



MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Flächengerechte Mobilität in Wien“

verfasst von / submitted by

Pascal Lorenz

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2021 / Vienna 2021

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet

A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Raumforschung und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Alois Humer

Abstract

In den letzten Jahren wurde im öffentlichen Diskurs zur Verteilung der öffentlichen Flächen immer öfter der Begriff der Flächengerechtigkeit verwendet, ohne diesen dabei genauer zu definieren. Ziel dieser Arbeit war es deshalb die Fragen „Was ist Flächengerechtigkeit?“ und „Ist die Mobilität in Wien flächengerecht?“ zu beantworten. Untersucht wurde hierfür ein beispielhaftes Projektgebiet im 8. und 16. Wiener Gemeindebezirk. Der ersten Frage wurde anhand einer gründlichen Literaturrecherche nachgegangen, wobei besonders die Werke von Rawls („A Theory of Justice“), Lefebvre („Le droit à la ville“), Harvey („Social Justice and the city“) und Soja („Seeking Spatial Justice“) im Fokus standen. Ergebnis dieser Recherche war, dass Flächengerechtigkeit ein undefinierter Begriff ist und daher im Diskurs überproportional oft gebraucht wurde. Zeitgleich wurde eine Digitalisierung des Untersuchungsgebiet mit Hilfe eines Luftbilds und des Programms Arc GIS Pro durchgeführt, bei der die Flächen des öffentlichen Raums in verschiedene Nutzungsklassen unterteilt wurde. Zur Beantwortung der zweiten Frage wurden die Ergebnisse dieser Erhebung zuerst statistisch ausgewertet und im Anschluss mit der theoretischen Grundlage verknüpft. Obwohl Rawls, Lefebvre, Harvey und Soja eine qualitative Herangehensweise zur Eingrenzung des Begriffs „Flächengerechtigkeit“ wählten, und dadurch die Beurteilung der erhobenen Flächen schwerfällt, lässt sich die Verteilung der Flächen im Untersuchungsgebiet nicht als gerecht bewerten. Nichtsdestotrotz ist eine genauere Auseinandersetzung mit dem Begriff der Flächengerechtigkeit notwendig, um ihn allgemeingültig zu definieren und die Beurteilung öffentlicher Räume zu erleichtern.

Hiermit versichere ich,

- dass ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

12.12.2021

Datum

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Beed Coert'.

Unterschrift

Inhalt

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	III
TABELLENVERZEICHNIS	IV
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	V
1 EINLEITUNG	6
1.1 PROBLEMSTELLUNG	7
1.2 METHODIK	7
2 FLÄCHENGERECHTIGKEIT	9
2.1 RAWLS "A THEORY OF JUSTICE"	9
2.2 RÄUMLICHE GERECHTIGKEIT	12
2.3 WEITERE ZUGÄNGE	20
3 ÖFFENTLICHER RAUM	23
3.1 EINFLÜSSE – VERÄNDERUNGEN	24
3.2 BEDEUTUNG - ZWECK - NUTZEN	26
3.3 GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME	30
3.4 FLÄCHENGERECHTE MOBILITÄT	33
3.5 ZWISCHENFAZIT	35
4 EMPIRISCHE ERHEBUNG	37
4.1 NUTZUNGSKLASSEN	37
4.2 UNTERSUCHUNGSGEBIET	38
4.3 8. & 16. WIENER GEMEINDEBEZIRK – JOSEFSTADT & OTTAKRING	41
5 ERGEBNISSE	44
5.1 MOBILITÄTSFLÄCHEN	44
5.2 RESTFLÄCHEN	50
5.3 MODAL SPLIT	51
6 WIE GEHT DIE STADT WIEN DAMIT UM?	54
6.1 URBAN GARDENING	56
6.2 CRITICAL MASS	56
6.3 PARKLETS	56
6.4 SCHUL-, SPIEL- & RODELSTRASSEN	57

7 DISKUSSION	59
8 RESÜMEE.....	65
LITERATUR	69
ANHANG.....	79

Abbildungsverzeichnis

ABBILDUNG 1: UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: STADT WIEN 2021A.....	40
ABBILDUNG 2: FLÄCHENGERECHTIGKEIT IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	44
ABBILDUNG 3: AUFTEILUNG DER FLÄCHEN DES ÖFFENTLICHEN RAUMS IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	45
ABBILDUNG 4: MOBILITÄTSFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	46
ABBILDUNG 5: ABSTELLFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG ..	48
ABBILDUNG 6: VERKEHRSFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	49
ABBILDUNG 7: RESTFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	50
ABBILDUNG 8: MODAL SPLIT 2019-2020. QUELLE: WIENER LINIEN 2021, EIGENE DARSTELLUNG	52
ABBILDUNG 9: PLATZANSPRUCH IM STRAßENRAUM DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	53
ABBILDUNG 10: LUFTBILD DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS. QUELLE: STADT WIEN 2021D	79
ABBILDUNG 11: HAUPTTRADVERKEHRSNETZ IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: MA 18 O.J., DATENSTAND OKTOBER 2021	80
ABBILDUNG 12: ÖFFENTLICHER RAUM IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	82
ABBILDUNG 13: MIV-FLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	83
ABBILDUNG 14: TAXIFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	84
ABBILDUNG 15: ÖV-FLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	85
ABBILDUNG 16: RADVERKEHRSFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	86
ABBILDUNG 17: GEHFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	87
ABBILDUNG 18: GRÜNFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	88
ABBILDUNG 19: UMWELTVERBUNDSFLÄCHEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET. QUELLE: EIGENE ERHEBUNG	89

Tabellenverzeichnis

TABELLE 1: QUALITÄTSKRITERIEN FÜR ÖFFENTLICHEN RAUM	32
TABELLE 2: DURCHSCHNITTLICHER FLÄCHENSTUNDENVERBRAUCH PRO PERSON.....	34
TABELLE 3: NUTZUNGSKLASSEN DER KARTIERUNG	37
TABELLE 4: ANTEIL DER MOBILITÄTSFORMEN AM ÖFFENTLICHEN RAUM	81
TABELLE 5: ANTEIL DER RESTFLÄCHEN AM ÖFFENTLICHEN RAUM.....	82

Abkürzungsverzeichnis

STEP	= Stadtentwicklungsplan
VCÖ	= Verkehrsclub Österreich
UCLA	= University of California, Los Angeles
MIV	= Motorisierter Individualverkehr
ÖSD	= Ökosystemdienstleistungen
SUV	= Sport Utility Vehicle
ÖV	= Öffentlicher Verkehr
ÖPNV	= Öffentlicher Personennahverkehr
BMK	= Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
AKH	= Allgemeines Krankenhaus
EU	= Europäische Union

1 Einleitung

Die Vereinten Nationen prognostizieren, dass bis 2050 68 % der Weltbevölkerung in Städten leben werden. Daraus ergibt sich, dass sich zu dem Zeitpunkt etwa 6,6 Milliarden Menschen in Städten aufhalten werden (United Nations 2018). Auch für Wien bedeutet das Wachstum. Zwischen 2001 und 2011 wuchs Wien bereits um 10,6 %, verlangsamte den Trend in den darauffolgenden Jahren keineswegs und wuchs um weitere 22.000 Menschen jährlich. Aufgrund dieser Entwicklung wird Wien aller Voraussicht nach bereits im Jahr 2027 wieder die 2 Millionen Einwohnermarke überschreiten (Statistik Austria 2015; Dezernat Statistik Wien 2020: 62). Diese Steigerungen bedingen einen wachsenden Druck auf die urbanen Räume der Stadt.

Um all diesen Menschen und ihren Bedürfnissen gerecht werden zu können, ist es nötig und wird es auch in Zukunft nötig sein verschiedene Infrastrukturen auszubauen. Die öffentlichen Flächen sind ein wesentlicher Bestandteil derer und tragen entscheidend zur räumlichen und sozialen Struktur einer Stadt bei. Bereits in der World Charta for the Right of the City wurde festgehalten, dass die Stadt ein reicher und diversifizierte kultureller Raum ist, der all seinen Bewohnenden gehört und dass jeder Mensch „ein Recht auf eine Stadt hat, die frei von Diskriminierung aufgrund von Geschlecht, Alter, Gesundheitszustand, Einkommen, Nationalität, ethnischer Zugehörigkeit, Migrationshintergrund oder politischer, religiöser oder sexueller Orientierung ist, sowie auf die Bewahrung des kulturellen Gedächtnisses und der Identität“ (International Alliance of Inhabitants 2005). Nichtsdestotrotz dienen öffentliche Flächen primär der Mobilität von Menschen und Gütern. Das Interesse der Öffentlichkeit an der Verteilung dieses Raums nimmt zu. So sammelt z.B. die planungsinteressierte Twitter-Community unter dem Hashtag #sneckdown Beispiele für ungenutzte Räume im Verkehr. Hilfsmittel dieses Trends ist der im Winter fallenden Schnee. Denn überall dort, wo der Schnee nicht befahren wird, deckt er Freiräume und Fahrgewohnheiten auf (Bike Citizen 2019a). Unter dem Namen *Arrogance of Space* entwickelten der Planer Mikael Colville-Andersen und der Entwickler Daniel Duris ein Mapping Tool für die Nutzung des öffentlichen Raums. Hierbei können eigene Bilder oder Luftbilder analysiert werden, in dem sie in eine beliebige Zahl an Rastern unterteilt werden denen wiederum bestimmte Funktionen, wie Auto, Rad, Fußgänger oder Toter Raum zugeordnet werden können. Die Ergebnisse werden anschließend unter dem Hashtag #ArroganceofSpace veröffentlicht und tragen so zum Erkenntnisgewinn in dieser Debatte bei (Colville-Andersen 2019).

Auch in Wien gewinnt die Diskussion mit der Gründung der Initiative *Platz für Wien* an Dynamik. Mit der von ihr eingereichten Petition hat sie eine „klimagerechte, verkehrssichere Stadt mit hoher Lebensqualität“ (Platz für Wien 2021) in den Fokus der Berichterstattung gerückt und damit auch Akzente im Wahlkampf zur Landtags- und Gemeinderatswahl in Wien 2020 setzen können. Dabei hat der Wiener Gemeinderat die Forderungen von *Platz für Wien* bereits 2014 in seinem „STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien“ beschlossen. Viele der Maßnahmen, die nun gefordert wurden, harren aber noch ihrer Umsetzung. Ein Großteil der Forderungen von „Platz für Wien“ bezieht sich dabei auf die Mobilität in der Stadt. Denn obwohl noch 2019 38 % der Wege laut Wiener Linien (2021) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt wurden, stagnieren die zurückgelegten Wege der Fußgehenden und Fahrradfahrenden seit Jahren. Ferner setzt sich die Initiative für eine „flächengerechte“ Stadt ein (Platz für Wien 2021).

1.1 Problemstellung

Viel wurde in den letzten Jahren zum Thema Flächengerechtigkeit veröffentlicht. Vor allem die Initiative Agora Verkehrswende und der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) platzieren die Thematik breitenwirksam im öffentlichen Diskurs Österreichs und Deutschlands. Häufig wird dabei der Begriff der Flächengerechtigkeit ohne genaue Definition verwendet. Ziel dieser Arbeit ist es deshalb den Begriff der Flächengerechtigkeit zu definieren und anhand des Untersuchungsbeispiels Ansprüche und Wirklichkeit gegeneinander abzugleichen. Diese Arbeit folgt daher den folgenden Fragen:

- Was ist Flächengerechtigkeit und
- wie flächengerecht ist die Mobilität in der Stadt Wien?

1.2 Methodik

In dieser Arbeit wird nach einem Mixed-Methods-Ansatz vorgegangen, der aus drei sich ergänzenden, aber nicht zwingend chronologischen Schritten besteht: 1. Literaturrecherche, 2. Digitalisierung und 3. Analyse.

Die zu Beginn der Arbeit stehende Literaturrecherche enthält die eingehende Betrachtung der grundlegenden Literatur zur Thematik der „Spatial Justice“, sowie eine ausgiebige Auseinandersetzung mit dem aktuellen Diskurs. Während dieser wurde eine theoretische Grundlage für den Themenkomplex der Flächengerechtigkeit, bzw. der häufig synonym verwendeten räumlichen Gerechtigkeit, erarbeitet. Nachdem dies geschehen

ist, wurden einem deduktiven Ansatz folgend Nutzungsklassen für den Untersuchungsraum definiert. Die daran anschließende GIS-Erhebung untersucht die Aufteilung des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet und identifiziert die jeweilige Flächennutzung. Hierbei stehen besonders der Mobilität vorbehaltene Flächen im Fokus. Die Digitalisierung wurde mithilfe der Software ArGIS Pro durchgeführt. Das ausgewählte Untersuchungsgebiet erstreckt sich über den 8. Wiener Gemeindebezirk, Josefstadt, den 16. Wiener Gemeindebezirk, Ottakring, und zu einem kleinen Teil den 17. Wiener Gemeindebezirk, Hernals.

Die Datengrundlage bei der vorgenommenen Digitalisierung bildet ein Orthofoto Wiens aus dem Jahr 2020, welches die Stadtvermessung Wien (MA 41) im Rahmen der Open-Government-Data-Initiative erstellt und zur Verfügung gestellt hat (Stadt Wien: 2021a). Die Luftbilder wurden in einer Flughöhe von 1.400 bis 1.800 Meter über dem Gelände mit rund 5 Zentimeter Bodenauflösung aufgenommen. Die dabei im Rahmen der Open-Government-Data zur Verfügung gestellten Orthofotos decken das gesamte Wiener Stadtgebiet in einer Auflösung von 15 Zentimeter ab. Die Befliegung fand am 31. Juli 2020 statt (Cooperation OGD Österreich 2021). Das dieser Arbeit zugrundeliegende Orthofoto des Bereiches 35/3 ist dem Anhang zu entnehmen (Stadt Wien 2021b).

Während der manuellen Digitalisierung wurden die Nutzungskriterien der Flächen im Untersuchungsgebiet visuell erfasst, mit dem online verfügbaren Stadtplan der Stadt Wien verglichen und anschließend in unterschiedlicher Farbgebung klassifiziert. Limitierende Faktoren der Methode können dabei die Auflösung des Luftbilds, Schattenwurf durch Bäume bzw. Gebäude oder eine temporäre Umnutzung, wie z.B. Baustellen, sein. Um diese Beeinträchtigung zu begrenzen und ein genaueres Ergebnis zu gewährleisten wurden unklare Stellen im Gebiet entweder persönlich oder mithilfe von Google StreetView validiert.

Die Ergebnisse der Kartierung werden daraufhin einer qualitativen Analyse unterzogen. Die softwaregestützte Natur der Erhebung erlaubt es die erstellten Primärdaten für Berechnungen und statistische Auswertungen heranzuziehen. Diese lassen im Anschluss Aussagen darüber zu, ob eine flächengerechte Nutzung des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet vorzufinden ist. Schließlich werden die Ergebnisse der Kartierung quantitativ in Form einer Karte abgebildet. Die Schlussfolgerungen und die Beantwortung der Forschungsfragen werden einem induktiven Ansatz folgend durchgeführt.

2 Flächengerechtigkeit

Räumliche Gerechtigkeit hat in vielen (Teil-) Disziplinen, wie Geografie, Soziologie, Recht, Politik, Philosophie, eine Daseinsberechtigung. Dieser Umstand erschwert es, eine zufriedenstellende Definition und eine abschließende Erklärung zum Wesen, dem Kontext und den Auswirkungen zu finden (Philippopoulos-Mihalopoulos 2020: 156). Chilvers und Evans bezeichnen es gar als „boundary concept“ (2009: 358) da der Diskurs in den Graubereichen von Wissenschaft, Ethik und Politik geführt wird. Deshalb ist es möglicherweise irreführend, räumliche Gerechtigkeit als Konzept weiter als dessen praktische Umsetzung zu diskutieren, auch wenn eine grundsätzliche Diskussion zum Thema Gerechtigkeit natürlich angebracht ist.

Vor allem in Europa lässt sich beobachten, wie der Diskurs zur räumlichen Gerechtigkeit trotz einiger Ähnlichkeiten unterschiedlich geführt wurde. Dies könnte daran liegen, dass der wissenschaftliche Diskurs in einem bestimmten sozialen, kulturellen und politischen Kontext stattfindet, welcher durch spezifische Traditionen, Recht, kollektive Erfahrungen und geographische Vorstellungen geprägt ist.

Im Folgenden wird die Debatte um soziale, räumliche oder generelle Gerechtigkeit umrissen und mit Fokus auf den geographischen Diskurs wiedergegeben.

Wichtig ist festzuhalten, dass der Begriff der Gerechtigkeit - sei es räumliche, soziale oder territoriale Gerechtigkeit - in der Geschichte seiner Verwendung unterschiedlichste Bedeutungen zugewiesen wurden. Pirie bemerkt im Bezug darauf, dass die Bedeutung des Begriffes als selbstverständlich angenommen wird und nicht im Geringsten rätselhaft ist (1983: 468).

2.1 Rawls “A Theory of Justice“

Am prominentesten, nicht nur in Hinsicht auf die geographische Debatte, hat John Rawls mit seinem 1971 erschienenen *A Theory of Justice* Einfluss auf den Diskurs genommen. Rawls Gerechtigkeitstheorie gilt als eine der einflussreichsten Theorien zu Gerechtigkeit in der modernen Moralphilosophie (Sen 2009: 59).

Rawls entwirft in *A Theory of Justice* ein Gedankenexperiment, in dem die Mitglieder einer Gesellschaft in eine hypothetische „original position“ (Rawls 1971: 10) versetzt werden. In dieser *original position* sind alle Mitglieder der Gesellschaft gleich und entscheiden in einer Versammlung gemeinsam über die künftig gültigen Gerechtigkeitsgrundsätze. Die verhandelten Grundsätze sind daher für jedes Gesellschaftsmitglied zu

jeder Zeit vernünftig und positiv (Rawls 1971: 17ff.). Um wahre Gerechtigkeit sicherzustellen, geht Rawls aber weiters davon aus, dass die Mitglieder seiner hypothetischen Gesellschaft hinter einem „veil of ignorance“ (Rawls 1971: 136) sitzen. Dieser *veil of ignorance* soll dafür sorgen, dass niemand die Entscheidung zu seinen Vorteilen beeinflussen kann. Denn die beteiligten Personen kennen ihren Platz, Klasse oder Status in der Gesellschaft ebenso wenig wie die individuellen natürlichen Gaben, wie Intelligenz, Leistungsfähigkeit oder psychische Besonderheiten. Auch moralische Vorstellungen, Neigungen zu Optimismus oder Pessimismus verschwinden hinter dem *veil of ignorance*. Weiters kennen die beteiligten Parteien die Verhältnisse ihrer Gesellschaft, also wirtschaftliche und politische Zusammenhänge, Zivilisationsstand und Generationenzugehörigkeit nicht (Rawls 1971:137).

Aus diesen beiden Prämissen ergeben sich in Rawls Gedankenexperiment zwei Prinzipien der Gerechtigkeit:

- „First: each person is to have an equal right to the most extensive basic liberty compatible with a similar liberty for others.
- Second: social and economic inequalities are to be arranged so that they are both (a) reasonably expected to be to everyone's advantage, and (b) attached to positions and offices open to all“ (Rawls 1971: 60).

Außerdem führt Rawls durch seine lexikalische Ordnung der Prinzipien zwei Vorrangregeln ein. Diese lexikalische Ordnung ergibt sich aus der *original position*. Die Vorrangregeln stellen sicher, dass der erste Grundsatz Vorrang vor dem zweiten, und der zweite Unterpunkt im zweiten Grundsatz Vorrang vor dem ersten - auch als Differenzprinzip bekannt - haben. Durch diese Abstufung will Rawls erreichen, dass nicht auf Freiheiten verzichtet werden kann, um z.B. eine gerechtere Güterverteilung zu erreichen. Denn Freiheiten sind im Gegensatz zu Gütern kein knappes Gut und können universell geltend gemacht werden. Die Einigung der Gesellschaft auf diese beiden Prinzipien bilden den Grundstein für weitere Einigungen (Rawls 1971: 216ff.).

Auch das Differenzprinzip bedingt sich aus der *original position* heraus. Da jede entscheidungstragende Person davon ausgehen muss in der Gesellschaft zu den schlechter Gestellten zu gehören, ist es nach Rawls nur vernünftig das Differenzprinzip zum allgemeinen Grundsatz zu erheben. Denn da jede Umverteilung auch zum eigenen Vor-

teil reichen würde, hat man im schlimmsten Fall keine weitere Verschlechterung der eigenen Position zu befürchten (Rawls 1971: 100f.).

Daraus folgt, dass eine ungleiche Verteilung von Gütern zwar möglich ist, aber darauf beschränkt bleibt auch einen Nutzen für die weniger Begünstigten zu generieren (Rawls 1971: 11ff.). Für Rawls ist es allerdings auch Aufgabe der Gesellschaft Institutionen zu schaffen, die entstehende Ungleichheiten bekämpfen und Chancengleichheit herstellen (Rawls 1971:100f.).

Rawls Grundsätze dienen als Grundlage einer Verfahrensgerechtigkeit hin zu einer „civil society“ (Rawls 1971: 190). Hierbei wählt Rawls in seiner Argumentation einen allgemeingültigen Ansatz im Gegensatz zum weit verbreiteten Utilitarismus, der die rationale Verfolgung der Eigeninteressen als Schlüssel zum maximalen gesellschaftlichen Nutzen sieht (Mill 2014: 25).

Kritisiert wurde Rawls Buch unter anderem, weil er von einer homogenen Gesellschaft ausgeht, die sich wiederum nur auf einen einzigen Begriff von rational begründbarer Gerechtigkeit einigen kann (Dikec 2001: 1878). 1993 führt Rawls dann einen etwas differenzierteren Zugang einer Gesellschaft ein, bleibt aber bei seiner konsensorientierten Perspektive zum Prozess der Aushandlung. Außerdem leitet Rawls seine Gerechtigkeit von gesellschaftlichen Institutionen her (Rawls 1971: 6) und sieht keine Anwendbarkeit auf größere Instanzen als den Nationalstaat. Denn nur in ihnen sind die Institutionen der Gesellschaft verortet, welche die tiefen und allgegenwärtigen Ungleichheiten aufrechterhalten, die er „the basic structure of society“ (Barnett 2011: 250) nannte. Aus diesem Grund versuchten viele Wissenschaftler:innen seither eine globale Grundstruktur zu identifizieren, um eine Übertragbarkeit auf globale soziale Problematiken zu gewährleisten.

An einer anderen Stelle hakt Sens Kritik ein. Obwohl Sen mit Rawls Vorstellungen zu einer gerechten Gesellschaft konform geht, und auch den Vorrang der politischen Grundfreiheiten vor der Herstellung der Chancengleichheit und der ökonomischen Gleichheit als sinnvoll erachtet, sieht er Schwierigkeiten in der praktischen Umsetzung eben jenes Vorrangs. Zur Illustration entwirft Sen ein Beispiel. Drei Kinder spielen mit einer Flöte. Das erste Kind baute die Flöte; das zweite Kind konnte am besten auf der Flöte spielen; und das dritte Kind war arm und hatte kein anderes Spielzeug. Alle drei Kinder würden die Flöte gern behalten. Sen argumentiert, dass jedes der Kinder einen legitimen Anspruch auf die Flöte habe, und es kein Prinzip gibt anhand dessen man zu einer eindeutigen Lösung käme. Die spezifischen Kontextbedingungen sind für Sen es-

senziell. Daraus ergibt sich auch die Kritik an Rawls Theorie, die er für zu abstrakt und weltfremd hält (Sen 2009: 43f.). Trotz teils heftiger Kritik bleibt Rawls Werk nicht nur in der geographischen Debatte grundlegend.

2.2 Räumliche Gerechtigkeit

Viele Begriffe und Konzepte, wie Umweltgerechtigkeit, gerechte Stadt, gerechte Landschaft oder auch soziale Gerechtigkeit (siehe Swyngedouw und Heynen 2003), überschneiden sich mit räumlicher Gerechtigkeit. Üblicherweise ist der Raum ein zentraler Bestandteil dieser Konzepte. Dies stellt Pirie (1983) in Frage, während sich Soja (2010) eine neue Relevanz im Kontext Raumbewusstsein wünscht. Ein impliziter Bezug, vor allem auf den städtischen Raum, ist allerdings nicht von der Hand zu weisen. Da es sich aber in der Literatur vor allem um räumliche beziehungsweise geografische Ungerechtigkeiten handelt, gibt es keinen Grund die Debatte auf den urbanen Raum zu beschränken. Besonders die marxistisch radikale Geografie um Smith erweitert die Fragestellung explizit auf die ungleiche Verteilung von und Zugang zu gesellschaftlichen Ressourcen und Märkten, sozialräumliche Marginalisierung und Peripherisierung, sowie die Ausbeutung von räumlich ungleichen Bedingungen der kapitalistischen Produktion und der Gewinnerzielung (Smith 1984). Oft zielt die Bezugnahme nicht aktiv auf eine spezifische geographische Definition von Raum, meist wird aber die Rolle des Raums bei der Herstellung von benachteiligenden, ausbeuterischen, marginalisierenden, kolonialen und prekären sozialen Bedingungen hervorgehoben. Auch wenn sie räumliche Gerechtigkeit nicht direkt ansprechen, so sind sie doch wichtig für die Auseinandersetzung mit räumlicher Gerechtigkeit.

Als erster Beitrag, der zum Konzept räumliche Gerechtigkeit einen konkreten räumlichen Bezug entwickelt, wird Davies *Social Needs and Resources in Local Services* (1968) betrachtet. Sie interessiert sich allerdings eher für die Verteilung lokaler Dienstleistungen unter Berücksichtigung der ausgewiesenen Gebiete (Dikec 2001: 1786). Harvey entwickelt in seinem *Social Justice and the City* (1973) zwar den Begriff der „territorial social justice“, geht aber eher von einer Verteilungsgerechtigkeit aus und verbleibt in einem städtischen Milieu. Er stützt sich hierbei maßgeblich auf Rawls *A theory of justice* und Lefebvres *Le Droit à la ville* (1968).

2.2.1 Lefebvre „Le droit à la ville“ (Das Recht auf Stadt)

Lefebvre versteht Gerechtigkeit nicht als bloßen Zugang zu Ressourcen, sondern eher als das Recht auf Teilhabe an städtischen Prozessen. Gerechtigkeit steht hier für eine aktive Teilhabe am politischen Leben, am Management und an der Verwaltung der Stadt (Dikec 2001: 1790). Durch Lefebvres neuen Fokus von Gerechtigkeit, weg von der Verteilung von Etwas, hin zum Recht auf Etwas, rückt der Begriff der sozialen Transformation in den Mittelpunkt.

In *La Révolution urbaine* (1970) knüpft Lefebvre an seine 1968 formulierten Gedanken an. Er betrachtet Raum nicht nur als grundlegendes Element unserer Gesellschaft, sondern vielmehr als ein historisches Produkt von sozialen Prozessen, Strategien und Projekten (vgl. Kipfer et al. 2012). Raum existiert nur dank dieses produktiven Prozesses. Dabei lassen sich Lefebvres Arbeiten in drei zentrale Botschaften zusammenfassen: Erstens, dass Raum das Produkt einer gesellschaftlichen Praxis ist, zweitens, dass abstrakte soziale Prozesse und Strukturen in einer spezifischen Weise konkret werden und Wirkungen entfalten und drittens, dass jede Produktion von Raum eine umkämpfte ist (Belina & Michel 2007: 19). Sein Werk sticht dabei aus dem damaligen wissenschaftlichen Mainstream heraus, weil dieser davon ausgeht, dass die gesamtgesellschaftliche Realität auf analytische Kategorien zurückzuführen ist. Aber auch in der marxistischen Forschung der damaligen Zeit spielt die Kategorie *Stadt* keine wesentliche Rolle. Den Start seiner Argumentation in *Le droit à la ville* bildet die Beschreibung der Industrialisierung und der Verstädterung, wobei die Industrialisierung die Verstädterung bedingt (Lefebvre 1968: 65). Bis zur Industrialisierung existierten Städte nur als klar abgrenzbare Einheiten in einer ländlich geprägten Umgebung. Städte sind hier eher Orte des sozialen und politischen Lebens als Macht- oder Handelszentrum. Gegen Ende des 19. Jh. wurde dieser Bezugsrahmen dann sozial, politisch und ökonomisch aufgelöst. Diesen Prozess begriff Lefebvre als *Implosion-Explosion*. Einerseits, weil zu der Zeit eine massive Konzentration von Menschen, Tätigkeiten, Vermögen und Produkten in den Städten einsetzte und andererseits, weil dadurch die städtische Realität regelrecht explodierte (Mullis 2017: 355). Daraus folgt, dass Stadt als soziale Realität verschwand (Lefebvre 1968: 148), keinem gesellschaftlichem Objekt entsprach und nur wegen deren historischer Existenz nicht ignoriert werden konnte (Lefebvre 1970: 65). Die uns bekannte Zentrumsfunktion nahmen Städte aber nur ein, weil die kapitalistische Gesellschaft Städte als Zentren hervorbringt. Theoretisch hätte aber jeder Punkt dieses Be-

dürfnis des Kapitalismus nach Zentralität befriedigen können, so Lefebvre. Wie bereits oben erläutert ist die soziale Praxis bestimmend (Lefebvre 1970: 126) und Zentralität stets umkämpft und politisch (ebd.: 105f.). Das Eindrucksvolle dabei ist, dass Städte auch heute noch auf quantitative Zahlen, wie Dichte und Bebauungstypen, und administrative Grenzen reduziert (Brenner & Schmid 2015: 156) und die soziale Prozesse, die den urbanen Raum produzieren, vernachlässigt werden.

Lefebvre geht aber einen Schritt weiter und entwickelt eine Utopie für eine kollektive Vergesellschaftung der gemeinschaftlichen Produktion. Hierfür ist es nötig eine neue soziale Realität zu schaffen, die durch transformierte Beziehungen hergestellt wird und bestehende soziale städtische Gefüge emanzipatorisch abschafft (Lefebvre 1968: 103), das *Urbane*. Die drei Merkmale - *Gleichzeitigkeit*, *Begegnung* und *Differenz* - sind prägend für diese neue Zentralität (Vogelpohl 2011: 236f.). Damit es aber zu diesen Umwälzungen kommt ist eine „urbane Revolution“ vonnöten (Lefebvre 1970: 11), die durch die Ausgeschlossenen und Verdrängten angestoßen wird. Diese gesamtgesellschaftliche Emanzipation, die Überwindung der kapitalistischen Gesellschaft und Staatlichkeit (Lefebvre 2001), sowie die Etablierung von egalitären und basisdemokratischen Strukturen (Lefebvre 1966) lassen sich im Kontext seiner Forderungen zum *Recht auf Stadt* subsumieren. Allerdings ist das Recht auf Stadt für Lefebvre ein übergeordnetes Recht ähnlich den Menschenrechten und beinhaltet das Recht...

- ...auf Freiheit,
- ...zur Individualisierung in der Sozialisation,
- ...auf Wohnen,
- ...auf Partizipation
- ...und auf Aneignung (Lefebvre 1968: 174).

Es geht darum, dass alle Stadtbewohner:innen die Möglichkeit haben soziale Beziehungen auf allen Ebenen nach ihren individuellen Bedürfnissen zu gestalten (Lefebvre 1973: 194f.). Außerdem umfasst es das Recht...

- ...auf eine andere Zentralität,
- ...auf eigene Lebensrhythmen und Zeitverwaltung,
- ...und darauf die Räume und die Momente in ihrer
Gänze zu nutzen (Lefebvre 1968: 179).

Im Laufe der theoretischen Auseinandersetzung Lefebvres mit der Thematik wandelt sich das *Recht auf Stadt* zum *Recht auf Aneignung* (Lefebvre 1968: 174), zum *Recht auf Straße* (Lefebvre 1970: 160) und schließlich zum *Recht auf Differenz* (Dikeç 2002: 96). Vor allem die aktuelle Debatte um das *Recht auf Stadt* nimmt wieder starken Bezug auf Lefebvres Arbeiten. Mullis unterstreicht, in Bezug auf Marcuse, dass dieses vor allem als Aufforderung dazu verstanden werden sollte gesellschaftliche Verhältnisse aufzudecken, Alternativen vorzuschlagen und die politische Auseinandersetzung zu suchen (Mullis 2017: 362). Daher ist es nicht verwunderlich, dass in den letzten Jahren viel Literatur geschrieben wurde, die gezielt den Bezug zu Lefebvres Arbeiten sucht, seien es stadtpolitische Bewegungen (vgl. Holm & Gebhardt 2011), um es als Leitspruch gegen die Exklusion unterschiedlichster Formen der Marginalisierung zu verwenden (vgl. Harvey 2013) oder um Theorien des Politischen (vgl. Dikeç 2002), Fragen von Demokratie und Teilhabe (vgl. Purcell, 2008), oder die Neuformulierung von Bürger:innenrechten (vgl. Gilbert & Dikeç 2008) zu diskutieren.

2.2.2 Harvey “Social Justice and the city”

Harvey sieht dies allerdings eher kritisch. Für ihn ist das Städtisch-Urbane nicht nur das Resultat der räumlichen Ungerechtigkeiten, sondern viel mehr auch Ausgangspunkt für eine Abschaffung ebenjener (Harvey 1973: 306).

Hinsichtlich des Konzepts der sozialen Gerechtigkeit und der „geographical situations“ (ebd.: 107f.) fordert er, dass regionale Investitionen nur gerecht sein können, wenn die Bedürfnisse der Bevölkerung durch „socially just methods“ (ebd.) erhoben und anschließend erfüllt werden; Multiplikatoren- und Spillover-Effekte erzeugt werden; und Abweichungen in den territorialen Investitionen nur toleriert werden, solange sie spezifische Umweltprobleme überwinden (ebd.). Laut seinem Konzept der territorialen Gerechtigkeit besteht das „geographical problem“ darin, eine Form der räumlichen Organisation zu entwerfen, die die Chancen der am wenigsten begünstigten Region maximiert (ebd.: 306). Betrachtet man allerdings Harveys Gesamtwerk so rückt Harvey im Laufe der Zeit immer mehr von Betrachtungen zu Verteilungsprinzipien ab und legt den Fokus seiner Arbeiten eher auf die Kritik an neoliberalen Prozessen der heutigen Gesellschaften, da er mehr an der strukturellen Dynamik der kapitalistischen Gesellschaft interessiert war (Dikec 2001: 1786).

Harveys Arbeiten lassen sich mit Blick auf die Themen Stadt und Urbanisierung anhand dreier Punkte zusammenfassen. Basierend auf einer kritischen Auseinandersetzung mit Marx' politökonomischem und kapitalismustheoretischem Werk versucht er erstens die Frage zu klären, worin „die Rolle von Urbanisierungsprozessen in der krisenhaften Dynamik der Kapitalzirkulation in Zeit und Raum“ (Wiegand 2017: 229) besteht. Dabei kam er zu dem Schluss, dass die Krisentendenz des Kapitals darin begründet liegt, dass regelmäßig ein Überschuss an Kapital im Verhältnis zu profitablen Anlagemöglichkeiten – Überakkumulation – herrscht. Um die daraus folgenden Entwertung des überakkumulierten Kapitals zu verhindern ist es nötig, das Kapital räumlich und oder zeitlich zu verschieben (Harvey 2003: 89 ff.; 2006: 190 ff.). Bei dieser Krisenbewältigung spielt die *gebaute Umwelt* („built environment“) eine essenzielle Rolle. Da die Produktion ebenjener kapital-, arbeits- und zeitintensiv ist, eignet es sich ideal, um große Mengen an überakkumuliertem Kapital zu absorbieren und dadurch *zeitlich* zu verschieben. Auch für die *räumliche* Verschiebung sind urbane Räume zentral, da sie für die Beherbergung zentraler Punkte der Transport- und Kommunikationsinfrastruktur wichtig sind und dadurch beitragen die Kapitalzirkulation zu beschleunigen. Aufgrund dieser zeitlichen und räumlichen Dynamik spricht Harvey hierbei von einem „spatio-temporal fix“ (Harvey 2003: 115f.).

Zweitens arbeitet er heraus, dass die zeitliche und räumliche Verschiebung des überakkumulierten Kapitals vom Finanzmarkt in den Immobilienmarkt, vom primären in den sekundären Kapitalkreislauf, meist gegen Ende von langen kapitalistischen Wachstumszyklen stattfindet und sich dadurch direkt in der gebauten Umwelt der Städte niederschlägt (Harvey 2003: 109 ff.; 2006: 330 ff.). Durch diese immer enger werdende Anbindung an den Finanzmarkt entwickelt der Immobiliensektor eine spekulative Eigendynamik (Harvey 2006: 347), wodurch auch die Bildung von Immobilienblasen befördert wird. Im Falle eines Platzens dieser kann die stabilisierende Wirkung des sekundären Kapitalkreislaufs in sein Gegenteil verkehrt werden.

Nach seinem Verständnis der Urbanisierungsprozesse haben städtische Konflikte und soziale Bewegungen drittens auch einen Klassencharakter. Dies stellt er vor allem mit Bezug auf die großen Stadterneuerungsprogramme im Paris der 1850er und 1860er oder die fordistische (Sub-) Urbanisierung in den USA der Nachkriegsjahre fest, da solche Großprojekte auch dazu dienten den gesellschaftlichen Status Quo abzusichern. Deshalb sollen städtische soziale Bewegungen, die die Vertreibung einkommensschwacher Bevölkerung aus potenziell wertvollen städtischen Lagen oder überhöhte

Mieten anprangern auch als Klassenauseinandersetzung verstanden werden. Gerade weil in solchen Auseinandersetzungen auch Fragen der Produktion und Aneignung mitverhandelt werden, sieht Harvey hier eine zentrale Triebfeder für die emanzipatorische Weiterentwicklung der Gesellschaft (Wiegand 2017: 231f.).

Trotz einer immer größer werdenden Debatte um den Begriff der Flächengerechtigkeit stellt Pirie die Notwendigkeit eines räumlichen Bezugs in Frage. Denn zu behaupten, dass es ungerecht ist, dass eine Person an Ort x lebt, weil x abgelegen ist, lässt die Frage offen, warum die Entfernung ungerecht ist (Pirie 1983: 471). Don Mitchell, ein Wissenschaftler, der viel über die Frage von Marginalisierungen im öffentlichen Raum publiziert hat, hält allerdings entgegen, dass der räumliche Bezug auf komplexe Beziehungen hindeuten kann. Er unterstreicht die Notwendigkeit, räumliche Gerechtigkeit vor dem Hintergrund des Zugangs zu thematisieren (Brown et al. 2007: 9).

Dikec führt weiter aus, dass die Beziehung zwischen Raum und Gerechtigkeit erheblich an stabilen Strukturen hängt (2001: 1793). In seinen Arbeiten über die französische Stadtpolitik sieht er, dass jene institutionellen Strukturen und Praktiken, die Wettbewerb, Effizienz und wirtschaftlichen Erfolg bevorzugen wichtig bei der Schaffung der Umstände sind, in denen Neoliberalismus erfolgreich ist (Dikec 2006: 64). Für sich ist räumliche (Un-) Gerechtigkeit – eine Vereinigung der Worte Gerechtigkeit und Ungerechtigkeit – daher ein Produkt systematischer Ausgrenzungen und Dominanz und nicht auf spezifische Handlungen zurückzuführen. Dikec bezeichnet diese komplexen Strukturen als Produkt dialektischer Prozesse in denen (Un-) Gerechtigkeit und Raum miteinander verwoben sind (Dikec 2001).

Viele haben diese Ansätze weitergedacht und die sozialen Strukturen, die ungerechte Verhältnisse beeinflussen können, ins Zentrum ihrer Betrachtungen gerückt. So auch Iris Marion Young, für die strukturelle Ungerechtigkeit dann in Erscheinung tritt, wenn soziale Prozesse große Personengruppen systematisch bedrohen oder ihnen die Mittel zur Entwicklung und Ausübung ihrer Fähigkeiten vorenthalten werden, während dieselben Prozesse es anderen ermöglichen zu dominieren oder über ein weites Spektrum an Möglichkeiten zu verfügen, um ihre Fähigkeiten zu entwickeln oder auszuüben (Young 2011: 52). Merrifield und Swyngedouw (1997: 3) kritisierten an diesem Zugang allerdings die Statik des Konzepts, die nicht zulasse, dass räumliche oder zeitliche Unterschiede Eingang darin finden. Allerdings verwundert dies kaum, so wird der Maßstab als gesellschaftlich produziert wahrgenommen, was es erschwert eine normative Aus-

wahl zu treffen, was wiederum erforderlich ist, um einen Maßstab zu definieren anhand, dessen Gerechtigkeit gemessen werden kann (Israel und Frenkel 2017: 4).

2.2.3 Soja „Seeking Spatial Justice“

Soja ist wie Dikec der Meinung, dass das Soziale und Räumliche dialektisch miteinander verwoben sind und sich oft problematisch gegenseitig bedingen (Soja 2010: 18). Deshalb unternimmt er in seinem Buch *Seeking Spatial Justice* (2010) am Beispiel der Bus Riders Union in Los Angeles den Versuch herauszuarbeiten, dass (Un-) Gerechtigkeit nicht nur auf soziale Prozesse reduziert werden kann. Besonders die Verflechtungen von sozialen und räumlichen Prozessen sollten Berücksichtigung finden (Soja 2010: 111ff.).

Zu Beginn stellt Soja fest, dass die unterschiedlichen Konzepte und Verbindungen zwischen Gerechtigkeit und Raum, und das Konzept der räumlichen Gerechtigkeit bereits seit der Jahrtausendwende breit rezipiert werden (Soja 2010). Die Arbeiten von Lefebvre und Harvey haben besonders starken Einfluss auf diesen Trend. Soja sieht eine Einbettung der (Un-) Gerechtigkeit in die multiskalaren Geografien, die Einfluss auf unser Leben ausüben, wobei er aber gleichzeitig darauf hinweist, dass diese durch soziales oder politisches Engagement veränderbar sind (Soja 2010: 20). Hierbei arbeitet er vor allem an Beispielen wie den Banlieues in Paris, der südafrikanischen Apartheid oder dem Israelisch-Palästinensischen Konflikt. Diese Beispiele wurden bisher meist aus zwei Perspektiven betrachtet, der Sozialen und der Historischen. Soja möchte diese Dialektik zu einer „triple dialectic“ (ebd.: 70) erweitern, also um eine gleichwertige räumliche Perspektive ergänzen. Diesen Vorschlag sieht er durch seine Beobachtungen in den Sozial- und Politikwissenschaften bekräftigt, die er als den *spatial turn* bezeichnet. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass die sozialen Wissenschaften in den letzten Dekaden viele *turns* erlebt haben, wie den *cultural turn*, den *mobility turn*, den bereits erwähnten *spatial turn*, aber auch den *scalar turn* oder den *relational turn*. Diese haben die Aufmerksamkeit auf ältere Begriffe gelenkt, neue Ansätze eingeführt und die Diskussionen bereichert, indem sie verschiedene (Teil-) Disziplinen miteinander verwoben und neue konzeptionelle und Forschungsbereiche geschaffen haben (siehe Jessop, Brenner & Jones 2008; Sheller 2014). Im Folgenden beschreibt er am Beispiel von Los Angeles eindrucksvoll, inwieweit eine breite Koalition an Akademiker:innen, Planungsbehörden und sozialen Bewegungen die Zivilgesellschaft erfolgreich für *spatial justice*

sensibilisieren und diese bis zu einem gewissen Grad auch umsetzen können. Von Vorteil waren hierbei vor allem die Vernetzungen der University of California, Los Angeles (UCLA), die sich schon seit den 1960er Jahren mit raumbezogenen Fragestellungen auseinandersetzte. Diese großen Koalitionen müssen sich über geografische Maßstäbe hinweg organisieren und die kritische räumliche Perspektive nutzen, um sich sowohl gegen ungerechte Geografien als auch gegen Kapitalakkumulation zur Wehr zu setzen (Maurano 2014: 684). Aus diesem Umstand heraus folgert Soja, dass räumliche (Un-)Gerechtigkeit die Folge unzähliger Standortentscheidungen ist (Soja 2010: 47).

Sojas Begriff der räumlichen Gerechtigkeit sticht vor allem dadurch heraus, weil er deutlich macht, inwieweit geografische Ungleichheiten durch politische Entscheidungen geschaffen und reproduziert werden. Kritik an *Seeking Spatial Justice* wurde vor allem dahingehend geäußert, dass Soja es, durch den Fokus auf den Fall Los Angeles, verpasst die Anwendung des Konzeptes in anderen Kontexten zu ermöglichen. Darüber hinaus weisen Kritiker wie Chatterton oder Iveson darauf hin, dass die Schaffung eines neuen Konzepts der Raumgerechtigkeit dem bereits etablierten Konzept der sozialen Gerechtigkeit keine Vorteile bringen kann (Iveson 2011).

Nichtsdestotrotz hat Sojas Arbeit einen bedeutenden Einfluss und das Konzept der Raumgerechtigkeit in verschiedenen akademischen Bereichen entweder aus einer eher theoretischen oder einer eher praktischen Perspektive untersucht. Besonders in den letzten Jahren wachsen lokale Ansätze, die versuchen räumliche Ungerechtigkeit sowohl lokal als auch global zu bekämpfen, indem sie auf lokale und globale Instrumente, Bündnisse und Referenzen zurückgreifen (Ramalhete 2016: 3).

Nicht nur deshalb gilt *Seeking Spatial Justice* als ein Höhepunkt in dem seit der Jahrtausendwende aufkeimendem Diskurs zum *Recht auf Stadt*. Harvey hebt hier angesichts von Gentrifizierung, Enteignungen und anderen gesellschaftlichen Polarisierungsprozessen hervor, dass diese Symptome und Produkte einer zunehmenden Ungerechtigkeit seien (Harvey 2008: 37). Trotz solcher Rückschläge haben sich in vielen Ländern eine *Recht auf Stadt* Bewegung gebildet und damit begonnen sich international zu vernetzen (Iveson 2011: 255). Im deutschsprachigen Raum ist besonders die *Recht auf Stadt*-Bewegung in Hamburg erwähnenswert.

Angeichts der bereits geschilderten unterbestimmten Natur des Konzepts unternahmen Israel und Frenkel 2017 den Versuch eine Metrik der sozialen Gerechtigkeit zu etablieren. Sie legten hierbei die Fähigkeiten einer Person und ihre Freiheiten, zu sein und zu tun, zugrunde. Dabei bezogen sie sich auf die von Amartya Sen verwendeten

Terminologie. Das Ausmaß, in dem diese Fähigkeiten gleichmäßig wiederum im Raum verteilt sind, bestimmt, ob eine bestimmte räumliche Anordnung (un-) gerecht ist (Israel & Frenkel 2017: 2). Dieser Ansatz beruht auf der Vorstellung, dass kein einheitliches Maß für Gerechtigkeit existiert, sondern anhand individueller Möglichkeiten in einem bestimmten Kontext bewertet sollte. Auch Sen bemerkte 2009, wie oben bereits erläutert, bereits eine mangelhafte Sinnhaftigkeit daran, die Vorstellung einer vollkommen gerechten Situation mit der Realität zu vergleichen. Nichtsdestotrotz legt Sen auch universelle Ziele fest. Diese Ziele umfassen z.B. Freiheit und Ungebundenheit, die Fähigkeit, unser Leben zu leben und glücklich zu sein, und die Entwicklung unserer Fähigkeiten (Storper 2011: 19). Diese können je nach Individuum, Gruppe oder Territorium unterschiedlich erfüllt werden. Israel und Frenkel erweitern Sens Zugang um den Aspekt der Räumlichkeit, den sie wiederum in das Lebensfeld und den sozialen Raum, inklusive verinnerlichter Gewohnheiten, unterteilen (Israel & Frenkel 2017: 8). Diese sind wichtig, um die eigenen Fähigkeiten auszugestalten und um bestimmte Handlungen auszuführen. Wie man erkennen kann, wird auch hierbei Gerechtigkeit nicht als Distribution von Rechten und Gütern verstanden. Räumliche Gerechtigkeit entsteht vielmehr durch Bürger mit einer bestimmten Anzahl von Fähigkeiten vor dem Hintergrund der physischen und sozialen Umwelt, da nur hierdurch Bedingungen für relevantes Handeln geschaffen werden, welche wiederum in Wohlbefinden, Glück und Gesundheit resultieren (ebd.: 12).

2.3 Weitere Zugänge

Aus einer planerischen Perspektive heraus spricht sich Fainstein in ihrem Buch *The Just City* (2010) für die Berücksichtigung von drei Aspekten einer *gerechten Stadt* aus. Auch sie bezieht sich dabei auf Rawls. Erstens macht sie deutlich, dass der Verteilungsaspekt eine wichtige Rolle spielt und materielle Gleichheit erstrebenswert ist. Zweitens sollte Diversität das Bild des städtischen sozialen Lebens prägen und drittens muss Demokratie ein Kernkonzept der Stadtplaner:innen sein, um künftige Konflikte zu bewältigen.

Böhme et al. (2004) wiederum öffnen die Debatte in eine weitere Richtung. Bisher stand meist die Stadt als Projektionsfläche, in der soziale Heterogenität kulminiert und spezifische Bedingungen schafft, im Fokus. Sie kritisierten den Mangel an Forschung, die EU-Politik in Planungsräumen vor dem Hintergrund des Begriffs der räumlichen Gerechtig-

keit hinterfragt, indem sie über ihren formalen territorialen Bereich oder ihr Einflussgebiet hinausschaut und darlegt, inwieweit hier Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten reproduziert werden (ebd.: 1179). Analog zu dieser globaleren Auffassung der räumlichen Gerechtigkeit formuliert Storper seinen Ansatz, der auf der Annahme fußt, dass räumlich ökonomische Gerechtigkeit nur durch die interterritoriale Umverteilung von Ressourcen erreicht werden kann (Storper 2011: 19). Gerade in der Debatte rund um die Zeit nach der Finanzkrise 2008 und der daraus resultierenden Schuldenkrise inklusive Sparpolitik wurde solch eine Auffassung von räumlicher Gerechtigkeit in Europa immer populärer (siehe Hadjimichalis 2011; Mahon 2014).

Ein weiterer Zugang bezieht sich auf die Idee der Landschaft. Hierbei ist die Ausgangslage, dass Landschaft immer auch ein Produkt von Aneignungsprozessen der „political landscape“ (Mitchell 2003: 788) an der physischen Umwelt ist. Daraus ergibt sich, dass Ungerechtigkeit ein sozialer Zustand ist, der wiederum physische Spuren in der Landschaft hinterlässt. Für Mitchell spiegelt Landschaft aber nicht nur soziale Prozesse wider. Vielmehr bezieht sich dieser Ansatz auf die ständige Aneignung der physischen Landschaft durch Recht, Eigentumspolitik und gesellschaftliche Anordnungen, für die die Landschaft ebenfalls eine prägende Rolle innehat. Darüber hinaus ist Olwig der Meinung, dass Recht und Gerechtigkeit tief in die geschichtliche Entwicklung des Landes und der Landschaft verstrickt sind. Hierbei soll die Landschaft aber nicht als Raum des Rechts und der Gerechtigkeit dargestellt werden, sondern vielmehr als Medium verstanden werden (Olwig 1996: 643). Dieser Landschaftsbegriff fokussiert sich auf eine allgemeinere Rolle der Landschaft bei der Gestaltung von sozialen Beziehungen. In dieser Rolle als Medium umfasst der Begriff aber auch die Fähigkeit Ausbeutung, Identitätspolitik und Unterwerfung zu transportieren (Mitchell 2003: 791).

Der Vollständigkeit halber sollte auch erwähnt werden, dass das Thema der Gerechtigkeit auch mit der Mobilität von Kapital verknüpft wurde. Speziell die räumliche Manifestation von Flächengerechtigkeit durch die grundlegenden Auswirkungen der ungleichen Mobilität von Kapital in den Prozessen der kapitalistischen Globalisierung bietet hierbei eine weitere Perspektive. Besonders im Kontext der *Recht auf Stadt*-Debatten sind diese Fragen relevant, da sie die individuelle Fähigkeit betreffen über die eigene Mobilität bzw. Sesshaftigkeit zu entscheiden (Sheller 2014: 797f.).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Literatur zur räumlichen Gerechtigkeit einen starken urbanen Schwerpunkt aufweist und dass (Un-) Gerechtigkeit im Laufe der Jahre sehr unterschiedlich konzeptualisiert wurde. Harvey macht sie in seinen frühen

Arbeiten an der Verteilung von bestimmten Ressourcen fest, während andere dies, wie Young und Sen, an der Fähigkeit des Einzelnen, Wünsche wahrzunehmen, taten. Rawls hingegen führte sie auf soziale Institutionen zurück, während Young sie eher als Ergebnis struktureller Prozesse ansah. Manche, wie Soja, beziehen sich auf großangelegte Analysen, während beispielsweise Israel und Frenkel einen empirischen Ansatz verwenden, um räumliche (Un-) Gerechtigkeit zu quantifizieren, auf dem wiederum andere, wie Fainstein, aufbauen.

Das folgende Kapitel befasst sich mit der Rolle des öffentlichen Raums, vor allem in städtischen Kontexten. Es geht darum, welche grundlegenden Funktionen der öffentliche Raum erfüllen sollte, welchen Einflüssen er sich ausgesetzt sieht, welche verschiedenen Facetten seine Bedeutung hat und wie er gestaltet sein sollte, um die Bedürfnisse seiner Anwohner:innen bestmöglich zu erfüllen.

3 Öffentlicher Raum

Dem öffentlichen Raum kam im Laufe der Zeit immer wieder unterschiedliche Funktionen zu. Der Kern ist dabei aber immer gleichgeblieben. Er ist ein essenzieller Teil jeder Stadt, da er Teil des täglichen Lebens jedes Stadtbewohnenden ist (Cybriwsky 199: 224). Ging man Anfang der 1990er Jahre davon aus, dass Städte zunehmend schrumpfen würden, so lässt sich seit der Jahrtausendwende ein gegenläufiger Trend beobachten. Häußermann et al. (2008) spricht gar von einer Renaissance der Städte. Ein signifikant höheres Angebot an Arbeitsplätzen und freizeithlichen Gestaltungsmöglichkeiten erhöhten sukzessive auch die Lebensqualität in den Städten (Rüthers 2018). Öffentliche Räume spielten und spielen dabei immer eine tragende Rolle. Da unterschiedliche Nutzungsgruppen auch unterschiedliche Ansprüche und Erwartungen haben, sind sie gerade in städtischen Lagen umkämpft. Öffentlicher Raum dient in Städten und Gemeinden als ein Ort...

- ...der Arbeit,
- ...des Konsums,
- ...der Kommunikation,
- ...der Mobilität,
- ...der Freizeitgestaltung,
- ...der Erholung,
- ...und als Zufluchtsort für marginalisierte Gruppen.

Dank dieser Funktionsvielfalt tragen gute öffentliche Räume zu einer erhöhten Lebensqualität der jeweiligen Städte bei (Gehl 2010; Chiesura 2004).

Dabei kommt es immer auch darauf an, wie *Öffentlicher Raum* definiert wird. Für Lynch (1981) ist öffentlicher Raum dann gegeben, wenn dieser offen und zugänglich ist. Hierzu zählen Plätze, Straßen, Märkte oder auch Parks. Sobald aber eine zeitliche Begrenzung, wie bei der nächtlichen Schließung mancher Parks oder Märkte hinzukommt, zählen diese für Lynch nicht mehr zum öffentlichen Raum. Für Häberlin und Furchtlehner ist der öffentliche Raum eher das Gegenstück zum privaten Raum und muss von Bewohnenden „uneingeschränkt und frei nutzbar“ (2017: 171) sein. Ähnlich wie bei Lynch fallen darunter gemeindeeigene Flächen, wie Straßen, Wege, Park- oder Platzanlagen. Häberlin und Furchtlehner legen den Fokus allerdings darauf, dass keine sozialen sowie physischen Barrieren die Nutzung des öffentlichen Raums erschweren, um seinen

integrativen Funktionen gerecht zu werden (ebd.: 172). Rechtlich gesehen handelt es sich bei öffentlichem Raum um ein öffentliches Gut im Besitz der Stadt, des Landes oder des Bundes, das für alle Personen gleichermaßen zugänglich ist (Reiss-Schmiedt o. J.: 2). Deshalb sollten öffentliche Räume uneingeschränkt, also auch ohne Nutzungsgebühren, genutzt werden können. Einkaufszentren sind nach all diesen Definitionen kein öffentlicher Raum, auch wenn sie oft als solche wahrgenommen werden, denn sie verfügen über Öffnungszeiten und von den Betreibenden ausgesprochene Hausordnungen und Zutrittsbeschränkungen (Brendgens 2005: 1091f.). Solche Räumen, die von Nutzer:innen als öffentlich wahrgenommen werden, aber in privatem Besitz sind, gelten als halboffene Räume.

In ihrer Nutzung sind urbane Freiräume meist multifunktional. Funktion und Nutzen sind dabei selten trennbar. Dies führt dazu, dass öffentliche Räume zu einem Pendant der jeweiligen Bewohner:innen und deren Nutzungsansprüchen werden (Häberlin und Furchtlehner 2017: 174). Auch Lefebvre ist, wie oben bereits ausgeführt, der Meinung, dass sich jede Gesellschaft ihren eigenen Raum bildet (Lefebvre 1998). Gelingt es der Umwelt zu einem wichtigen Teil des Alltags der Bewohner:innen zu werden und deren Bedürfnisse, Erwartungen und Überzeugungen zu erfüllen, bauen diese im Allgemeinen eine Verbindung mit ihrem physischen und sozialen Umfeld auf (Faragallah 2018: 3971).

3.1 Einflüsse – Veränderungen

Diese Beziehung zwischen Menschen und Raum befindet sich im Wandel. Die alltägliche Nutzung des Internets hat diese Beziehung beispielsweise signifikant verändert. Funktionen, die vormals dem öffentlichen Raum zugesprochen wurden, wie die des sozialen Treffpunkts, wurden teilweise in den digitalen Raum verlagert. Für soziale Interaktionen, Kommunikation oder Meinungsbildung ist der öffentliche Raum daher nicht mehr zwingend notwendig (Albeera 2019: 5). Vermehrte Aufenthalte im digitalen Raum können auch dazu führen, dass die Zahl der Gespräche im öffentlichen Raum abnimmt (ebd.: 132).

Auch der Trend zum Onlinehandel oder Telearbeit führen dazu, dass Funktionen wie Konsum, Arbeit oder Kommunikation aus dem öffentlichen Raum abwandern und im digitalen Raum erfolgen. Es wandern aber nicht nur Nutzungen ab, es kommen auch neue hinzu, wie die Zunahme an Events im öffentlichen Raum zeigt (Selle 2003: 72).

Auch Spiele-Apps wie das 2016 veröffentlichte Pokémon-Go können einen spürbaren Einfluss auf städtische Räume haben (NZZ 2016). Das Internet gibt Veranstaltungen zudem eine größere Bühne, indem es diesen ihnen die Möglichkeit gibt, sie entweder effizienter zu bewerben oder sie direkt im digitalen Raum stattfinden zu lassen (Bishop & Marshall 2017: 64 f.). Andere Technologien, die zum alltäglichen Umgang im sozialen und öffentlichen Leben vieler geworden sind und die eine veränderte Nutzung des öffentlichen Raums ermöglichen, sind unter anderem digitale Werbeflächen oder auch öffentliche Internetzugänge (Menezes & Smaniotto 2017: 1f.).

Auch geographische Prozesse wie die Suburbanisierung haben einen großen Einfluss auf die Entwicklung der öffentlichen Räume. Durch die räumliche Entmischung der Grunddaseinsfunktionen ab den 1950er Jahren, wurden neue öffentliche Räume erschlossen und bestehende vermehrt der Mobilität zugewiesen, um die entstandenen größeren Entfernungen schneller zurücklegen zu können. Das dadurch geänderte Mobilitätsverhalten wiederum führte zu einem großflächigen Ausbau des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Nebenwirkungen dessen schlagen sich in einer höheren Versiegelungsrate, einer gestiegenen Abgas- und Staubentwicklung und einer gesteigerten Belästigung durch Lärm nieder (Prenner 2016: 88). Im Zuge dessen litt die Qualität der städtischen Freiräume, da nur Städte mit durchmischten Funktionen eine hohe Lebensqualität gewährleisten können (Gehl 2010: 31).

Auch die soziale Segregation der Bevölkerung, die sich zumindest teilweise aus den Suburbanisierungsprozessen ableiten lässt, beeinflusste öffentliche Freiräume in Städten. Unterschiedliche homogenere Bevölkerungsgruppen haben andere Nutzungsansprüche als heterogene. An Orten, an denen sich diese Gruppen wieder mischen, etwa innerstädtischen Einkaufslagen, kommt es nicht selten zu Konflikten. Gerne wird in diesen Lagen zur Konfliktprävention auf gesteigerte Überwachung der Nutzer:innen gesetzt. Dies kann dazu führen, dass unerwünschte Gruppen ausgegrenzt werden und sich gezwungenermaßen aus bestimmten Bereichen einer Stadt zurückziehen (Berding 2013: 250).

Außerdem wirkt sich der demografische Wandel auf die Zusammensetzung der Stadtbewohner:innen und damit auf die Nutzung des öffentlichen Raums aus. Ein steigender Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen verschiebt den Fokus hin zu Barrierefreiheit und Zugänglichkeit und stellt hierdurch die Planung vor neue Aufgaben. Zudem erfordert der Bevölkerungsrückgang beispielsweise in periphereren Gebieten eine neue Nutzungsstruktur im öffentlichen Raum (vhw 2017: 13). Weiters steigt der Druck auf den

öffentlichen Raum auch dank des Trends zu Mikrowohnungen und Single-Haushalten, da sich hierdurch wieder vermehrt soziale Interaktionen in den öffentlichen Raum verlagern (Prenner 2016: 74f.).

Zudem zogen eine neu gefundene Mobilität und innovative Arbeitsmodelle Veränderungen hin zu einer flexibleren Gesellschaft nach sich und stellen den öffentlichen Raum vor weitere Herausforderungen. Durch diese neuen Arbeitsmöglichkeiten haben sich privates und öffentliches Leben immer weiter verschränkt und den Handlungsspielraum der Stadtbewohnenden erweitert. Gemeinsames Mittagessen unter Kollegen und Kolleginnen im Park wird zur Normalität (Breuer 2003: 8). Zudem entwickelt sich die Gesellschaft schrittweise hin zur 24-Stunden-Gesellschaft, in der vormals wichtige Ruhetage immer häufiger zu Arbeitstagen werden. Aber auch eine zunehmende Kommerzialisierung von öffentlichen Räumen, durch Shopping Malls oder die Veranstaltung von Festivals, hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die heutigen städtischen Freiräume (Bork 2015: 10).

3.2 Bedeutung - Zweck - Nutzen

Öffentlichen Freiräumen wird in der Stadt zu Recht eine große Bedeutung beigemessen. Zu den wichtigen sozialen, ökonomischen und psychologischen Aufgaben kommen kulturelle und politische Dienstleistungen (Gehl 2010; vhw 2017). Zudem erfüllen sie wichtige Ökosystemdienstleistungen (ÖSD) wie Luft- und Wasserreinigung, Wind- und Lärmfilterung oder Mikroklimastabilisierung durch Parks, Bäume, Wiesen oder Gewässer (Kowarik et al. 2016). Durch all diese Dienste an der Gesellschaft tragen sie erheblich zur Lebensqualität einer Stadt bei.

3.2.1 Sozial

Die Soziologie betrachtet öffentliche Räume als Orte, in denen soziales Handeln stattfindet. Er sollte allen unabhängig von Herkunft, Geschlecht oder Alter offenstehen und integrativ Gemeinschaft fördern und soziale Bindung erzeugen. Daher ist nicht verwunderlich, dass der urbane Freiraum im öffentlichen Interesse steht und die Bewohnenden Anteil an seiner Gestaltung und möglichen baulichen Änderungen haben (Eckhardt 2014: 46). Durch das Erzeugen sozialer Bindungen erhöht sich zudem das Wohlbefinden der Menschen. Für Mehta bilden die vereinzelt Kontakte, die man im urbanen Raum erlebt, das Fundament für bspw. die Pflege von Freundschaften, Informations-

aufnahme oder auch Kreativitätssteigerung. Gute öffentliche Orte laden ihre Nutzer:innen mit ihren Sitz- und Stehmöglichkeiten zur Interaktion ein und fördern ein soziales Miteinander (Mehta 2009: 45).

Ähnlich betrachten Gehl et al. den öffentlichen Raum. Für sie ist er vor allem Treffpunkt, Bewegungs- und Aufenthaltsort (2006: 10ff.). Ihrer Meinung nach sind Städte lebendig, wenn verschiedenen soziale Gruppierungen in der Öffentlichkeit miteinander interagieren. Hierdurch werden sie zu wichtigen städtischen Attraktionen. Diese Lebendigkeit erzeugt Gehl dadurch, dass verschiedenen Bereichen mehrere Funktionen zugewiesen werden (Gehl 2010: 63ff. & 139). Weiterhin betont er die Wichtigkeit spontaner Begegnungen. Grundvoraussetzung ist hierfür allerdings das sich Menschen an gleichen Orten treffen (ebd.: 15ff.).

Vaiou und Kalandides unterstreichen den integrativen Effekt urbaner Freiräume. Laut ihnen wird die handelnde Person durch das Verlagern privater Handlungen ins Öffentliche sichtbar. Diese Präsenz ermöglicht die Kontaktaufnahme durch Dritte (2009: 18). Allerdings ist auch bei einer guten Ortsgestaltung nicht gesichert, dass diese eine soziale Interaktion verschiedener Gruppen ermöglicht, da der Alltag vieler Menschen von Distanzierung und Gleichgültigkeit bestimmt ist (vhw 2017: 41).

In einer 2008 angelegten Studie fanden Cattell et al. heraus, dass qualitative Freiräume zum Gemeinschaftsgefühl beitragen. Bei der Untersuchung der täglichen Beziehungen von Menschen in öffentlichen Räumen stellten sie außerdem fest, dass diese einen positiven Effekt auf das subjektive Wohlbefinden und das Gemeinschaftsgefühl haben können. Manche Probandinnen und Probanden schätzen z.B. die Möglichkeit allein zu sein, gemeinsam Stress abzubauen oder die Gesundheit zu fördern. Außerdem kann die Motivation in einer Ortschaft zu verbleiben steigen, wenn die Freiräume als positiv wahrgenommen werden. Auch regelmäßige zufällige Begegnungen verstärken die soziale Bindung an einen Ort, sowie eine gesteigerte Toleranz beobachtet werden kann, sobald verschiedene Ethnien im öffentlichen Raum miteinander interagieren (Cattell et al. 2008: 556ff.).

Wie Chiesura in ihrer Umfrage in einem niederländischen Stadtpark herausfand, stillen Grünflächen Bedürfnisse. Hierzu gehört z.B. dem als hektisch erlebten Stadtleben zu entfliehen und die negativen psychologischen, in der stressenden städtischen Bebauung erlebten Erfahrungen zu kompensieren. Daraus ergibt sich, dass Park und Grünflächen in der Stadt im Allgemeinen wichtige Orte der Entspannung für Stadtbewohner:innen darstellen. Außerdem fand sie heraus, dass *Freiheit, Einheit mit der Natur*

und *Glück*, mit *Schönheit* und *Stille* zu den häufigsten genannten positiven Erfahrungen zählen (Chiesura 2004: 136).

Des Weiteren bieten Freiräume auch Platz für unterschiedlichste Sport- und Freizeitaktivitäten. Hierfür ist aber häufig eine Infrastruktur vonnöten, welche wiederum bestimmte bauliche Maßnahmen erfordern. Joggen oder Fahrradfahren sind lediglich auf einen geringen Eingriff angewiesen. Andere Aktivitäten wie Fußball, Tischtennis oder Skaten benötigen allerdings eine weit spezifischere Infrastruktur. Je mehr Angebote den Nutzenden zur Verfügung stehen, desto mehr werden diese auch benutzt (Abraham et al. 2007: 37ff.).

Hierbei spielt vor allem die Zugänglichkeit der Räume eine Rolle. Denn umso größer die Distanz zu den Freiflächen ist, desto mehr sinkt die subjektiv wahrgenommene Qualität eben jener (Francis et al. 2012: 404f.).

3.2.2 Ökonomisch

Historisch gesehen war der ökonomische Nutzen eines öffentlichen Raums auf die Möglichkeit zum Warenaustausch begrenzt. Mittlerweile sind die ökonomischen Wechselwirkungen in Bezug auf öffentliche Freiräume vielfältiger geworden, denn die Qualität eines Freiraums hat einen direkten Einfluss auf den Wert von Immobilien (Dams et al. 2019; D'Acci 2019). Eine Studie aus Amsterdam zeigt, dass der Wert einer Immobilie sich erhöht je näher diese an Grünräumen liegt (Daams et al. 2019). Auch andere positiv konnotierte Faktoren, wie Erreichbarkeit oder Fußgängerzonen haben einen steigenden Effekt auf den Immobilienwert, wobei eher negativ konnotierte Faktoren wie Umweltverschmutzung, Kriminalität oder Verkehrsbelastungen einen eher senkenden Effekt haben (D'Acci 2019). Das zeigt, dass die Lage ein wichtiger Standortfaktor ist.

Gut gestaltete öffentliche Räume locken durch eine z.B. schlaue Platzierung von Stadtmöbeln mehr Menschen an, machen einen Ort attraktiver und erhöhen dadurch die Kundenfrequenz, was wiederum der lokalen Gastronomie und dem Einzelhandel zugutekommt. Durch diesen Dominoeffekt ist es mittlerweile Usus, dass eine Kommune in ihre öffentlichen Räume investiert, um zum einen ihr Image zu verbessern und zum anderen private Investitionen anzulocken (vhw 2017: 19f.).

Hierbei ist allerdings zu beachten, dass Revitalisierungsinvestitionen zu steigenden Wohnpreisen führen können und dadurch Prozesse wie Gentrifizierung oder Segregation in Gang setzen oder verstärken können (Safransky 2014). Im Zusammenhang mit

Grünflächen und der Ausgrenzung von den wirtschaftlich schwächsten Bewohnenden ist dieser Effekt als ökologische Gentrifizierung bekannt.

Auch für Städte und Gemeinden sind öffentliche Räume eine Möglichkeit Profite zu generieren. Entweder sie sind direkt als Grundstückseigentümer Profiteur, sie vergeben Sondernutzungsrechte für Gastgärten und Marktstände auf öffentlichen Freiflächen oder für Werbeflächen an Gerüsten und Fassaden (vhw 2017: 20).

3.2.3 Ökologisch

Viele verschiedenen Studien beforschten in den letzten Jahren den Zusammenhang zwischen Klimakrise und Stadtökologie. Sie bestätigen, dass Grünflächen einen positiven Einfluss auf beide Aspekte haben (Rößler 2015).

Bei der Betrachtung des Stadtklimas ist zuvorderst relevant in welcher Klimazone eine Stadt liegt. Des Weiteren haben das natürliche Relief einer Stadt, inklusive Hangneigungen, Expositionen, lokalen Windsystemen und Kaltluftabflüssen, einen Einfluss auf das Stadtklima. Eine erhebliche Auswirkung hat allerdings auch das anthropogene Relief, dass primär durch die Bebauung einer Stadt, also Gebäude, Straßen, Stadtgröße und Versiegelungsgrad entsteht (Henninger 2011: 71f.). In Bezug auf Städte ist außerdem häufig von Mikroklima die Rede. Hiermit sind die bodennahen Luftschichten gemeint. Diese sind stark von der vorhandenen Oberfläche anhängig, sind aber auch Wechselwirkungen mit dem Stadtklima ausgesetzt (Hagen 2011: 19).

Für Probleme im städtischen Klima sorgen meist menschliche Faktoren wie die Dichte und die daran anknüpfende Ausdehnung der Bebauung, und die damit einhergehenden Luftverschmutzungen und Hitzebelastungen. Häufig werden diese Problematiken durch eine ungünstige naturräumliche Lage und fehlende bauliche Berücksichtigung von Frischluftschneisen verstärkt (Fröhlich et al. 2011: 10ff.).

Ein wichtiger Faktor ist außerdem der Strahlungshaushalt, der primär von der Oberflächenbeschaffenheit, dem Versiegelungsgrad und dem Vegetationsgrad abhängt. Ein stark versiegelter Platz mit wenig Vegetation nimmt tagsüber Strahlungsenergie auf und gibt sie nachts sukzessive wieder frei und verhindert so, dass die Luft abkühlt. Dies führt dazu, dass in Städten meist eine höhere Temperatur gemessen wird als im weniger stark versiegelten Umland. Vor allem nachts kommt es zu großen Temperaturunterschieden. Bei diesem Effekt spricht man von städtischen Wärmeinseln (Kuttler 1997). Je nach Dichte der Bebauung eines Gebiets kann es außerdem dazu kommen, dass

sich nicht nur Wärmeinseln, sondern auch mehrkernige Hitzeinseln bilden (Henninger 2011: 63f.).

Es gibt unterschiedliche Möglichkeiten diesen Faktoren entgegenzuwirken. Zum einen können durch das Anlegen von Grünflächen und das gezielte Pflanzen von Bäumen Flächen geschaffen werden, die Schatten spenden und tagsüber nicht überhitzen. Durch Photosynthese speichert Vegetation einerseits die Strahlungsenergie der Sonne und kühlt andererseits die Luft durch die Verdunstung von Wasser ab. Außerdem nehmen sie Schadstoffe und Partikel auf, um sie an der Blattoberfläche zu deponieren (Bruse 2003: 66ff.). Zum anderen eignen sich vor allem urbane Wasserflächen dazu urbane Wärmeinseln zu verhindern. Wasser kann im Vergleich zu Vegetation sehr viel mehr Strahlungsenergie absorbieren und hat als Verdunstungskörper eine größere Kapazität das Mikroklima kühlend zu beeinflussen. Durch diesen Effekt kann zwischen dem tagsüber aufgeheizten Stadtraum und der nachts kühleren Wasseroberfläche ein Ausgleichsströmung entstehen (Kuttler 1993: 146ff.).

Durch diese von den Grün- und Wasserflächen erbrachten Ökosystemleistungen können Hitzebelastung und Luftverschmutzungen in Städten reduziert werden. Besonders Schattenwurf, die geringere Wärmespeicherung von natürlicheren Bodenbelägen und Transpiration haben einen großen Anteil an der Kühlung urbaner Räume. Weiters ermöglicht eine kluge Anordnung von Grün- und Wasserflächen Kaltluftschneisen, wodurch kühle Luft aus dem Umland in die Stadt „fließen“ kann (Rößler 2015: 125). Dürrstein & Siegele streichen zudem heraus, dass Natur am effektivsten für ein erträglicheres Klima in der Stadt sorgen kann, sobald man ihr genügend Platz einräumt (Dürrstein & Siegele 2014).

3.3 Gestaltung öffentlicher Räume

Es lässt sich festhalten, dass die Qualität der Städte in vielerlei Hinsicht von der Gestaltung, Verwaltung und der Pflege der städtischen Freiräume bestimmt wird (Shi & Wooley 2014: 3). Gute Freiflächen haben außerdem einen positiven Effekt auf die Lebensqualität der Bewohner:innen. Größere Freiräume oder verschiedene Installationen beleben urbanen Raum weiters, in dem sie Optionen zum Spielen, Erholen, Sport oder Kommunikation bereitstellen (Kaczynski et al. 2009). Bei der Umsetzung dieser ist es wichtig die Gestaltung anzupassen. Dabei sind besonders auch die Erdgeschosszonen zu beachten, da diese auf Augenhöhe mit den Nutzenden liegen und dadurch verstärkt

im Fokus stehen. Gleichzeitig darf nicht vergessen werden, dass auch die Fassaden die Qualität eines öffentlichen Raums erhöhen können, indem sie möglichst ansprechend gestaltet werden (Gehl 2010: 19).

Reiß-Schmidt (o. A.) beschreibt z.B. sehr allgemeine Anforderungen an den öffentlichen Raum. Diese sind aber nicht unerheblich, bevor man weiterführende Überlegungen zur Qualität von Freiräumen anstellt. Grundsätzlich soll öffentlicher Raum frei zugänglich und das Betreten nicht an Kosten geknüpft sein. Außerdem darf er keine Individuen oder bestimmte Bevölkerungsgruppen diskriminieren oder diese einer Gefahr aussetzen. Der Raum soll klar definiert sein und durch Grenzen vom restlichen Raum abgetrennt sein. Auch die Ästhetik von öffentlichen Räumen ist ein wichtiger Faktor, weshalb diese möglichst „schön“ gestaltet werden sollten. Hierbei kann „Schönheit“ auch durch ein Spiel mit Brüchen und Dissonanzen entstehen. Bei der konkreteren Gestaltung sollte darauf geachtet werden, dass möglichst unterschiedliches Mobiliar verwendet wird, um möglichst viele Aktivitäten zu ermöglichen. Dabei ist aber keine bestimmte Aktivität zu präferieren und unvorhersehbare Aktivitäten zu fördern. Abschließend hebt Reiß-Schmidt hervor, dass öffentliche Räume in der gesamten Stadt ohne Hierarchisierung zu einem Netzwerk verbunden werden sollten (Reiß-Schmidt o. A.: 7f.).

Anders als Reiß-Schmidt präsentiert Gehl seine Ansprüche an öffentliche Freiräume sehr präzise und geht dabei individuell auf die zu gestaltenden Räume ein. Öffentliche Räume nach Gehl zeichnen sich durch Fußläufigkeit aus und begünstigen zahlreiche unterschiedliche Aktivitäten. Seinen Weg zur Stadt auf Augenhöhe fasst er in einem Raster aus zwölf Qualitätskriterien für öffentliche städtische Räume zusammen (siehe Tab. 1).

Diese zwölf Kriterien teilt er wiederum in drei Unterkategorien auf. Erstens sollen Nutzer:innen von öffentlichen Räumen vor Lärm, Verkehr, anderen Nutzern und Nutzerinnen oder unangenehmen Sinneseindrücken geschützt werden, indem Überdachungen beispielsweise zum Schutz vor Wetter sorgen oder eine geschickte Beleuchtung die gefühlte Sicherheit erhöht. Zweitens sollen öffentliche städtische Räume für Komfort sorgen und durch eine diverse Infrastruktur dafür Sorge tragen, dass Bewegungsfreiheit sowie Aufenthalte, Kommunikation und Sport ermöglicht werden. Sitzmöglichkeiten sollen hierbei unterschiedlichen Wetterverhältnissen gerecht werden und Kommunikation fördern. Drittens ist Vergnügen ein zentraler Aspekt von Gehls Räumen. Dies soll durch Details wie Brunnen, Denkmälern oder Kunst erreicht werden, aber auch indem bei der Planung auf Größenverhältnisse geachtet wird (Gehl 2010: 275).

Tabelle 1: Qualitätskriterien für öffentlichen Raum

Protection	Protection against traffic and accidents. Do groups across age and ability experience traffic safety in the public space? Can one safely bike and walk without fear of being hit by a driver?	Protection against harm by others. Is the public space perceived to be safe both day and night? Are there people and activities at all hours of the day because the area has, for example, both residents and offices? Does the lighting provide safety at night as well as a good atmosphere?	Protection against unpleasant sensory experience. Are there noises, dust, smells, or other pollution? Does the public space function well when it's windy? Is there shelter from strong sun, rain, or minor flooding?
	Options for mobility. Is this space accessible? Are there physical elements that might limit or enhance personal mobility in the forms of walking, using a wheelchair, or pushing a stroller? Is it evident how to move through the space without having to take an illogical detour?	Options to stand and linger. Does the place have features you can stay and lean on, like a façade that invites one to spend time next to it, a bus stop, a bench, a tree, or a small ledge or niche?	Options for sitting. Are there good primary seating options such as benches or chairs? Or is there only secondary seating such as a stair, seat wall, or the edge of a fountain? Are there adequate non-commercial seating options so that sitting does not require spending money?
Comfort	Options for seeing. Are seating options placed so there are interesting things to look at?	Options for talking and listening/hearing. Is it possible to have a conversation here? Is it evident that you have the option to sit together and have a conversation?	Options for play, exercise, and activities. Are there options to be active at multiple times of the day and year?
	Scale. Is the public space and the building that surrounds it at a human scale? If people are at the edges of the space,	Opportunities to enjoy the positive aspects of climate. Are local climatic aspects such as wind and sun taken into account? Are there varied conditions for spending time in public spaces at	Experience of aesthetic qualities and positive sensory experiences. Is the public space beau-
Enjoyment			

	can we still relate to them as people or are they lost in their surroundings?	different times of year? With this in mind, where are the seating options placed? Are they located entirely in the shadows or the sun? And how are they oriented/placed in relation to wind? Are they protected?	tiful? Is it evident that there is good design both in terms of how things are shaped, as well as their durability?
--	---	--	---

Quelle: Gehl Institute 2018

3.4 Flächengerechte Mobilität

Bei der Betrachtung von flächengerechter Mobilität ist zu berücksichtigen, dass ein Großteil des öffentlichen Raums in Städten zur Fortbewegung genutzt wird. Raith und Tomaselli halten außerdem fest, dass der öffentliche Raum in einer kompakten Stadtstruktur von Flächenmangel geprägt ist. Diese Knappheit verschärft sich zudem durch die ausschließende monofunktionale Nutzung des Raums in vielen Städten (Raith & Tomaselli 2009: 66). Den größten Anteil des öffentlichen Raums beansprucht zweifellos der MIV für sich. Dieser dominiert den Raum vielerorts mit hohen Geschwindigkeiten und einem erhöhten Geräusch- und Abgasaufkommen. Hierbei spielt die Geschwindigkeit eine besondere Rolle, da laut dem VCÖ die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmenden eine Barriere für einen gemeinsamen öffentlichen Raum darstellen (2014: 23). Weiters ist der Anreiz zu Fuß zu gehen größer, wenn die Geschwindigkeit auf Straßen langsamer wird (VCÖ 2015: 2). Sauter & Hüttenmoser fanden in ihrer Studie heraus, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen die subjektive Qualität eines öffentlichen Raums erhöhen, was sowohl Akzeptanz, Nutzung als auch Interaktion steigert. Probanden, die in einer 50 km/h Zone lebten, gaben zu 24% an, sich manchmal im öffentlichen Raum aufzuhalten. Dieser Wert war bei Probanden die in einer 30 km/h Zone leben mit 37% signifikant höher (Sauter & Hüttenmoser 2006: 1f.).

In vielen Kommunen hat mittlerweile ein Prozess des Umdenkens eingesetzt, indem sie sich zunehmend von der autogerechten Stadt abwenden und zur Förderung von Shared Spaces und Shared Mobility, Radfahren, Gehen und dem Umweltverbund bekennen. Der knappe öffentliche Raum in Städten soll wieder vermehrt durch alle Bewohner:innen genutzt werden können. Daher ist es nötig, den Verkehr möglichst flächeneffizient zu gestalten und die zeitliche Inanspruchnahme zu berücksichtigen (VCÖ 2016: 9). Auf der anderen Seite ist zu beobachten, dass diesem Trend durch ein vermehrtes

Aufkommen an raumgreifenden Fahrzeugen, wie beispielsweise Sport Utility Vehicles (SUV) entgegengewirkt wird. Diese Fahrzeuge beanspruchen den ohnehin immer stärker regulierten Platz auf den Fahrbahnen und den Parkstreifen, obwohl gerade in einem städtischen Kontext die Wahl eines kompakten Fahrzeugs aus platz- aber auch aus verkehrstechnischen Gründen sinnvoller erscheint (Häberlin & Furchtlehner 2017: 183). Die Flächeninanspruchnahme der einzelnen Verkehrsmittel unterscheidet sich dabei stark. Der MIV, sowohl fließend als auch ruhend, beansprucht am meisten Platz. Der VCÖ rechnet dies, wie in Tabelle 2 dargestellt, vor. Wenn 50 Personen eine beliebige Strecke zurücklegen wollen, nehmen sie zu Fuß etwa eine Fläche von 50 m² in Anspruch. Würden sie mit dem Fahrrad fahren, steigt dieser Wert auf 580 m². Bei einem vollbesetzten Bus beläuft sich diese Fläche auf 70 m² und bei vollbesetzten Autos (fünf Sitzplätze) auf 610 m². Geht man allerdings von der in Wien durchschnittlichen Besetzung von 1,28 Person pro PKW (Personenkraftwagen) aus, vervierfacht sich der Wert etwa auf 2.375 m². Wichtig zu beachten ist bei dieser Rechnung allerdings, dass nur von fließendem Verkehr ausgegangen wird und Parkplätze im Straßenraum nicht berücksichtigt wurden (VCÖ 2016: 14).

Tabelle 2: Durchschnittlicher Flächenstundenverbrauch pro Person

Reisegeschwindigkeit in km/h		Aufenthalt im öffentlichen Raum pro Tag in Stunden		Flächenstundebedarf pro Person		
		In Bewe- gung	In Ruhe	In Bewe- gung	In Ruhe	Gesamt
Gehen	5	1	0	1,0	0	1,0
Radfahren	15	1	11	11,6	13,2	24,8
Bus, 26 % Auslastung	20	1	0	5,6	0,0	5,6
Bus 100 % Auslastung	20	1	0	1,4	0,0	1,4
Straßenbahn, 26 % Auslas- tung	20	1	0	6,2	0,0	6,2

Straßen- bahn, 100 % Auslastung	20	1	0	1,2	0,0	1,2
Pkw mit 1 Person	25	1	23	60,8	310,5	371,3
Pkw mit 1,28 Personen, 26 % Auslas- tung	25	1	23	47,5	242,6	290,1
Pkw mit 5 Personen, 100 % Aus- lastung	25	1	23	12,2	62,1	74,3

Quelle: VCÖ – Mobilität mit Zukunft 2016: 14

3.5 Zwischenfazit

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der öffentliche Raum einer Vielzahl an Interessen und Einflüssen ausgesetzt ist. Vor allem die Qualität der Freiräume bestimmt, wie sehr diese von der Bevölkerung angenommen werden und ihren Zweck erfüllen. Auch wenn viele kommunikative Funktionen des öffentlichen Raums in den letzten Jahrzehnten in den digitalen Raum abgewandert sind, so rückte diese Funktion dank des Trends zu Mikrowohnungen und Singlehaushalten und während der COVID 19-Pandemie wieder vermehrt in den Fokus der Öffentlichkeit. Qualitative Räume ermöglichen verschiedenste Aktivitäten, wie sie Gehl in seinen zwölf Qualitätskriterien formuliert. Wichtig ist außerdem von einer monofunktionalen Nutzung der Flächen abzurücken und eine Nutzungsdurchmischung zu begünstigen. Außerdem muss die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen möglich sein, indem z.B. Barrierefreiheit gewährleistet wird, konsumfreie Räume bewahrt werden, oder Privatisierungs- und Überwachungstendenzen entgegengewirkt wird. Aus diesem Grund sollten auch eingeschränkte Räume wieder vermehrt nutzbar gemacht werden. Des Weiteren müssen Grünflächen erhalten werden, um einem hohen Versiegelungsgrad entgegenzuwirken, das Stadtklima zu verbessern, aber auch um das physische und psychische Wohlbefinden der Bevölkerung zu fördern. Wichtig ist dabei auf eine gerechte Verteilung von Flächen zu ach-

ten. Denn eine fehlende Flächengerechtigkeit fördert die Segregation bestimmter Personengruppen. Eine fehlende soziale Mischung unterstützt das Fragmentieren einer Gesellschaft und führt zur räumlichen Trennung der Bevölkerungsgruppen (Brendgens 2005: 1096).

Den größten Einfluss auf städtische Freiräume und damit auf die genannten Dynamiken besitzen Städte und Kommunen durch ihre Kompetenz in der Raumplanung zweifellos selbst. Daher kommt den Städten selbst die Grundverantwortung zu, all die unterschiedlichen Einflüsse abzuwägen und den öffentlichen Raum möglichst flächengerecht zu gestalten.

Die genannten Faktoren wirken sich auf den öffentlichen Raum aus. Verschiedene Gruppen haben unterschiedliche Bedürfnisse, daher erfolgt auch die Aneignung des Raums und dessen Nutzung auf unterschiedliche Weise. Die steigende Bevölkerung in Agglomerationsräumen und die damit verbundene Urbanisierung, die unterschiedlichen Lebensstile und das geänderte Freizeitverhalten erhöhen den Druck besonders auf den urbanen öffentlichen Raum. Die Raumplanung kann diesen unterschiedlichen Nutzungsanforderungen alleine nicht gerecht werden, daher erfordert die gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums einen partizipativen Ansatz.

4 Empirische Erhebung

In der bisherigen Arbeit wurde das theoretische Hintergrundwissen zur Flächengerechtigkeit und dem öffentlichen Raum dargelegt. Im nun folgenden Teil soll die Theorie anhand des Fallbeispiels im Untersuchungsraum Wien analysiert werden.

4.1 Nutzungsklassen

Für diese Arbeit wurde, wie in Tab. 3 zu sehen ist, ein Katalog an Nutzungsklassen erstellt, anhand dessen die Kartierung durchgeführt wurde. Die Nutzungsklassen ergeben sich aus der erarbeiteten theoretischen Grundlage und wurden im Verlauf der Arbeit anhand der gebauten und gelebten Realität im Untersuchungsgebiet modifiziert.

Tabelle 3: Nutzungsklassen der Kartierung

Nutzungsklassen		Erläuterung
MIV	Verkehrsflächen, MIV	Baulich abgetrennte Flächen, die hauptsächlich vom MIV genutzt werden
	Abstellfläche, MIV	Parkflächen für den MIV
	Elektrotankstellen	Parkflächen des MIV, die zum Tanken von E-Autos genutzt werden
Taxi		Taxistandplätze
Rad	Verkehrsfläche, Rad	Baulich abgetrennte Flächen, die hauptsächlich vom Radverkehr genutzt werden Überwege wurden nicht berücksichtigt
	Abstellfläche, Rad	Parkflächen für Räder
Fuß		Baulich abgetrennte Flächen, die hauptsächlich von Gehenden genutzt werden, inkl. Verkehrsschildern, Ampeln, Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), Verteilerschränke der Energie- und

		Telekommunikationsunternehmen und der Post, Werbeflächen, Hydranten, Pfosten und Müllcontainern Überwege wurden nicht berücksichtigt
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	U-Bahn	Baulich abgetrennte Flächen, die von U-Bahnen genutzt werden
	Straßenbahn	Baulich abtrennte Flächen, die hauptsächlich von Straßenbahnen genutzt werden Können häufig auch vom MIV genutzt werden
	City Bike	Parkflächen für Leihräder
Rest	Konsum	Flächen, die vom Gastgewerbe genutzt werden Häufig saisonaler Natur Befinden sich häufig auf Abstellflächen des MIV
	Freizeit	Flächen, die zur Freizeitgestaltung genutzt werden
	Grün	Grünflächen
	Privat	Flächen, die in Privatbesitz sind

Quelle: eigene Erhebung

4.2 Untersuchungsgebiet

Für die vorliegende Arbeit wurde ein Untersuchungsraum ausgewählt, der sich vorwiegend im 8. und 16. und zu einem kleinen Teil auch im 17. Wiener Gemeindebezirk – fortan nur noch als 8., 16. und 17. Bezirk bezeichnet – befindet. Wie in Abb. 1 zu sehen ist, wird das Gebiet durch die Ottakringer und die Alser Straße im Norden (789m), die Albertgasse im Westen (857m), die Lerchenfelder und die Thaliastraße im Süden (804m) und die Kirchstetten- und die Hubergasse im Osten (564m) begrenzt. Zur Begrenzung des Raumes wurden die Fassaden des äußeren Gebäudezuges der Begren-

zungsstraßen herangezogen. Die erhobene Gesamtfläche erfasst alle Flächen innerhalb der Begrenzungen und beträgt, bei einem Gesamtumfang von 3016 m, etwa 557.700 m² (~0,56 km²; Stadt Wien 2021a). Die Größe des Gebietes resultiert dabei aus dem hohen Arbeitsaufwand der einzelnen Arbeitsschritte. Zu den erwähnenswerten Orten innerhalb des Untersuchungsgebiets gehören neben den bekannteren wie dem Yppenplatz mit dem daran anschließenden Brunnenmarkt oder dem Westgürtel mit der darauf liegenden U-Bahn-Station Josefstädter Straße auch möglicherweise etwas unbekanntere, wie Uhl-, Benno- und Albertplatz im 8. Bezirk.

Die Auswahl des Gebiets erfolgte aus mehreren Gründen. Zum einen ist dieses Gebiet relativ innenstadtnah, aber dennoch ein Wohnviertel, wodurch der Druck auf den öffentlichen Raum stärker ist als in den äußeren Bezirken der Stadt. Zum anderen ist dank der Trennung des Gebiets durch den Westgürtel in zwei soziale, administrative und politische Blöcke eine Vergleichbarkeit innerhalb des Gebiets hergestellt. Außerdem ist durch die Historizität des Gebiets eine tiefergehende Pfadabhängigkeit als in neueren Siedlungen der Stadt gegeben. Deshalb steht das Untersuchungsgebiet repräsentativ für viele Stadtteile Wiens. Des Weiteren sind durch die bereits erwähnten bekannteren Orte wie den Yppenmarkt oder den Gürtel unterschiedlichste Raumnutzungen etabliert. Wichtig für den Mobilitätsaspekt der vorliegenden Arbeit ist außerdem, dass im Gebiet möglichst alle städtischen Mobilitätsformen vorzufinden sind. Konkret kreuzt eine Hauptstraße der Kategorie B das Gebiet im Zentrum, nämlich die B 221, auch als Lerchenfelder bzw. Hernalser Gürtel bekannt. Als Hauptstraße B gelten in Wien ehemalige Bundesstraßen, die im April 2002 vom Bund an Wien übertragen wurden, mit Ausnahme der Autobahnen und Schnellstraßen. Diese Straßen haben den Status einer Gemeindestraße, allerdings mit erhöhter Verkehrsbedeutung. Hauptstraßen A wiederum sind Gemeindestraßen mit besonderer Bedeutung. In dem Teil des Untersuchungsgebiets, der im 16. Bezirk liegt, zählen hierzu etwa die Ottakringer Straße, die Neulerchenfelder Straße und die Thaliastraße. Zu dem Teil des Untersuchungsraums, der im 8. Bezirk liegt, gehören die Albertgasse, die Alser Straße, die Blindengasse, die Lerchenfelder Straße, der Josef-Matthias-Hauer-Platz und Josefstädter Straße dazu. Die restlichen im Untersuchungsgebiet zu findenden Straßen sind als Nebenstraßen klassifiziert (Stadt Wien 2021b).

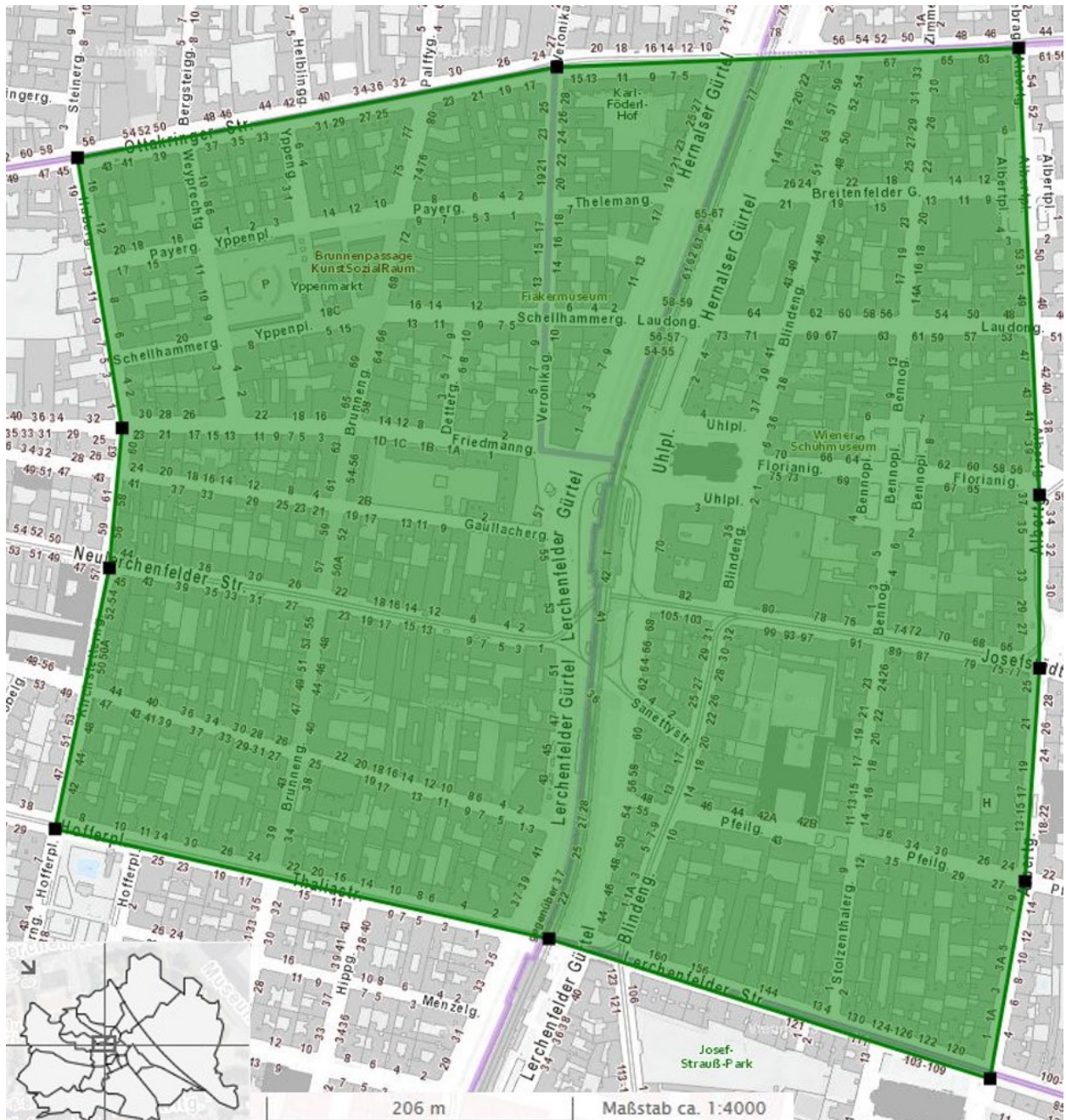


Abbildung 1: Untersuchungsgebiet. Quelle: Stadt Wien 2021a

Ihr Hauptradverkehrsnetz unterteilt die Stadt Wien in drei Radnetzebenen: Basisrouten, Grundnetz sowie erweitertes Grundnetz. Das Untersuchungsgebiet wird von zwei Basisrouten durchquert, der Route am Gürtel und einer entlang der Pfeilgasse. Eine Radnetzebene darunter werden die Basisrouten im Untersuchungsgebiet durch die Grundnetzrouten an der Friedmannngasse und ein kleines Stück an der Hubergasse ergänzt. Im erweiterten Grundnetz komplettieren Radwege an der Albertgasse, der Ottakringer Straße und der Florianigasse bzw. dem Uhlplatz das Hauptradverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet. Bei den restlichen Radverkehrsanlagen handelt es sich um Radwege im

Mischverkehr mit zu Fuß gehenden bzw. MIV und um Fahrbahnmarkierungen auf dem Straßenbelag (MA 18 o.J.). Da auf diesen Radwegen kein sicheres Verkehren der Radfahrenden garantiert ist, wurden sie in dieser Arbeit nicht berücksichtigt. Eine Abbildung zum Radverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet findet sich im Anhang.

Was den öffentlichen Nahverkehr betrifft durchquert die U-Bahnlinie U6 das Gebiet in Nord-Süd-Richtung. Des Weiteren verkehren die Straßenbahnlinien 2, 5 und 33 im Gebiet, während die Linien 44 und 46 den Untersuchungsraum rahmen. Festzuhalten ist außerdem, dass keine Buslinie durch das Projektgebiet führt und sich keine Carsharing-Standorte im Gebiet befinden. Weiters gibt es mit den Stationen am Yppenplatz, am Josef-Matthias-Hauer-Platz und an der U-Bahn-Station Josefstädter Straße insgesamt drei Leihradstationen im Gebiet. Am Lerchenfelder Gürtel, direkt neben der U-Bahn-Station, befindet sich ein Taxistandplatz (Stadt Wien 2021c).

Um das Verständnis für die beiden großen Teilräume des Untersuchungsgebiets zu erhöhen, erfolgt im Anschluss eine Erläuterung des 8. und 16. Bezirks anhand statistischer Basisinformationen.

4.3 8. & 16. Wiener Gemeindebezirk – Josefstadt & Ottakring

Der 8. Wiener Gemeindebezirk, die Josefstadt, ist mit 1,1 km² (2020) der kleinste Wiener Bezirk. Der 16. Wiener Gemeindebezirk hingegen, Ottakring, ist mit 8,7 km² (2020) ein ungleich größerer Randbezirk der Stadt. Auch in der Population schlägt sich der auffallende Unterschied der beiden Bezirke nieder. Mit 103.117 Einwohnenden (2020) wohnen im 16. Bezirk etwa viermal so viel Menschen wie im 8. Bezirk mit 25.021 Einwohner:innen (2020). Was bei Begutachtung der Bevölkerungsprognosen ins Auge sticht, ist dass der 8. Bezirk ab dem Stand von 26.149 Einwohner:innen im Jahr 2025 laut Prognose nur noch schrumpfen wird, wohingegen dem 16. Bezirk bis zum Prognoseende 2038 ein Wachstum auf 115.372 Einwohner:innen vorhergesagt wird. Ein Blick auf die Geburten- und Wanderungsbilanzen verdeutlicht diese Dynamik, denn mit einem Wert von 982 war die Geburten- und Wanderungsbilanz im 16. Bezirk 2020 ca. fünfmal größer als im 8. Bezirk (224). Das schlägt sich auch in der Bevölkerungsdichte nieder, die mit 22.956 Einwohner:innen pro km² im 8. Bezirk etwa doppelt so hoch ausfällt wie jene im 16. Bezirk (11.889 Einwohner:innen pro km², Stand 2020) (Dezernat Statistik Wien 2020: 296f. & 312f.).

Bei genauerer Betrachtung wird auch bei den wirtschaftsrelevanten Daten deutlich, wie sehr sich die Bezirke unterscheiden. Bezieht man allerdings die arbeitssuchenden Menschen in die Betrachtung mit ein, so ergibt sich ein leicht anderes Bild. Denn hier liegt die Arbeitssuchendenquote im 8. Bezirk bei 7,6 % und jene im 16. bei 14,8 %. Auch im Jahresnettoeinkommen spiegelt sich dies wider. Im 8. Bezirk verdiente 2018 eine erwerbstätige Person im Durchschnitt 25.165 € und lag damit deutlich über dem durchschnittlichen Jahresnettoeinkommens eines im 16. Bezirk lebenden Menschen (20.848 €). Als mögliche Ursache für diese Differenz kann der Bildungsstand der Bevölkerung genannt werden. Denn im gleichen Jahr besaßen in der Josefstadt etwa 49,5 % der 25-64-Jährigen einen Hochschulabschluss oder Vergleichbares. In Ottakring liegt der Anteil der 25-64-Jährigen Hochschulabsolventen und -absolventinnen mit 24,6 % hingegen bei etwa der Hälfte (ebd.).

Auch scheint sich der 8. Bezirk bei Wienbesuchenden einer höheren Beliebtheit zu erfreuen, als der 16. Bezirk, da die Zahl der Nächtigungen 2019 im 8. Bezirk mit 531.023 mehr als doppelt so hoch war als die im 16. Bezirk (232.769) (ebd.).

Im Vergleich der Flächenverteilung stehen sich zwei sehr unterschiedliche Bezirke gegenüber. Dies wird besonders am Anteil der Grünflächen deutlich, der 2020 in der Josefstadt bei 1,9 % und in Ottakring bei 30,1 % der Gesamtfläche lag. Bebaut waren im 8. Bezirk 70 % und im 16. Bezirk 51,9 % der Gesamtfläche. Weiters befindet sich das Gros der bewohnten Wohnungen im 8. Bezirk in Häusern, die vor 1919 gebaut wurden. Im 16. Bezirk lassen sich vor allem zwei intensive Bauphase identifizieren: vor 1919 und von 1981 – 2000 (ebd.).

In Bezug zur Leistbarkeit des Wohnraums in Wien veröffentlichten Wissenschaftler:innen der TU Wien 2021 in Kooperation mit der DerStandard.at eine datenbasierte Aufbereitung zum privaten Mietwohnungssektor. Dabei erachten die Verfasser des Mietmonitors eine Wohnung bis zu einer Wohnkostenbelastung von 30% des verfügbaren monatlichen Haushaltseinkommens als leistbar. Aus dem Mietmonitor geht hervor, dass bei einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen von 2000 € lediglich in fünf Zählbezirken mehr als 50 % der Wohnungsangebote leistbar sind. Im 8. Bezirk kann sich ein 1-Personen-Haushalt mit dem dortigen Durchschnittseinkommen lediglich 27 m² leisten. Im 16. Bezirk ist die Situation nur marginal besser. Denn hier kann sich ein 1-Personen-Haushalt mit Durchschnittseinkommen nur 3 m² mehr Wohnfläche leisten. Der Trend zeigt, dass sich die Leistbarkeit seit 2011 dramatisch verschlechtert hat. Besonders an der Entwicklung im 8. Bezirk lässt sich dies ablesen. Von 2011-2013 konn-

ten sich 1-Personen-Haushalte im 8. Bezirk noch 33 % der Angebote am privaten Mietmarkt leisten. Von 2017-2019 waren es nur noch 5 %. Dieselbe Entwicklung lässt sich auch im 16. Bezirk beobachten. Hier fiel der Anteil der leistbaren Angebote allerdings nur von 39 % (2011-2013) auf 26 % (2017-2019) (Grinzinger et al. 2021).

5 Ergebnisse

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der durchgeführten Kartierung präsentiert. Aus Abbildung 2 lässt sich eine grafisch verdichtete Zusammenfassung der Ergebnisse entnehmen. Im Anhang hingegen finden sich die einzelnen in der Arbeit nicht genauer erläuterten Nutzungsklassen. In Abbildung 3 ist die relative Verteilung der Nutzungskategorien zu erkennen. Auch hierzu findet sich die dazugehörige tabellarische Übersicht im Anhang. Bei dieser Form der Erhebung ist zu berücksichtigen, dass die Qualität der einzelnen Flächen nicht beurteilt werden kann. Sinn und Zweck dieser Arbeit ist es, quantitative Unterschiede in der Flächennutzung im öffentlichen Raum aufzuzeigen.

5.1 Mobilitätsflächen



Abbildung 2: Flächengerechtigkeit im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

Aufteilung der Flächen des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet (in %)

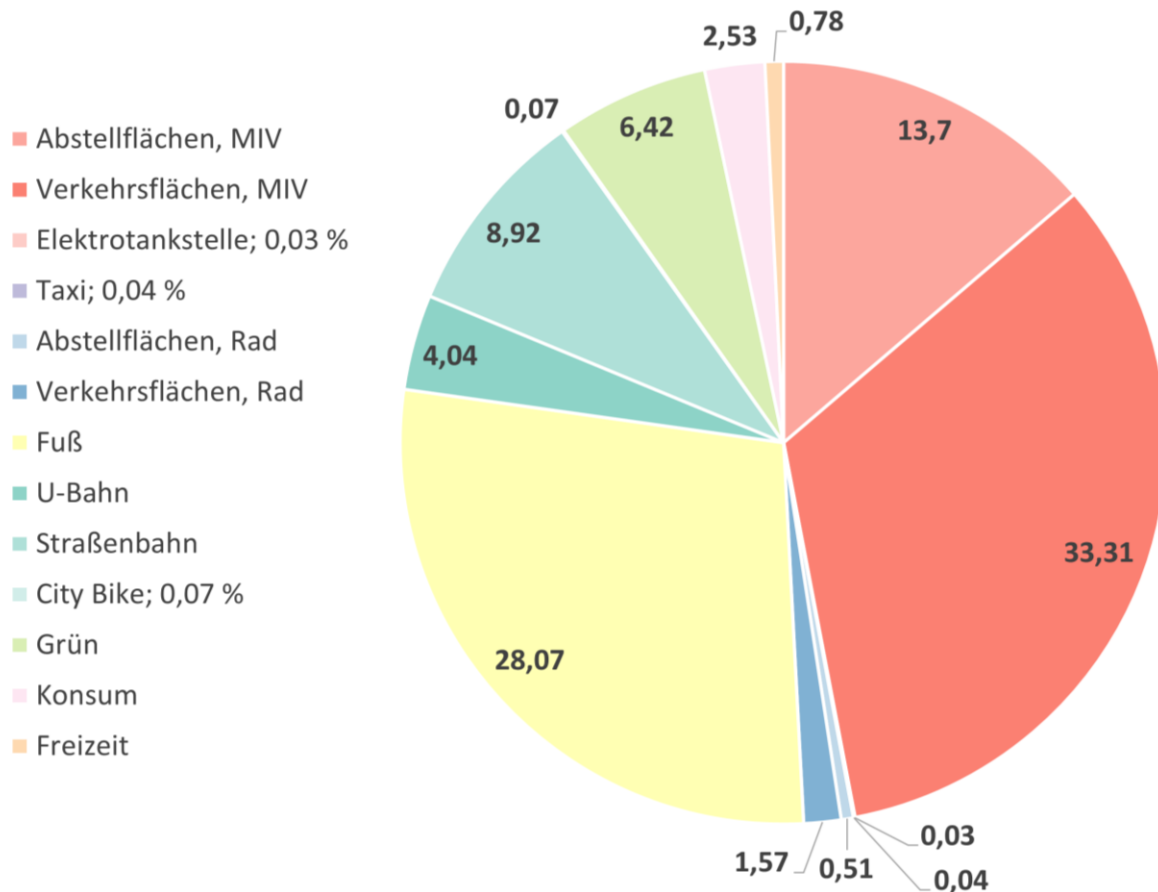


Abbildung 3: Aufteilung der Flächen des öffentlichen Raums im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

Wie den Abbildungen 2 und 3 zu entnehmen ist, lassen sich 90,28 % der öffentlichen Flächen (~ 179.815 m²) im untersuchten Gebiet einer Form der Mobilität zuordnen. Die Kartierung zeigt deutlich, dass die Fortbewegungsart, die am meisten Fläche beansprucht, der MIV mit einem Flächenanteil von insgesamt 47,05 % (~ 93.709 m²) ist. Zu diesen Flächen gehören nicht nur Abstellflächen (13,70 %; ~ 27.296 m²), sondern auch Verkehrsflächen des MIV (33,31 %; ~ 66.349 m²) sowie Flächen, die Elektrotankstellen vorbehalten sind (0,03 %; ~ 65 m²). Diese 0,03 % entsprechen sechs Elektrotankstellen, die sich zu gleichen Teilen auf die Bezirke aufteilen. Die Abstell- und Verkehrsflächen sind ebenfalls weitestgehend gleichmäßig auf die Bezirke verteilt. Bei dieser Beobachtung ist zu berücksichtigen, dass dem MIV zugeordnete Flächen meist keinen monofunktionalen Zweck erfüllen, sondern häufig durch Räder mitbenutzt werden. Die-

se Mehrfachnutzung mit Rädern ist nötig, da bis auf wenige Ausnahmen keine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Autoverkehr vorliegt und die Trennung der Mobilitätsformen lediglich durch Fahrbahnmarkierungen erfolgt.

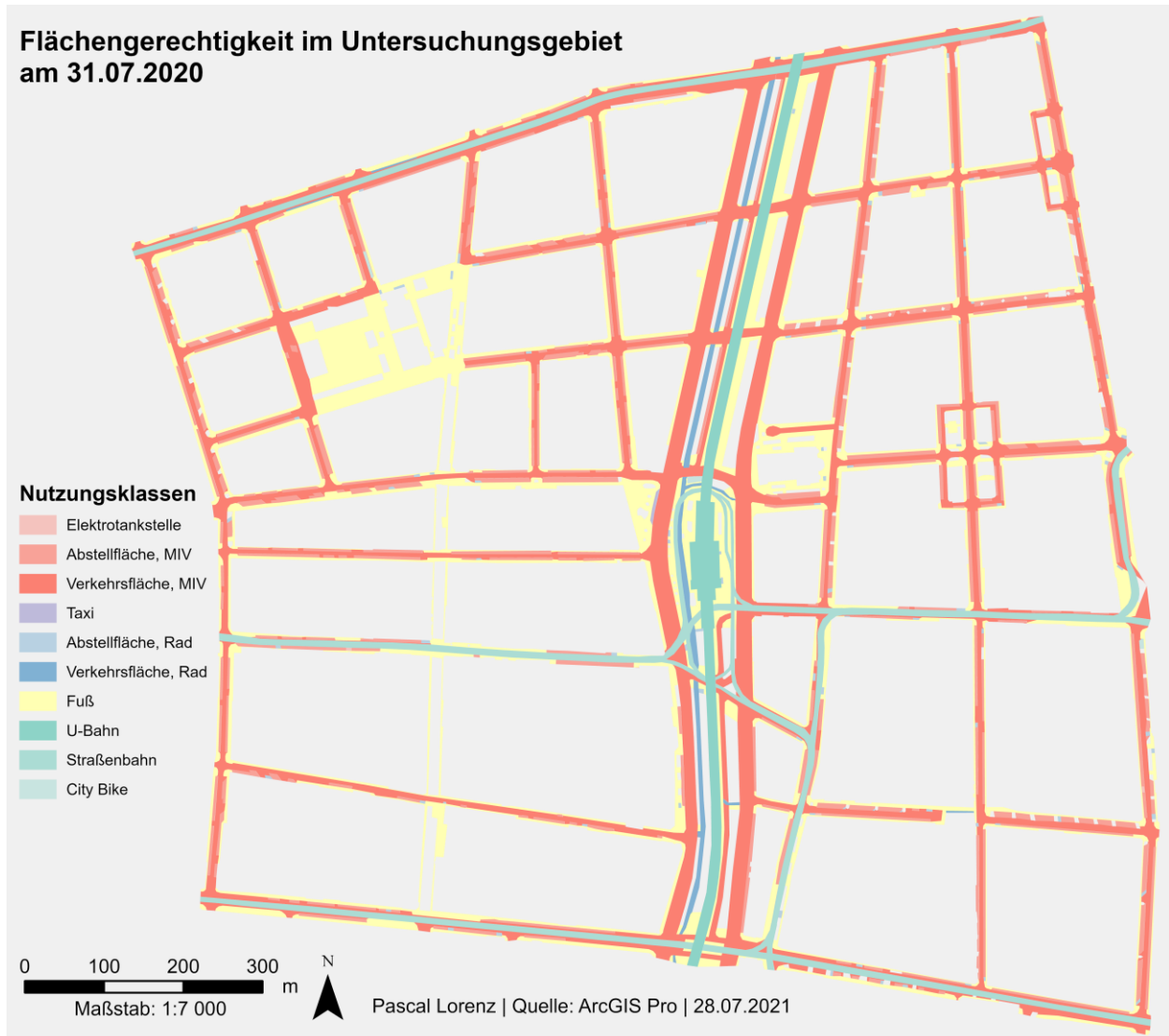


Abbildung 4: Mobilitätsflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

Taxis verbrauchen im Untersuchungsgebiet nur 0,04 % der Flächen ($\sim 71 \text{ m}^2$) des öffentlichen Raums. Sie verfügen über nicht mehr als einen Taxistandplatz. Dieser befindet sich zentral gelegen an der U-Bahn-Haltestelle Josefstädter Straße. Da sie sonst die Verkehrsflächen des MIV mitnutzen, lassen sich Taxis keine weitere explizite Fläche zuordnen.

Unter anderem bedingt durch die Mehrfachnutzung der MIV-Flächen und dem stagnierenden Ausbau von baulich getrennten Radwegen beansprucht die Fortbewegungsform

Rad lediglich 2,09 % der öffentlichen Flächen ($\sim 4.154 \text{ m}^2$) im Untersuchungsgebiet. Diese teilen sich wiederum in 0,51 % Abstellflächen ($\sim 1.022 \text{ m}^2$) und 1,58 % Verkehrsflächen ($\sim 3.132 \text{ m}^2$) auf. Ein weiterer Grund für den geringen Flächenverbrauch des Radverkehrs ist dem Umstand geschuldet, dass der Flächenverbrauch eines Rads nur den Bruchteil eines Autos beträgt. Wobei auch hier anzumerken ist, dass Flächen des Radverkehrs höchst selten nur dem Radverkehr zuzusprechen sind. Meist, wie z.B. am Gürtel oder dem Brunnenmarkt, teilen sich Radfahrer die Flächen mit Fußgängern und Fußgängerinnen. Die zwei kurzen Radwege an der Ottakringer Straße liegen sogar im Haltestellenbereich einer Straßenbahn wodurch ÖV-Nutzer:innen die Radwege zum Aus- und Einsteigen der Straßenbahn durchqueren müssen. Die Verteilung der Abstellflächen für Räder lässt sich als gleichmäßig bewerten, wobei keine Aussage darüber gemacht werden kann, wie viele Fahrräder auf diesen Flächen abgestellt werden können.

Der Flächenanteil, den zu Fuß gehende im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets für sich beanspruchen, ist im Vergleich dazu recht hoch und beträgt rund 28,07 % ($\sim 55.907 \text{ m}^2$). Da Zu Fuß gehen als Transportmodus unumgänglich ist, um die letzten Meter einer Strecke zu überbrücken, sei es vom Autoparkplatz zur Haustür oder von dort zur Haltestelle des öffentlichen Nahverkehrs, ist auch die Verteilung der Gehflächen ebenfalls als ausgewogen zu bezeichnen. Gehflächen sind essenziell, um die privaten Flächen einer Stadt zu erschließen und zugänglich zu machen. Lediglich Brunnenmarkt und Yppenplatz im 16. Bezirk sowie der Bereich rund um die U-Bahnhaltestelle Josefstädter Straße inklusive Uhlplatz im Zentrum des Untersuchungsgebiets und zu gewissen Teilen auch der Bennoplatz im 8. Bezirk erfüllen abseits der Fortbewegungsfunktion auch soziale Funktionen für die Nutzerinnen und Nutzer dieser Flächen. Der große Anteil leitet sich zum einen daraus ab, dass diese Flächen eine Mehrzahl an Funktionen erfüllen aber auch daraus, dass diese Flächen mit Abstand am häufigsten genutzt werden. Außerdem finden sich auf diesen Flächen Verkehrsschilder, Ampeln, Verteilerschränke der Energie- und Telekommunikationsunternehmen, Postkästen, Werbeflächen, Hydranten, Pfosten um Fußgänger:innen zu schützen und Müllcontainer bzw. -eimer.

Der Anteil der ÖV-Flächen im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets beträgt 13,04 % ($\sim 25.974 \text{ m}^2$). Diese 13,04 % ergeben sich aus 4,04 % U-Bahnflächen ($\sim 8.048 \text{ m}^2$), 8,92 % Straßenbahnflächen ($\sim 17.772 \text{ m}^2$), 0 % Busspuren und 0,08 % Abstellflächen für City Bikes ($\sim 154 \text{ m}^2$). Die U-Bahnlinie, die das Gebiet quert ist die U6,

die entlang der Bezirksgrenzen eine Nord-Süd Achse bildet. Diese Flächen sind der Nutzung durch die U-Bahn vorbehalten. Die fünf Straßenbahnlinien hingegen kreuzen das Gebiet orthogonal zur U6 in Ost-West Richtung. Diese Flächen werden bis auf einige wenige Ausnahmen auch durch den Autoverkehr genutzt. Es verkehren keinerlei Buslinien im Untersuchungsgebiet, wodurch keine Busspuren kartiert werden konnten. Auch Abstellflächen für Car Sharing-Systeme finden sich im Gebiet nicht. Die drei City Bike Stationen sind durch die Platzierungen am Yppenplatz, an der U-Bahnhaltestelle und am Josef-Matthias-Hauer-Platz ausgewogen im Untersuchungsgebiet verteilt.

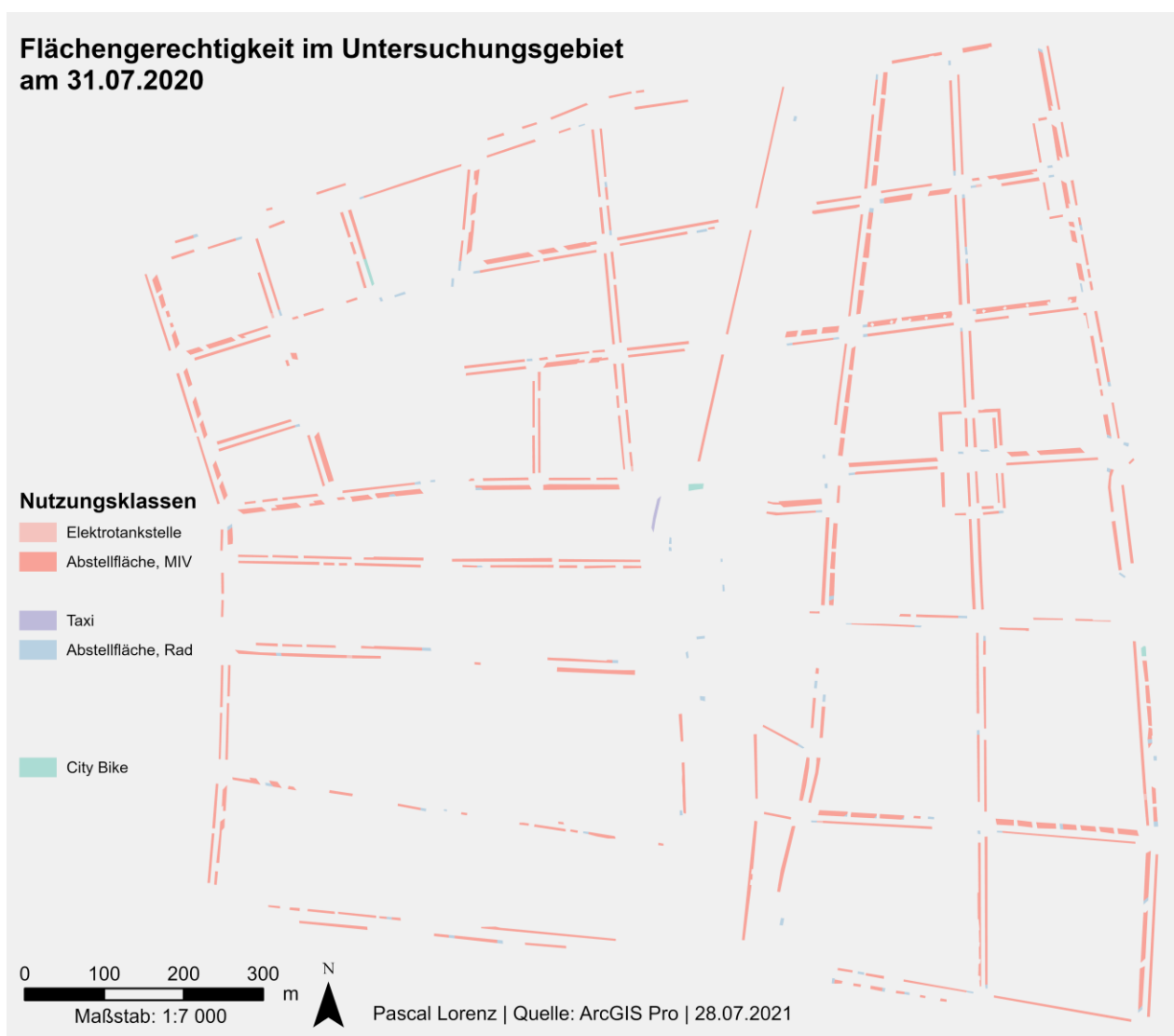


Abbildung 5: Abstellflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

Der Umweltverbund nimmt also insgesamt 43,23 % der Flächen ($\sim 86.106 \text{ m}^2$) im öffentlichen Raum in Anspruch. Diesem lassen sich dabei die Nutzungskategorien Taxi;

Rad; Fuß und ÖV zuordnen. Den Großteil dieser Flächen beanspruchen Fußgänger:innen mit 28,07 %, gefolgt von Nutzenden des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) mit 13,04 %, Radfahrenden mit 2,09 % und Taxinutzende mit 0,04 %. Eine Abbildung hierzu findet sich ebenfalls im Anhang.

Interessant ist, wie sich der grafischen Aufbereitung in Abbildung 6 entnehmen lässt, dass 47,85 % des öffentlichen Raums (~ 95.301 m²) im Untersuchungsgebiet Verkehrsflächen sind. Dazu gehören die Nutzungskategorien Verkehrsfläche, MIV; Verkehrsfläche, Rad; Fuß; U-Bahn und Straßenbahn.

Des Weiteren sind, wie in Abbildung 5 dargestellt, 14,36 % des öffentlichen Raums (~ 28.607 m²) als Abstellflächen einzustufen. Darunter fallen die Nutzungskategorien Abstellfläche, MIV; Elektrotankstelle; Taxi; Abstellfläche, Rad und City Bike.



Abbildung 6: Verkehrsflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

5.2 Restflächen

Das Ergebnis der Kartierung verdeutlicht außerdem, dass es sich im öffentlichen Raum des untersuchten Gebiets zu 93,38 % um versiegelte Flächen handelt, sich der Anteil der Grünflächen also auf 6,42 % (~ 12.777 m²) beschränkt. Der größte Teil dieser Grünflächen befindet sich entlang des Gürtels und an Uhl-, Benno und Albertplatz. Auch an zahlreichen Haupt- bzw. Nebenstraßen, wie z.B. der Blindengasse, der Laudongasse oder der Pfeilgasse im 8. Bezirk befinden sich Baumscheiben. Auffällig dabei ist, dass der ohnehin geringe Grünflächenanteil im Untersuchungsgebiet im 16. Bezirk noch geringer ausfällt.

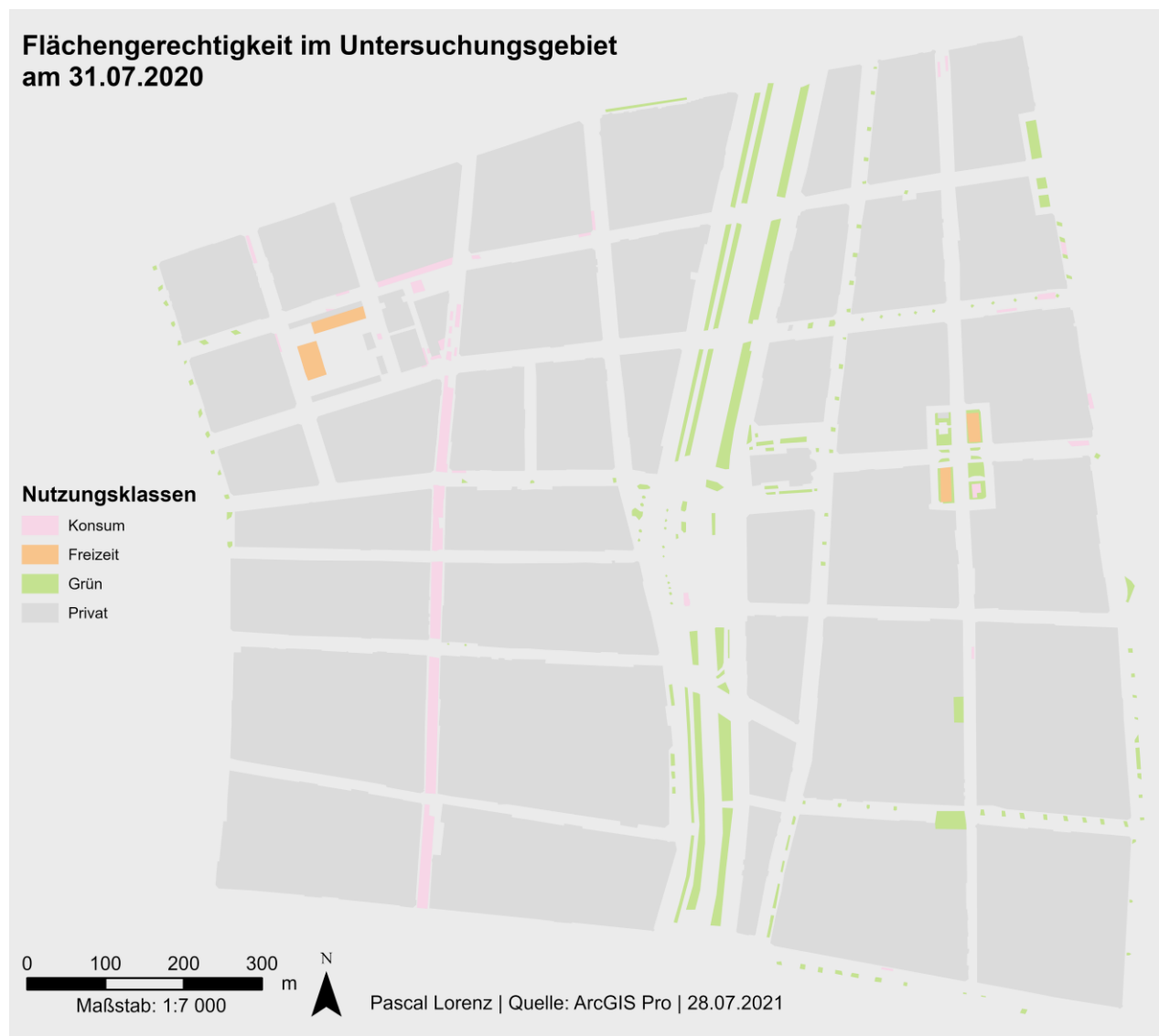


Abbildung 7: Restflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

Was Konsumflächen betrifft lässt sich eine ungleiche Verteilung über die Bezirke erkennen. Vor allem Brunnenmarkt und Yppenplatz beherbergen einen großen Anteil der 2,53 % Konsumflächen im Untersuchungsgebiet ($\sim 5.031 \text{ m}^2$). Primär handelt es sich bei den Brunnenmarktplätzen um Marktstände, während die restlichen Flächen auf Außenflächen der Gastronomie zurückzuführen sind. Zu erwähnen ist, dass jeden Samstag Abstellflächen des MIV und Gehsteige des Yppenplatz für den wöchentlichen Bauernmarkt temporär umgenutzt werden. Aus diesem Grund, aber auch wegen der saisonalen Nutzung der Gastgärten auf Gehflächen und Abstellflächen des MIV und der Nichterfassung einzelner Stühle und Tische durch das Orthofoto, muss auf eine gewisse Schwankungsbreite des Anteils der Konsumflächen hingewiesen werden. Diese Flächen können als Anzeichen einer zunehmenden Privatisierung des öffentlichen Raums gelesen werden.

Bei 0,78 % der Fläche ($\sim 1.556 \text{ m}^2$) handelt es sich um Freizeitflächen. Hierbei handelt es sich besonders um Flächen zur Ausübung diverser Sportarten wie Fußball, Tischtennis oder Basketball. Diese Flächen verteilen sich gleichmäßig auf dem 8. und 16. Bezirk. So können nur der Yppenplatz im 16. und der Bennoplatz im 8. Bezirk mit solchen Flächen aufwarten.

Bei insgesamt 65,71 % der erhobenen Flächen ($\sim 381.758 \text{ m}^2$) im Untersuchungsgebiet handelt es sich um Privatbesitz. Da diese Flächen nicht im Fokus dieser Arbeit stehen und als solche nicht genau kartiert wurden, lässt sich keine Aussage darüber treffen, in welchem Ausmaß diese Flächen Funktionen des öffentlichen Raums übernehmen, versiegelt sind, zu städtischen Hitzeinseln beitragen oder ÖSD erfüllen. Eine genauere Aufschlüsselung der Restflächen lässt sich Abbildung 7 entnehmen.

5.3 Modal Split

Als einer der wichtigsten Verkehrsindikatoren darf der Modal Split in dieser Arbeit nicht unbehandelt bleiben. Der Modal Split beschreibt die Verkehrsnachfrage auf unterschiedliche Verkehrsmittel (Kirchhoff 2002) und kann in Form des Verkehrsaufkommens (in Wegen oder Tonnen) oder auch der Verkehrsleistung (in Personen.- bzw. Tonnenkilometern) nach den ausgewählten Verkehrsmitteln differenziert werden (Zukunft Mobilität 2018). In Wien wird die Anzahl der Wege in MIV, Rad, Fuß und ÖV gemessen. Er dient als wichtige Grundlage, um die im STEP 2025 2025 – Fachkonzept Mobilität formulierten Ziele zu erreichen. Zu diesen Zielen gehört u.a. die Steigerung des Wegean-

teils des Umweltverbundes auf 80% im Jahr 2025 und auf 85% im Jahr 2030 (Frey et al. 2020: 22). Für die Erstellung des Modal Splits für Wien sind die Wiener Linien verantwortlich, die wiederum das Erhebungsinstitut Omnitrend damit beauftragen. Dazu erfragt Omnitrend jährlich das Mobilitätsverhalten von 2.000 Wienern und Wienerinnen (MA 18 2021: 6). Es gibt erhebliche Kritik an der Art und Weise, wie der Modal Split für Wien erstellt wird. Erstens ist die internationale und nationale Vergleichbarkeit des Modal Split nicht gegeben, da sich die Erhebungsmethodik, z.B. in Bezug auf Stichprobengrößen, Stichprobenziehung und Befragungsart, stark unterscheiden kann. Zweitens werden z.B. Zu- und Abgangswege zum PKW oder dem ÖV nicht berücksichtigt, wodurch der Fußgängeranteil im Modal Split tendenziell unterschätzt wird. In Wien würde sich der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege unter Berücksichtigung der Zu- und Abgangswege auf 56 % verdoppeln.

Modal Split Wien 2020 (in %)

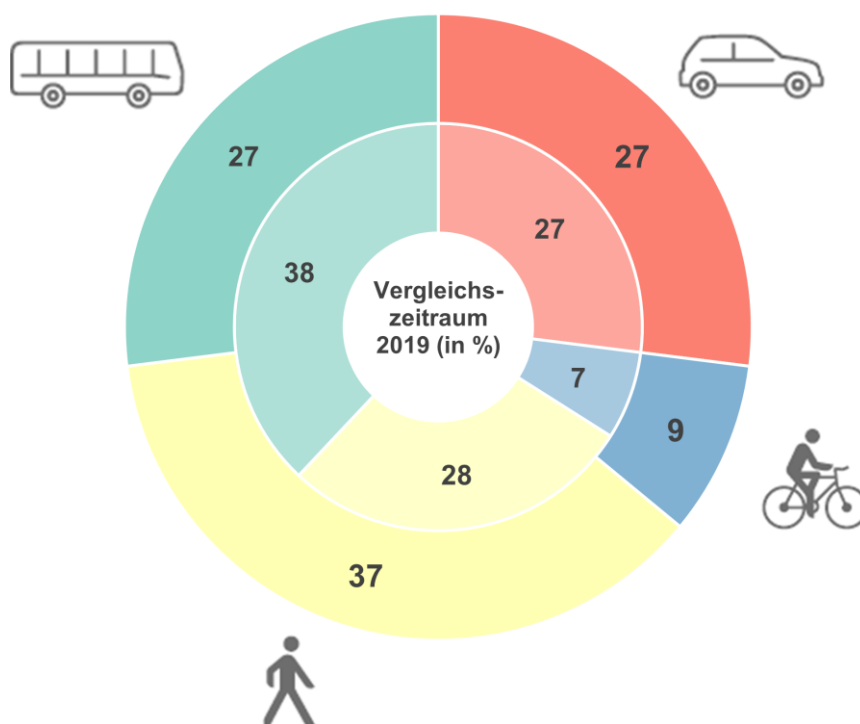


Abbildung 8: Modal Split 2019-2020. Quelle: Wiener Linien 2021, eigene Darstellung

Drittens bemängeln Automobilclubs, dass die zurückgelegten Wege und nicht die geleisteten Personenkilometer erhoben werden. Diesem Punkt muss man allerdings entgegenhalten, dass sich der Modal Split trotz Berücksichtigung

der Weglängen nur marginal ändern würde, da der durchschnittliche Fußweg zwar wesentlich kürzer ist als die durchschnittliche Autofahrt, aber bedeutend öfter unternommen wird (Leht 2019). In Wien ging die Entwicklung der letzten Jahrzehnte klar in Richtung ÖV.

Platzanspruch im Straßenraum des Untersuchungsgebiets (in %)

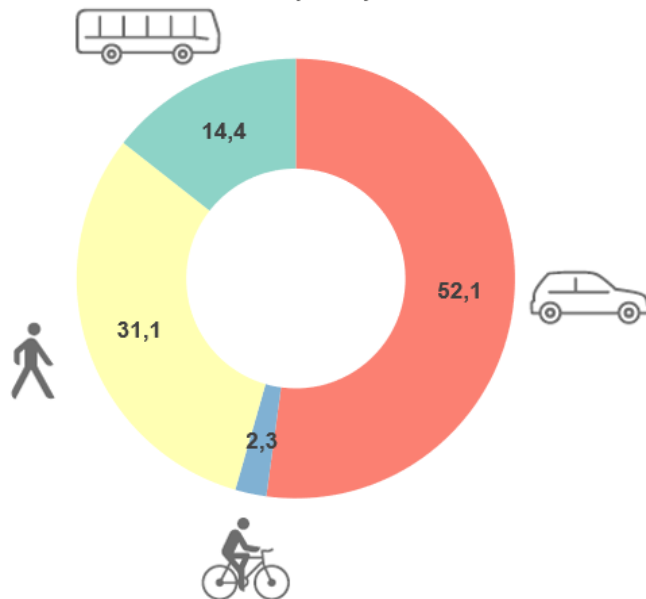


Abbildung 9: Platzanspruch im Straßenraum des Untersuchungsgebiets. Quelle: eigene Erhebung

Von 1993 bis 2019 stieg der Anteil der zurückgelegten Wege mit dem ÖV von 29 auf 38 %, wohingegen der PKW-Anteil von 40 auf 27 % fiel. Im gleichen Zeitraum stagnierten die zu

Fuß zurückgelegten Wege bei 28 % und der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege stieg von 3 auf 7 %.

Allerdings kam es in den letzten beiden Jahren, wie in Abb. 8 zu erkennen ist, durch die COVID-19-Pandemie zu starken Verschiebungen im Wiener Modal Split. Während ÖV-Anteil auf 27 % fiel, verharrte der PKW-Anteil bei 27 %. Die zu Fuß zurückgelegten Wege stiegen auf 37 %, während die mit dem Rad zurückgelegten Wege eine weitere leichte Steigerung auf 9 % verzeichnen konnten (Wiener Linien 2021).

Trotz der beschriebenen Mängel soll der Wiener Modal Split herangezogen werden, um die Ergebnisse der Kartierung in Relation zu setzen. Bei einer Gegenüberstellung wird deutlich, wie unausgewogen die Flächenverteilung im Untersuchungsgebiet ist. So zeigt Abb. 9, dass der MIV etwas mehr als die Hälfte des Straßenraums im Untersuchungsgebiet beansprucht. Ein weiteres Drittel benutzen Fußgänger:innen, während der ÖV (inkl. U-Bahn) lediglich 14,4 % und der Radverkehr 2,3 % des Straßenraums belegen.

6 Wie geht die Stadt Wien damit um?

Nun stellt sich die Frage: Wie schafft es die Stadt Wien, mit den unterschiedlichen Ansprüchen an den öffentlichen Raum umzugehen?

Der Wiener Ansatz im Umgang mit dieser Frage besteht aus einer „Melange aus Top-Down und Bottom-Up“ (Häberlin & Furchtlehner 2017: 193). Wichtige Instrumente und Strategien bilden dabei der STEP 2025 inklusive der Fachkonzepte (Grün- und Freiraum, Mobilität, Hochhäuser, Öffentlicher Raum, Mittelpunkte des städtischen Lebens – Polyzentrales Wien, Produktive Stadt und Energieraumplanung), die Wiener Charta, die als Basis für ein gutes Zusammenleben und einen respektvollen Umgang im Alltag dienen soll und das aktuelle Regierungsübereinkommen. In diesen Dokumenten hat die Stadtverwaltung wichtige Punkte formuliert, um den verschiedenen Interessen gerecht zu werden und Nutzungskonflikten vorzubeugen.

Erstens soll dem Trend zu Singlehaushalten und insgesamt kleineren Wohnungen begegnet werden, indem die Stadt den öffentlichen Raum als Ort des Kontakts und der Begegnungen etabliert und so eine zu erwartende Vereinsamung mindert (MA18 2006: 4). Zweitens hielt sie im STEP 2025 fest, dass ein zu allen Uhrzeiten belebter Raum erstrebenswert und die Nutzungsdurchmischung zu sichern sei. Das soll dadurch erreicht werden, dass neue Nutzungsformen ermöglicht werden und die Aktivitätsvielfalt bewahrt wird (MA 18 2014). Drittens soll eine ungehinderte Teilhabe aller Bewohner:innen ermöglicht und erhalten werden. Dies soll durch einen fairen Nutzungsmix realisiert werden, wozu auch gehört, genügend konsumfreien Raum zu schaffen (MA 18 2014: 122). Viertens soll dem steigenden Bedarf an Freiräumen entsprochen werden, in dem auch Kompensationsfunktionen, für fehlende private Freiflächen, abgedeckt werden (MA 17 2014: 192ff.). Gleichzeitig sollen fünftens Bottom-up-Initiativen gefördert werden (Häberlin & Furchtlehner 2017: 178).

Die zwei wichtigsten Instanzen, abgesehen von den Magistraten und den Bezirksämtern, welche die Stadt Wien zur Realisierung dieser Punkte geschaffen hat, sind die Gebietsbetreuungen und die Initiative *Lokale Agenda 21*. Die bereits vor mehreren Jahrzehnten geschaffenen Gebietsbetreuungen sollen den Bewohnerinnen und Bewohnern bei Planungsfragen, Rechtsstreitigkeiten und Mediationen in der Nachbarschaft zur Seite stehen. Gleichzeitig erfüllen sie eine beratende Funktion zu den Themen Wohnen, Wohnumfeld, Zusammenleben, Stadterneuerung und öffentlicher Raum. Die kommunale Initiative *Lokale Agenda 21* verfolgt das Leitbild der sozial nachhaltigen

Stadtentwicklung und bietet Bürgern und Bürgerinnen vor allem Hilfestellungen bei der Initiierung von Nachbarschaftsnetzwerken. Des Weiteren sucht die Stadt Wien eine Aneignung des öffentlichen Raums zu fördern, indem sie Nachschlagewerke, wie „DIY - Do it yourself“ als Anleitung dazu publiziert. Auch die *Akademie der Zivilgesellschaft* der Wiener Volksschulen, so wie die Agentur *Kreative Räume Wien*, verfolgt ähnliche Ziele, indem sie mit ihren Hilfestellungen eine kreative Aneignung der öffentlichen Räume durch die Zivilbevölkerung ermöglicht. Außerdem positioniert sich die Stadtverwaltung aktiv als „Anwalt“ im Sinne einer partizipativen Anwaltsplanung. Projekte, die diesen Planungen entspringen, sind etwa die seit 20 Jahren angebotene *Parkbetreuung*, die ein besseres Zusammenleben verschiedener Generationen realisiert, oder die *Wiener Wand*, die durch das Bereitstellen von legalen Sprayflächen den Dialog der *Writer* mit der Öffentlichkeit fördert und so einen toleranteren Umgang im Miteinander begünstigt. Ersichtlich wird das besonders durch das auf der Sozialraumanalyse aufbauende Instrument der Funktions- und Sozialraumanalyse. Vor allem für die Planung im Sinne von marginalisierten Bevölkerungsgruppen ist sie ein wichtiger Baustein in Wiener Planungsprozessen (Häberlin & Furchtlehner 2017: 186ff.).

Zu beachten ist, dass sich in Wien, wie in den meisten anderen Städten, der Straßenraum einer gesteigerten Aufmerksamkeit ausgesetzt sieht. Auch erlebte Wien eine seit der Mitte des 20. Jahrhunderts andauernde MIV-zentrierte Planungsepoche, deren monofunktionale Raumaufteilung nicht mehr als zeitgemäß zu sehen ist. Besonders in den innerstädtischen Bezirken wird die Chance auf eine multifunktionale Umnutzung der Straßenräume gesehen. Daher wird die bisher gelebte Funktionstrennung der letzten Jahrzehnte zunehmend aufgebrochen. Auch ist bei Betrachtung der Flächenverteilung im Straßenraum eine Unausgewogenheit in der Nutzung des öffentlichen Raums erkennbar (siehe Kapitel 5). Gemeinsam mit einer fußgänger- und fahrradfreundlicheren Planung werden unterschiedlichste Konzepte realisiert. Eine treibende Kraft hinter dieser Inanspruchnahme und Rückgewinnung des öffentlichen Raums ist das Engagement von Bewohnenden eines sozial aktiven Milieus. Durch unterschiedlichste Aktionen machen Initiativen wie PlatzFürWien diese auf verschiedenste Inanspruchnahmen aufmerksam (MA 18 2018: 15, 47 & 92). Einige dieser Konzepte sollen im Folgenden vorgestellt werden.

6.1 Urban Gardening

Urban Gardening bezeichnet eine (temporäre) Nutzung und Pflege (teil-) öffentlicher Räume am Straßenrand, wie z.B. Gehsteigflächen, Baumscheiben oder ehemaligen Parkplätzen von Bürgerinnen und Bürgern durch das Anlegen von Blumen- bzw. Gemüsebeeten. Durch den Anbau der eigenen Nahrungsmittel setzen die Partizipierenden ein Zeichen gegen die zunehmende Kommerzialisierung und Versiegelung des öffentlichen Raums. Neben dem selbst produzierten Obst und Gemüse steht die Interaktion und die Gemeinschaft mit anderen Stadtgärtnern und Stadtgärtnerinnen im Fokus dieser Projekte. Die begrünten Flächen verbessern das städtische Mikroklima, leisten einen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt und sensibilisieren für eine nachhaltigere Stadtentwicklung (Schram-Bijkerk et al. 2018: 863). Häufig werden die gärtnerischen Arbeiten von Anrainern und Anrainerinnen im Zuge von Sozialprojekten verrichtet, die durch die Bepflanzungen eine qualitative Aufwertung ihres Wohnumfelds erreichen wollen (MA 18 2015a: 34). Eine politischere Form des urbanen Gärtnerns ist das *Guerilla Gardening*, welches auf eine mangelnde Lebensqualität und Defizite in der Stadtplanung hinweist (Müller 2011: 281). Auch sogenannte Mikrofreiräume gelangen in den Fokus der Öffentlichkeit und werden aufgewertet. So wird verlorener Raum in Hausnischen schlicht bepflanzt und dadurch genutzt.

6.2 Critical Mass

Critical Mass ist eine Aktionsform, die in San Francisco (1992) ihren Ursprung hat und einmal im Monat stattfindet. Mit gemeinsamen Fahrten durch die Stadt formulieren nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer:innen ihren Nutzungsanspruch auf die Straßen. Mittlerweile haben sich in den Städten weltweit, in Wien seit 2006, Ableger organisiert, deren Ziel es ist ein Bewusstsein für eine sanfte Mobilität zu schaffen und dafür einzustehen. Die Teilnehmenden setzen sich für mehr Akzeptanz, genügend Fläche und Achtsamkeit auf den Straßen der Stadt ein. Außerdem fordert die Bewegung eine Stärkung des Radverkehrs sowie der erforderlichen Infrastruktur (Süddeutsche Zeitung 2017; Bike Citizens 2019).

6.3 Parklets

Eine weitere Möglichkeit öffentliche Räume umzunutzen ist die Errichtung von Parklets. Hierbei werden auf MIV-Abstellflächen Installationen gebaut und individuell gestaltet,

um auf eine nicht gerechte Flächenverteilung aufmerksam zu machen. Meist handelt es sich dabei um Sitzplätze, die zum Verweilen einladen oder als Begegnungsorte dienen sollen. Manchmal werden diese Mikroräume aber auch dazu genutzt, um Kunstwerke zu präsentieren, und den städtischen Raum so einer ästhetischen Aufwertung zu unterziehen. Durch diese andere Nutzung der Abstellflächen tragen Parklets zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums, sowie einer lokalen Verkehrsberuhigung bei und sorgen durch Bepflanzungen für Beschattung und ein verbessertes Mikroklima. Diese zivile Form der Nutzung von innerstädtischen Abstellflächen ist dabei aber nicht mit der kommerziellen Nutzung durch gastronomische Betriebe als Gast- bzw. Schanigärten zu vergleichen. Bei ihnen stehen ökonomische Interessen einzelner im Vordergrund, wodurch diese nicht mehr als öffentlicher Raum zu sehen sind. Meist sind die Parklets von temporärer Natur und können innerhalb von kurzer Zeit auf- und abgebaut werden (Birdsall 2013: 36f.). Die Stadt Wien unterstützt ihre Bürgerinnen und Bürger bei dieser Form der Umnutzung durch die Initiative *Grätzloase*, welche *grüne Parklets* und *junge Grätzl* unterstützt. Da diese aus Eigeninitiative geschaffen werden, muss die öffentliche Hand lediglich bei Motivation, Förderung und der Verwirklichung der Ideen aktiv werden (MA 18 2015a: 79).

6.4 Schul-, Spiel- & Rodelstraßen

Auch zeitlich begrenzte Straßensperren sind eine Möglichkeit, um Straßenflächen einer monofunktionalen Nutzung zu entziehen. Straßenfeste, Verkehrsberuhigung oder Spielstraßen für Kinder können Anlässe sein, um solch eine Sperre durchzuführen. Durch diese Sperren wird den Menschen ermöglicht, sich gefahrlos auf den Straßen zu bewegen. Gleichzeitig werden sie ermutigt mit anderen Menschen in Kontakt zu treten und so die Nachbarschaft zu stärken. Konkrete Beispiele für solche Straßensperren in Wien sind Schul-, Spiel- und Rodelstraßen.

Auf Schulstraßen wird 30 Minuten vor Unterrichtsbeginn und/oder nach -ende ein Autofahrverbot verhängt. Zusätzlich zu den Fahrverbotsschildern, die auf die „Schulstraße“ aufmerksam machen, wird der Straßenabschnitt während des Fahrverbots abgesperrt. Hierdurch wird das Verkehrsaufkommen reduziert und die Selbständigkeit von Schülern und Schülerinnen gefördert (Mobilitätsagentur Wien o.J.).

Spielstraßen hingegen sind Straßenabschnitte, die regelmäßig einen Nachmittag lang Kinder zum Spielen zur Verfügung gestellt werden. Die Kinder werden dabei von er-

wachsenen Betreuern und Betreuerinnen begleitet. Diese sorgen für sichere Rahmenbedingungen und animieren die Kinder dazu, sich den Straßenraum spielerisch und kreativ anzueignen. Idealerweise finden Spielstraßen regelmäßig statt, werden im Dialog organisiert und liegen in der Nähe von Kindereinrichtungen, die für eine Belebung des Konzepts sorgen können (MA 18 2015b: 52).

Rodelstraßen indes sind Straßensperrungen, die lediglich im Winter bei ausreichender Schneelage gesperrt werden, um Kindern das Rodeln zu ermöglichen (MA 18 2018: 35).

7 Diskussion

Im folgenden Kapitel sollen die Erkenntnisse der theoretischen Recherche mit den empirischen Ergebnissen der Kartierung verschränkt und diskutiert werden.

Im Laufe der Arbeit stellte sich heraus, dass sich der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet auf wenige Funktionen reduzieren lässt. Zudem sind die Funktionen meist strikt voneinander getrennt, was eine multifunktionale Nutzung des Raums erschwert und daher die Aufenthaltsqualität nicht fördert. Eine monofunktionale Nutzung der Räume entspricht nicht dem Prinzip der kurzen Wege und erschwert hiermit besonders benachteiligten Personengruppen den Zugang zu diesen Räumen (Takano et al. 2002). Besonders die Funktion der Mobilität dominiert den öffentlichen Raum im Untersuchungsgebiet. Der höhere Flächenverbrauch des MIV gegenüber anderen Fortbewegungsformen lässt sich in Zeiten der wachsenden Städte und des immer größeren Drucks auf städtische Freiflächen nur noch schwer rechtfertigen. Das Auto in direkter Wohnumgebung ist dem Ausbau des Umweltverbunds abträglich, da Autos immer dann bevorzugt werden, wenn die Strecke zum Auto kürzer ist als die zur nächsten Haltstelle. Außerdem lassen sich für den MIV geplante Straßen schwieriger einer multifunktionalen Nutzung zu führen. Knoflacher spricht gar von „evolutionär bedingten Ebenen“, die aus Menschen Autofahrende macht. Deshalb plädiert er für Autogaragen am Rand von Siedlungen (Knoflacher o.J.: 11f.). Des Weiteren bedingen qualitative Freiräume niedrigere Geschwindigkeiten (Sauter & Hüttenmoser 2006: 1f.). Denn nur durch geringere Geschwindigkeiten kann die monofunktionale Nutzung der Straßen aufgebrochen werden und Städte und Quartiere können qualitativ multifunktional gestaltet werden. Besonders wenn man den Platzanspruch der Mobilitätsformen dem Modal Split gegenüberstellt, wird ein Ungleichgewicht in der Flächenverteilung deutlich. 2020 wurden etwa 27 % der Wege mit dem Auto zurückgelegt, der Platzanspruch des MIV, inklusive aller Sekundärnutzungen, liegt aber mit 52,1 % bei etwa dem Doppelten. Auch beim Platzanspruch des Rads wird dies sehr deutlich. Dieser beträgt nicht einmal ein Drittel (2,3 %) des Anteils, der damit zurückgelegten Wege (9 %). Bei der Betrachtung dieser Zahlen lässt sich sagen, dass die Verteilung der städtischen Mobilitätsflächen von hoher Ungerechtigkeit geprägt.

Es fällt außerdem auf, dass im Untersuchungsgebiet mit etwa 93 % ein sehr hoher Versiegelungsgrad vorliegt und der Anteil der Grünflächen mit etwa 6 % äußerst gering ausfällt. Das bedeutet, dass der öffentliche Raum im Gebiet kaum ÖSD erbringen kann

und die Belastungen durch Wärme- bzw. Hitzeinseln steigt. Denn Beton und Asphalt speichern die Strahlungsenergie des Tages und geben diese im Laufe der Nacht wieder ab, wodurch die nächtliche Abkühlung in der Stadt gering ist (Kuttler 1997; Bruse 2003; Henninger 2011; Fröhlich et al. 2011; Rößler 2015). Dabei ist anerkannt, dass Grünräume durch ihre ökologischen Funktionen einen fördernden Einfluss auf die Klimawirkung einer Stadt haben (Rößler 2015). Wichtig dabei ist auch, dass Grünräume nur dann ihre volle Wirkung entfalten können, wenn sie groß genug sind (Dürrstein & Siegele 2014). Der 2015 veröffentlichte Urban Heat Islands Strategieplan Wien bezeugt, dass der Stadt diese Thematik durchaus bewusst ist. In diesem wird das gesamte Untersuchungsgebiet dieser Arbeit als Siedlungsraum mit niedrigem Grünanteil und hoher Bebauungsdichte erklärt. Nichtsdestotrotz werden die Neulerchenfelder Straße und die Grundsteingasse im 16. Bezirk, der Gürtel und die Albertgasse, sowie Josefstädter Straße im 8. Bezirk als lineare Grün- und Freiraumverbindung deklariert. Allerdings befinden sich keinerlei Wasserflächen im Untersuchungsraum, die ein hohes Maß an Strahlungsenergie absorbieren könnten. Wie sehr die im Strategiepapier dargestellten Maßnahmen zur Umsetzung gelangt sind und dabei helfen, den städtischen Siedlungsraum abzukühlen, ist im Rahmen dieser Arbeit nicht nachzuvollziehen. Fakt ist, dass die Zahl der Sommer- (min. 25°C) und Hitzetage (min. 30°C) und der Tropennächte (min. 20°C) in Wien in den letzten Jahren zugenommen hat und weiterhin zunehmen wird (MA 22 2015; Umweltbundesamt 2019: 25; ZAMG 2021;).

Auch die durch den Mangel an Grünraum entstehenden Mehrbelastungen durch Lärm und Schadstoffe sind dem Versiegelungsgrad zuzuordnen. Bäume und andere Pflanzen sind aber nicht nur dankbare Schattenspenden und minimieren dadurch den Strahlungseintrag, sondern können über ihre Blätter außerdem Schadstoffpartikel aufnehmen und lokal deponieren (Kuttler 1997; Bruse 2003; Henninger 2011; Fröhlich et al. 2011; Rößler 2015). Die Lärmkarte des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zeigt, dass gerade im Bereich der Hauptverkehrsachsen (Ottakringer und Alser Straße; Lerchenfelder und Thaliastraße; Gürtel) sowie bei der Blindengasse ein erhöhter, durch den Straßenverkehr induzierter Lärmpegel von mehr als 75 dB zu messen ist. Auch nachts werden am Gürtel, an der Blindengasse und der Ottakringer Straße noch Werte von mehr als 70 dB gemessen (BMK 2021a).

Zur Luftqualität im Untersuchungsgebiet lassen sich keine validen Aussagen tätigen, da sich dort keine Messstation der Stadt Wien befindet. Die nächstgelegene Messstation

befindet sich auf dem Gelände des Allgemeinen Krankenhauses (AKH) im 9. Bezirk. Dort konnten 2020 nur Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub (PM₁₀) gemessen werden. Dennoch liegt dies im Jahresmittel noch im von der Europäischen Union (EU) erlaubten Rahmen. Da aber sonst 2020 keine Grenzwertüberschreitungen durch Luftschadstoffe an der Messstation AKH festgestellt werden konnten, lässt sich die Luftqualität im Untersuchungsgebiet als tendenziell gut bewerten. Insgesamt verbesserte sich die Luftqualität in Wien in den letzten Jahren signifikant (MA 22 2021).

Im gesamten Gebiet ist auch der Anteil der Konsumflächen mit 2,5 % nicht sehr hoch. Allerdings gibt es mit Brunnenmarkt und Yppenplatz im 16. Bezirk und Uhl-, Benno- und Albertplatz im 8. Bezirk sowie den Flächen rund um die U-Bahnstation Josefstädter Straße genügend konsumfreie Räume. Diesbezüglich wäre die Erhebung von Sitzplätzen, sowohl von formellen als auch informellen, ein spannender Ansatzpunkt, um die in dieser Arbeit durchgeführte Kartierung zu vertiefen. Wichtig ist es bei Konsum- und Sitzflächen darauf zu achten, den unterschiedlichen Nutzungsgruppen auch unterschiedliche Angebote zu machen, denn ältere Menschen unterscheiden sich in ihren Nutzungsansprüchen stark von jüngeren Menschen. Besonders einfach lässt sie die Besucherfrequenz erhöhen, indem mehr Sitzplätze bereitgestellt werden (Gehl 2010: 17). Hier ist in Wien allerdings eher ein gegenläufiger Trend zu beobachten, wie die Wiener Zeitung (2021) berichtete. Auch die Angebote, die den Bewohnenden mit den Freizeitflächen (0,7 %) im Untersuchungsraum gemacht werden, spielen sich in einem überschaubaren Rahmen ab. Insbesondere liegt hierbei der Fokus auf der Bereitstellung von Sportflächen wie Basketballkörben, Fußballplätzen oder Tischtennisplatten.

Vor diesem Hintergrund soll die Frage beantwortet werden, ob die theoretischen Konzepte der räumlichen Gerechtigkeit im Untersuchungsgebiet umgesetzt wurden. Zu Beginn der Arbeit wurde mit John Rawls die Grundlage zu Gerechtigkeit gelegt. In *A Theory of Justice* beschreibt Rawls eine *original position* in der die Gesellschaft hinter einem *veil of ignorance* allgemein gültige Grundsätze der Gerechtigkeit verhandelt. Ergebnis dieses Diskurses sind zwei Gerechtigkeitsprinzipien: "First: each person is to have an equal right to the most extensive basic liberty compatible with a similar liberty for others. Second: social and economic inequalities are to be arranged so that they are both (a) reasonably expected to be to everyone's advantage, and (b) attached to positions and offices open to all" (Rawls 1971: 60). Das Differenzprinzip ist hierbei von besonderer Bedeutung.

Wichtig ist, dass die Grundsätze in einem Diskurs verhandelt wurden, der auf Augenhöhe geführt wurde und in dem das Endergebnis allen zum Vorteil gereichen würde.

Davon kann bei der Verteilung des öffentlichen Raums in Wien und im Untersuchungsgebiet nicht die Rede sein. Hier wurde nach dem Zweiten Weltkrieg das Ideal einer autogerechten Stadt umgesetzt und Funktionen bewusst getrennt (Pirhofer & Stimmer 2007). Legt man weiterhin Rawls Differenzprinzip auf den Verkehr einer Stadt um, so stünde den „schwächsten“ Verkehrsteilnehmenden am meisten Raum zu und den „stärksten“ am wenigsten. Auch dies kann im Untersuchungsgebiet nicht beobachtet werden, da den schwächsten Verkehrsteilnehmenden – zu Fuß gehenden und Radfahrenden, insbesondere Kinder und Senioren (BMK 2021b: 54) – nicht die meisten Flächen zugesprochen werden. Sie beanspruchen die zweitmeisten Flächen im Untersuchungsgebiet, wie in Abb. 3 zu sehen ist. Autofahrende allerdings beanspruchen mit Abstand den meisten Platz im öffentlichen Raum, als am wenigsten vulnerable Gruppe im Verkehr. Nach Rawls kann man die Verteilung der Flächen im Untersuchungsgebiet nicht als *gerecht* betrachten, da den beiden Grundprinzipien, besonders dem Differenzprinzip, nicht entsprochen wurde und die Flächen nicht in einem gleichberechtigten Diskurs verhandelt wurden.

Lefebvre geht mit seinem *Recht auf Stadt* weg von dem Konzept der Verteilungsgerechtigkeit und formuliert damit ein Recht auf Freiheit, Aneignung, Differenz, Partizipation, Individualisierung etc. Dabei ist wichtig, den Raum als das Ergebnis einer gesellschaftlichen Praxis anzusehen, in dem sich abstrakte soziale Prozesse und Strukturen in einer spezifischen Weise konkretisieren. Die Produktion des Raums beschreibt Lefebvre als umkämpft (Belina & Michel 2007: 19). Der große Anteil an Fußgängerflächen, der im Rahmen dieser Arbeit erhoben wurde, ermöglicht es den Bewohnenden ihrem Recht auf Stadt nachzukommen. Besonders auf diesen Flächen finden jene abstrakten Prozesse statt, die für Lefebvre den Raum als das Ergebnis der gesellschaftlichen Praxis bilden.

Harvey hingegen spricht in seinem Buch *Social justice and the city* eher von *social (in-) justice* und beschreibt damit ebenfalls ein abstraktes Konzept. Für ihn sollten Investitionen in einer Art und Weise getätigt werden, dass die Chancen der am wenigsten begünstigten Region maximiert werden. Mit dieser Maxime bezieht er sich deutlich auf Rawls Differenzprinzip. Harvey bezieht sein Konzept eher auf geographische Regionen, es lässt sich aber auch auf städtische Quartiere umlegen. Bevor diese Investitionen allerdings getätigt werden dürfen, müssen die Bedürfnisse der Bevölkerung mit „socially

just“ Methoden erhoben und erfüllt werden, Multiplikatoren- und Spillover-Effekte erzeugt werden und Abweichungen in den territorialen Investitionen nur toleriert werden, solange spezifische Umweltprobleme überwunden werden (Harvey 1973: 107f. & 306). In seinen folgenden Arbeiten befasst er sich allerdings eher mit den neoliberalen Prozessen in der Gesellschaft. Mit diesen leistet er besonders durch seine Ergänzung des Kapitalkreislaufs durch den zweiten Kapitalkreislauf, der sich mit der *gebauten Umwelt* befasst einen wichtigen Beitrag zur Immobiliengeografie. Die von Harvey beschriebenen Prozesse lassen sich ohne Zweifel auch im Untersuchungsgebiet wiederfinden. Besonders wenn man die statistischen Unterschiede der beiden Bezirke näher betrachtet, sieht man, wie unterschiedlich sich die neoliberalen Prozesse in der *gebauten Umwelt* niedergeschlagen haben. Nichtsdestotrotz lässt sich festhalten, dass auch diese Dynamiken der Stadtverwaltung bewusst sind und sich Lösungen dazu in den Strategiepapieren der Stadt manifestieren. Besonders die Mietregulierungen, die bei Gebäuden greift, die vor 1945 errichtet wurden, zeugen davon. Dank ihr wohnen etwa 62 % der Wiener:innen in einer regulierten Wohnung (Tagesspiegel 2019). Im 8. Bezirk greifen diese Regulierungen bei 79 % der Gebäude. Im 16. Bezirk sind immerhin noch 49 % der Gebäude von dieser Regelung betroffen. Dennoch lässt sich abseits davon kein Hilfsrahmen von Harveys Arbeiten ableiten, der beurteilt wie flächengerecht die Verteilung der Verkehrsflächen im Untersuchungsgebiet ist.

Auch der Vergleich mit Sojas Begriff der Flächengerechtigkeit ist schwierig, da er in *Seeking Spatial Justice* die Prozesse und Koalitionen aus seinem Fallbeispiel Los Angeles beschreibt und damit kein allgemeingültiges Konzept der Flächengerechtigkeit formuliert. Deutlich macht Soja jedoch, dass viele Faktoren und Stakeholder zusammenfinden müssen, um die erstrebte flächengerechte Entwicklung einer Stadt voranzutreiben. Vor allem deckt er die Verbindung von geografischen Ungleichheiten und politischen Entscheidungsprozessen auf (Soja 2010: 47). In Wien sind die wichtigen Stakeholder, die Soja beschreibt, vorzufinden. Die akademische Gemeinschaft findet sich vor allem in den Universitäten wieder, aber auch abseits davon finden sich viele Agenturen und Unternehmen, die sich mit wissenschaftlichem Anspruch mit der Thematik auseinandersetzen. Die Planungsbehörden, die Soja beschreibt, sind in Wien in den Magistraten zu finden. Diese haben in Wien eine traditionell starke Position und beschäftigen sich, wie sich an diversen publizierten Dokumenten ablesen lässt, schon seit einigen Jahren mit Flächengerechtigkeit in Wien. Und auch die Zivilgesellschaft ist, besonders in den letzten Jahren, in Form von diversen Bürgerinitiativen wie z.B. *Platz für Wien*,

Freier Naschmarkt oder den Protesten zum geplanten Autobahntunnel unter der Lobau, aufgewacht und fordert aktiv ihr Recht auf eine flächengerechte Stadtentwicklung ein. Trotz dieser Grundbedingungen lässt sich in Wien nicht beobachten, dass diese Parteien eine „breite Koalition“ nach Soja eingehen. Dies lässt sich besonders an der Umgestaltung des Naschmarktplatzes erkennen. Anwohner:innen kritisieren, dass die Errichtung einer Markthalle an diesem Standort nicht ihren Bedürfnissen entspricht und dass die von ihnen im Rahmen des Beteiligungsprozesses eingebrachten Vorschläge nicht gehört würden. Statt hier den Aktionismus der Bewohnenden konstruktiv in den Prozess einzubinden, wird hier auf Seiten der Stadt an den ursprünglichen Plänen einer Markthalle festgehalten. Der Unmut der Initiative macht sich in einer Petition und diversen Protestaktionen Luft (Die Grünen 2021; Falter 2021; Freier Naschmarkt 2021; Stadt Wien 2021e).

8 Resümee

Die vorliegende Arbeit hat sich mit der Fragestellung auseinandergesetzt, was Flächengerechtigkeit ist und ob die Verteilung der öffentlichen Flächen, insbesondere der Verkehrsflächen, im ausgewählten Untersuchungsgebiet als flächengerecht einzustufen ist. Die unbestimmte Natur des Begriffs (Flächen-) Gerechtigkeit ermöglicht dessen Verwendung im Diskurs, ohne einer konkreten Definition zu bedürfen. Wie Pirie festhält wird der Begriff daher als selbstverständlich angenommen und wenig hinterfragt (Pirie 1983: 468). Ähnlich verhält es sich bei den Begriffen *Nachhaltigkeit* oder *Resilienz*, auch wenn die Öffentlichkeit sich hier der Begriffsnatur schon bewusster zu sein scheint. Dieser Mangel an Definitionen macht es schwierig, den Abgleich der erhobenen Flächen mit den Ergebnissen der Literaturrecherche durchzuführen. Des Weiteren gehen die, in dieser Arbeit behandelten theoretischen Konzepte zu Flächengerechtigkeit oder *Spatial Justice* einen qualitativen Argumentationsweg. Auch deshalb fällt der direkte Vergleich der erhobenen Flächenverteilung mit der Literatur zum Thema Flächengerechtigkeit schwer. Dennoch lässt sich anhand der Konzepte ableiten, ob es sich bei den Ergebnissen um eine flächengerechte Verteilung handelt.

So lässt sich von Rawls Grundsätzen der Gerechtigkeit, insbesondere unter Beachtung des Differenzprinzips, unter Rückgriff auf die Vulnerabilität der Nutzenden des öffentlichen Raums, festhalten, dass die Verteilung der Flächen nicht als gerecht anzusehen ist. Insbesondere, weil die Verteilung der Flächen nicht im öffentlichen Diskurs stattfand und den „schwächsten“ Nutzenden des öffentlichen Raums nicht am meisten und den „stärksten“ nicht am wenigsten Flächen zugesprochen wird. Vor allem bei Betrachtung der Verkehrsflächen wird dies ersichtlich.

In Bezug auf Lefebvre lässt sich festhalten, dass der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet die Ausübung des Rechts auf Stadt für die Bewohnenden ermöglicht. Auch wenn der öffentliche Raum vom Verkehr dominiert wird, so werden mit etwa einem Drittel der Flächen genügend Flächen von zu Fuß Gehenden beansprucht, um das Recht auf Stadt auszuüben.

Bei Betrachtung der Konzepte von Harvey und Soja ist allerdings eine weitere Bearbeitung der Thematik erforderlich. Besonders muss der Bezug auf die gesamtstädtische Ebene hergestellt werden, um eine Antwort darauf geben zu können, ob Flächengerechtigkeit nach Harvey und Soja praktiziert wird. Die Antworten in dieser Arbeit müssen als unzureichend gelten. Sie bietet aber Anknüpfungspunkte für weiterführende Unter-

suchungen. Auf der einen Seite kann man an den im vorigen Kapitel beschriebenen Mietregulierungen durch die Stadt Wien ablesen, dass sich Magistrate der von Harvey beschriebenen neoliberalen Prozesse bewusst sind. Auf der anderen Seite wird dem Umstand wenig Beachtung geschenkt, dass laut Soja eine breite Koalition von Akademikern und Akademikerinnen, Planungsbehörden und sozialer Bewegungen nötig ist, um die Zivilgesellschaft für eine flächengerechte Entwicklung zu sensibilisieren. Erkennen kann man dies am beschriebenen Beispiel des Naschmarktparkplatzes. Dennoch zeigt der vermehrte Nutzen des Flächengerechtigkeitsbegriffs im öffentlichen Diskurs der letzten Jahre, dass ein Prozess in diese Richtung im Gange ist, der zu einer tiefergehenden Auseinandersetzung mit dem Thema geführt hat und u. A. auch zum Entstehen dieser Arbeit beigetragen hat. Insbesondere im Zuge der COVID 19-Pandemie musste festgestellt werden, dass ein weiterführender öffentlicher Diskurs nötig ist, um zu definieren welche Rolle der öffentliche Raum für die städtische Gesellschaft einnimmt.

Ferner hat die Kartierung des öffentlichen Raums ergeben, dass der öffentliche Raum die in Kapitel 3 beschriebenen Grundfunktionen des öffentlichen Raums nur unzureichend erfüllt.

Der Grünflächenanteil ist mit etwa 6 % so niedrig, dass sich die Frage stellt, ob dieser genügt um die notwendigen ÖSD, wie die Luft- und Wasserreinigung, die Wärmeregulierung bzw. Mikroklimastabilisierung oder die Lärmfilterung, zu erbringen. Zudem sind Grünräume wichtig für das Wohlbefinden der Bevölkerung und das Gemeinschaftsgefühl in den Quartieren. Zusätzlich bleibt offen, ob die Quartiere im Untersuchungsraum mit solch einem geringen Grünflächenanteil für die künftigen Klimaveränderungen gewappnet sind.

Auch wenn die Aufenthaltsqualität in dieser Arbeit nicht behandelt wurde, so würde sich diese durch den Ausbau der Konsum- bzw. Freizeitflächen, aber auch der konsumfreien Sitzmöglichkeiten, steigern lassen. Diese sind als Orte der Erholung und Kommunikation besonders wichtig. Während sich diese Räume im 8. Bezirk auf einige wenige Plätze konzentrieren, bildet der Brunnenmarkt im 16. Bezirk eine lange Konsumachse. Zu beachten ist hierbei, dass diese Räume barrierefrei gestaltet werden, sodass auch Nutzende, die durch ihr Einkommen, ihr Alter oder ihre Wohnsituation eingeschränkt sind, daran teilhaben können. Weiters ist es wichtig, möglichst vielfältige Angebote zu schaffen, welche die Bedürfnisse von möglichst vielen Menschen befriedigen, um so die Auf-

enthaltsqualität des öffentlichen Raums weiter zu steigern. Dies trifft insbesondere auf Sportanlagen zu.

Auch geht aus der Erhebung hervor, dass der Anteil der Verkehrsflächen im öffentlichen Raum mit ca. 90 % sehr hoch ist. Dieser Anteil limitiert die Nutzungsvielfalt im Gebiet und mindert dadurch auch die Lebensqualität in den Quartieren. Besonders der hohe Anteil der MIV-Flächen steht nicht für eine *gerechte* Flächenverteilung nach Rawls. Hier wird es besonders mit Blick auf künftige Klimaveränderungen wichtig sein, die monofunktionale Nutzung der Flächen durch den MIV aufzubrechen und den vorhandenen Raum allen Verkehrsteilnehmenden zugänglich zu machen. Ein wichtiger Baustein dabei ist die Flächeneffizienz der einzelnen Verkehrsträger. Durch die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen oder den Ausbau von Sharing Modellen könnte die Flächeninanspruchnahme des MIV reduziert werden. Klar ist, dass hier der größte Hebel für die flächengerechte Gestaltung des öffentlichen Raums liegt.

Denn die Nutzung des öffentlichen Raums sollte allen Nutzenden möglich sein. Da aber verschiedenen Nutzungsgruppen unterschiedliche Ansprüche haben, kann die Raumordnung einer Stadt allein kaum deren Ansprüchen gerecht werden. Daher bedingt die flächengerechte Verteilung von Flächen im öffentlichen Raum ein partizipatives Vorgehen. Dies trifft besonders auf den großen Anteil der Verkehrsflächen zu. Da die strukturellen Gegebenheiten sich in jedem Quartier unterscheiden, ist eine individuelle Planung unter Einbeziehung der Wohnbevölkerung nötig. Nur dadurch kann der öffentliche Raum die Bewohnerschaft adäquat spiegeln. In Wien wurde dies bereits durch die Funktions- und Sozialraumanalyse institutionalisiert. Außerdem wird bereits sehr erfolgreich mit unterschiedlichsten Mitteln der Umnutzung, wie dem Urban Gardening, Grätzloasen oder Wohnstraßen, experimentiert.

Festzuhalten ist weiters, dass für die umfassende Beantwortung der Fragestellungen eine Literaturrecherche inklusive einer Kartierung nicht ausreicht. Weiterführende quantitative und qualitative Methoden, wie z.B. eine teilnehmende Beobachtung, Befragungen von Nutzenden vor Ort oder Interviews mit unterschiedlichen Stakeholdern aus dem akademischen, praktischen, planerischen und zivilgesellschaftlichen Diskurs, wären sinnvolle Möglichkeiten, um diese Fragen abschließend zu beantworten. Besonders die Konzepte von Harvey und Soja bedürfen einer qualitativen Einordnung der Ergebnisse. Nichtsdestotrotz bietet die Kartierung und die darauf aufbauende Nutzungsanalyse dieser Arbeit in Bezug auf die flächengerechte Nutzung des öffentlichen Raums eine

umfangreiche Grundlage um sich tiefergehend mit der Thematik in Wien auseinander zu setzen.

Literatur

- Abraham, A., Sommerhalder, K., Bolliger-Salzmänn, H., & Abel, T. (2007): Landschaft und Gesundheit - Das Potential einer Verbindung zweier Konzepte. – Bern.
- Albeera, H. A. (2019): The future of public space: how to measure active public space in the digital era. – Dissertation, Nottingham Trent University, Nottingham.
- Barnett, C. (2011): Geography and ethics: Justice unbound. – In: Progress in Human Geography 35 (2), 246-255.
- Belina, B. & Michel, B. (2007): Raumproduktionen. – In: Belina, B. & Michel B. (Hrsg.): Raumproduktionen. Beiträge der Radical Geography. Eine Zwischenbilanz. – Münster, 7-34.
- Berding, U. (2013): Öffentliche Räume – Orte der gesellschaftlichen Integration? – In: Forum Wohnen und Stadtentwicklung 5 (1), 247-250.
- Bike Citizens (Hrsg.) (2019a): #SNECKDOWN – Schnee macht Straßen sicherer. – Verfügbar unter: <https://www.bikecitizens.net/de/sneckdown-sicherheit-schnee-strasse/> (11.11.2021).
- Bike Citizens (Hrsg.) (2019b): Critical Mass – Radfahren ist politisch. – Verfügbar unter: <https://www.bikecitizens.net/de/critical-mass-fahrrad-demo/> (09.11.2021).
- Birdsall, M. (2013): Parklets: Providing Space for People to Park...Themselves – In: ITE Journal (Institute of Transportation Engineers) 83 (5), 36-39.
- Bishop, K. & Marshall, N. (2017): Social Interactions and the Quality of Urban Public Space. – In: Abraham, M. A.: Encyclopedia of Sustainable Technologies. – Elsevier, 63-70.
- Bork, H., Klingler, S. & Zech, S. (2015): Kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung im öffentlichen Raum. – In: Stadtpunkte Nr. 16. – Wien.
- Brendgens, G. (2005): Vom Verlust des öffentlichen Raums. Simulierte Öffentlichkeit in Zeiten des Neoliberalismus. – In: Utopie Kreativ 182, 1088-1097.
- Brenner, N. & Schmid, C. (2015): Towards a new epistemology of the urban? – In: City 19 (2-3), 151-182.
- Breuer B. (2013): Öffentlicher Raum – ein multidimensionales Thema. – In: Informationen zur Raumentwicklung 1 (2), 5-13.
- Brown, N. A., Griffis, R., Hamilton, K., Irish, S., & Kanouse, S. E. (2007): What Makes Justice Spatial? What Makes Spaces Just? Three Interviews on the Concept of

- Spatial Justice Critical Spatial Practice Reading Group. – In: Critical Planning: A Journal of the UCLA Department of Urban Planning/Spatial Justice 14, 7-29.
- Bruse, M. (2003). Stadtgrün und Stadtklima. – In: LÖBF-Mitteilungen 1/03, 66-70.
- Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2021a): Lärminfo.at – Lärmschutz für Österreich. – Verfügbar unter: <https://maps.laerminfo.at/#> (18.11.2021).
- Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2021b): Mobilitätsmasterplan für Österreich. – Wien.
- Bundesverband für Wohnen und Stadtentwicklung e.V. (vhw) (2017): Öffentliche Räume in stadtgesellschaftlich vielfältigen Quartieren: Nutzung, Wahrnehmung und Bedeutung. – Aachen.
- Cattel, V., Dines, N., Gesler, W. & Curtis, S. (2008): Mingling, observing, and lingering: Everyday public spaces and their implications for well-being and social relations. – In: Health & Place 14 (3), 544-561.
- Chiesura, A. (2004): The role of urban parks for the sustainable city. – In: Landscape and Urban Planning 68 (1), 129-138.
- Chilvers, J. & Evans, J. (2009): Understanding networks at the science – policy interface (Editorial). – In: Geoforum 40 (3), 355-362.
- Colville-Andersen (2019): The Arrogance of Space. – Verfügbar unter: <https://colvilleandersen.medium.com/the-arrogance-of-space-93a7419b0278> (11.11.2021).
- Cooperation OGD Österreich (2021): Katalog Orthofoto 2020 Wien. – Verfügbar unter: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/orthofoto-2020-wien> (20.10.2021).
- Cybriwsky, R. (1999): Changing patterns of urban public space: Observations and assessments from the Tokyo and New York metropolitan areas. – In: Cities 16 (4), 223-231.
- Daams, M. N., Sijtsma, F. J., & Veneri, P. (2019): Mixed monetary and non-monetary valuation of attractive urban green space: A case study using Amsterdam house prices. – In: Ecological Economics 166, 1-12.
- D'Acci, L. (2019): Quality of urban area, distance from city centre, and housing value. Case study on real estate values in Turin. – In: Cities 91, 71-92.
- Davies, B. (1968): Social Needs and Resources in Local Services: A Study of Variations in Provision of Social Services between Local Authority Areas. – London.
- Dezernat Statistik Wien (2020): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2020. – Wien.

- Die Grünen – Grüne Alternative Wien (2021): Petition: Park statt riesiger Markthalle neben dem Naschmarkt. – Verfügbar unter: <https://naschmarkt-park.at/> (23.11.2021).
- Dikeç, M. (2001): Justice and the spatial imagination. – In: Environment and Planning A: Economy and Space 33 (10), 1785-1805.
- Dikeç, M. (2002): Police, politics, and the right to the city. – In: GeoJournal 58, 91-98.
- Dikeç, M. (2006): Two Decades of French Urban Policy: From Social Development of Neighbourhoods to the Republican Penal State. – In: Antipode 38 (1), 59-81.
- Dürrstein, H., & Siegele, P. (Hrsg.) (2014): Gemeinsam für nachhaltige Entwicklung. Zukunftsvisionen von Schüler/innen und Wissenschaftler/innen. Eine Initiative des BMWF 2013. – Innsbruck.
- Leht, U. (2019): Der Modal Split – das unbekannte Wesen. – In: Drahtesel – Das österreichische Fahrradmagazin. – Verfügbar unter: https://www.drahtesel.or.at/analyse_modal-split/ (16.11.2021).
- Eckardt, F. (2014): Stadtforschung: Gegenstand und Methoden. – Wiesbaden.
- Fainstein, S. S. (2010): The Just City. – Ithaca.
- Falter Verlagsgesellschaft m.b.H. (Hrsg.) (2021): Alle gegen Halle. – Verfügbar unter: <https://www.falter.at/zeitung/20210720/alle-gegen-halle> (23.11.2021).
- Faragallah, R. N. (2018): The impact of productive open spaces on urban sustainability: The case of El Mansheya Square. – In: Alexandria Engineering Journal 57 (4), 3969-3976.
- Francis, J., Giles-Corti, B., Wood, L., & Knuiman, M. (2012): Creating sense of community: The role of public space. – In: Journal of Environmental Psychology 32 (4), 401-409.
- Freier Naschmarkt (2021): Umgestaltung des Naschmarkt-Parkplatzes. – Verfügbar unter: <https://www.freiernaschmarkt.wien/> (23.11.2021).
- Frey, H., Laa, B., Leth, U., Kratochwil, F. & Schober, P. (2020): Mobilität in Wien unter COVID19 – Begleituntersuchung Temporäre Begegnungszonen und Pop-Up Radinfrastruktur. – Wien.
- Fröhlich, J., Knieling, J., Schaerffer, M., Zimmermann, T. (2011): Instrumente der regionalen Raumordnung und Raumentwicklung zur Anpassung an den Klimawandel. – In: neopolis working papers: urban and regional studies no 10.

- Gilbert, L. & Dikeç, M. (2008): Right to the City. Politics of Citizenship. – In: Goonewardena, K. (Hrsg.): Space, difference, everyday life. Reading Henri Lefebvre. – New York, 250-263.
- Gehl, J., Gemzøe, L., Kirknæs, S. & Søndergaard, B. S. (2006): New City Life. – København.
- Gehl, J. (2010): Cities for people. – Washington, D.C.
- Gehl Institute (2018): Twelve Quality Criteria for public urban spaces. – Verfügbar unter: <https://gehlpeople.com/wp-content/uploads/2020/03/TWELVE-QUALITY-CRITERIA.pdf> (29.04.2020).
- Grinzing, E., Kadi, J., Pühringer, F. & Schneider, A. (2021): Mietmonitor: Ist privates Wohnen in Wien noch leistbar? Eine datenbasierte Aufarbeitung des Instituts für Raumplanung der TU Wien. – Verfügbar unter: <https://mietmonitor.wien/> (15.11.2021).
- Hadjimichalis, C. (2011): Uneven geographical development and socio-spatial justice and solidarity: European regions after the 2009 financial crisis. – In: European Urban and Regional Studies 18 (3), 254-274.
- Hagen, K. (2011): Freiraum im Freiraum: Mikroklimatische Ansätze für die städtische Landschaftsarchitektur. – Dissertation, Technische Universität Wien, Wien.
- Harvey, D. (1973): Social Justice and the City. – Athen.
- Harvey, D. (2003): The new imperialism. – Oxford.
- Harvey, D. (2006): The limits to capital. New and fully updated ed. – London.
- Harvey, D. (2008): The Right to the City. – In: New Left Review 53 (9/10), 23-40.
- Harvey, D. (2013): Rebellische Städte. – Berlin.
- Häberlin, U. & Furchtlehner, J. (2017): Öffentlicher Raum für alle? - Raumaneignung versus Gemeinwesen in der Wiener Praxis. – In: T. Hauck, S. Hennecke & S. Körner (Hrsg.): Aneignung urbaner Freiräume: Ein Diskurs über städtischen Raum. – Bielefeld, 171-200.
- Häußermann, H., Läßle, D. & Siebel, W. (2008): Stadtpolitik. – Frankfurt am Main.
- Henninger, S. (2011): Stadtökologie. – Paderborn.
- Holm, A. (Hrsg.) (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt: Theorie und Praxis städtischer Aneignungen. – Hamburg.
- International Alliance of Inhabitants (2005): World Charter for the Right to the City. – Verfügbar unter: <https://www.right2city.org/document/world-charter-for-the-right-to-the-city/> (12.11.2021).

- Israel, E. & Frenkel, A. (2017): Social justice and spatial inequality: Toward a conceptual framework. – In: *Progress in Human Geography* 42 (5), 647-665.
- Iveson, K. (2011): Social or spatial justice? Marcuse and Soja on the right to the city. – In: *City* 15 (2), 250-259.
- Jessop, B., Brenner, N., & Jones, M. (2008): Theorizing sociospatial relations. – In: *Environment and Planning D: Society and Space* 26 (3), 389-401.
- Kaczynski, A. T., Potwarka, L. R., Smale, B. J. A., & Havitz, M. E. (2009): Association of Parkland Proximity with Neighborhood and Park-based Physical Activity: Variations by Gender and Age. – In: *Leisure Sciences* 31 (2), 174-191.
- Kipfer, S., Saberi P. & Wieditz T. (2012): Henri Lefebvre: Debates and controversies. – In: *Progress in Human Geography* 37 (1), 115-134.
- Kirchhoff, P. (2002): *Städtische Verkehrsplanung: Konzepte, Verfahren, Maßnahmen*. – Stuttgart [u.a.].
- Knoflacher, H. (o.J.): *Städtebau aus idealisierter Sicht eines Verkehrsplaners*. – Wien.
- Kowarik, I., Bartz, R., & Brenck, M. (2016): *Ökosystemleistungen in der Stadt: Gesundheit schützen und Lebensqualität erhöhen*. – Berlin, Leipzig.
- Kuttler, W. (1993): *Handbuch zur Ökologie: mit Beiträgen zahlreicher Fachgelehrter*. – Berlin.
- Kuttler, W. (1997): Bewertungsmaßstäbe für Stadtklima und Lufthygiene. – In: *Geographische Rundschau* 49 (10), 576-582.
- Lefebvre, H. (1966): Theoretical Problems of Autogestion. – In: Brenner, N. & Elden S. (2009) (Hrsg.): *State, space, world: Selected Essays*. – Minneapolis, 138-152.
- Lefebvre, H. (1968): *Le Droit à la ville*. – Paris.
- Lefebvre, H. (1970): *La Révolution Urbaine*. – Paris.
- Lefebvre, H. (1998): *The production of space*. – Oxford.
- Lefebvre, H. (2001): Comments on a New State Form. – In: *Antipode* 33 (5), 769-782.
- Lynch, K. (1981): *A theory of good city form*. – Cambridge [u.a.].
- Magistratsabteilung 17 – Integration und Diversität (MA 17) (2014): *3. Wiener Integrations- und Diversitätsmonitor 2011–2013*. – Wien.
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (o.J.): *Haupttradverkehrsnetz*. – Verfügbar unter: <https://wien.maps.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=f400119bdfd145de92065e9d77aaea92> (18.10.2021).

- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2006): Integration im öffentlichen Raum. – In: Werkstattbericht Nr. 82. – Wien.
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2014): STEP 2025 – Stadtentwicklungsplan Wien. – Wien.
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2015a): STEP 2025 Fachkonzept Grün- und Freiraum. – In: Werkstattbericht Nr. 144. – Wien.
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2015b): STEP 2025 Fachkonzept Mobilität. – In: Werkstattbericht Nr. 145. – Wien.
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2018): STEP 2025 Fachkonzept Öffentlicher Raum. – In: Werkstattbericht Nr. 175. – Wien.
- Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA 18) (2021): Aktive Mobilität in Wien – Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren.
- Mahon, M. (2014): Planning gain in a time of crisis. – In: Kearns, G.; Meredith, D. & Morrissey, J. (Hrsg.): Spatial Justice and the Irish Crisis. – Dublin, 78-89.
- Maurano, S. (2014): Edward W. Soja, Seeking spatial justice. – In: Partecipazione e conflitto 7 (3), 682-685.
- Mehta, V. (2009): Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets. – In: Journal of Urban Design 14 (1), 29-64.
- Menezes, M. & Smaniotto Costa, C. (2017): People, public space, digital technology and social practice: an ethnographic approach. – In: Zammit, A. & Kenna, T.: Enhancing places through technology. – Lissabon, 167-180
- Merrifield, A. & Swyngedouw, E. (1996): Social justice and the urban experience: an introduction. – In: Merrifield, A. & Syngedouw, E.: The urbanization of injustice. – London, 1-17.
- Mill, J. S. (2014): What Utilitarianism is. – In: Mill, J. S. (Hrsg.): Utilitarianism. – Cambridge, 8-38.
- Mitchell, D. (2003): Cultural landscapes: just landscapes or landscapes of justice? – In: Progress in Human Geography 27 (6), 787-796.
- Mobilitätsagentur Wien (o.J.): Schulstraße. – Verfügbar unter: <https://www.wienzufuss.at/schulstrasse/> (09.11.2021).
- Müller, C. (2011): Guerilla Gardening und andere Strategien der Aneignung des städtischen Raums. – In: Bergmann, M., & Lange, B. (Hrsg.): Eigensinnige Geogra-

- phien: Städtische Raumaneynungen als Ausdruck gesellschaftlicher Teilhabe. – Wiesbaden, 281-288.
- Mullis D. (2017): Henri Lefebvre: Das Recht auf Stadt. – In: Eckardt F. (Hrsg.): Schlüsselwerke der Stadtforschung. – Wiesbaden, 351-366.
- Neue Zürcher Zeitung (Hrsg.) (2016): Die Neuentdeckung der Stadt. – Verfügbar unter: <https://www.nzz.ch/feuilleton/zeitgeschehen/die-neuentdeckung-der-stadt-wie-die-spiele-app-pokemon-go-den-oeffentlichen-raum-veraendert-ld.109515?reduced=true> (12.10.2021).
- Olwig, K. R. (1996): Recovering the substantive nature of landscape. – In: Annals of the Association of American Geographers 86 (4), 630-653.
- Papadopoulos A. G. (2019): Editorial: Spatial Justice in Europe. Territoriality, Mobility and Peripherality. – In: Europa XXI Vol. 37, 5-21.
- Philippopoulos-Mihalopoulos A. (2020): The inconclusive spatial justice. – In: Watson S. (Hrsg.): Spatial Justice in the City. – Abingdon und New York, 156-163.
- Pirie, G. H. (1983): On spatial justice. – In: Environment and Planning A: Economy and Space 15 (4), 465-473.
- Platz für Wien (2021): Platz für Wien. – Verfügbar unter: <https://platzfuer.wien/> (11.11.2021).
- Purcell, M. (2008): Recapturing democracy. Neoliberalization and the struggle for alternative urban futures. – New York.
- Prenner, P. (Hrsg.) (2016): Wien wächst - öffentlicher Raum: die Stadt als Verteilungsfrage. – In: Stadtpunkte Nr. 19. – Wien.
- Raith, E. & Tomaselli, M. (2009): Erdgeschoßzonen. – In: Magistratsabteilung Architektur und Stadtgestaltung Wien (MA 19) (Hrsg.): Freiraum. Stadtraum. Wien. Vorsorge, Gestaltung, Management. Der Weg zum Leitbild für den öffentlichen Raum. – Wien, 64-70.
- Ramalhete, F. (2016): Seeking spatial justice – Edward Soja. – In: Estudio Prévio – Nove 1 (9), 1-3.
- Rawls, J. (1971): A Theory of Justice. – Cambridge und London.
- Reiß-Schmidt, S. (o.J.): Der öffentliche Raum: Traum, Wirklichkeit, Perspektiven. – o.A.
- Rüthers, M. (2018): Städte im Wandel. Verfügbar unter: <https://www.bpb.de/politik/innenpolitik/stadt-und-gesellschaft/216894/geschichte-der-stadtentwicklung?p=all> (12.10.2021).

- Rößler, S. (2015): Klimawandelgerechte Stadtentwicklung durch grüne Infrastruktur. – In: Raumforschung und Raumordnung 73 (2), 123-132.
- Safransky, S. (2014): Greening the urban frontier: Race, property, and resettlement in Detroit. – In: Geoforum 56, 237-248.
- Sauter, D. & Hüttenmoser, M. (2006): Potentiels d'intégration dans les espaces publics des quartiers d'habitation urbains. – Zürich.
- Schram-Bijkerk, D., Otte, P., Dirven, L., & Breure, A. M. (2018): Indicators to support healthy urban gardening in urban management. – In: Science of The Total Environment 621, 863-871.
- Selle, K. (2003): Öffentlicher Raum - terra incognita? Anmerkungen zum Stand einer schwierigen Diskussion. – In: Umweltpsychologie 7 (1), 70-79.
- Sen A. (2009): The Idea of Justice. – Cambridge.
- Sheller, M. (2014): The new mobilities paradigm for a live sociology. – In: Critical Sociology Review 62 (6), 789-811.
- Shi, W., & Woolley, H. (2014): Managing for Multifunctionality in Urban Open Spaces: Approaches for Sustainable Development. – In: Journal of Urban Management 3 (1–2), 3-21.
- Smith, N. (1984): Uneven Development: Nature, capital and the production of space. – Oxford.
- Soja, E. (2010): Seeking Spatial Justice. – Minneapolis und London.
- Stadt Wien (2021a): Was ist OGD? – Verfügbar unter: <https://digitales.wien.gv.at/open-data/> (31.05.2021).
- Stadt Wien (2021b): Geodatenviewer der Stadtvermessung Wien. – Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/ma41datenviewer/public/start.aspx> (20.10.2021).
- Stadt Wien (2021c): Stadtplan Wien. – Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/Stadtplan/> (18.10.2021).
- Stadt Wien (2021d): Verordnung des Gemeinderates betreffend Feststellung der Hauptstraßen und Nebenstraßen. – Verfügbar unter: <https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?ResultFunctionToken=f674d7c9-c3a8-461a-9a45-50ee1f310d74&Position=1&Abfrage=Gemeinderecht&Titel=&Bundesland=Wien&Gemeinde=&GZ=&Datum=&IndexTyp=Undefined&ImRisSeitVonDatum=&ImRisSeitBisDatum=>

- [tum=&ImRisSeit=Undefined&ResultPageSize=100&Suchworte=v001%2f115&Dokumentnummer=GEMRE_WI_90101_V001_115_2021](#) (18.10.2021).
- Stadt Wien (2021e): BürgerInnen-Beteiligung zur Naschmarkt-Markthalle. – Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/naschmarkt-markthalle.html> (23.11.2021).
- Statistik Austria (2015): Bevölkerung Österreichs seit 1869 nach Bundesländern.
- Storper, M. (2011): Justice, efficiency and economic geography: should places help one another to develop? – In: European Urban and Regional Studies 18 (1), 3-21.
- Süddeutsche Zeitung (Hrsg.) (2017): Der Asphalt gehört den Radfahrern. – Verfügbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/auto/critical-mass-bewegung-der-asphalt-gehoert-den-radfahrern-1.3724285-0#seite-2> (09.11.2021).
- Swyngedouw, E. A. & Heynen, N. C. (2003): Urban political ecology, justice and the politics of scale. – In: Antipode 35 (5), 898-998.
- Tagesspiegel (Hrsg.) (2021): Ein Paradies für Mieter. – Verfügbar unter: <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/wien-als-vorbild-ein-paradies-fuer-mieter/24084334.html> (23.11.2021).
- Takano, T., Nakamura, K. & Watanabe, M. (2002): Urban residential environments and senior citizens' longevity in megacity areas: the importance of walkable green spaces. – In: Journal of Epidemiology and Community Health 56 (12).
- Umweltbundesamt (2019): Klimaschutzbericht. – Wien.
- United Nations (2018): 2018 Revision of World Urbanization Prospects. – Verfügbar unter: <https://population.un.org/wup/> (11.11.2021).
- Vaiou, D. & Kalandides, A. (2009): Cities of "others": public space and everyday practices. – In: Geographica Helvetica 64 (1), 11-20.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (VCÖ) (2014): Lebensraum Stadt und Mobilität. – Wien.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (VCÖ) (2015): Wie Wohnbau gesunde Mobilität fördern kann. – Wien.
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft (VCÖ) (2016): Urbaner Verkehr der Zukunft. – Wien.
- Vogelpohl, A. (2011): Städte und die beginnende Urbanisierung. Henri Lefebvre in der aktuellen Stadtforschung. In: Raumforschung und Raumordnung 69 (4), 233-243.
- Wiegand, F. (2017): David Harvey: Social Justice and the City. – In: Eckardt F. (Hrsg.): Schlüsselwerke der Stadtforschung. – Wiesbaden, 221-238.
- Wiener Linien (2021): Hanke/Steinbauer: Über 1 Million treue StammkundInnen - umweltfreundliche Öffis als Top-Arbeitgeberin. – Verfügbar unter:

<https://www.wienerlinien.at/web/wiener-linien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021> (20.10.2021).

Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22 (MA 22) (2015): Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. – Wien.

Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22 (MA 22) (2021): Jahresbericht 2020 - Luftgütemessungen der Umweltschutzabteilung der Stadt Wien. – Wien.

Wiener Zeitung (Hrsg.) (2021): Das Verschwinden der Parkbank. – Verfügbar unter: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien-chronik/2108049-Das-Verschwinden-der-Parkbank.html> (18.11.2021).

Young, I. M. (2011): Responsibility for Justice. – Oxford.

Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) (2021): Jahrbuch. – Verfügbar unter: <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/klimauebersichten/jahrbuch> (18.11.2021).

Zukunft Mobilität (Hrsg.) (2018): [Kurz erklärt] Was ist der Modal Split und was sagt er aus? – Verfügbar unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/167600/analyse/was-ist-der-modal-split-grenzen-verkehrsmittelwahl-einschraenkungen-wege-verkehrsleistung/#fnref-167600-1> (16.11.2021).

Anhang

1.2 Methodik



Abbildung 10: Luftbild des Untersuchungsgebiets. Quelle: Stadt Wien 2021d

4.2 Untersuchungsgebiet



Basisnetz

— Bestand: Basisnetz

— Planung: Basisnetz

Grundnetz

— Bestand: Grundnetz

— Planung: Grundnetz

Erweitertes Grundnetz

— Bestand: Erweitertes Grundnetz

— Planung: Erweitertes Grundnetz

Abbildung 11: Hauptradverkehrsnetz im Untersuchungsgebiet. Quelle: MA 18 o.J., Datenstand Oktober 2021

5 Ergebnisse

Tabelle 4: Anteil der Mobilitätsformen am öffentlichen Raum

Nutzungsklasse	Fläche in m ²	Anteil am Öffentlichen Raum in %
Gesamtfläche des Öffentlichen Raums	199179,78	100,00
Mobilitätsflächen	179814,87	90,28
Verkehrsflächen	95316,19	47,85
Abstellflächen	28591,93	14,35
Umweltverbund	86105,83	43,23
MIV, Gesamt	93709,04	47,05
MIV, Elektrotankstellen	64,65	0,03
MIV, Abstellflächen	27360,23	13,70
MIV, Verkehrsflächen	66348,81	33,31
Taxi, Gesamt	70,84	0,04
Carsharing, Gesamt	0	0
Rad, Gesamt	4154,18	2,09
Rad, Abstellflächen	1021,93	0,51
Rad, Verkehrsflächen	3132,26	1,57
Fuß, Gesamt	55906,75	28,07
ÖV, Gesamt	25974,06	13,04
ÖV, U-Bahn	8047,65	4,04
ÖV, Straßenbahn	17772,11	8,92
ÖV, Bus	0	0
ÖV, City Bike	154,30	0,08

Quelle: Eigene Erhebung

Tabelle 5: Anteil der Restflächen am öffentlichen Raum

	Fläche in m ²	Anteil am Öffentlichen Raum in %
Gesamtfläche	582098,37	
Privatflächen	381758,21	
Öffentlicher Raum	199179,78	100,00
Konsumfläche	5031,06	2,53
Freizeitfläche	1556,04	0,78
Grünfläche	12777,80	6,42

Quelle: Eigene Erhebung



Abbildung 12: Öffentlicher Raum im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

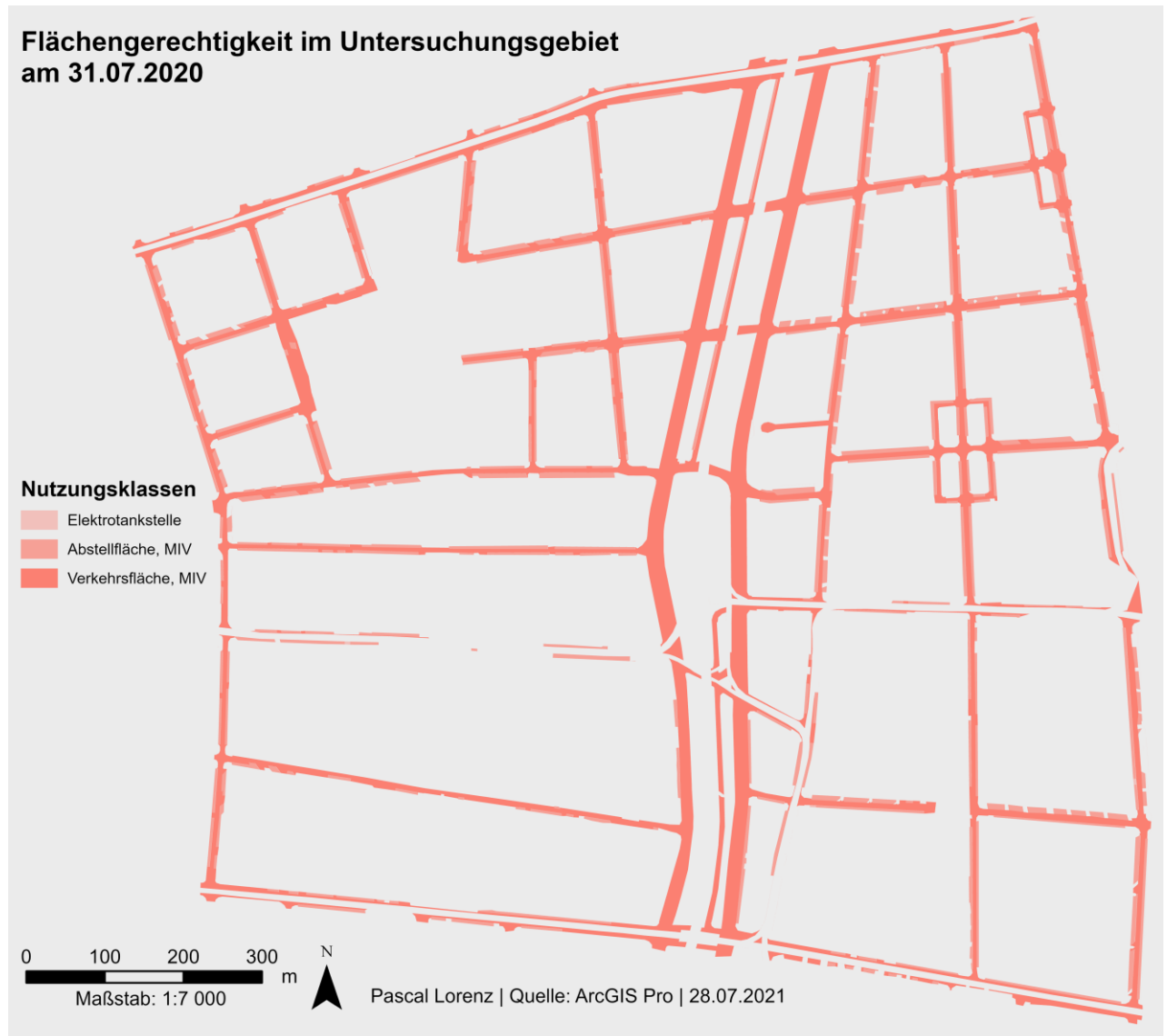


Abbildung 13: MIV-Flächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

Flächengerechtigkeit im Untersuchungsgebiet am 31.07.2020

Nutzungsklassen

Taxi

0 100 200 300 m
Maßstab: 1:7 000



Pascal Lorenz | Quelle: ArcGIS Pro | 28.07.2021

Abbildung 14: Taxiflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

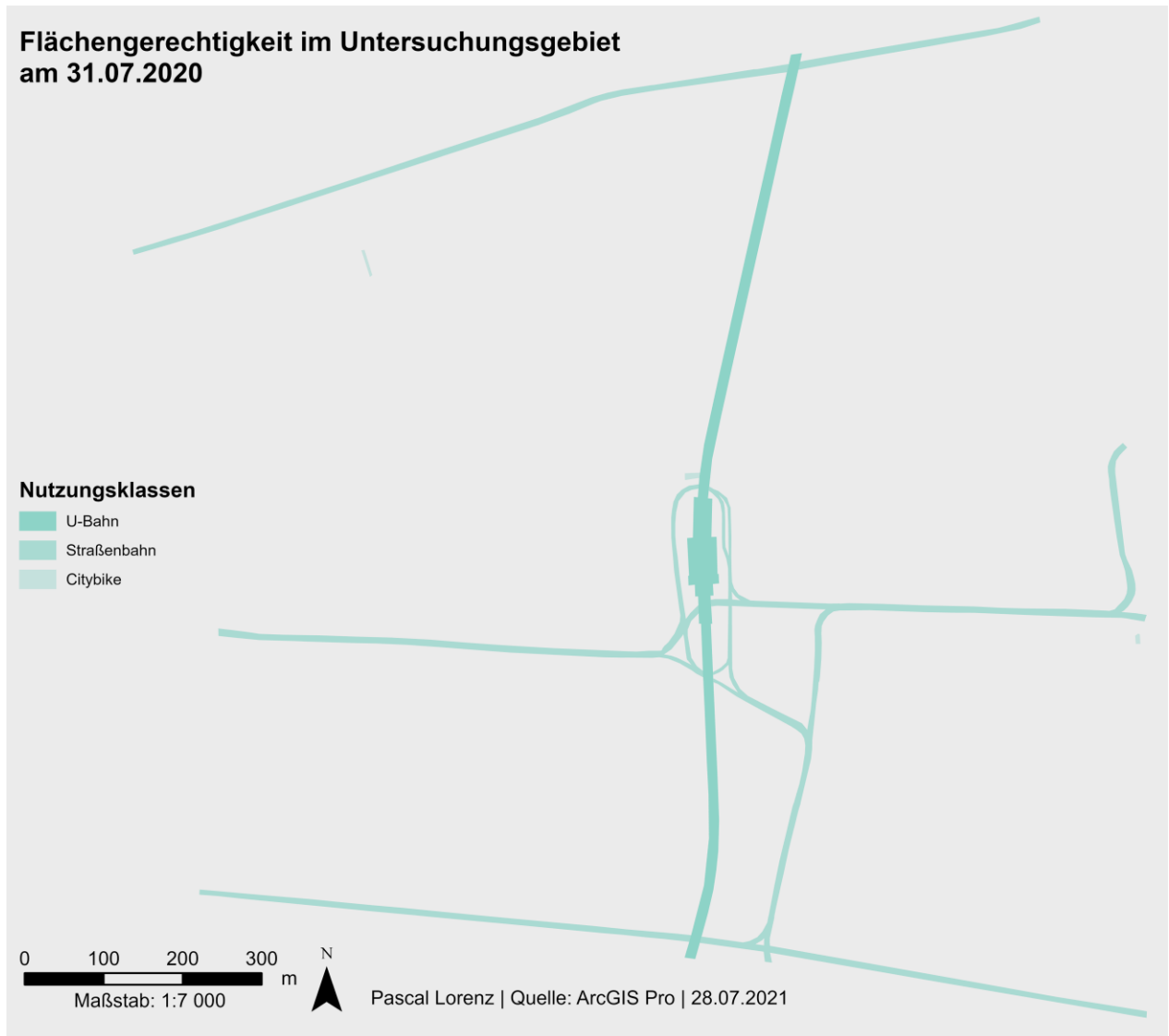


Abbildung 15: ÖV-Flächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

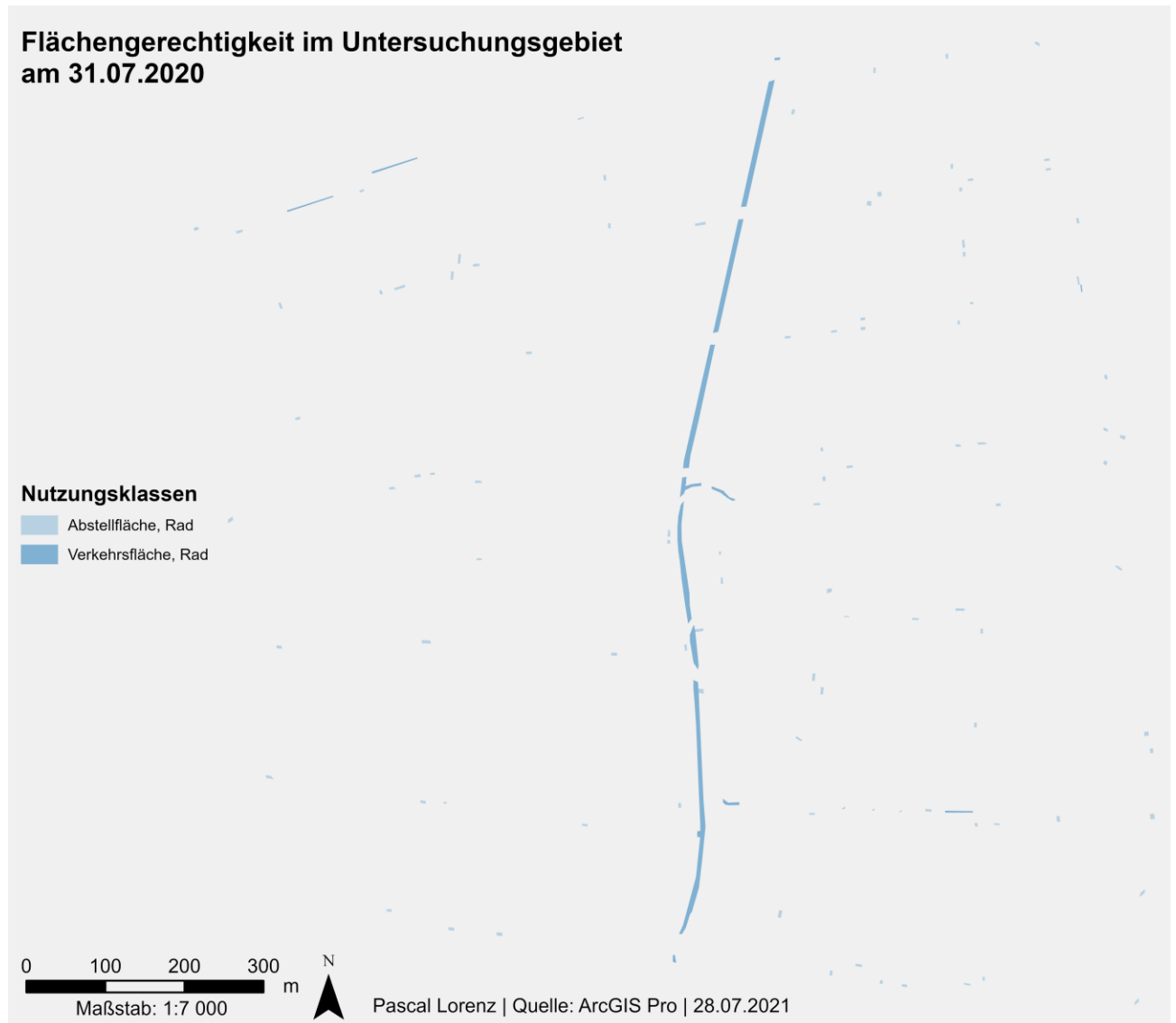


Abbildung 16: Radverkehrsflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

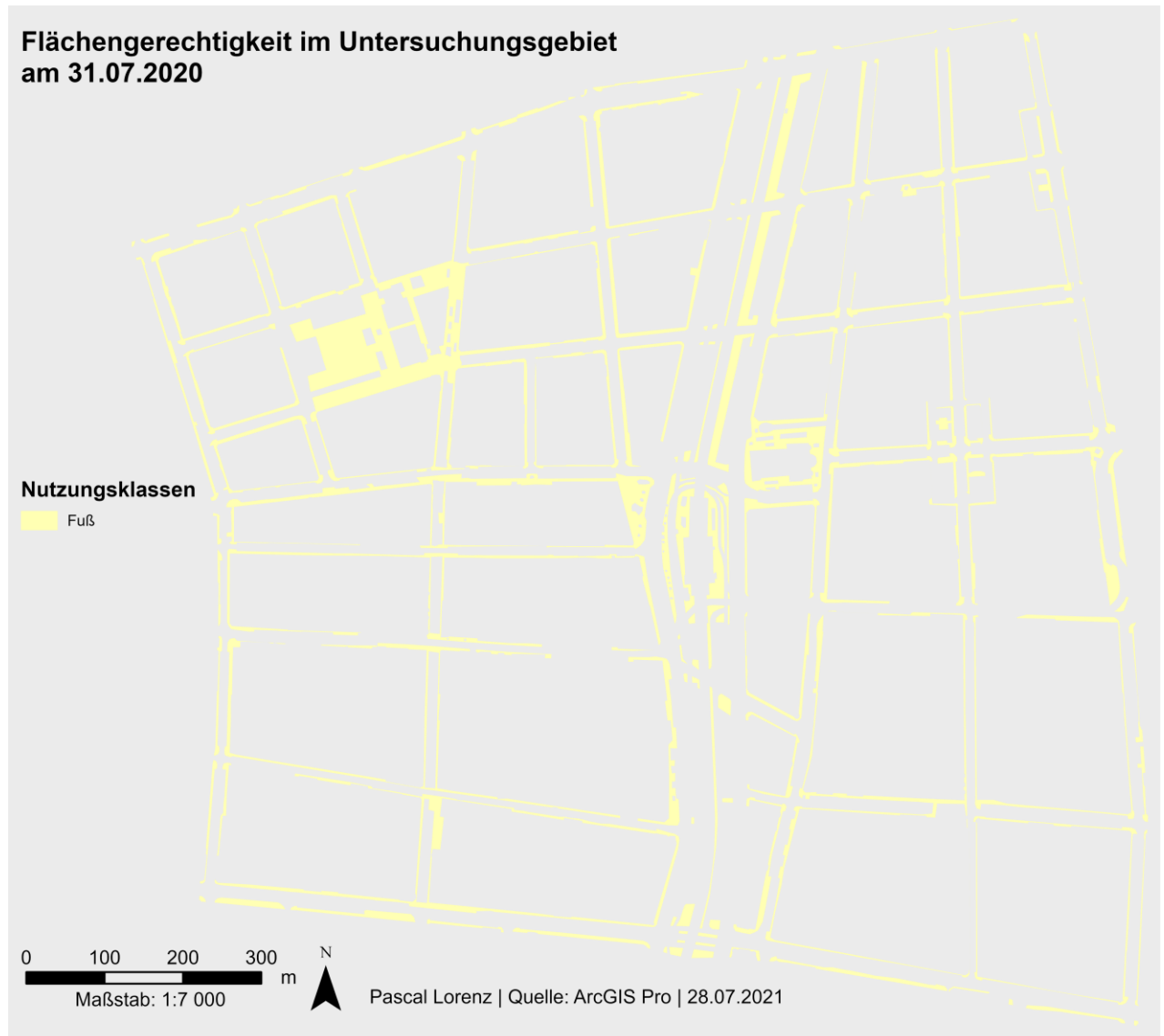


Abbildung 17: Gehflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

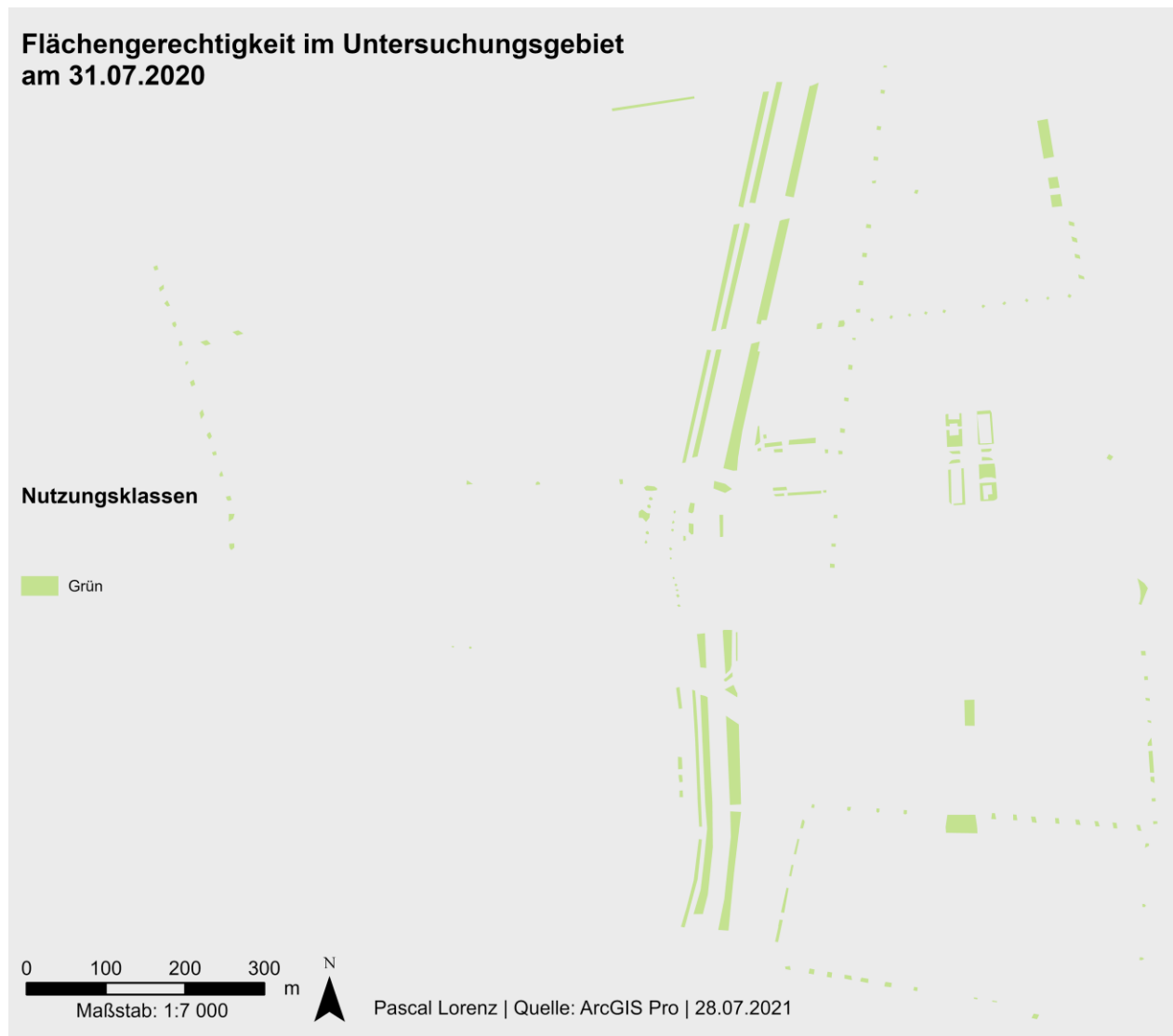


Abbildung 18: Grünflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung

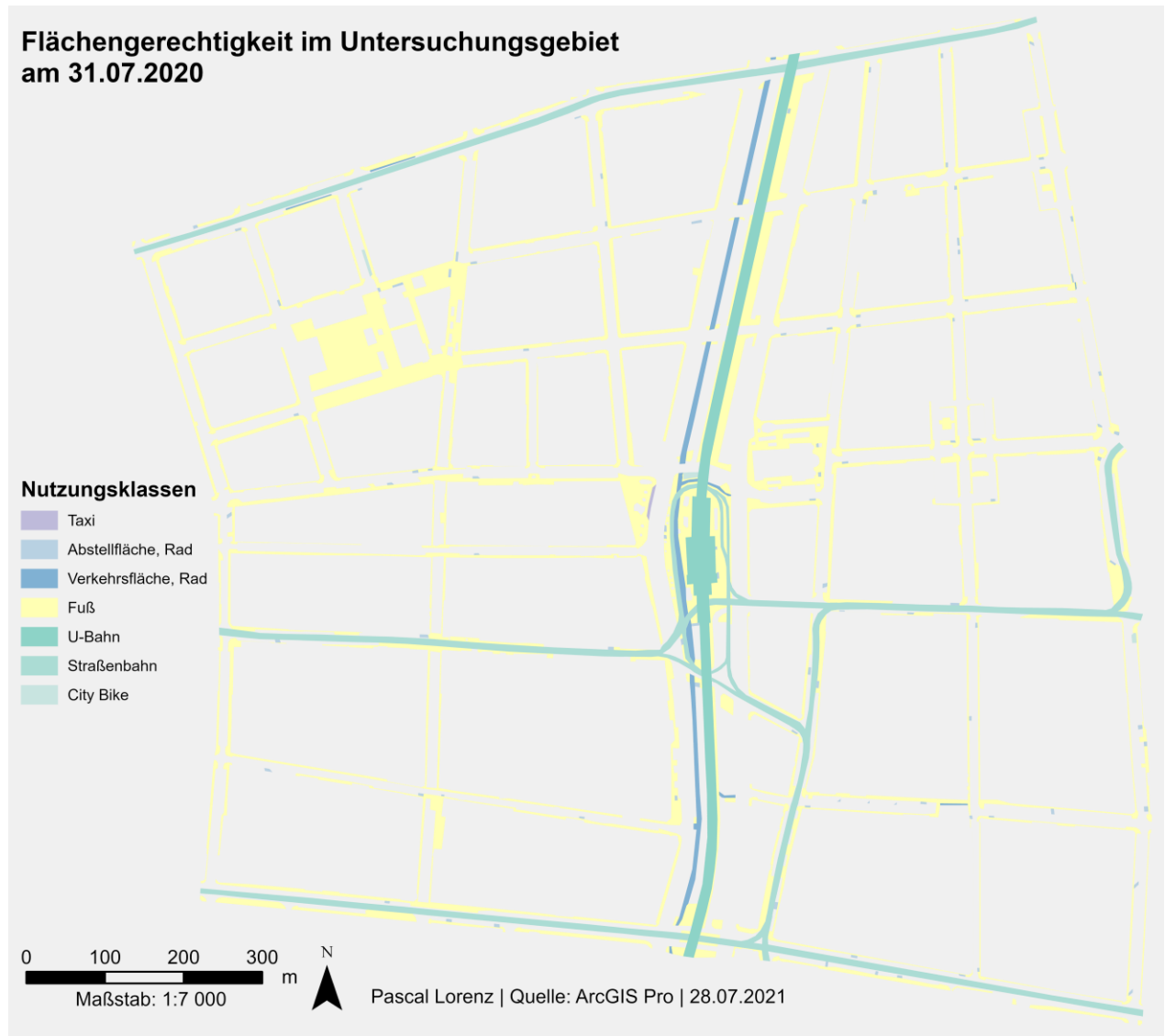


Abbildung 19: Umweltverbundsflächen im Untersuchungsgebiet. Quelle: eigene Erhebung