2016

Abb.23: Sitzmöglichkeit im Straßenraum als Erweiterung des Innenraums, URL: <https://inventur-blog.de/wp-content/uploads/2014/08/UtensilKöln.jpg>, Zugriff: 05.03.2017

Abb.24: Halböffentliche Bereiche durch Bepflanzung und Treppen, URL: <http://www.travelguideofamerica.com/mainstreets/BrooklynHeights.jpg>, Zugriff: 05.03.2017

Abb.25: Zugänglichkeit in der Neubaugasse, URL: <http://l7.alamy.com/zooms/04feafd9112843b0900b4a31ba7918cb/wien-neubaugasse-bmbnw4.jpg>, Zugriff: 07.01.2017

Abb.26: öffentlicher Bücherschrank: <http://www.im7ten.com/wp-content/uploads/2015/04/BeitragsbildBücherschrank-280x177.jpg>, Zugriff: 15.01.2017

Abb.27: Neusser Platz, Köln, Eigenes Foto

Abb.28: Rücksprünge im Straßenzug, Eigene Darstellung

Abb.29: Kinder nutzen Straßenschild als Spielmöglichkeit, URL: <https://s-media-cache-ak0.piniimg.com/736x/6b/a6/72/6ba672a65e-2635a815150faaef33df43.jpg>, Zugriff: 03.03.2017

Abb.30: Servitengasse: <https://www.stadtbekannt.at/wp-content/uploads/2013/03/Servitenviertel-c-STADTBEKANNT-728x485.jpg>, Zugriff: 15.01.2017

Abb.31: Verteilung einzigartiger Straßen, Eigene Darstellung

Abb.32: Verschlossene Erdgeschosse, Psenner, Angelika: Wie wollen wir das Gründerzeit-Parterre nutzen?. In: Werkstattbericht Nr. 121. Perspektive Erdgeschoss, Stadt Wien, 2011

Abb.33: Alserbachstraße, URL: <https://media.arbeiterkammer.at/wien/PDF/studien/Stadtpunkte16.pdf>, Foto: stadtland, Zugriff: 06.03.2017

Abb.34: Brunnengasse, URL: <http://images.derstandard.at/2010/06/10/1276048279597.jpg>, Zugriff: 28.11.2016

Abb.35: Triangulation, Eigene Darstellung

Abb. 36: Stühle am Times Square, URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008432.pdf>, Zugriff: 16.03.2017

Abb.37: Schanigarten als Erweiterung des Geschäftes, URL: <http://diepresse.com/images/uploads/c/2/>, Zugriff: 04.03.2017

Abb. 38: Karl-Farkas-Park und Burggasse: https://www.delinski.at/_media/images/_at/restaurants/detail/china-bar-2.jpg, Zugriff: 15.01.2017

Abb.39: Sitzsteine in der Ottakringer Straße, URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/images/ottakring-neu4-gr.jpg>, Zugriff: 13.03.2017

Abb.40: Street Life Festival: <http://www.streetlife-festival.at>, Zugriff: 15.01.2017

Abb.41: Demonstration in der Mariahilfer Straße, URL: <http://cdn.salzburg.com/nachrichten/uploads/pics/2015-09/original/20000-bei-demo-gegen-unmenschlichen-umgang-mit-fluechtlingen-41-59873420.jpg>, Zugriff: 04.03.2017

Abb.42: Zusammenfassung der Kriterien, Eigene Darstellung

Abb.43: Verortung Neulerchenfelder Straße, Eigene Darstellung

Abb.44: Einteilung in Abschnitte, Eigene Darstellung

Abb.45 : Blick auf die Neulerchenfelder Kirche und den Wiener Wald als einprägsame visuelle Sichtbeziehungen, Eigenes Foto

Abb.46: Verkehrs und Parken

Abb.47: Kirchenvorplatz mit festinstallierten Stühlen, Eigenes Foto

Abb.48: Vor- und Rücksprünge als Potential für unterschiedliche Nutzungen, Eigenes Foto

Abb.49: Leerstand mit breiten Nischeneingängen als Potential, Eigenes Foto

Abb.50: Temporäre Aktionen in den Leerständen der Neulerchenfelder Straße, Links: http://www.gbster.at/fileadmin/_migrated/content_uploads/life_and_death_of_neulerchenfelder_strasse.pdf, Rechts: Eigenes Foto

Abb.51: Nutzungen Erdgeschoss in der Neulerchenfelder Straße, Perspektive Neulerchenfelder Straße. Eine Untersuchung zu Leerstand: Potenziale und Strategien in der EG-Zone, Gebietsbetreuung 7/8/16

Abb.52: Gesamtdarstellung des Testdurchlaufs, Eigene Darstellung

Abb.53: Mitmischen, Eigene Darstellung

Abb.54: Vorbereiche, URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008121.pdf>, S. 12, Zugriff: 14.03.2017

Abb.55: Sehen, Eigene Darstellung

Abb.56: Erdgeschoss für temporäre Aktion, URL: http://www.gbstern.at/fileadmin/_migrated/content_uploads/life_and_death_of_neulerchenfelder_strasse.pdf, Zugriff: 11.12.2016

Abb.57: Einbinden, Eigene Darstellung

Abb.58: Sitz- und Spielbank, URL: <https://images.kurier.at/46-81290217.jpg/620x340/202.513.468>, Zugriff: 25.03.2017

Abb.59: Aktivieren, Eigene Darstellung

Abb.60: Sitzen an Poller, URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/westguertel/images/klappsessel-gr.jpg>, Zugriff: 14.03.2017

Abb.61: Beobachten, Eigene Darstellung

Abb.62: Kino an Hauswand, URL: http://cdn1.vienna.at/2015/06/Naschmarkt_K.jpg, Zugriff: 15.03.2017

Abb.63: Verändern, Eigene Darstellung

