



MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Stadtplanerische Maßnahmen in öffentlichen Räumen zur
Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion - am Beispiel der Wiener
Reinprechtsdorfer Straße

verfasst von | submitted by

Eileen Schwarzott BSc

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien | Vienna, 2025

Studienkennzahl lt. Studienblatt | Degree
programme code as it appears on the
student record sheet:

UA 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree
programme as it appears on the student
record sheet:

Masterstudium Raumforschung und Raumordnung

Betreut von | Supervisor:

Univ.-Prof. Mag. Dr. Alois Humer

Danksagung

Diesen Teil der Arbeit möchte ich vor allem dafür nutzen, um mich bei meiner Betreuung Herrn Univ.-Prof. Mag. Dr. Alois Humer zu bedanken, der mich barmherzig und mit heroischer Geduld unterstützt und durch diese Masterarbeit hindurch begleitet, ja fast schon getragen hat.

Ebenso gilt ein großer Dank meinen beiden Interviewpartnerinnen, zum einen der Bezirksvorsteherin für Margareten Mag.a (FH) Silvia Janković, MA und zum anderen der Landschaftsplanerin DI Dr. Heide Studer, die mich mit wertvollen Informationen ausgerüstet haben.

Darüber hinaus möchte ich mich bei meinen Familienmitgliedern, insbesondere bei meiner Mutter bedanken, die mich die ganze Zeit hindurch mit physischer Nahrung unterstützt hat, damit ich während dem Schreiben nicht kraftlos werde.

Nicht zuletzt richtet sich mein Dank auch an Gott und alle Personen, die mich während dieser Zeit im Gebet unterstützt haben.

Inhalt

Danksagung	i
Inhalt	ii
Abbildungsverzeichnis.....	iv
Kurzfassung/Abstract.....	vi
1 Einleitung: Problemstellung/Relevanz/Ziel	1
1.1 Forschungsfrage	2
1.2 Methodik	3
1.3 Gliederung der Arbeit	3
2 Theoretischer und analytischer Rahmen	4
2.1 State of the art – Die Entwicklung und Gesamtproblematik von Geschäftsstraßen	4
2.2 Ein Einblick in internationale Beispiele und ihre stadtplanerischen Maßnahmen	6
2.2.1 Købmagergade in Kopenhagen, Dänemark.....	6
2.2.2 Schadowstraße in Düsseldorf, Deutschland	11
2.2.3 Mariahilfer Straße in Wien, Österreich	17
2.3 Das Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. (1998)	21
2.4 Konzepte zum Öffentlichen Raum.....	23
2.4.1 Verkehrsmanagement im öffentlichen Raum: Verkehrsberuhigung, Begegnungszone und Fußgänger*innen-Zone	28
2.4.2 Gestaltungselemente im öffentlichen Raum	30
2.5 Konzept der urbanen Akupunktur	32
2.6 Erstellung eines Analyse- bzw. Kriterienrasters	36
3 Empirischer Teil/Fallstudie	41
3.1 Wien-weit: stadtplanerische Maßnahmen in Geschäftsstraßen	41
3.2 Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße.....	43
3.2.1 Einzelhandelsstrukturkartierung der Reinprechtsdorfer Straße	46

3.2.2	stadtplanerische Maßnahmen auf der Reinprechtsdorfer Straße	47
3.3	Wiener Geschäftsstraßen-Fallstudienvergleich: strukturähnliche Fallbeispiele	51
3.3.1	Favoritenstraße	52
3.3.2	Meidlinger Hauptstraße	57
4	Diskussion und Interpretation	62
4.1	Vergleich und Zusammenfassung der stadtplanerischen Maßnahmen in öffentlichen Räumen von Geschäftsstraßen - international und national.....	62
4.2	Kritische Reflexion der geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße.....	63
4.3	Weitere Ideen für die Umgestaltung: Partizipativer Ansatz	66
5	Zusammenfassung/Fazit und Ausblick	70
6	Literatur	72
Anhang		77
A.1	Interview: Bezirksvorsteherin für Margareten Mag.a (FH) Silvia Janković, MA	77
A.2	Interview mit Landschaftsplanerin DI Dr. Heide Studer	82
A.3	Kartierung der Einzelhandelsstruktur entlang der Reinprechtsdorfer Straße	94

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Oberflächendesign Købmagergade, Kopenhagen (Quelle: Wikimedia-Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:K%C3%B8bmagergade_Old_Town_Copenhagen_%28262687627%29.jpeg)	8
Abbildung 2: Kultorget, Kopenhagen (Quelle: Creative-Commons: https://www.flickr.com/photos/118304891@N02/14198764245/)	8
Abbildung 3: Hauser Plads, Kopenhagen (Quelle: Wikimedia-Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hauser_Plads_-_Playground.jpg)	9
Abbildung 4: Unterschiedliche Bereiche auf der Schadowstraße, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)	13
Abbildung 5: Benutzbare Fahrspur in der Schadowstraße, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)	13
Abbildung 6: Wasserspiel und Bäume auf der Schadowstraße, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)	15
Abbildung 7: Rasenfläche am Dach des dreieckigen Pavillons, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)	15
Abbildung 8: Fußgänger*innen-Zone Mariahilfer Straße, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)	18
Abbildung 9: Begegnungszone Mariahilfer Straße, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)	19
Abbildung 10: „Dialogmöbel“ auf der Mariahilfer Straße, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)	19
Abbildung 11: künstlerischer Springbrunnen, Medjugorje-Bosnien und Herzegowina (Quelle: eigene Aufnahme)	33
Abbildung 12: Regenschirmdecke, Antalya-Türkei (Quelle: eigene Aufnahme)	33
Abbildung 13: Temporäre Sitzmöbel im MuseumsQuartier, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)	35
Abbildung 14: Verkehrsaufkommen auf der Reinprechtsdorfer Straße (Quelle: eigene Aufnahme)	44
Abbildung 15: Leerstände auf der Reinprechtsdorfer Straße (Quelle: eigene Aufnahme)	44
Abbildung 16: Siebenbrunnenplatz (Quelle: eigene Aufnahme)	45

Abbildung 17: Parklet auf der Reinprechtsdorfer Straße (Quelle: eigene Aufnahme).....	45
Abbildung 18: Branchengruppen auf der Reinprechtsdorfer Straße 2023 (Quelle: eigene Darstellung)	47
Abbildung 19: Columbusplatz Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme)	53
Abbildung 20: Sitzmöglichkeiten auf der Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme).....	54
Abbildung 21: Mobile Bäume auf der Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme).....	55
Abbildung 22: Begrünte Lichtmasten auf der Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme)	55
Abbildung 23: Meidlinger Hauptstraße zwischen Meidlinger Platz und Schönbrunner Straße (Quelle: eigene Aufnahme)	58
Abbildung 24: Baum-Terasse mit Sitzmöglichkeiten auf der Meidlinger Hauptstraße (Quelle: eigene Aufnahme)	59
Abbildung 25: Meidlinger Platz (Quelle: eigene Aufnahme)	59
Abbildung 26: Kunstprojekt „Voliere“, Berlin-Neukölln (Quelle: Wikimedia-Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Voliere_High-Deck-Siedlung#/media/File:Voliere_3_High-Deck-Siedlung.jpg)	68

Kurzfassung/Abstract

Geschäftsstraßen in Städten sind zunehmendem Druck ausgesetzt: fehlender Branchenmix, Leerstände, Veränderungen im Konsumverhalten, gesellschaftlicher Wandel sowie klimatisch bedingte Herausforderungen schwächen ihre Funktion als ökonomische und soziale Stadträume. Der öffentliche Raum und seine Gestaltung nimmt hierbei eine wesentliche Rolle ein, um Nutzungsvielfalt und soziale Inklusion zu fördern und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Beispiele im internationalen Kontext wie die Købmagergade in Kopenhagen oder die Shadowstraße in Düsseldorf sowie Fallbeispiele im nationalen Raum wie die Favoritenstraße oder Meidlinger Hauptstraße veranschaulichen, wie verbesserte Zugänglichkeit, smarte Ausstattung, konsumfreie Zonen, künstlerische Installationen und Begrünungsmaßnahmen einen wichtigen Beitrag zur städtischen Aufwertung leisten können. Eine wichtige Position nehmen hier vor allem Planungsprozesse ein, die eng mit der aktiven Partizipation der Bevölkerung verbunden sind, um somit nachhaltig Akzeptanz, Nutzung und Identifikation sichern zu können. Die Wiener Reinprechtsdorfer Straße fungiert in diesem Zusammenhang als Fallstudie, welche durchaus Potenzial aufweist, mithilfe partizipativer Gestaltungsansätze und gezielter stadtplanerischer Maßnahmen ihre Funktion und Rolle als resiliente und lebendige Einkaufsstraße weiter zu stärken.

Commercial streets in cities are under increasing pressure: a lack of retail mix, vacant properties, changes in consumer behavior, social change, and climate-related challenges are weakening their function as economic and social urban spaces. Public space and its design play a key role in promoting diversity of use and social inclusion and enhancing the quality of life. International examples such as Købmagergade in Copenhagen or Shadowstraße in Düsseldorf, as well as national case studies such as Favoritenstraße or Meidlinger Hauptstraße, illustrate how improved accessibility, smart amenities, consumption-free zones, artistic installations, and greening measures can make a significant contribution to improve urban quality. Planning processes closely linked to the active participation of the population play a particularly important role in ensuring sustainable acceptance, use, and identification. In this context, Vienna's Reinprechtsdorfer Straße serves as a case study, which certainly has the potential to further strengthen its function and role as a resilient and vibrant shopping street with the help of participatory design approaches and targeted urban planning measures.

1 Einleitung: Problemstellung/Relevanz/Ziel

Geschäftsstraßen sind in allen Städten wichtige Standorte zur Identifikation und Orientierung. Meist bilden sie die dynamischen Zentren in den Quartieren, die nicht nur geschäftliche, sondern auch kulturelle Nutzungen anbieten. (vgl. Haller 2017: 83) Allerdings haben Einkaufsstraßen, insbesondere in Großstädten wie Wien, seit einiger Zeit vermehrt mit Herausforderungen zu kämpfen. Gründe dafür sind vor allem der gesellschaftliche Wandel, aber auch der stets ansteigende Onlinehandel und Konkurrenzdruck, was dazu führt, dass der Einzelhandel zwar in den letzten Jahren insgesamt am Wachsen, der Nutzungsmix allerdings am Schrumpfen war. (vgl. WKW 2019: 4) Dies kann über längeren Zeitraum zu einer immer homogeneren Einzelhandelsstruktur und schließlich zum „Sterben“ von Einkaufsstraßen führen. Um einem Verfall von Geschäftsstraßen entgegenzuwirken, gibt es deshalb auch städtische Initiativen, die sich die Aufwertung der öffentlichen Straßenräume durch Umgestaltungen als Ziel genommen haben. Mithilfe stadtplanerischer Maßnahmen, wie beispielsweise der Installierung von Sitzmöglichkeiten, Begrünung und der Errichtung von Fußgänger*innen- und Begegnungszonen, erwünscht man sich die Schaffung eines attraktiveren Stadtquartiers, das neben Einkaufsmöglichkeiten auch Orte zum Verweilen bietet. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2018, 2019) Aufgrund dessen, dass diese Problematik des Verfalls und der Unattraktivität von Einkaufsstraßen viele Länder betrifft, finden sich Beispiele für die Um- bzw. Neugestaltung und die Attraktivierung von öffentlichen Räumen in Geschäftsstraßen nicht nur österreichweit, sondern auch im internationalen Kontext, wie beispielsweise bei der berühmten Schadowstraße in Düsseldorf, Deutschland (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2021) oder der Købmagergade in Kopenhagen, Dänemark (vgl. Friesen 2017).

Speziell diese oben genannten Herausforderungen wie der Wandel der Gesellschaft, die damit verbundenen Veränderungen sowie die Aufwertung des öffentlichen Raums werden unter anderem im Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. (1998), verschiedenen Ansätzen zum Öffentlichen Raum wie beispielsweise von Madanipour A. oder Gehl J. und im Konzept der urbanen Akupunktur thematisiert, wobei sich diese ebenso mit möglichen Lösungsansätzen zur Attraktivierung der öffentlichen Räume auseinandersetzen. Am Beispiel von Wien sind es vor allem die Strategiepapiere der Stadt Wien, wie beispielsweise der STEP 2025 mit dem Fachkonzept Öffentlicher Raum, die diese Thematik intensiv behandeln.

So lässt sich auch anhand der Wiener Geschäftsstraßen sagen, dass Einkaufsstraßen weit mehr als „nur“ zum Einkaufen dienen, da sie gemischte Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen aufweisen und gleichzeitig zum Verweilen einladen (vgl. MA18 2016: 35). Um dies auch nachhaltig gewährleisten zu können, werden immer mehr Wiener Einkaufsstraßen umgestaltet und attraktiviert. So soll auch die in die Jahre gekommene, „autogerechte“ und von einer geschwächten Geschäftsstraßenfunktion geprägte Reinprechtsdorfer Straße im fünften Wiener Gemeindebezirk im Zuge der Verlängerung der U-Bahn Linie 2 erneuert und wieder aufgewertet werden (vgl. Scherer 2021).

Ziele der Arbeit:

Im Fokus der Arbeit stehen stadtplanerische Maßnahmen in öffentlichen Räumen zur Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion, wobei speziell die Wiener Reinprechtsdorfer Straße als Fallbeispiel herangezogen wird. Der theoretische und analytische Rahmen wird unter anderem durch das Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. (1998), verschiedene Ansätze zum Öffentlichen Raum und das Konzept der urbanen Akupunktur gebildet. Aufgrund dessen, dass in weiterer Folge ein Fallstudienvergleich von ausgewählten Wiener Geschäftsstraßen durchgeführt wird, ist die Erstellung eines Analyse- bzw. Kriterienrasters die Grundlage dafür.

Ziel der Masterarbeit ist es, die dargelegten Fallbeispiele und Konzepte wie beispielsweise das Konzept der urbanen Akupunktur mit der Wiener Reinprechtsdorfer Straße in Beziehung zu setzen, d.h. zu überprüfen, inwiefern die Fallbeispiele und Konzepte auf die Reinprechtsdorfer Straße ausgelegt werden können. Außerdem sollen die gewonnenen Erkenntnisse eine Grundlage für die kritische Reflexion der geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße, die ebenso Gegenstand dieser Arbeit ist, bilden. Des Weiteren ist es das Ziel, weitere Beispiele und Ideen für die Umgestaltung in dieser Arbeit auf direkte oder indirekte Weise einzubringen.

1.1 Forschungsfrage

Aus der zuvor dargestellten Problemstellung ergibt sich folgende Forschungsfrage, die in dieser Arbeit beantwortet werden soll:

„Welche sind geeignete stadtplanerische Maßnahmen in öffentlichen Räumen, um einem Verfall der Geschäftsstraßen in Städten bzw. der Stadt Wien, speziell am Beispiel der Wiener Reinprechtsdorfer Straße, entgegenzuwirken?“

Hypothesen:

Im Zuge erster Recherchen und Auseinandersetzungen mit dieser Thematik und nach der Festlegung der Forschungsfrage, entwickelte sich die Annahme, dass eine Bearbeitung möglicherweise dann sinnvoller und praktikabler ist, wenn Daten und Studien zu vergleichbaren Fallbeispielen zur Verfügung stehen.

Möglicherweise kann man hierbei davon ausgehen, dass vergleichbare Fallbeispiele wie beispielsweise die Meidlinger Hauptstraße, dieselben Strukturen, Konflikte, Herausforderungen und Potenziale aufweisen. Weiters ist anzunehmen, dass selbst wenn die Konzepte und stadtplanerischen Maßnahmen vergleichbarer Fallbeispiele auf die Reinprechtsdorfer Straße ausgelegt werden könnten und praktikabel und nachhaltig erscheinen, es keine Sicherheit dafür gibt, dass diese genauso erfolgsbringend sind. Außerdem wird in Bezug auf die stadtplanerischen Maßnahmen angenommen, dass die Idee des

Konzeptes der urbanen Akupunktur in den geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße sichtbar gemacht wird.

1.2 Methodik

Um die Forschungsfrage zu beantworten, kommen unterschiedliche Methoden zur Anwendung. Neben der Literaturrecherche und der Analyse von Planungsdokumenten und -strategien und Studien (z.B. Smart City Wien Rahmenstrategie 2050, STEP 2025, verschiedene Leitfäden zum urbanen Raum), die bereits am Beginn der Arbeit erfolgen, wird ein Analyse- bzw. Kriterienraster erstellt, in welchen anschließend die Wiener Fallstudien eingebettet werden, um sie miteinander vergleichen zu können.

Weiters wird auch eine Kartierung der Einzelhandelsstruktur auf der Reinprechtsdorfer Straße durchgeführt, die einen quantitativen Einblick in die aktuelle Geschäftsstruktur der Einkaufsstraße geben soll. Mithilfe der ausgewiesenen Hierarchie der Wiener Geschäftsstraßen und weiteren Kriterien wie beispielsweise dem Vorhandensein von U-Bahn-Stationen, werden anschließend strukturähnliche Fallbeispiele von Wiener Geschäftsstraßen wie zum Beispiel die Meidlinger Hauptstraße, die bereits in den vergangenen Jahren umgestaltet wurden, eruiert. Die bereits durchgeführten stadtplanerischen Maßnahmen auf diesen Straßen dienen in weiterer Folge als Referenz und zur Überprüfung sowie Legitimierung für die Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße, da bei strukturähnlichen Fallbeispielen ähnliche Reaktionen auf die Ergebnisse zu erwarten sind.

Des Weiteren soll ein leitfadengestütztes Expert*innen-Interview mit der Landschaftsplanerin DI Dr. Heide Studer (Planung der Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße, Mitgestaltung der Meidlinger Hauptstraße und Teile der Favoritenstraße bzw. Reumannplatz) und der Bezirksvorstehung vom fünften Wiener Gemeindebezirk durchgeführt werden, um einen besseren Einblick und vertiefende Informationen, die für die Arbeit notwendig sind, zu gewinnen.

1.3 Gliederung der Arbeit

Die vorliegende Arbeit unterteilt sich in mehrere Hauptkapitel, wobei die Einleitung in die Problemstellung, Zielsetzung und Forschungsfrage sowie Methodik einführt. Das zweite Kapitel dient mit seinem theoretischen und analytischen Rahmen als Grundgerüst dieser Arbeit. Es gibt nicht nur Einblick in die Gesamtsystematik von Geschäftsstraßen, sondern auch in internationale Beispiele von neugestalteten Einkaufsstraßen. Weiters beinhaltet es die Vorstellung unterschiedlicher Konzepte und die Erstellung eines Kriterienrasters, die im Zuge des empirischen Teils Anwendung finden. Der empirische Teil setzt sich unter anderem aus dem Hauptfall der Reinprechtsdorfer Straße und einem Fallstudienvergleich zweier Wiener Geschäftsstraßen zusammen. Im Zuge der darauffolgenden Diskussion werden die erworbenen Kenntnisse in Verbindung mit den geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße kritisch reflektiert und mit einem partizipativen Ansatz erweitert.

2 Theoretischer und analytischer Rahmen

Das Grundgerüst dieser wissenschaftlichen Arbeit besteht aus einem theoretischen und analytischen Rahmen. Dieser wiederum setzt sich aus einzelnen Punkten zusammen. Unter anderem wird die grundlegende Problematik der gegenständlichen Thematik und die Entwicklung der Geschäftsstraßen näher betrachtet. Im Zuge dessen wird ein Einblick in internationale Beispiele und ihre stadtplanerischen Maßnahmen gegeben. Ein weiterer Hauptbestandteil des theoretischen Rahmens sind die verschiedenen Theorien und Konzepte selbst. Hierbei wird unter anderem das Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. (1998), verschiedene Ansätze zum Öffentlichen Raum sowie das Konzept der urbanen Akupunktur näher vorgestellt. Der letzte Teil dieses Kapitels befasst sich mit der Erstellung eines Analyse- bzw. Kriterienkatalogs, der die Grundlage für den Fallstudienvergleich ausgewählter Wiener Geschäftsstraßen ist, der in den darauffolgenden Kapiteln durchgeführt wird.

2.1 State of the art – Die Entwicklung und Gesamtproblematik von Geschäftsstraßen

Die Entwicklung von Geschäftsstraßen liegt einem facettenreichen und komplexen Prozess zugrunde, welcher die Reaktion auf über jahrhundertlange Veränderungen in Wirtschaft, Technologie und Gesellschaft ist. Einkaufsstraßen sind als soziale sowie wirtschaftliche Zentren ein wesentlicher Bestandteil von Orten und Städten. Sie beherbergen unterschiedlichste Angebote an Restaurants, Geschäften und Dienstleistungen. Ebenso sind sie Orte und Plätze, an denen sich Menschen begegnen, einkaufen gehen und aufhalten. (vgl. Haller 2017: 83) Die historische Entwicklung, Architektur, Stadtplanung, Infrastruktur und das Verhalten der Verbraucher*innen sind Faktoren, die die Entwicklung von Einkaufsstraßen geprägt haben (vgl. Faßmann et al. 2002: 1f.). So waren diese schon seit der Antike ein Bestandteil und Merkmal von den Siedlungen der Menschen. Gelegen an den Handelsrouten, waren die Handelsstraßen Orte, an denen sich die wirtschaftliche Aktivität zentrierte. Mit den Jahren veränderten sich die Transportmöglichkeiten vom Fußgänger*innenverkehr und der Kutschenfahrt bis hin zum motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr, woran sich auch viele Straßen anpassten. (vgl. Schlimm 2024: online)

Ebenso ist das Wiener Geschäftsstraßennetz vor allem in der Stadtstruktur der Gründerzeit verwurzelt und die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebengeschäftsstraßen ist eng mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes verbunden. Diese linienhaften urbanen Zentren sind nicht nur reine Einkaufsgebiete, sondern fungieren auch als langgestreckte urbane Räume mit Erholungszwecken.

In den 60er Jahren dienten Einkaufsstraßen vor allem als lineare Knotenpunkte für den Einkauf und die Bereitstellung von Waren. Veränderungen im Verbraucher*innenverhalten,

zunehmende motorisierter Individualverkehr und die starke Konkurrenz durch Einkaufszentren am Stadtrand führten jedoch zu erheblichen Veränderungen in diesen Straßen. Dadurch standen sie vor erheblichen Herausforderungen, wie dem Anstieg leerstehender Geschäfte. (vgl. StadtBauKultur NRW 2019: 8) Den Einkaufsstraßen der oberen Hierarchiestufen gelang es, wirksam mit Einkaufszentren in den Vorstädten zu konkurrieren, indem sie ihren Branchenmix und Geschäftsstrategien an die der Einkaufszentren anpassten. Aber auch heute verfügt Wien über zahlreiche Einkaufsstraßen, die durch eine Mischung aus Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben gekennzeichnet sind. Typischerweise werden die Lokale und Betriebe in den Nebengeschäftsstraßen noch nicht so stark von großen Handelsketten und Filialbetrieben gesteuert. Dennoch lässt sich nie sagen, ob der Fortbestand und das Wachstum dieser Strukturen auch in Zukunft gesichert sind. (vgl. MA18 2016: 70)

Einkaufsstraßen, wie die meisten Leute sie kennen, sind meist ein wesentlicher Teil eines Geschäftsviertels, oftmals sind sie selbst sogar Hauptstraßen einzelner Bezirke oder Grätzels. Vor allem in städtischen Umgebungen sind sie Orte, wo sich Restaurants, Einzelhandel, Dienstleistungen sowie Einrichtungen, die verbraucherorientiert sind, konzentrieren. (vgl. Haller 2017: 83) Obwohl sie in vielen Fällen als ein starker Komplex angesehen werden, kämpfen sie seit den letzten Jahren vermehrt mit verschiedenen Herausforderungen und Problemen wie u.a. dem demografischen Wandel. Eine der größten Herausforderungen ist vor allem der Online-Handel, der als stärkster Konkurrent für Einkaufsstraßen zu nennen ist. Durch das stetige Wachsen verschiedener Plattformen v.a. des amerikanischen Anbieter Amazon, fällt es immer mehreren traditionellen Geschäften in Einkaufsmeilen schwerer, Kund*innen und Interessierte anzulocken. Dazu kommen auch das veränderte Verhalten und die steigenden Ansprüche der Verbraucher*innen. Eine größere Bandbreite an Möglichkeiten und steigender Komfort ist das, was das moderne Verbraucher*innenverhalten ausmacht. Dies hat das Einkaufsverhalten vieler Menschen wesentlich verändert. Aus diesem Grund werden Einkaufszentren oder der E-Commerce in den meisten Fällen bevorzugt, da man mehrere Produkte, verschiedener Marken und Anbieter, an einem Platz finden kann und keine weiten Wege zurücklegen muss, um zu bekommen wonach gesucht wird. (vgl. WKW 2019: 4)

Was bisherige Forschungen gezeigt haben, ist unter anderem, dass die richtige Mischung verschiedener Unternehmen und Einzelhändler*innen in den meisten Fällen ausschlaggebend für den Erfolg einzelner Geschäftsstraßen ist. Mangelnde Abwechslung sowie das vermehrte Vorhandensein ähnlicher Betriebe können Kund*innen vom Besuch der Straße abhalten und die Funktion der Geschäftsstraße wesentlich beeinflussen. Deshalb ist eine richtige Balance ebenso für das Funktionieren einer Einkaufsstraße entscheidend. Weiters hat der Erfolg dieser Straßen auch eine Auswirkung aus wirtschaftlicher Sicht auf das Quartier und die Stadt. Neben den steuerlichen Einnahmen werden auch Arbeitsplätze geschaffen. (vgl. Hatz und Schwarzenacker 2018: 274)

Ist dies aber nicht der Fall kann dies über mehrere Jahre hinweg zu einer Homogenisierung der Einzelhandelsstruktur und im schlimmsten Fall zum „Verfallen“ von Geschäftsstraßen beitragen. Um dem entgegenzuwirken, entstanden verschiedene Initiativen von Stadtquartieren und Städten, deren Ziel es ist, öffentliche Straßenräume durch Um- bzw. Neugestal-

tungen wieder neu aufzuwerten. Aus stadtplanerischer Sicht kann die Gestaltung des öffentlichen Raums auf der Geschäftsstraße Auswirkung auf ihre Gesamtattraktivität haben. Fehlende Beschilderungen und Sitzmöglichkeiten, das Ausbleiben von Begrünung und Grünflächen und eine weniger gute Infrastruktur können dazu führen, dass Gebiete und Straßen für Besucher*innen uninteressant sind, da sie oftmals nicht zum Verweilen einladen. Speziell im Zuge der Klimawandelanpassung werden umweltfreundliche Maßnahmen und grüne Initiativen immer stärker gefordert. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2018, 2019)

Der strukturelle Wandel von Geschäftsstraßen ist ein dynamischer Prozess, der an verschiedenen Orten auch unterschiedlich verlaufen kann. Eine erfolgreiche Einkaufsstraße, zeichnet sich also dadurch aus, dass sie anpassungsfähig ist und auf Veränderungen reagiert, sei es durch Innovationen, ein diversifiziertes Angebot oder Neugestaltungen. Aufgrund dessen, dass die oben genannten Herausforderungen wie der Verfall von Geschäftsstraßen und deren oftmals unattraktive und nicht zeitgemäße Gestaltung mehrere Länder und Städte betrifft, lassen sich Beispiele für das Attraktivieren und Neugestalten öffentlicher Räume in Einkaufsstraßen sowohl Österreich- bzw. Wien-weit als auch international finden, worauf im nächsten Unterkapitel 2.2 näher eingegangen wird.

2.2 Ein Einblick in internationale Beispiele und ihre stadtplanerischen Maßnahmen

Dieses Kapitel dient dazu, einen Eindruck von internationalen Beispielen der Neugestaltung von Geschäftsstraßen und ihren stadtplanerischen Maßnahmen zu gewinnen, um diese in weiterer Folge im vierten Kapitel der Arbeit mit den nationalen vergleichen zu können. Zunächst wird ein dänisches Beispiel anhand der Købmagergade in Kopenhagen vorgestellt. Danach wird ein Einblick in die Neugestaltung der Schadowstraße in Düsseldorf und Wiener Mariahilfer Straße gegeben.

2.2.1 Købmagergade in Kopenhagen, Dänemark

Stadtplanungsmaßnahmen auf der Købmagergade in Kopenhagen

In den vergangenen Jahren hat die Stadtplanung in modernen Metropolen der Welt an Aufmerksamkeit gewonnen, da städtische Landschaften immer mehr als Orte der Interaktion und Erfahrung gesehen werden, die eine gewisse Qualität aufweisen sollen (vgl. Larice und Macdonald 2013: 19). So befindet sich ein bekanntes Beispiel für umgestaltete Einkaufsstraßen in der dänischen Hauptstadt, Kopenhagen. Dort wurden bereits zwischen 1960 und 1970 einige wichtige Straßen in Zonen für Fußgänger*innen umgestaltet, was der Welt zeigen sollte, dass für attraktive und lebendige Stadtgebiete, menschenorientierte öffentliche Räume von großer Wichtigkeit sind. Das Gestalten dieser Räume und Flächen

zwischen den Gebäuden spielt für Stadtquartiere und ihre erfolgreiche Entwicklung also eine entscheidende Rolle. (vgl. Gehl 2011: 33)

Deshalb wurde auch die zentral gelegene und belebte Købmagergade, eine der bedeutendsten Geschäftsstraßen der Stadt, zwischen 2009 und 2013 neugestaltet. Sie bietet ein großzügiges Angebot an Dienstleistungen und Geschäften sowie kulturellen Elementen und ist nicht nur für Einwohner*innen, sondern auch für Tourist*innen ein Ausflugsziel. Darüber hinaus ist sie sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, da die Bahnhofstation Nørreport, die als bedeutender Knotenpunkt im Verkehrsnetz gilt, in unmittelbarer Nähe liegt.

Das Ziel der Neugestaltung war die Unterstützung des Image Kopenhagens als internationale Hauptstadt, die sich stets verändert, sowie die Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion. Allerdings ist es nicht nur das Ziel damit potenzielle Kund*innen zu gewinnen, sondern eine attraktive und lebendige Atmosphäre zu kreieren. Dadurch sollen unterschiedliche Gruppen angelockt werden, die zum Flanieren, Verweilen und Erkunden der Gegend und Einkaufsmöglichkeiten eingeladen sind. Somit forciert die Neugestaltung hierbei eine Balance zwischen sozialen und wirtschaftlichen Interessen.

Nicht nur die Einkaufsstraße Købmagergade war Teil des Projektgebiets, sondern auch die angrenzenden Straßen und Plätze wie Hauser Plads und Kultorvet, sowie der öffentliche Raum, der die dortige Trinitatiskirche und die dazugehörige Sternwarte namens Rundetaarn umgibt. Dafür wurden zwölf unterschiedliche Gruppen von Stadtplaner*innen eingeladen, welche neue Ideen unter der Berücksichtigung verschiedener Faktoren wie Barrierefreiheit und Finanzierbarkeit einbringen sollten.

Das Gebiet für die Neugestaltung umfasst eine Zone für Fußgänger*innen, welche ein Zentrum für Geschäfte und Handel mit einer U-Bahn-Station und einem Bahnhof verbindet. Diese Plätze mit unterschiedlichen Schwerpunkten, Orte, an denen man verweilt oder die man durchquert und Orte für Freizeitgestaltung sowie Erledigungen, mussten während der Entwicklung beobachtet werden. Hierbei stützte sich die Stadt auf ein minimalistisches Design, das den Fokus auf Wasser, Pflastersteine und Farben legte, um einen belebten öffentlichen Raum zu kreieren. Wie auf Abbildung 1 ersichtlich, wurde durch das Kombinieren unterschiedlich grau gefärbter quadratischer Granitpflastersteine mit einer Größe von zehn Zentimetern eine Oberfläche geschaffen, die pixelig erscheint und sich im Verlauf verändert. Im Norden und Süden startete man mit hellgrauen Steinen welche Richtung Trinitatiskirche und in der Umgebung des Kultorvets immer dunkler werden, was die historische Bedeutung der Plätze hervorheben soll. Rund um die Kirche und die Sternwarte Rundetaarn wurden tausend Lichtquellen in den Boden integriert, die als Hommage für das Erforschen des Himmels bei Nacht gesehen werden sollen. Ebenso zeigen die nachhaltigen Regenwasserabflüsse und eine taktile Pflasterung für Menschen mit Sehbehinderung, dass nicht nur Umweltaspekte, sondern auch soziale Elemente miteinbezogen wurden.

Mit genauerem Blick auf den Platz Kultorvet (Abb. 2), lässt sich erkennen, dass er mit dunklen Granitsteinen gepflastert ist, das an ein Muster von Kohlestücken erinnern soll. Zuvor war dieser als schwer navigierbarer Raum voller Nutzungen, die miteinander konkur-

rieren, bekannt. Deshalb wurden im Zuge der Neugestaltung Fahrradabstellplätze, Mobiliar, Poller und Verkaufsstände entfernt, um eine neue Offenheit und Zugänglichkeit zu schaffen. Die Sitzmöglichkeiten der Lokale und Restaurants sind nun auf den Platzrand beschränkt. Der in der Mitte platzierte Brunnen kann als öffentliche Bühne oder Sitzgelegenheit und Treffpunkt dienen.



Abbildung 1: Oberflächendesign Købmagergade, Kopenhagen (Quelle: Wikimedia-Commons)



Abbildung 2: Kultorget, Kopenhagen (Quelle: Creative-Commons)

Obwohl sich das Projektdesign hauptsächlich auf Einfachheit konzentriert, setzte man bei der Neugestaltung des Hauser Plads (Abb. 3) auf Verspieltheit und verschiedene Kontraste, was sich deutlich von dem Stil der Købmagergade abhebt. Hierbei handelt es sich um einen Spielplatz mit künstlicher grüngefärbter Topografie. Er dient für Schüler*innen der benachbarten Schule und Anwohner*innen als Raum zur Erholung und Begegnung und gleichzeitig als Beherbergung für Gemeindebüros und eine Garage, welche sich unter der Oberfläche befinden. Dadurch wurde zwischen den Menschen, welche den Raum betreuen und denen, welche ihn in ihrer Freizeit nutzen, eine Verbindung geschaffen und somit auch die Nutzungsintensität gestärkt. (vgl. Friesen 2017: 21f.)

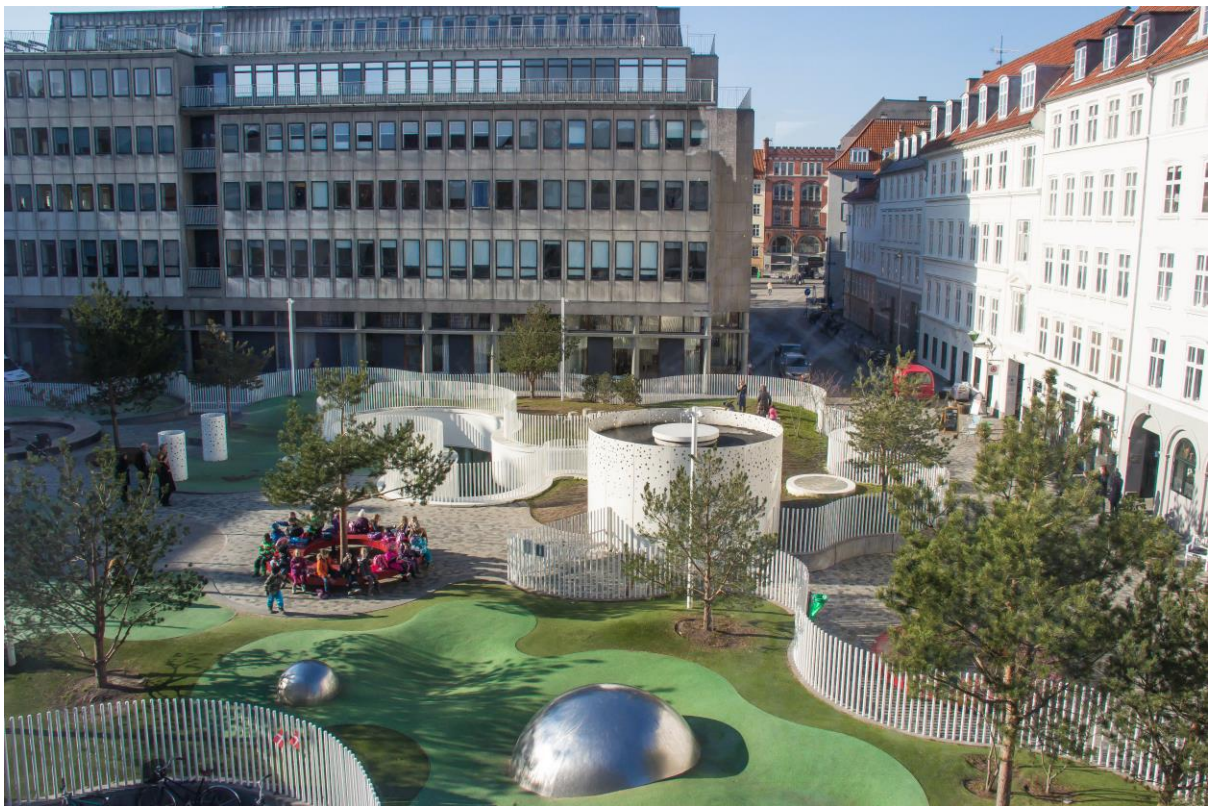


Abbildung 3: Hauser Plads, Kopenhagen (Quelle: Wikimedia-Commons)

Dies wurde auch mit der Vision der Stadt unterstrichen, die möchte, dass die Købmagergade und ihre Umgebung für alle Gruppen von Menschen und Nutzungen zugänglich sind, um so einen belebten öffentlichen Raum zu schaffen. Diese Wichtigkeit betont unter anderem Jan Gehl immer wieder in seinen Werken zum öffentlichen Raum, so auch in seinem Buch „Städte für Menschen“ aus dem Jahr 2015:

„Unser Leben lang haben wir das Bedürfnis, möglichst viel über unsere Mitmenschen und das Geschehen um uns herum zu erfahren. Wo immer sich Menschen aufhalten, sammeln sie Informationen, und daher umso mehr in einer Stadt. Studien aus Städten in aller Welt betonen, dass erst Belebtheit und vielfältiges Treiben im öffentlichen Raum eine Stadt attraktiv machen. Menschen kommen dort zusammen, wo „etwas los ist“ und suchen instinktiv die Gegenwart anderer Menschen“ (Gehl 2015: 39).

Außerdem soll durch die neugestaltete Einkaufsstraße verdeutlicht werden, dass weniger oftmals mehr ist und dass Interessen, die sich bislang gegenüberstanden, in ein Gleichgewicht gebracht werden können. Aus diesem Grund steht die Einfachheit der gestalteten Umgebung im Zentrum. Der städtische Raum wurde auf wesentliche Bestandteile wie das einheitliche Erscheinungsbild beschränkt, anstatt ihn auszuweiten.

Weiters wurden die Stadtplaner*innen dazu aufgefordert, das Projektgebiet nicht nur als Ort der Begegnung und Bewegung zu sehen, sondern auch als einen Ort der Ruhe und Entspannung. Dies wurde unter anderem dadurch erreicht, dass entlang der Købmagergade fast das ganze Mobiliar entfernt wurde, um eine ungehinderte Verbindung zwischen zwei frequentierten Orten zu schaffen. Stattdessen konzentrieren sich die Sitzmöglichkeiten auf den Plätzen, die als sozialer Raum und Platz zum Austauschen dienen. Einer dieser Plätze ist der beliebte Kultorget, dessen Platzmitte neugestaltet wurde. Zuvor war dieser mit Fahrradabstellanlagen, verschiedenen Verkaufsständen und den Sitzplätzen der Restaurants gefüllt. Im Zuge der Neugestaltung wurden die Stühle in direkter Nähe der Lokaleingänge platziert, was die konsumfreie Zone verdoppelt hat. Der im Zentrum des Kultorgets installierte Brunnen steht verschiedenen Nutzungsgruppen zur Verfügung. Er kann nicht nur als Sitzgelegenheit und Treffpunkt für Anwohner*innen, Tourist*innen und Student*innen, sondern auch als öffentliche Plattform bzw. Bühne Verwendung finden. (vgl. Friesen 2017: 26)

Im Gegensatz dazu setzt man bei der Gestaltung des Hauser Plads auf eine gänzlich konsumfreie Zone, die allen Menschengruppen zur Verfügung steht. Hierbei handelt es sich neben der Einkaufsstraße um einen wichtigen lokalen Ort. Hingegen zur Købmagergade, die als Bereich für Kapital und Konsum gesehen wird, fungiert Hauser Plads als Platz wo der Verkehrslärm und Stress verhallt und durch das Spielen und Plaudern der Eltern und Kinder ersetzt wird. Somit füllt er einen wichtigen Bereich im Stadtgebiet. Kennzeichnend ist seine grelle grüne Farbe, die sich von der ganzen Umgebung abhebt und eine lebendige Atmosphäre schafft. Um den Wert dieses Ortes innerhalb des Zentrums Kopenhagens zu bewahren, wurden unterhalb der Parkoberfläche Büros für die Stadtverwaltung errichtet. Ebenso wird in Betracht auf den Aspekt der Nachhaltigkeit die bestehende Parkgarage weiterhin genutzt. Eines der wichtigsten Ziele hierbei war, dass eine Verbindung zwischen den Gruppen, die den Platz nutzen und jenen, die ihn instandhalten, geschaffen wird. (vgl. Friesen 2017: 29) Somit wurde versucht, die Ansprüche der unterschiedlichen Nutzungsgruppen, wie auch der Personen, für die es eine Herausforderung sein kann, ihr Interessen zu äußern, zu berücksichtigen (vgl. Healey 2006: 120ff.).

Auf die Gesamtheit des Konzepts bezogen, zeigt der umgesetzte Planungsentwurf, dass für dessen Erfolg auch das Berücksichtigen von verschiedenen Umweltfaktoren ein wesentlicher Punkt ist. Beispielsweise wird durch das gezielte Platzieren des Sitzmobiliars der Sonnenlichtzugang erhöht, was sich positiv auf das Wohlbefinden der Personen auswirken kann, da es in der Region oftmals bewölkt ist. Darüber hinaus wurden entlang der Købmagergade unauffällige Regenwasserabflüsse strategisch installiert, um bestmögliches Abfließen zu gewährleisten.

Im Großen und Ganzen ist das Erscheinungsbild der neuen Bodenoberfläche der Hauptbestandteil des Projektdesigns. Durch seine Farbkontraste sollen die Sinne angesprochen und gleichzeitig eine Verbindung zwischen den einzelnen Projektgebieten geschaffen werden. Dennoch ist hierbei nicht das Verbinden die wahre Kunst, sondern das Trennen, da der öffentliche Raum im Zentrum und die Kommerzialisierung an den Außenrändern mithilfe der Farbabstufung deutlich voneinander getrennt werden. (vgl. Friesen 2017: 29)

Zu betonen ist, dass Initiativen der Stadt zur Attraktivierung einer Einkaufsstraße vielfältig sein können, so auch in diesem Fallbeispiel. Die stadtplanerischen Maßnahmen, die bei dem Projekt der Købmagergade und ihrer Umgebung Anwendung gefunden haben, kann man wie folgt zusammenfassen:

- Zone für Fußgänger*innen
- Schaffung eines öffentlichen Raums für verschiedene Nutzungen
- Berücksichtigung von Funktion und historischem Hintergrund
- Materialität und Einfachheit
- Barrierefreiheit und Inklusion sozialer Aspekte
- Umweltschonende Lösungen
- Nutzungsmaximierung
- Trennung von öffentlichen und wirtschaftlichen Bereichen

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Zuge der Neugestaltung des Projektgebietes Købmagergade das Ziel verfolgt wurde, einen öffentlichen Raum zu schaffen, in dem ein Austausch zwischen bürgerlichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen erfolgen kann. Ebenso sollen die Maßnahmen einen Beitrag zur Etablierung Kopenhagens als lebenswerte und moderne Hauptstadt leisten, die nicht nur für Besucher*innen und Geschäftsführer*innen, sondern ebenso für die Bewohner*innen attraktiv ist.

2.2.2 Shadowstraße in Düsseldorf, Deutschland

Stadtplanungsmaßnahmen auf der Shadowstraße in Düsseldorf

Einige interessante Beispiele für neugestaltete Geschäftsstraßen lassen sich in unserem Nachbarland Deutschland finden. Eines der bekanntesten Exempel ist die umsatzstarke Shadowstraße im Zentrum von Düsseldorf. Einst eine Straße, die von lautem motorisiertem Individualverkehr und Straßenbahngleisen geprägt war, erstrahlt sie nach dem Rückbau der Gleise und der im Zuge des Baus der U-Bahn-Linie Wehrhahn durchgeführten Neugestaltung als attraktive Einkaufsmeile mit Fußgänger*innen-Zone. Beim Umbau der Shadowstraße setzte man auf gezielte stadtplanerische Maßnahmen, welche nicht nur die

Attraktivität, sondern ebenso die wirtschaftliche Funktionalität dieser prominenten Einkaufsmeile steigern sollten. Einige der wichtigsten Schlüsselaspekte, welche bei den Neugestaltungsplänen berücksichtigt wurden, werden folgend erläutert.

Die Shadowstraße wird von einer Vielzahl von Menschen genutzt, die sich den Straßenraum teilen. Von Radfahrer*innen, verschiedenen Lieferunternehmen, Besucher*innen, Tourist*innen sowie Fußgänger*innen. Im Zuge der Planung der Neugestaltung wurden für jeder dieser Gruppen eigene Zonen eingeplant. Mithilfe besonderer Elemente wie künstlerischen Installationen, einzigartiger Möbelstücke und einem Wasserspiel wurde eine neue Straßenidentität geschaffen. Ein wesentlicher Aspekt, der die Aufenthaltsqualität in einer Einkaufsstraße stärkt, ist die Bereitstellung von attraktiven und gemütlichen Sitzmöglichkeiten. Dazu zählen unter anderem die auffälligen Sitzmöbel wie die gelben drehbaren Loungesessel mit dem straßengetreuen Namen „Shadow“, die die Blicke nicht nur aufgrund ihrer Farbe, sondern auch Form auf sich ziehen. Sie laden zum Jausnen, Entspannen, Lesen und Austausch untereinander ein. Ebenso sind Abfallbehälter, Fahrradständer, weitläufige Sitzbereiche, dekorative Elemente sowie öffentliche Kunstinstallationen wichtige Bestandteile. Diese Merkmale verbessern nicht nur das Gesamterlebnis für Besucher*innen, sondern auch gleichzeitig die Ästhetik des öffentlichen Raumes. (vgl. Bruun & Möllers 2021: online)

Der Motor für das Neugestalten der Einkaufsstraße war, ähnlich wie beim Fallbeispiel der Wiener Reinprechtsdorfer Straße, der Ausbau der U-Bahn-Linie „Wehrhahn“ sowie das Fertigstellen des Projekts „Kö-Bogen“. Aufgrund dessen, dass der Straßenbahnverkehr unterirdisch verlagert wurde, konnten im Zentrum von Düsseldorf neue Freiräume und Anbindungen geschaffen und gestaltet werden. Im Zuge der Entfernung der Straßenbahngleise und der Neugestaltung der Shadowstraße war eine zentrale vier Meter breite Fahrspur entlang der Flanierzone geplant. Grundsätzlich ist dieser Weg für Radfahrer*innen in zwei Fahrtrichtungen befahrbar und schließt somit eine große Lücke im Verkehrskonzept für Fahrräder in der Innenstadt (Abb. 4). Allerdings wird die Fahrspur zwischenzeitlich auch für andere Verkehrsmittel freigegeben, wobei Fußgänger*innen die Einkaufsstraße zu jeder Zeit frei passieren können. Aus diesem Grund sind alle Teilnehmer*innen im Verkehr zur Rücksichtnahme aufgefordert.

Die einzelnen Abschnitte der gut besuchten Geschäftsstraße sind nach der Neugestaltung deutlich erkennbar. Den Hauptfokus legte man unter anderem auf die Errichtung einer Fußgänger*innen-Zone, um eine fußgänger*innenfreundlichere Umgebung zu kreieren und die Aufenthaltsqualität zu stärken. Die hellgrauen Zonen für Fußgänger*innen, die zum Flanieren einladen, verlaufen entlang der Hausmauern der Straße. Angrenzend daran befindet sich ein durch anthrazitfarbenen Asphalt abgegrenzter Aufenthaltsbereich, der sowohl für die Außengastronomie als auch für konsumfreies Pausieren genutzt werden kann. Die drehbaren Loungemöbel, Fahrradständer, neuen Holzbänke sowie die Müllcontainer befinden sich ebenso auf den asphaltierten Flächen. Auf der Südseite erstreckt sich dieser Streifen über zwei Meter und auf der Nordseite der Geschäftsstraße über fünf Meter. Mit der Vergrößerung der Gehwege wurde mehr Raum für die Besucher*innen der Straße, Stadtmobiliar und das Verweilen und Flanieren im Freien geschaffen (Abb. 5). (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Kommunikation 2021: online)



Abbildung 5: Benutzbare Fahrspur in der Schadowstraße, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 4: Unterschiedliche Bereiche auf der Schadowstraße, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)

Ein wesentlicher Teil, der die Aufenthaltsqualität sowie die Attraktivität der Flaniermeile gesteigert hat, sind die 21 neu gepflanzten Bäume. Hierfür wurden spezielle bienenfreundliche Baumarten gewählt, wie beispielsweise die Purpurerle, die auch bei Klimaveränderungen, besonders in städtischer Umgebung, gedeihen (vgl. Werthschulte 2022: online). Diese Bäume wurden strategisch platziert, und zwar als Gruppierungen und nicht in Form einer Allee. Dadurch sollen neue Blickwinkel eröffnet, der Durchfluss verlangsamt, sowie neue Aufenthaltsräume geschaffen werden, die zu einer attraktiven Atmosphäre und der Straßensicherheit beitragen sollen (vgl. Bruun & Möllers 2021: online). Versorgt werden die Schattenspenden unterirdisch mit einem automatischen Bewässerungs- und Lüftungssystem.

Die Installation von Landschaftsgestaltungs- und Begrünungselementen trägt einen wesentlichen Teil dazu bei, Straßen vor allem optisch ansprechender zu machen und eine umweltfreundlichere städtische Umgebung, beispielsweise durch Schattenspendung und verbesserte Luftqualität, zu schaffen. Hierfür wurden vor allem Bäume, Blumenbeete, Sträucher aber auch begrünte Wände integriert.

Weiters befinden sich auf der Einkaufsstraße, wie zum Beispiel neben dem großen Aufenthaltsbereich mit länglichen Sitzbänken und einem Wasserspiel für Kinder (Abb. 6), Trinkwasserspender und Sprühnebelanlagen, die den Besucher*innen zum Erfrischen und an Tagen mit heißen Temperaturen zum Abkühlen dienen sollen. Gleichzeitig sollen diese als Teil des Konzepts zur Klimaanpassung einen Beitrag leisten. (vgl. Lindschulte 2023: online)

Darüber hinaus sind die Beleuchtung und Beschilderung weitere wichtige Aspekte bei der Gestaltung von öffentlichen Räumen. Entlang des neugestalteten Abschnitts auf der Schadowstraße wurden deshalb moderne LED-Leuchten mit stärkerer Leuchtkraft installiert. Diese sind sowohl für die Atmosphäre als auch für das Sicherheitsgefühl am Abend von Bedeutung. Richtig platziert heben sie aber auch Schaufenster und architektonische Merkmale wie beispielsweise die Rasenfläche am Dach des dreieckigen Pavillons (Abb. 7) auf der Einkaufsstraße hervor. Aber auch die verständliche Beschilderung entlang der Fußgänger*innen-Zone hilft den Besucher*innen, interessante Besichtigungspunkte und Geschäfte zu finden. Auch war es das Ziel, bereits vorhandene kulturelle Elemente in die Straße einzubauen und historische Gebäude zu bewahren. Aus diesem Grund wurde der Künstler Wilhelm von Schadow als Namensgeber deutlicher in den Fokus gerückt. Hierfür integrierte man seinen Gedenkstein, der zuvor an einer anderen Stelle der Stadt platziert war, in eine Platte aus Stahl, die nun auf der Einkaufsstraße, nahe seiner damaligen Wohnstätte, steht. (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf, Amt für Kommunikation 2021: online)

Das Funktionieren einer Geschäftsstraße kann allerdings nicht mit ihrem „Aussehen“ alleine gewährleistet werden. Vielmehr muss auch der Einzelhandelsstruktur sowie ihrer Funktionalität genügend Aufmerksamkeit zukommen, da diese einen wesentlichen Teil dazu beiträgt, ob und wie sehr eine Straße erfolgreich ist und in Zukunft sein kann. Deshalb kann Stadtplanung auch verschiedene Initiativen und Aktivitäten zur Unterstützung einzelner Firmen und lokaler Unternehmen, beispielsweise in Form von Marketingkampagnen, finanziellen Zuschüssen und Interessensvertretungen, beinhalten. Im Fallbeispiel Schadowstraße sind dies unter anderem die Interessensgemeinschaften „City-Ring Scha-

dowstraße“ und das „Forum Stadt-Marketing“ sowie die „Industrie- und Handelskammer Düsseldorf“. Maßnahmen wie diese können das Aufrechterhalten einer lebendigen Einzelhandelsstruktur erleichtern.



Abbildung 6: Wasserspiel und Bäume auf der Shadowstraße, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)

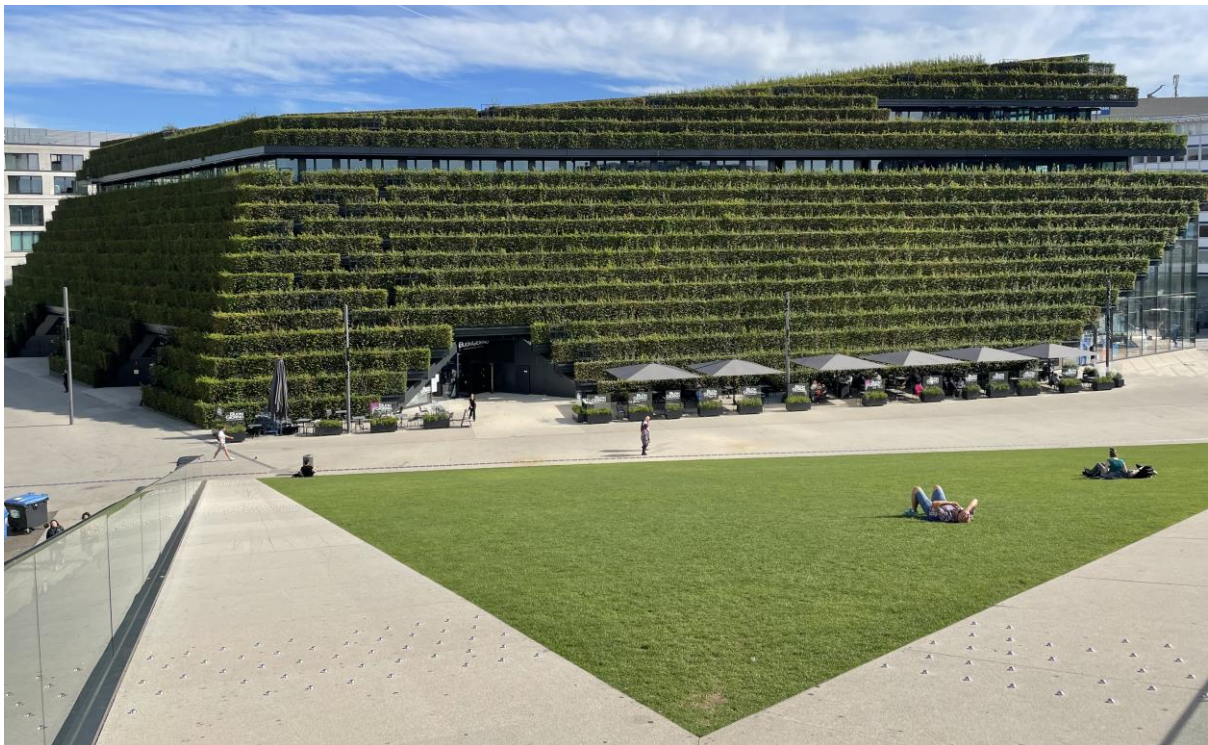


Abbildung 7: Rasenfläche am Dach des dreieckigen Pavillons, Düsseldorf (Quelle: eigene Aufnahme)

Eine weitere Initiative der Stadt, um die Aufmerksamkeit auf sich und ihre Schadowstraße zu ziehen und den Strom von Besucher*innen zu sichern, ist das regelmäßige Organisieren unterschiedlicher Feste, Aktivitäten und Veranstaltungen. Zu diesen Straßenprogrammen zählen unter anderem verschiedene Straßenmärkte, kulturelle Darbietungen und saisonale Festivitäten. Das „Theater an der Kö“, welches sich direkt auf der beliebten Einkaufsmeile befindet, sorgt ebenso das ganze Jahr über für abwechslungsreiches Programm. (vgl. Werthschulte 2022: online)

Stadtplanerische Initiativen zur Stärkung der Funktion und Attraktivität einer Geschäftsstraße können also vielseitig sein. Die bei dem Beispiel Schadowstraße in Düsseldorf angewandten Maßnahmen lassen sich wie folgt unterteilen:

- Errichtung einer Fußgänger*innen-Zone und breitere Gehwege
- Verkehrsmanagement
- Barrierefreiheit und Zugänglichkeit
- Stadtmobiliar und Sitzmöglichkeiten
- Begrünungsmaßnahmen
- Beleuchtung und Beschilderung im öffentlichen Raum
- Kunstinstallationen und Veranstaltungen
- Erhaltung historischer Gebäude und Denkmalschutz
- Unterstützung der Unternehmen und der Einzelhandelsstruktur

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass durch diese stadtplanerischen Maßnahmen deutlich wird, dass hierbei nicht nur optischen Gestaltungsmitteln Wichtigkeit zukommen sollte, sondern ebenso anderen Initiativen, wie der Unternehmensunterstützung zur Stärkung der Einzelhandelsstruktur und der Planung von Veranstaltungen, welche einen wesentlichen Teil einer funktionierenden Einkaufsstraße ausmachen.

Umgestaltungsprojekte wie das der Schadowstraße erfordern im Normalfall eine Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteur*innen, wie beispielsweise Interessensvertreter*innen, Stadtplaner*innen und den lokalen Behörden. Außerdem wurde in einem partizipativen Prozess auch Rücksicht auf die Bedürfnisse der Unternehmen und Bewohner*innen genommen. Maßnahmen können sich allerdings im Zuge von sich ändernden Prioritäten und Bedürfnissen weiterentwickeln, was für eine zeitliche Anpassung auch notwendig erscheint.

2.2.3 Mariahilfer Straße in Wien, Österreich

Stadtplanungsmaßnahmen auf der Mariahilfer Straße in Wien

Eines der wohl bekanntesten Beispiele für Neugestaltungen von Geschäftsstraßen befindet sich in Österreich selbst, genauer gesagt in Wien. Die beliebte Mariahilfer Straße wurde zwischen Mai 2014 und Juli 2015 einem aufwendigen Umbau unterzogen. Durch die Neugestaltung wollte die Stadt ein für alle Menschen zugängliches Stadtquartier kreieren, das durch moderne und umweltfreundliche Aspekte an Attraktivität gewinnen soll. Dies wurde durch eine Verkehrsberuhigung und die Schaffung neuer Freiräume erzielt, die genügend Möglichkeiten zum Flanieren, Verweilen und Entspannen bieten. Ein wesentlicher Punkt hierbei war, den Platz für Fußgänger*innen auszuweiten und die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen. Mithilfe der Entschleunigung des motorisierten Individualverkehrs, der Förderung des Fahrradfahrens und den öffentlichen Verkehrsmitteln erhofft man sich auf längere Zeit eine geringere Umweltbelastung. Dadurch soll auch Personen, denen das Gehen erschwert ist, die Straßennutzung erleichtert werden. Außerdem wurde entlang der Mariahilfer Straße ein über drei Kilometer langes Blindenleitsystem installiert, das eine bessere Orientierung ermöglichen soll.

Ein Hauptziel der Neugestaltung war allerdings die Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion, um eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Shoppingmeilen und -zentren sowie dem E-Commerce gewährleisten zu können. Dazu gehört unter anderem auch das Bereitstellen von freiem Zugang zu WLAN auf der gesamten Strecke. (vgl. MA18 2015: 44ff.)

Gründe, weshalb die Mariahilfer Straße eine der wichtigsten Straßen Wiens ist, gehen weit in die Vergangenheit zurück. Bereits die Römer haben die Grundsteine dafür gelegt, indem sie die Straße schon damals zu einer Breite von elf Metern ausbauten. Durch ihre große Bedeutung wurde sie stets erweitert, sodass schließlich im Laufe des 17. Jahrhunderts eine Vorstadt entstand. Während des 19. Jahrhunderts wurde die Gegend für die Baubranche immer interessanter, was zu einem massiven Ausbau entlang der Mariahilfer Straße führte. Mit Hinzukommen des Westbahnhofs in den 1850er Jahren wurde die Rolle der Straße weiter gestärkt, wodurch es zur vermehrten Ansiedelung von Handelsbetrieben und in weiterer Folge ganzen Kaufhäusern kam. Knapp 40 Jahre später wurden unter Kaiser Franz Joseph elektrische Schienenfahrzeuge, die Vorreiter der heutigen Straßenbahnen, auf der beliebten Straße eingesetzt. Da jedoch seit 1950 der motorisierte Individualverkehr stieg und in weiterer Folge 1993 die U-Bahn-Linie errichtet wurde, entschloss sich die Stadt die Straßenbahnlinie zu schließen und die Oberfläche der Straße zu erneuern. So veränderte sich ihr Aussehen wesentlich. Obwohl die Einkaufsstraße während der Bauphase von der Ansiedelung mehrerer Diskonter bzw. Billigläden bedroht war, konnte sie sich nach der Neugestaltung und Eröffnung der Linie U3 zur beliebtesten Geschäftsstraße von Österreich entwickeln. (vgl. MA18 2015: 13)

Seither ist die Passant*innenfrequenz auf der Mariahilfer Straße auf mehrere tausend Personen täglich angestiegen, welche den Ort zum Verweilen, Flanieren oder Einkaufen nutzen. Gleichzeitig nahm aber der motorisierte Individualverkehr einen großen Teil des Raums ein, obwohl die meisten Besucher*innen mit U-Bahn oder Bus anreisen. Aus

diesem Grund wurde eine neue Planungsstrategie entwickelt, die eine erneute, umfangreichere Neugestaltung vorsah, um den sich stets ändernden Bedürfnissen gerecht zu werden. Konkret wurde mehr Fläche für Fußgänger*innen, eine Verkehrsberuhigung und konsumfreie öffentliche Räume gefordert, da dies wichtige Bestandteile einer modernen Stadt mit Lebensqualität sind. Ebenso wurden in den letzten Jahrzehnten unzählige Metropolen im internationalen Kontext einer solchen Umgestaltung von Plätzen und Straßen unterzogen, um den Menschen ein Lebensumfeld zur Verfügung zu stellen, das attraktiv und qualitativ ist. (vgl. MA18 2015: 18ff.)

Im Zuge der Neugestaltung der Mariahilfer Straße setzte man auf Öffentlichkeitsarbeit und einen Beteiligungsprozess der betroffenen Bevölkerungsgruppen. Es gab die Möglichkeit sich zu informieren, aktiv einen Beitrag zur Gestaltung zu leisten und eigene Ideen vorzustellen. Diese waren in weiterer Folge die Grundlage für das Leitbild und die Ziele der Neuorganisation der Einkaufsstraße. Es beteiligten sich unter anderem Geschäftsleute, Besucher*innen, Bewohner*innen, Beschäftigte und interessierte Personen. (vgl. MA18 2015: 30)



Abbildung 8: Fußgänger*innen-Zone Mariahilfer Straße, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)

Die geplanten Umbauarbeiten wurden dann zwischen Frühjahr 2014 und Sommer 2015 durchgeführt. Ein wesentlicher Teil davon war die Errichtung einer 432 Meter langen Zone für Fußgänger*innen im zentralen Bereich der Mariahilfer Straße (Abb. 8). Die Benutzung von Fahrrädern ist jedoch ebenso erlaubt, allerdings muss hierbei auf das Umfeld Acht gegeben werden. Des Weiteren ist das Anliefern von Waren bis 13 Uhr gestattet. Darüber hinaus wurden zwei Begegnungszonen (Abb. 9), jeweils eine an den beiden Enden der inneren Mariahilfer Straße, ausgewiesen. Personen sind zur Rücksichtnahme aufgefordert, da sowohl Radfahrer*innen, Passant*innen als auch Autofahrer*innen die Fahrbahn benutzen dürfen. Auch der Bus 13A fährt entlang eines Abschnitts der Begegnungszone. Jene Richtung Stadtzentrum beträgt 739 Meter, stadtauswärts hat sie eine Länge von 459 Metern. (vgl. MA18 2015: 52)



Abbildung 9: Begegnungszone Mariahilfer Straße, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)

Bei der Gestaltung des Stadtraums wurden die Wünsche der Bevölkerung aktiv im Konzept integriert und dienten somit als wesentliche Grundlage der Planung. Ganz oben stand die Umgestaltung in einen grünen Boulevard im Herzen Wiens, der nicht nur vielfältige Einkaufsmöglichkeiten, sondern auch besondere Aufenthaltsqualität bietet. Dazu gehören unter anderem bequeme Sitzmöglichkeiten, die ein konsumfreies Verweilen und Entspannen ermöglichen. Hierfür wurden entlang der Straße sogenannte „Dialogmöbel“ (MA18 2015: 68) platziert, die entweder einzeln oder als Gruppen installiert werden und als Treffpunkt oder Aufenthaltsmöglichkeit dienen können (Abb. 10).



Abbildung 10: „Dialogmöbel“ auf der Mariahilfer Straße, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)

Des Weiteren wird der niveaugleiche Fahrbereich durch Steinbänder vom Bereich für Fußgänger*innen getrennt. Diese erstrecken sich über die gesamte Strecke der neugestalteten Mariahilfer Straße, was für ein einheitliches Erscheinungsbild sorgt. Um eine breite und ungestörte Gehfläche zu gewährleisten, wurden Fahrradabstellmöglichkeiten, Schanigärten sowie die Sitzmöbel zwischen dem Fahrbereich und den Bäumen platziert. Jedoch wurden diese so angeordnet, dass eine Durchlässigkeit gegeben ist. Zum neuen Aussehen des Boulevards gehört auch die Straßenbeleuchtung. Hierfür wurden die bestehenden Masten mit neuen Leuchtquellen und Lackierung ausgestattet. Darüber hinaus erstrahlt die neue Oberfläche der Fußgänger*innen-Zone mit Granitsteinen im neuen Glanz und ermöglicht trotz unterschiedlicher Funktionsflächen einen verbundenen Straßenraum. Verwendet wird der Granitstein in unterschiedlichen Größen, Formen und Farbnuancen. Innerhalb der Begegnungszonen wurden die Flächen für Passant*innen bis zur Fahrspur mit bestehenden Platten ergänzt. Der Fahrstreifen selbst wurde mit neuem Betonstein gepflastert und hervorgehoben, wobei das Gesamtbild stimmig bleibt. (vgl. MA18 2015: 67f.)

Der wesentliche Bestandteil des Boulevards sind die Bäume selbst. Mithilfe einer wasserdurchlässigen Deckschicht aus Kunstharz, wird das barrierefreie Gehen ohne Beeinträchtigung der Luftzirkulation und Wasserversorgung ermöglicht. Des Weiteren erstrahlt die neugestaltete Mariahilfer Straße nicht nur tagsüber, sondern auch bei Dunkelheit. Dies wird durch intelligente Leuchtquellen mit integriertem Leuchtdichtesensor gewährleistet. Die Beleuchtung der Straße und der Schaufenster wird miteinander abgestimmt, um eine konstante Leuchtkraft an der Bodenfläche zu erzeugen, die das Sicherheitsgefühl erhöhen und den Energieverbrauch deutlich verringern soll. Insgesamt wurden 111 Leuchtmasten neu ausgestattet, vier Wassertische, neue Bäume, ein über drei Kilometer langes Blindenleitsystem, Lounges und 82 Sitzmöglichkeiten entlang der Straße installiert. Außerdem wurden mehrere Stationen mit WLAN-Zugang errichtet und die Straßenoberfläche mit Steinen aus Granit und Beton gepflastert. (vgl. MA18 2015: 70ff.)

Im Zuge der Neugestaltung der Mariahilfer Straße ist ersichtlich, dass unterschiedliche stadtplanerische Maßnahmen für eine Umgestaltung und in weiterer Folge für die Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion geeignet sein können. Vor allem gilt es den öffentlichen Raum attraktiv zu gestalten und somit die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Die dafür ergriffenen Maßnahmen sind folgende:

- Fußgänger*innen-Zone mit einer Länge von 432 Metern
- Errichtung von zwei Begegnungszonen mit einer Länge von 459 und 739 Metern
- Verkehrsberuhigung
- Barrierefreiheit und Orientierungshilfen
- Beleuchtung im öffentlichen Raum
- Begrünungsmaßnahmen und Nachhaltigkeit
- Sitzmöglichkeiten und konsumfreie Zonen

Zusammenfassend verdeutlicht das Beispiel Mariahilfer Straße, dass eine erfolgreiche Neugestaltung eng mit Öffentlichkeitsarbeit und Bürger*innenbeteiligung verknüpft sein sollte, um auf die Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerungsgruppen eingehen zu können und einen nachhaltigen Erfolg zu gewährleisten.

Wünsche und Ansprüche können sich jedoch im Laufe der Zeit verändern und machen Anpassungen an die sich ändernde Situation notwendig. Dies kann auch massive Auswirkung auf die Funktion und Attraktivität einer Geschäftsstraße haben. Auf speziell diese Herausforderungen wird im folgenden Unterkapitel 2.3 eingegangen, in dem das Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von J. Borchert aus dem Jahre 1998 vorgestellt wird.

2.3 Das Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. (1998)

Das Konzept der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. (1998) gibt Einblick in die grundlegenden Herausforderungen und Veränderungen, welche Auswirkungen auf die Funktion von Geschäftsstraßen haben. Verschiedene Prinzipien, welche die Beziehungen aber auch Strukturen von einzelnen Zentren des Einzelhandels innerhalb einer Stadt oder Region aufzeigen, sind die Basis für dieses Einzelhandelshierarchiekonzept. Weiters beschreibt es wie diese jeweiligen Zentren organisiert sind und in weiterer Folge auch miteinander in Verbindung stehen. Er unterscheidet in seinem Konzept zwischen zentralen Geschäftsvierteln, Regionalzentren, Gemeindezentren und Nachbarschaftszentren.

Das Einzelhandelssystem ist ständig damit beschäftigt, den sich verändernden Verbraucher*innenverhalten sowie demografischen, aber auch wirtschaftlichen Bedingungen anzupassen. Was oftmals nicht in die traditionellen Ausprägungen der Konzentration vom Einzelhandel passt sind neue Formen von Einzelhandelseinheiten, die immer großflächiger werden. Das Einzelhandelssystem befindet sich in einer Aufwärtsbewegung, die durch hierarchische Strukturen gekennzeichnet ist. Dadurch kam es zur Anpassung an ein weniger flexibles räumliches System, in welchem die dominierende Rolle die Innenstadt und große Straßen spielen. Diese kann aber aufgrund verschiedener Entwicklungen durch periphere Standorte und Einzelhandelszentren wesentlich geschwächt werden. (vgl. Borchert 1998: 327)

Die Faktoren zu Angebot und Nachfrage sind für ein dynamisches Einzelhandelssystem ausschlaggebend, denn auf der Seite der Nachfrage verändern sich die Verbraucher*innenpräferenzen aber auch das Einkaufsverhalten oftmals sehr schnell. Deshalb müssen die einzelnen Geschäfte der Einzelhandelslandschaft auf der Seite des Angebots auf den steigenden Konkurrenzdruck und die wirtschaftlichen Bedingungen, die sich ständig verändern, reagieren, um nicht in der Masse unterzugehen. Ist der Einzelhandelssektor, der eigentlich aber dynamisch ist, unflexiblen Systemen und Strukturen ausgesetzt, entsteht ein Konflikt, da es nur zu einer schrittweisen Anpassung an die sich ändernden Bedingungen kommen kann. (vgl. Borchert 1998: 328)

Geschäfte des Einzelhandels versuchen oftmals ihre Größe und ihr Produktangebot zu steigern, um in weiterer Folge mit anderen großen Geschäften konkurrieren zu können. Gelingt dies aber nicht, kann dies schnell zu Herausforderungen und Problemen in den unteren Hierarchiestufen führen, wie Borchert J in seinem Konzept (1998) folgend schildert:

„In the first place retail units generally try to achieve an increase in size in order to be able to compete in efficiency and operating costs with larger retail units. An important stimulus for expansion is the wider choice consumers are looking for when their spending power is increasing. Retailers not able to offer a wider variety very soon find themselves in serious problems“ (Borchert 1998: 328).

Allerdings kam es in den letzten Jahren zu einer Veränderung der Zusammensetzung der Funktion der einzelnen hierarchischen Ebenen, um den vorherrschenden Bedingungen des Marktes zu entsprechen. Viele Einzelhandelsbetriebe stiegen von einer Ebene auf die nächsthöhere, was unter anderem dazu führte, dass vor allem Probleme auf der unteren Ebene verzeichnet wurden, denn einige Zentren der kleineren Kategorie verloren dadurch ihre Einzelhandelsfunktion. Stattdessen wächst der Einzelhandel konzentriert in den Hauptzentren, was in vielen Orten bzw. auch der Stadt Wien zu erkennen ist. (vgl. Borchert 1998: 328ff.)

Aber auch verschiedene Erneuerungen im Laufe der Zeit führten zu einem beleben und einer Attraktivierung der Innenstädte. Dadurch entstanden neue Möglichkeiten in mehreren Sektoren, wie zum Beispiel der Gastronomie, Freizeit und im Einzelhandel. Vor allem waren auch die verlängerten Öffnungszeiten ein Vorteil, von dem besonders Einkaufsviertel im Zentrum profitierten. Obwohl im Allgemeinen eine Steigerung im Fußgänger*innenverkehr zu verzeichnen ist, gibt es Entwicklungen, unter anderem das Auto, welche die Stadtzentren als beliebtes Ziel zum Einkaufen gefährden, besonders wenn sie mit engen Gassen strukturiert sind, was das Parken erschwert. Nichtsdestotrotz errichtete man in den 70er Jahren in einigen Städten Fußgänger*innen-Zonen in vielen Hauptgeschäftsstraßen. Ziel war eine verkehrsfreie Gestaltung in einzelnen Teilen der städtischen Zentren, um das Einkaufserlebnis zu maximieren.

Zusammenfassend beschreibt Borchert J. in seinem Konzept (1998), dass es zu einer Aufwärtsbewegung in den Ebenen der Hierarchie gekommen ist. Die oberen Positionen wurden bedeutsamer, die niedrigeren wurden immer weiter von ihrer Position gedrängt, die sie schlussendlich dann oftmals verloren. (vgl. Borchert 1998: 334f.)

Um einer solchen Verdrängung entgegenzuwirken, haben sich Städte in den vergangenen Jahren immer öfters wieder neu auch den kleineren Einkaufsstraßen innerhalb der Stadt zugewandt und verschiedene Initiativen zur Stärkung ihrer Versorgerfunktion ins Leben gerufen. Darunter fällt vor allem die attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums, auf dessen Funktion im nächsten Kapitel 2.4 eingegangen wird.

2.4 Konzepte zum Öffentlichen Raum

„Der öffentliche Raum ist das, was die Stadt zusammenbringt. Eine Stadt ohne öffentlichen Raum würde zerfallen. Das ist dort, wo man einander begegnet, wo man unterwegs ist, wo jeder vorbeikommt, und wo würde ich jemanden treffen, wenn nicht im öffentlichen Raum. Wie würde ich von einem Haus zum anderen kommen, wenn es keinen öffentlichen Raum gäbe? Also eine Stadt ohne öffentlichen Raum ist eigentlich keine Stadt“ (Studer 2023: Interview).

Anhand dieses Zitats lässt sich herauslesen, dass der öffentliche Raum das ganze Stadtgebiet beinhaltet, das für jeden Menschen offen ist und ihm auch Nutzen bringt. Die Bedeutung von öffentlichen Räumen ist daher humanitär ausgerichtet und betrifft *„wichtige ökonomische, soziale, ökologische, kulturelle sowie politische Funktionen“* (Berding und Selle 2018: 1639), wobei viele Gruppen aktiv mitwirken und eine Entwicklung stattfindet. Dieser Prozess bewirkt eine Veränderung der genannten Funktionen und ihre weitere Anwendung impliziert so auch eine Veränderung ihrer Bedeutung.

Berding und Selle (2018), konkretisieren in ihrer Publikation „Öffentlicher Raum“, auch die Ausführungen zum Gemeindegebiet. Jedoch wird hier das Gemeindegebiet und das Stadtgebiet gleichermaßen erfasst. Sie stellen fest, dass im weitesten unter öffentlichem Raum bezogen auf das Gemeindegebiet, auch alle Flächen zu verstehen seien, die für jeden zugänglich sind. Diese kommunale Bedeutung von öffentlichem Raum ist jedoch nicht die einzige. Sie wird von mehreren anderen, konkreten gefassten Bedeutungen verschiedener Perspektiven ergänzt: Seien es spezifische Aufgaben, um die es geht, eine Zugangsweise der jeweilig befassten Disziplin oder auf dem Hintergrund rechtlicher Bestimmungen.

Die Ausführungen von Madanipour bezeichnen ebenso nur jenen Raum als öffentlich, der frei zugänglich ist. Der tatsächlich vorhandene Zugang - physisch, materiell - ist für die Beurteilung wesentlich (vgl. Madanipour 2010: 7f.) Auch andere Stadtplaner*innen wie Klamt und Breuer, sind der Meinung, dass die Definition des Begriffes öffentlicher Raum zentral auf die Zugänglichkeit bezogen ist. (vgl. Breuer 2003 und Klamt 2012) Allerdings versteht man unter öffentlichem Raum im Gemeindegebiet auch noch weitere spezifische Bedeutungen als nur einen Raum, der für jeden offen ist. Berding und Selle stellen fest, dass diese spezifischeren Bedeutungen von öffentlichem Raum wesentlich sind. Der Begriff des öffentlichen Raumes findet vor allem in folgenden sechs Gebieten Anwendung:

- Stadträume und ihre bauliche Erfassung
- Freiräume, die nach oben hin offen sind
- Arten von Räumen wie Parks, Plätze etc.
- Räume, die vor allem von Fußgänger*innen genutzt werden
- kommunale Flächen im rechtlichen Besitz der Gemeinde

- Bereiche bzw. Räume, welche für alle Menschen zeitlich uneingeschränkt offen und nutzbar sind

Wenn man einzelne oder mehrere dieser aufgezählten Anwendungsgebiete auf den öffentlichen Raum anwendet, realisiert man eine eingeschränkte Betrachtungsweise auf die Nutzbarkeit des öffentlichen Stadtraumes. Daraus resultiert, dass für die Allgemeinheit nur mehr ein Teil der Gebiete des öffentlichen Raumes zur Verfügung steht und nicht mehr die Gesamtheit. Die erkennbaren Grenzen zeigen, dass es in Wirklichkeit nur um einzelne Gruppen oder Gruppierungen geht, die auf den Großteil des Raumes zugreifen und deren Dominanz andere potenzielle Nutzer*innen ausschließt. Wenn man sich insbesondere auf die Flächen im Eigentum der Gemeinden fokussiert, kommt es zu einer wesentlichen Einschränkung, denn der öffentliche Raum des Stadtgebietes ist nur in Teilen eigentumsrechtliche Fläche der Gemeinden.

Die thematisierten Teilräume stehen einer Gesamtheit von öffentlichen Räumen gegenüber. Diesen gesamten öffentlichen Raum, der uneingeschränkt für die Allgemeinheit vorhanden ist, bezeichnet man im deutschen Sprachgebrauch als „*öffentlich nutzbaren Stadtraum*“ (Berding und Selle 2018: 1640).

In diesem Begriff, der durch die Nutzbarkeit definiert ist, findet auch der Aspekt der Planung von örtlichem Stadt- und Freiraum Beachtung. Beides zusammen, die Nutzbarkeit und das Handeln, stellen ein umfassenderes Verständnis von öffentlichen Räumen dar. Man erkennt, dass die öffentlich nutzbaren Stadträume, wie Straßen, Grünanlagen und Plätze einer Planung und Betrachtung bedürfen. Das betrifft in ähnlicher Weise auch die Stadträume, die für jeden einzelnen offen und zugänglich sind. Es wird festgestellt, dass ein solches Bewusstsein für den erkennbaren Zusammenhang von Nutzbarkeit und Planung öffentlichen Stadtraumes bereits international an Bedeutung gewinnt. (vgl. Berding und Selle 2018: 1640).

Wie bereits ausgeführt, ist die Bedeutung von öffentlichen Räumen humanitär ausgerichtet und betrifft „*wichtige ökonomische, soziale, ökologische, kulturelle sowie politische Funktionen*“ (Berding und Selle 2018: 1639), wobei viele aktiv mitwirken und eine Entwicklung stattfindet.

Die Funktionen des öffentlichen Raums beziehen sich auf Städte. Die Städte werden einerseits erschlossen und andererseits verbunden. Es entstehen strukturierte Innenräume, die es dem Menschen gewährleisten, sich räumlich zu bewegen und unter anderem über Konsumgüter zu verfügen, inklusive diese zu transportieren. Neben dieser Betrachtung der äußeren Struktur der öffentlichen Räume geht es auch um das Funktionieren der Gesellschaft, bzw. des gesellschaftlichen Lebens einer Stadt. Hier zeigen sich Unterschiede, resultierend aus einer Stadtbevölkerung, die aus vielen, verschiedenen Menschen besteht und in Bezug auf Ausgrenzen, Tolerieren und Integrieren dynamisch ist. Weiteres geht es um Aufenthaltsorte, in denen sich Menschen begegnen können und um Räume für eine Vielfalt von Freizeitgestaltungen, wie Kultur oder sportliche Interessen. Eine andere Funktion des öffentlichen Raumes ist es, dem politischen Engagement Platz zu geben und zu

ermöglichen, die Bildung von Meinungen öffentlich und in Gemeinschaft aufzuzeigen. Diese Funktionen des öffentlichen Raums werden bereits im internationalen Vergleich als Nutzen für Mensch und Stadt, wie auch die Gestaltung durch Planung, beachtet.

Der öffentliche Raum als Stadtraum hat auch die Funktion der Identität: Eine Stadt ist unterscheidbar von einer anderen. Jeder Stadtraum kann geographisch konkretisiert werden, die Umrisse der Stadtgebiete sind unterschiedlich und das Stadtbild ist etwa durch die Bauweise, Straßenverlauf oder Platzgestaltung geprägt. Die Identität der Stadt und ihrer Stadtstruktur ist zumindest in Teilen nicht von zeitlicher Veränderung betroffen. Auch einschneidende Naturereignisse oder sogar Kriege lösen ihre Identität nicht auf. Zur Unverwechselbarkeit einer Stadt gehört auch ein immaterieller Anteil, der ein kollektives Gedächtnis aus Erinnerungen und Bedeutungen bildet. Durch die Art der Gestaltung, die Qualität und durch den Zustand des Stadtbilds bildet sich auch ein Eindruck oder ein Image einer Stadt als ein immaterieller Anteil ihrer Identität. Beispielsweise werden bestimmte Straßen oder Plätze, wie der New Yorker Times oder das Brandenburger Tor am Pariser Platz in Berlin, für das Marketing einer Stadt genutzt. Die Kultur einer Stadt ist ein weiterer Anteil ihrer Identität. Die Nutzung der Stadträume als Kulturraum in ihrer Vielfalt ist sehr prägend. Das betrifft das Gestalten und die Darstellung von bestimmten Plätzen durch Kunstobjekte oder Aufführungen.

Eine weitere Funktion des Stadtraums bezieht sich auf die soziale Ebene und besteht auf vielfache Weise. Die soziale Funktion wird in vier Bereichen dargestellt:

- Ein Punkt davon behandelt Bedürfnisse von speziellen Bevölkerungsgruppen wie beispielsweise junger Menschen, wobei es um hierbei um Prozesse der Sozialisation und Aneignung geht. Ein wichtiges Ziel dabei ist, deren Bedürfnisse und Entwicklung zu sehen und Naturerfahrungsfreiräume, Entdeckungsräume, sogenannte Streifräume, zu schaffen, die ohne Gefahr zur Verfügung stehen. Die Gestaltung solcher Freiräume sind in der Stadtplanung zu beachten.
- Zu den sozialen Funktionen zählt ebenso, dass der öffentliche Raum allen Gruppen in einer Stadt ermöglichen sollte, sich an bestimmten Orten zu begegnen, aufzuhalten und auch dort gemeinsam aktiv zu werden, vorausgesetzt der organisierte und gestaltete Stadtraum lässt es zu. Es werden dabei nicht nur bestimmte Gruppen, wie ältere Leute oder beeinträchtigte Menschen, sondern die Gesamtheit aller Gruppen einbezogen.
- Der öffentliche Stadtraum bedarf auch einer sozialen Funktion in Bezug auf die gesellschaftliche Vielfalt. Man erkennt, dass im Stadtgebiet viele und verschiedene Menschen leben, die vorwiegend einander fremd sind. Diese bilden gemeinsam Potentiale, die aber bislang noch unbewältigt sind. Es ist derzeit also noch nicht geklärt, ob die räumliche Planung zu dieser Thematik der gesellschaftlichen Diversität etwas beitragen kann oder in welcher Art das geschehen könnte.
- Der letzte Punkt wirft einen Blick auf konkrete unsichere Stadträume, in denen es zu Spannungen und Ausgrenzungen kommen kann, wodurch diese Räume als diffus oder gefährlich erlebt werden. Folglich werden diese nicht von der gesamten Gemeinschaft genutzt bzw. von gewissen Gruppen gemieden. Die soziale Funktion derartiger öffentli-

cher Räume hat das Ziel, solche zu gestalten und entsprechend zu korrigieren, damit man sich auch dort sicher fühlen kann.

Die Ökologie ist ebenso eine wichtige Funktion öffentlicher Räume: Am Beginn des 20. Jahrhunderts hat die Freiraumpolitik Konzepte zu öffentlichen Räumen erstellt, wo diesen eine gesundheitliche Funktion zugeschrieben wurde. Teile davon sind das Schaffen von Freiräumen und die Gesundheit der Bewohner*innen der Stadt. Ökologische Fragen sind auf der ganzen Welt wichtiger geworden und es gibt ein übergreifendes Ziel, das der Nachhaltigkeit folgt. In der Verbindung von Stadtraum und Freiraum gab es Bemühungen der Stadtplaner*innen das Angebot einer umweltfreundlicheren Mobilität zu fördern und dazu die Rad- und Fußwegenetze auszubauen. Die Freiräume werden nun unter dem Aspekt des Klimawandels neu betrachtet. Aus diesem Grund gilt es stadtklimatisch bedeutsame Flächen freizuhalten, um sie klimagerecht zu gestalten. (vgl. Berding und Selle 2018: 1641f.)

Neben diesen Funktionen existiert auch die ökonomische Funktion: Damit eine Stadt entstehen und sich wirtschaftlich entwickeln kann, bedarf sie vor allem Plätze und Straßen. Sie sind somit Voraussetzung für die ökonomische Funktion von Städten. Ihre Bedeutung hat sich allerdings im Laufe der Zeit verlagert, da heute der Umschlag von Waren sowie der Konsum vor allem peripher stattfindet. Die in den Randgebieten des öffentlichen Raums entstandenen Gebäude werten hier die Lage auf und beleben diese Randlagen, da sie intensiv geschäftlich genutzt werden. Eine unmittelbare ökonomische Bedeutung ist gegeben, wenn in öffentlichen Räumen erwirtschaftet wird und zwar von Grundeigentümern wie auch mehr und mehr von Gemeinden und anderen Handelnden des öffentlichen Bereichs. Die Gemeinden erwirtschaften bereits erhebliche Einnahmen, indem sie Sondernutzungsrechte vergeben. Beispiele betreffen die Außengastronomie, das Platzieren von Waren vor dem Lokal, Dekorationen im Außenbereich, verschiedene Märkte sowie das Anbringen von Werbung an Gebäudefassaden. Diese wirtschaftlichen Aktivitäten können jedoch bei der Bevölkerung zu negativer Kritik führen, wobei es auch zu Klagen aufgrund von Übernutzung der öffentlichen Orte und kurzzeitiger Veränderung des Stadtbildes durch übergroße Reklamen kommen kann.

Politische Funktionen des öffentlichen Raums: Der öffentliche Raum hängt seit jeher mit Politik zusammen. Es gibt Plätze, die für politisch motivierte Reden genutzt werden und wo sich Menschen versammeln oder demonstrieren. In welchem Grad es sich um einen öffentlichen Ort handelt, erkennt man auch an dem Ausmaß der freien politischen Meinung. Öffentliche Räume können dazu dienen, beabsichtigte Gestaltungen und wirksame gemeindepolitische Aktivitäten angemessen aufzuzeigen. Zu den Aufgaben der Gemeindepolitik zählt auch, den öffentlichen Raum zu pflegen und zu entwickeln. So kann sie ihr Leistungspotenzial in diesem Rahmen sichtbar machen. (vgl. Berding und Selle 2018: 1643f.)

Funktionen sind jedoch keine Konstanten. Sie sind fortwährender Veränderung unterworfen. Die Funktionen ändern sich selbst und auch gegenseitig. Das geschieht durch Entwicklungen in der Wirtschaft, der Gesellschaft, in der Politik und der Technologie entweder nach

und nach oder ruckartig. Festzustellen ist, dass es den Funktionswandel seit jeher gibt und er heutzutage auch gegeben ist.

Die Prozesse der Funktionsänderungen wurden unter anderem von Jan Gehl näher behandelt. Er stellt insbesondere einen zeitlichen Ausschnitt des innerstädtischen Bereichs in den Fokus. Die Zeit zwischen 1900 und dem Jahr 2000 führt uns von den Anfängen der europäischen Industrialisierung bis in unsere Zeit. Jan Gehl zeigt den Beginn erster europäischer Industrien im Zusammenhang mit der Entwicklung von Städten und die Zeit, in der es noch keinen Massenverkehr in den Städten gab, bis zur Jahrtausendwende.

Es wird aufgezeigt, dass mögliche und notwendige Aktivitäten sich auf Plätze in den inneren Bereich einer Stadt verlagert haben. In den Anfängen des 20. Jahrhunderts war die Warennutzung sowie die damit verbundenen verkehrstechnischen Belange, die Beförderung und der Warenumsatz wesentlich. Die Entspannung und die selbstbestimmte Nutzung waren dazumal hintergründig. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts gab es diesbezüglich eine komplette Umkehrung. Die zentralen Plätze einer Stadt haben einen Teil ihrer ursprünglichen Bedeutsamkeit verloren, denn einst war es ein ‚Muss‘ hinzugehen, während man heutzutage frei entscheidet, ob man diese Plätze nützen will. Der Erwerb von Waren ist heute auf verschiedene Arten möglich, wie beispielsweise durch Online-shopping oder Einkaufen in den Randgebieten der Stadt. Um sich zu erholen oder die freie Zeit zu genießen, gibt es heute verschiedene Möglichkeiten und Orte. Die Bedeutung von Parkanlagen, Promenaden und Plätzen hat sich geändert und hängt heute davon ab, ob ein Ort attraktiv, einladend und qualitativ gestaltet und nutzbar ist. (vgl. Gehl 2010: 376)

Gehl zeigt zudem eine weitere Entwicklung auf, die parallel entstanden ist. Es geht dabei um die „*Invasion der individuellen Massenmotorisierung*“ (Gehl 2010: 376) in den Städten. Das entstandene enorme Verkehrsaufkommen wirkte sich wesentlich auf die Raumnutzung der Städte aus. Zudem löste es eine Gegenbewegung aus und es entstanden Zonen für Fußgänger*innen und verkehrsberuhigte Orte. Obwohl sich jene Ausführung von Jan Gehl in Zeit und Inhalt begrenzt ist, zeigt sie die dynamische Verbindung von Stadtraum und Gesellschaft, die immer wieder neu herausfordernd ist.

Heute sieht man kein homogenes Erscheinungsbild von öffentlichen Räumen: Einerseits gibt es zu beklagende Verluste von Funktionen und Entleerung von Räumen, andererseits werden gewisse Standorte übernutzt. Das betrifft Großräume und zum Teil kleinräumige Bereiche innerhalb der Städte. Die demografischen Entwicklungen, der sich verändernde Einzelhandel und die Veränderung der Nutzungsinteressen wirken sich unterschiedlich auf die öffentlichen Räume aus.

Zu den bisherigen Aufgabengebieten kommen mehrere neue Anforderungen hinzu, wie der Klimawandel und seine zu bewältigenden Folgen, so zum Beispiel durch freigehaltene Flächen, die für das Stadtklima bedeutend sind, sowie Gestaltungsveränderungen, das Bepflanzen von Stadtteilen und auch die klimaneutrale Nutzung von Straßen und Plätzen. Ein zusätzlicher Aufgabenbereich betrifft die Diversität der Bevölkerung in öffentlichen Räumen. Dementsprechend ergeben sich neue Fragen, wie sich diese Räume verändern oder anpassen müssen, um von den vielfältigen und verschiedenen Gruppen genutzt und

gestaltet werden zu können. Letztlich geht es um die Erkenntnis, dass die Entwicklung und Funktion öffentlicher Räume immerwährende Aufgaben sind. (vgl. Berding und Selle 2018: 1649f.)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Funktion und Gestaltung öffentlicher Räume in den vergangenen Jahren weltweit immer mehr an Bedeutung gewonnen haben. Der öffentliche Raum ist der Ort, an dem sich die verschiedenen Personengruppen treffen und aufhalten, er ist auch der wesentliche Platz auf einer Geschäftsstraße. Die Notwendigkeit Straßen und Plätze an die sich ändernde Herausforderungen und Bedürfnisse wie beispielsweise den Klima- und Gesellschaftswandel anzupassen wird vermehrt betont. Mithilfe unterschiedlicher Maßnahmen fokussiert die Stadtplanung eine Steigerung der Attraktivität, Nachhaltigkeit und Funktionalität der Gebiete. Die einzelnen Mittel dafür sind vielfältig und müssen auf die jeweilige Situation des Stadtraumes angepasst werden, um nachhaltigen Erfolg gewährleisten zu können. Unterscheiden lassen sich vor allem zwei Straßengestaltungskonzepte, die dennoch eng miteinander verbunden sind: Zum einen Maßnahmen zum Verkehrsmanagement, wie beispielsweise das Einführen von Begegnungs- oder Fußgänger*innen-Zonen, und zum anderen Elemente, die dauerhaft oder temporär direkt im öffentlichen Raum integriert werden können, wie zum Beispiel Begrünungsmaßnahmen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten oder Veranstaltungen.

Im Kapitel 2.2 wurde bereits ein Einblick in unterschiedliche stadtplanerische Maßnahmen im internationalen Kontext gegeben. In den folgenden zwei Unterkapiteln 2.4.1 und 2.4.2 werden zunächst ausgewählte Maßnahmen zum Verkehrsmanagement näher vorgestellt. Darauf folgt eine Auflistung von möglichen Gestaltungselementen, die generell im öffentlichen Raum Verwendung finden können.

*2.4.1 Verkehrsmanagement im öffentlichen Raum: Verkehrsberuhigung, Begegnungszone und Fußgänger*innen-Zone*

Wann ist ein öffentlicher Raum attraktiv? Diese Frage stellen sich immer mehr Stadtplaner*innen, die bestmöglich den Anforderungen der Gesellschaft und Umwelt nachkommen wollen. Begegnungszone, Verkehrsberuhigung oder vielleicht doch eine Zone für Fußgänger*innen? Wann, welche davon am geeignetsten ist, ist von dem jeweiligen Ziel und der Ausgangssituation einer Neugestaltung abhängig. Das Konzept dieser wird nun überblicksmäßig vorgestellt:

Fußgänger*innen-Zone

Eines der wohl bekanntesten Beispiele ist die Zone für Fußgänger*innen. Aufgrund des steigenden motorisierten Individualverkehrs zeigte sich schon ab den 1970er-Jahren ein Trend, einzelne Zonen oder ganze Geschäftsstraßen in Fußgänger*innen-Zonen zu verwandeln, um diesem entgegenzuwirken und neue Lebensqualität zu schaffen. Diese sollte nicht nur den Besucher*innen und Bewohner*innen zugutekommen, sondern in weiterer Folge auch zu einer Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion führen. (vgl. Berding und Selle 2018: 1649)

Das Konzept beruht auf einer gänzlich autofreien und spazierfreundlichen Zone, in der die Fläche den Passant*innen zur Verfügung steht. Dadurch soll die Lebendigkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität des Stadtquartier gesteigert werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist das Ermöglichen von ungestörtem Flanieren, indem man möglichst barrierefreie Zugänge und breite Gehwege anlegt, die zum Erkunden einladen. Diese weisen oft auch taktile Pflasterungen und Orientierungshilfen für beeinträchtigte Menschen auf, um die Zugänglichkeit zu verbessern. Ein wesentliches Ziel dieser Zonen ist darüber hinaus die Reduktion des Lärms und die Verbesserung der Luftqualität. Auch können sie durch ihre Attraktivität lokale Unternehmen unterstützen und potenzielle Kund*innen anziehen. Aufgrund des Verzichts auf Fahrbahnen für Autos vergrößert sich der öffentliche Raum, in welchem beispielsweise Sitzmöglichkeiten und Begrünungselemente platziert werden und soziale sowie kulturelle Aktivitäten erfolgen können. (vgl. Gehl 2015: 26f.).

Das übergeordnete Ziel von Zonen für Fußgänger*innen ist die Schaffung eines attraktiven Stadtquartiers, in welchem die Lebensqualität und die Sicherheit vorrangig sind und die Förderung der Nachhaltigkeit und des lokalen Handels. Bezogen auf die Ausgangssituation und die Ziele können die Merkmale und die Gestaltung einer Fußgänger*innen-Zone unterschiedlich ausfallen.

Begegnungszone

Neben der beliebten Fußgänger*innen-Zone gibt es auch die sogenannte Begegnungszone. Mithilfe dieser verfolgte man das Ziel, trotz Autos und anderer Fahrzeuge, einen sichereren Straßenraum für Passant*innen zu schaffen. Sozusagen dürfen alle Teilnehmer*innen des Verkehrs die Begegnungszone unter gegenseitiger Rücksichtnahme benutzen, wobei ein Tempolimit von 20 Kilometer pro Stunde gilt.

Eingeführt wird sie vor allem gerne in Wohn- und Schulgebieten, aber auch an zentral gelegenen Plätzen und Einkaufsstraßen mit hoher Personenfrequenz. Im Gegensatz zu den Fahrzeugen dürfen Fußgänger*innen den gesamten Straßenraum benutzen, allerdings darf es zu keiner Behinderung des motorisierten Individualverkehrs kommen. Das Parken ist nur in eigens dafür markierten Flächen erlaubt. Ebenso haben sich Fahrräder an die allgemeinen Vorschriften zu halten. Als zusätzliches Hilfsmittel zur Entschleunigung des Verkehrs können entlang der Begegnungszone auffällige Abgrenzungen durch Markierungen, sonstiges Mobiliar oder Pflanzen zum Einsatz kommen. Dadurch dass es auch zur Vermeidung von Straßenunfällen kommen kann, leistet sie einen Beitrag für steigende Sicherheit im Verkehr. (vgl. Wiener Umwelthanwaltschaft 2009 :9ff.)

Verkehrsberuhigung

Bezogen auf eine Verkehrsberuhigung als Maßnahme gibt es mehrere Konzepte, die unterschiedlich aussehen können. Obwohl mit der Einführung von Begegnungszonen und Zonen für Fußgänger*innen auch eine Verkehrsberuhigung erzielt wird, gibt es weitere Möglichkeiten für eine Entschleunigung, die nicht gezwungenermaßen speziell deklariert

werden müssen. Anders als bei den vorigen Beispielen kann hier auch jede im Verkehr teilnehmende Person ihren ausgewiesenen Platz haben, den sie verwenden kann. Nicht nur Fußgänger*innen dürfen die Straße benutzen, sondern ebenso Autos, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel. Allerdings nicht immer uneingeschränkt. Das Ziel einer Verkehrsberuhigung ist vor allem die Verringerung von Lärm und Luftverschmutzung und das Erhöhen der Verkehrssicherheit, was zu einem attraktiveren Straßenraum, beispielsweise in Geschäftsstraßen, beitragen soll. Dies geschieht unter anderem mit einer Entschleunigung durch Einbahnführung und Tempolimits oder das Verlagern des Verkehrs in anliegende Gebiete und Straßen (vgl. Haller 2017: 86). Des Weiteren kann eine Verkehrsberuhigung in Einkaufsstraßen durch einen verbesserten Anschluss an den öffentlichen Personennahverkehr, wie beispielsweise nahliegende Bus-, Straßenbahn- oder U-Bahn-Stationen, ermöglicht werden. (vgl. BMK 2024: online)

Das Verkehrsmanagement und passende Lösungen dafür sind wichtige Maßnahmen für die Schaffung eines attraktiven Stadtraumes. Zusammen mit den Gestaltungselementen, die in öffentlichen Räumen Anwendung finden, sind sie wesentliche Bestandteile für die Stärkung einer Geschäftsstraßenfunktion. Einige dieser stadtplanerischen Elemente werden im nachfolgenden Unterkapitel vorgestellt.

2.4.2 Gestaltungselemente im öffentlichen Raum

Öffentliche Räume sind bedeutende Bestandteile einer jeden Stadt, in welchen sich Personen beispielsweise zum Flanieren, Plaudern oder Entspannen aufhalten. Sie sind ein wesentliches Merkmal eines attraktiven Stadtquartiers, das eine wichtige Rolle übernimmt. (vgl. Ergen 2013: 3f.) Jan Gehl ist deshalb der Meinung, dass sie so gestaltet werden müssen, dass sie eine gewisse Aufenthaltsqualität aufweisen, die Passant*innen einlädt, sich diese anzueignen:

„Lebendige Städte müssen gut gestaltete öffentliche Räume umfassen, die zu vielfältiger, häufiger und längerer Nutzung einladen. Die Planung solcher Räume sollte davon ausgehen, dass die Entwicklung des Stadtlebens ein Prozess mit Selbstverstärker ist“ (Gehl 2015: 83).

Gestaltungsmaßnahmen sind meist Bestandteil einer Strategie der Stadtplanung, um Einkaufsstraßen in nachhaltige und lebendige Orte zu verwandeln, die unterschiedliche Personengruppen wie Besucher*innen und Bewohner*innen anziehen. Allerdings können die einzelnen Elemente je nach Ausgangslage und Ziel der Straße variieren. Folgend werden einiger dieser überblicksmäßig vorgestellt:

Stadtmobiliar und Sitzmöglichkeiten

Stadtmobiliar wie Sitzgelegenheiten oder Müllbehälter können die Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume stark beeinflussen. Strategisch platziert können die Abfallbehälter einen Beitrag zur Sauberkeit leisten. Ebenso können Sitzgelegenheiten das Gesamtbild der

urbanen Räume verbessern und Orte zugänglicher und attraktiver machen. Besonders Bänke, Sitzlandschaften und einzelne Sitzelemente können zum sozialen Austausch und Entspannung beitragen. (vgl. Umweltbundesamt 2017: 76ff.) Moderne und kreative Stadtmöbel bestehen meist aus langlebigem Holz, wiederverwendetem Kunststoff oder Metall und sorgen nicht nur Nachhaltigkeit und Ästhetik, sondern auch für Funktionalität. Ebenso kann durch die Integration von spielerischen Gestaltungselementen für Kinder eine familienfreundliche Umgebung geschaffen werden. (vgl. StadtBauKultur NRW 2019: 44)

Begrünungsmaßnahmen und Straßenoberfläche

Das Gestalten und Begrünen öffentlicher Stadträume sind wesentliche Punkte, die zur Umweltfreundlichkeit und Attraktivität beitragen können. Bäume verbessern nicht nur die Qualität der Luft, sondern spenden zudem Schatten und verschönern das Stadtbild. Um die Biodiversität und eine lebensfrohe Atmosphäre zu fördern, kommen oftmals farbige Pflanzen und Blumenbeete zum Einsatz. (vgl. Stadt Wien undatiert^a: online)

Eine entscheidende Rolle spielt auch die Straßenoberfläche. Damit Ästhetik und Funktionalität von Plätzen und Straßen gewährleistet sein können, sollte eine Pflasterung gut durchdacht sein und andere Aspekte wie Barrierefreiheit und Blindenleitsysteme miteinbeziehen. So können sich im öffentlichen Raum auch körperlich eingeschränkte Personen sicher bewegen. (vgl. BBSR 2015: 46)

Beleuchtung und Beschilderung

Eine wichtige Rolle in Bezug auf Orientierung und Sicherheit im öffentlichen Raum spielen eine klare Beschilderung und flächendeckende Straßenbeleuchtung. So können durch eine intelligente Beleuchtung die Sichtbarkeit und in weiterer Folge auch das Sicherheitsgefühl in der Dunkelheit verbessert werden. Weiters können dekorative Akzente gesetzt und besondere Gebäude und Kunstobjekte hervorgehoben werden.

Darüber hinaus sorgt eine klare Beschilderung, die gut platziert ist, für bessere Orientierung im Stadtraum und das schnellere Finden von Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten. Außerdem bieten Schilder mit kulturellen Informationen einen historischen Einblick in die Identität eines Viertels und bereichern somit den Raum mit Charakter und Bildung. Eine Kombination aus klarer Beschilderung und intelligenter Beleuchtung sorgt für einen lebendigeren und sichereren öffentlichen Raum, der für Besucher*innen und Bewohner*innen einladend ist. (vgl. Stadt Wien undatiert^b: online)

Kunstinstallationen und Technologie

In den vergangenen Jahren wurden vermehrt Technologie und Kunst als Maßnahmen eingesetzt, um Straßen und Plätze mithilfe von Skulpturen, Wandgemälden oder anderen Installationen zu attraktivieren und ihre Individualität zu sichern. Weiters kann Kunst die

Kreativität und den sozialen Austausch in öffentlichen Räumen fördern und sichtbare Highlights schaffen.

Ebenso werden immer öfters moderne Technologien in die Straßengestaltung integriert, welche die Funktionalität verbessern sollen. Hierbei wird vor allem auf innovative Ideen wie interaktive Installationen, smarte Systeme und WLAN-Stationen gesetzt, die das Nutzungserlebnis steigern und eine Erleichterung im Alltag bringen sollen. Das Kombinieren von technologischen Innovationen und Kunst leistet somit einen wesentlichen Beitrag dazu, Stadtquartiere lebenswerter und intelligenter zu machen. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2024: online)

Veranstaltungen und Straßenmärkte

Stadtplanerische Maßnahmen können sowohl dauerhaft als auch temporär eingesetzt werden. Hierzu zählen unter anderem Veranstaltungen und Straßenmärkte, die kurzzeitig lebendige Orte für Besucher*innen und Anwohner*innen sowie eine eigene Dynamik schaffen können. Beispielsweise werden bei wöchentlichen oder monatlichen Bauernmärkten nicht nur Produkte aus der Region angeboten, sondern gleichzeitig auch der lokale Handel und soziale Aktivitäten gefördert.

Außerdem trägt das Abhalten von musikalischen und kulturellen Veranstaltungen dazu bei, Abwechslung und Gemeinschaft im städtischen Leben zu ermöglichen. Diese Events können auch identitätsstärkend wirken, für Unterhaltung sorgen und Bewohner*innen sowie Interessierte anziehen. Dadurch kann eine einladende Atmosphäre entstehen, die ein Quartier aufwertet. (vgl. Cutieru 2020: online)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es unterschiedliche stadtplanerische Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Räume gibt. Seien es Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Gestaltungselemente auf den Plätzen und Straßen, die Bandbreite ist groß. Ein weiteres interessantes Konzept, das sich mit solchen Maßnahmen beschäftigt, ist das Konzept der urbanen Akupunktur, auf welches im nachfolgenden Kapitel 2.5 eingegangen wird.

2.5 Konzept der urbanen Akupunktur

Das stadtplanerische Konzept der „Urbanen Akupunktur“ beschreibt gezielte Eingriffe in die Umgebung, um die Lebensqualität an Orten bzw. in Städten zu verbessern. Oftmals sind dies nur kleine, aber gezielte Eingriffe. Bei diesem Ansatz stehen Stadtsysteme miteinander in Verbindung, wobei hier das allgemeine Wohlbefinden in den einzelnen Stadtquartieren durch strategische Maßnahmen positiv beeinflusst werden kann. Inspiriert wurde dieses Konzept von der traditionellen chinesischen Medizin, bei der durch gezielt platzierte Nadeln am Körper, die Heilung gefördert werden kann. Auf die Stadtplanung ausgelegt, stehen die strategischen Interventionen in der Stadtlandschaft für die Nadeln in dieser Heilpraxis. (vgl. Hemingway et al. 2019: 76)

Das Ziel der urbanen Akupunktur ist die Identifizierung einzelner problematischer Bereiche innerhalb der Stadtlandschaft und wie man diese mit oftmals kostengünstigen und kleinen Eingriffen angehen kann (vgl. Margono und Zuraida 2019: 29). Beispielsweise kann dies durch die Installation von öffentlicher Kunst, Gemeinschaftsgärten, Grün-Oasen, Pop-Ups oder Verbesserungen im Fußgänger*innenverkehr geschehen. Ein wesentlicher Fokus liegt hierbei auch auf der Zusammenarbeit und Partizipation von unterschiedlichen Interessengruppen und der lokalen Gemeinschaft, um gemeinsame Prioritäten zu identifizieren. Weiters werden einzelne Elemente in der Stadt miteinander verknüpft, da man davon ausgeht, dass kleine oder größere Verbesserungen innerhalb eines Teils sich auf die angrenzenden Bereiche ebenso positiv auswirken können. (vgl. Hemingway et al. 2019: 76ff.)

Akupunkturinterventionen in der Stadt können sowohl längerfristige, aber auch temporäre bzw. adaptive Lösungen in Betracht ziehen. Dadurch werden unter anderem Experimente, aber auch eine Anpassung durch das Feedback und die Rückmeldung der Gemeinschaft und Bevölkerung ermöglicht. (vgl. Piesner 2017: 22f.) Diese Gestaltungsprinzipien sind meist nachhaltige Maßnahmen, wie beispielsweise Hausfassadenbegrünung, die Installation von erneuerbaren Energien oder kunstvollen Wasserbecken (Abb. 11), die Benutzung von grüner Infrastruktur und die Bereitstellung von Grünflächen im öffentlichen Raum (vgl. Hemingway et al. 2019: 78). Weitere Beispiele umfassen aber auch bunte Hausfassadengemälde zur optischen Verbesserung eines Grätzels, Pop-Ups wie Minigolf, „Parklets“ durch das zeitweise Umnutzen von Parkplätzen oder temporäre partizipative Installationen wie die Regenschirm-Decke (Abb. 12), die man mittlerweile in vielen Städten der Welt finden kann.

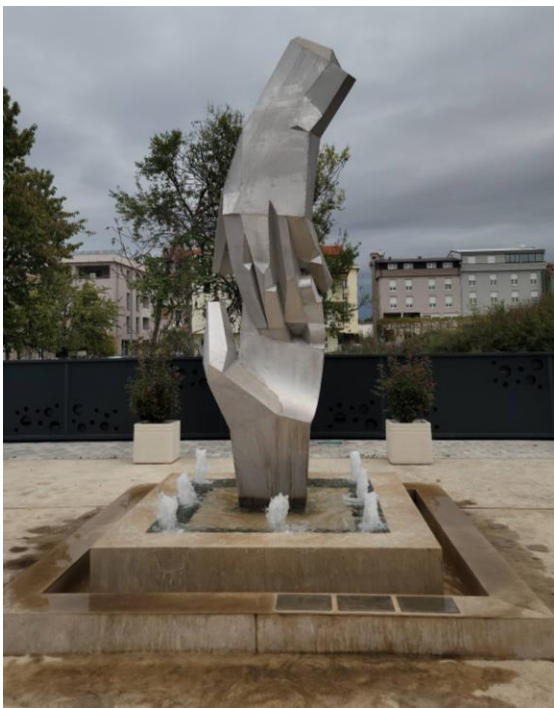


Abbildung 11: künstlerischer Springbrunnen, Medjugorje-Bosnien und Herzegowina (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 12: Regenschirmdecke, Antalya-Türkei (Quelle: eigene Aufnahme)

Um das Beleben eines Stadtteils für einen gewissen zeitlichen Raum zu fördern, gibt es neben den zuvor genannten Eingriffen, weitere Beispiele für temporäre Maßnahmen der urbanen Akupunktur:

- **Parklets:** Durch das Umwandeln von Straßenflächen und Parkplätzen können temporäre Sitzbereiche oder andere Plattformen entstehen. Oftmals findet man auf ihnen Sitzgelegenheiten oder Grünflächen und Pflanzen, wie zum Beispiel bei den Grün-Oasen.
- **Kunstinstallationen:** Mithilfe verschiedener sich regelmäßig ändernden Installationen von öffentlicher Kunst, wie Kunstobjekten bzw. Figuren oder einer kurzfristigen Ausstellung, kann die Umgebung einer Stadt und der Stadtraum selbst lebendiger und attraktiver werden.
- **Pop-ups:** Pop-ups können ganz unterschiedlich aussehen. Z.B. die temporäre Umnutzung von innerstädtischen Brachflächen als Grünflächen bzw. Parks und Orte der Erholung oder die zeitliche Einmietung von Einzelhandelsgeschäften, um leerstehende Lokale wiederzubeleben. Darüber hinaus zählen dazu auch zeitlich begrenzte Interventionen wie z.B. Minigolf, monatlicher Bauernmarkt, Imbiss-Stände etc.
- **Stadtmobiliar:** Durch das Installieren von beispielsweise Hängematten, Stühlen und Bänken sowie anderer Stadtmöbel und Spielelemente können Menschen motiviert werden, mehr Zeit an bestimmten Orten und Bereichen zu spenden. Bei Bedarf ist es sogar möglich, die Möbel zu verschieben und zu entfernen.

Temporäre Eingriffe geben Stadtteilen bzw. Städten die Möglichkeit verschiedene Ideen und Vorstellungen erst zu testen, Auswirkungen zu überdenken und Rückmeldungen zu bekommen. Gleichzeitig können sie auch als eine Art Katalysator dienen, der zu bleibenden Verbesserungen in der Stadt führt. (vgl. Cutieru 2020: online)

Das Konzept der urbanen Akupunktur wurde in den vergangenen Jahren immer häufiger für das Bewältigen unterschiedlicher Herausforderungen in Städten wie zum Beispiel dem Mangel an begrünten Flächen, der sozialen Isolation oder fehlender Transportmöglichkeiten, herangezogen (vgl. Hemingway et al. 2019: 77f.). Weiters betont dieser Ansatz Bottom-up-Initiativen, um Städte und Stadtteile durch eine nachhaltigere und lebendigere Umgebung zu verbessern (vgl. Piesner 2017: 22).

Da dieser Ansatz, wie vorher schon erwähnt, in den letzten Jahren an Popularität gewonnen hat fand er auch Verwendung in verschiedenen Ländern und Städten. Nachfolgend wird ein grober Einblick in einige interessante internationale Beispiele urbaner Akupunktur gegeben:

- **MuseumsQuartier (MQ), Wien:** Das Wiener MuseumsQuartier zählt zu den größten Kulturkomplexen in ganz Europa. Damals fungierte es als kaiserlicher Stall, heute ist es ein blühendes Zentrum für Kultur und Kunst, welches über Kunstgalerien, Museen, Räume für Aufführungen und Veranstaltungen sowie offen gestaltete Innenhöfe verfügt. Außerdem sind die sich abwechselnden Sitzmöbel (Abb. 13) und andere temporäre Installationen wie Minigolf am Vorplatz des Museums-Quartiers ein weltweit bekanntes Beispiel für urbane Akupunktur. In den vergangenen Jahren etablierte es sich

als ein lebendiger Treffpunkt für Bewohner*innen und Tourist*innen. (vgl. Casanova und Hernandez 2014: 48ff.)



Abbildung 13: Temporäre Sitzmöbel im MuseumsQuartier, Wien (Quelle: eigene Aufnahme)

- **The High Line, New York City, USA:** Ein weltweit bekanntes Exempel für urbane Akupunktur ist der „High Line“ Park in New York, der auf einer stillgelegten, erhöhten Eisenbahnlinie im Westen von Manhattan installiert worden ist. Mithilfe dieses Projekts wurde der ungenutzte Raum in einen langen Gang mit verschiedenen Sitzbereichen, Gärten und öffentlichen Kunstinstallationen verwandelt. Ebenso finden dort kulturelle Veranstaltungen und Versammlungen statt. Seine Errichtung hatte durchwegs positive Auswirkungen auf die Umgebung und die angrenzenden Teile der Stadt. Ebenso wurden dadurch verschiedene Unternehmen, Investor*innen und auch massenweise Besucher*innen und Tourist*innen an-gezogen. (vgl. New York Media Group B.V. 2023: online)
- **Bogotá „Ciclovía“, Kolumbien:** Ein immer wiederkehrendes Projekt mit dem Namen „Ciclovía“ befindet sich in Bogotá, der kolumbianischen Hauptstadt. Ziel dieses Projekts ist die temporäre Sperrung großer Straßen für den motorisierten Verkehr an Feiertagen und Sonntagen. Während dieser Zeit können Menschen verschiedenen Freizeitaktivitäten wie Fahrrad fahren, joggen, soziale Kontakte pflegen oder einfach nur flanieren, nachgehen. Dadurch werden die Straßen zu öffentlichen Räumen voller Leben in denen soziale Interaktion, Partizipation und körperliche Aktivität und das Wohlbefinden gefördert werden. (vgl. IDRD undatiert: online)
- **Favela-Malprojekt in Rio de Janeiro, Brasilien:** Ein anderes Beispiel von urbaner Akupunktur ist das Favela-Malprojekt in der brasilianischen Stadt Rio de Janeiro. Ziel dieses Projekts ist die Schaffung bunter und optisch auffälligen Hausfassaden und Straßen in-

nerhalb der Favela-Siedlungen, auch „Armen-vierteln“ genannt. Beteiligt sind hierbei die Bewohner*innen selbst und lokale Künstler*innen, was sowohl den Gemeinschaftsstolz als auch die Vermarktung lokaler Künstler*innen unterstützen soll. (vgl. Favela Painting Foundation undatiert: online)

- **Pavement to Parks, San Francisco, USA:** Die Initiative „Pavement to Parks“ geht auf San Francisco zurück, die das Umwandeln ungenutzter Straßenflächen und Parkplätze in kleine Parks zum Ziel hat. Mit einem weiteren Programm namens „Parklet“ strukturiert man Parkplätze temporär in Grünanlagen, Sitzmöglichkeiten und Orte für öffentliche Kunst um. Dadurch wurde das Straßenbild San Franciscos belebt und gleichzeitig einladende Räume zum Verweilen geschaffen. (vgl. Global Designing Cities Initiative 2023: online)

Diese oben genannten Beispiele urbaner Akupunktur zeigen, dass die einzelnen Projekte zwar in ihrem Schwerpunkt und auch Umfang Unterschiede haben können, aber dennoch dasselbe Ziel haben, durch strategische Maßnahmen, zusammen mit der Bevölkerung und Interessierten, spezielle Herausforderungen in Stadträumen zu adressieren und in weiterer Folge das Wohlbefinden zu verbessern.

Damit eine Verbindung vom theoretischen Teil in Kapitel zwei mit dem empirischen Teil im dritten Kapitel geschaffen werden kann, erfolgt im darauffolgenden Unterkapitel 2.6, welches den Übergang dieser Teile darstellt, die Erstellung eines Kriterienrasters, der für den Vergleich der Fallbeispiele benötigt wird.

2.6 Erstellung eines Analyse- bzw. Kriterienrasters

In diesem Unterkapitel erfolgt die Erstellung eines Analyserasters, in welchen die strukturähnlichen Fallbeispiele und der Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße eingebettet und in weitere Folge miteinander verglichen werden. Dieses beinhaltet ein Bündel wichtiger Kriterien, um die Qualität einer Einkaufsstraße zumindest objektiv bewerten zu können. Die objektive Bewertung spielt eine wichtige Rolle, da sich diese auch auf das Empfinden des Menschen auswirken kann. Zum Beispiel: Lädt mich die Gestaltung der Einkaufsstraße zum Verweilen ein, dann werde ich dies eher tun als bei einer weniger attraktiven Geschäftsstraße.

Aus diesem Grund wird der „Twelve-Criteria Catalog“ von Jahn Gehl (Gehl J. 2018) herangezogen, welcher in weiterer Folge mit einigen wichtigen Kriterien, wie beispielsweise dem Vorhandensein von öffentlichem Personennahverkehr, erweitert wird. Der erweiterte Analyse- bzw. Kriterienraster dient dann als Grundlage für den Vergleich zwischen den strukturähnlichen Fallbeispielen Meidlinger Hauptstraße und Favoritenstraße, welche bereits in den vergangenen Jahren neugestaltet wurden, und der Reinprechtsdorfer Straße, die neugestaltet werden soll.

Zwölf-Kriterien-Katalog von Jan Gehl (2018)

Der dänische Stadtplaner Jan Gehl ist vor allem für seine Konzepte, in denen er für die Planung von menschengerechten Stadträumen plädiert, bekannt. Der „Twelve-Criteria Catalog“ oder auch „12 Urban Quality Criteria“ aus dem Jahr 2018 ist einer seiner bedeutendsten Beiträge. Mit diesem Katalog möchte er darstellen, welche Kriterien seiner Ansicht nach einen lebendigen öffentlichen Raum schaffen und die Aufenthaltsqualität verbessern können. (vgl. Gehl People 2018: online) Dieser beinhaltet folgende zwölf Kriterien, die in die drei Hauptblöcke Schutz und Sicherheit im öffentlichen Raum, Komfort und Vergnügen unterteilt werden:

Schutz und Sicherheit im öffentlichen Raum:

- Die Sicherheit in öffentlichen Räumen sollte für alle Nutzungsgruppen gewährleistet sein. Mithilfe der Schaffung von sicheren Kreuzungsübergängen, breiten Gehwegen und ausreichend Schutz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollen Verkehrsunfälle reduziert werden.
- Das Sicherheitsgefühl auf Straßen und Plätzen kann durch gute und flächendeckende Beleuchtung, klare Sichtbereiche und eine belebte Atmosphäre gestärkt werden und ist somit ein wesentlicher Aspekt zur Reduktion von Kriminalität.
- Da der öffentliche Raum das ganze Jahr über dem Wetter ausgesetzt ist, sollte Schutz vor Wind, Lärm und Wetter bereitgestellt werden. Dies kann durch Hausfassaden, Lärmschutzwände und weiteren Installationen erfolgen.

Komfort:

- Bezogen auf die Zugänglichkeit von öffentlichen Räumen, sollten sie so gestaltet sein, dass sie für alle Personengruppen zugänglich sind. Dazu zählen unter anderem Barrierefreiheit und Orientierungshilfen, die das ungestörte Fortbewegen ermöglichen.
- Das Gestalten von Bereichen, in denen Aktivität und Bewegung ermöglicht wird ist Teil einer effizienten Nutzung des Stadtraumes. Wichtig ist hierbei das Vorhandensein von Bereichen, in denen man Sitzen und Warten, sowie Menschen beobachten kann. Dazu zählt die Bereitstellung von Stadtmöbeln wie Bänke und Sitzbereiche.
- Eine attraktive Umgebung, spezielle Designelemente und schöne Hausfassaden sorgen für einen anziehenden Stadtraum, der zum Verweilen einlädt.
- Mithilfe von Orientierungselementen, klarer Beschilderung, passender Beleuchtung und besonderer Sichtachsen wird die Navigation in städtischen Räumen erleichtert.
- Für einen erfolgreichen öffentlichen Raum braucht es lebendige Bereiche in denen Personen dazu eingeladen sind Kontakte zu knüpfen und sich miteinander auszutauschen.

Das Installieren von öffentlichen Sitzbereichen ist ein wesentlicher Bestandteil davon, soziale Interaktion zu fördern.

- Da die Interessen der unterschiedlichen Nutzer*innen des Stadtraumes variieren können, braucht es ein vielfältiges Angebot an Aktivitäten und Nutzungsmöglichkeiten. Dazu zählen unter anderem Bereiche, in denen man spielen, essen, flanieren oder sich erholen kann.

Vergnügen:

- In seinem Katalog betont Gehl die Wichtigkeit der Gestaltung der öffentlichen Räume in einem passenden Maßstab. Übergroße Elemente sollen vermieden werden, um das Wohlbefinden am jeweiligen Ort zu stärken. Menschen sollen dazu eingeladen werden, diese Räume zu benutzen.
- Bezogen auf den Aufenthalt während der Jahreszeiten, müssen klimatische Aspekte berücksichtigt werden. Deshalb sollen Plätze und Straßen so gestaltet sein, dass sie unabhängig vom Wetter zum Verweilen einladen, beispielsweise durch Schutz vor starkem Wind oder Sonneneinstrahlung.
- Die Gestaltung des Raumes und die dafür verwendeten Materialien sollten nachhaltig und ästhetisch sein. Schönes und kreatives Design, Energieeffizienz und Begrünungselemente sind wichtige Aspekte in stadtplanerischen Projekten.

Die oben vorgestellten Kriterien zur Bewertung der öffentlichen Räume in Städten bilden ein Grundgerüst für ihre Gestaltung, in dem der Mensch und sein Wohlbefinden sowie die Aufenthaltsqualität besonders betont werden. Mit diesem Beitrag hob Jan Gehl die Hinwendung zu Städten hervor, die das Zufußgehen priorisieren. (vgl. Gehl People 2018: online)

Da es aber auch weitere wichtige Kriterien gibt, die zur Attraktivität eines öffentlichen Raumes beitragen können, kam es zu einer Erweiterung des Rasters, die nachfolgend erläutert wird.

Erweiterung des Kriterienrasters

Im Zuge dieser Arbeit wurde der Analyseraster um vier weitere Kriterien erweitert. Dieser wird in weiterer Folge im empirischen Teil auf die strukturähnlichen Fallbeispiele angewandt, um einen Vergleich zu ermöglichen.

Kriterien, um die Beliebtheit eines öffentlichen Raumes zu steigern, gibt es viele. Einige davon wurden von Jan Gehl näher ausgeführt. Da es allerdings weit mehr Elemente gibt, die in einem modernen urbanen Raum wichtig sind, wurde eine Erweiterung des Katalogs um

einen vierten Hauptblock namens „Funktionalität“ durchgeführt, da dieser einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität in öffentlichen Räumen leistet:

Funktionalität:

- **Erreichbarkeit:** Ein wesentlicher Aspekt in Bezug auf die Attraktivität eines öffentlichen Raumes ist die Erreichbarkeit dieser Orte mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Integration und Bereitstellung von beispielsweise naheliegenden Bus- oder Bahnhaltestellen können positive Auswirkungen auf die städtische Umgebung und ihre Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualität und Funktionalität haben. Ein ausgebauten Radwegnetz und Möglichkeiten diese abzustellen sind ebenso wichtige Bestandteile. (vgl. Studer 2023: Interview)
- **Digitale Konnektivität:** Ein weiterer Punkt um den der Kriterienraster erweitert wird, ist das Vorhandensein von digitalen Infrastrukturen wie beispielsweise der Zugang zu freien WLAN-Hotspots oder intelligenter Beleuchtung im öffentlichen Raum. Die digitale Konnektivität gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist wichtiger Bestandteil einer modernen Stadtplanung und bereits an vielen Orten integriert.
- **Kunst und Kultur:** Bezogen auf eine kreative Raumgestaltung wird der Katalog mit dem Kriterium Kunst und Kultur ergänzt. In einer modernen Gesellschaft sind kulturelle Vielfalt und Kreativität nicht mehr wegzudenken. Initiativen zu Kunst und Kultur, wie zum Beispiel das Integrieren von dauerhaften oder temporären Kunstinstallationen wie Skulpturen oder Street Art oder das Abhalten von Veranstaltungen, können die Identität und Gemeinschaft im öffentlichen Raum fördern und zur Attraktivität beitragen. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2024: online)
- **Wirtschaftliche Vielfalt:** Speziell in Geschäftsstraßen wird aber auch der wirtschaftlichen Vitalität eine besondere Rolle zugeteilt, die im Zwölf-Kriterien-Katalog jedoch nicht berücksichtigt wird. Bezogen auf das Thema der gegenständlichen Arbeit, ist sie ein wichtiger Aspekt im Zusammenhang mit der Geschäftsstraßenfunktion. Die Vielfältigkeit von Unternehmen und ein heterogener Branchenmix haben direkte Auswirkung auf die Funktion einer Einkaufsstraße. So kann eine gute Mischung von Gastronomie, Handel und Kultureinrichtungen die Wirtschaftsvitalität eines Stadtraumes unterstützen und Besucher*innen sowie Anwohner*innen dazu einladen, sich dort aufzuhalten und einzukaufen. (vgl. Hatz und Schwarzenacker 2018: 274)

Zusammenfassend ist zu betonen, dass die von Jan Gehl ausgearbeiteten Kriterien für urbane öffentliche Räume im Wesentlichen wichtige Teile für das Funktionieren dieser Orte abdecken und bei Neu- beziehungsweise Umgestaltungen berücksichtigt werden sollten. So betonen diese unter anderem das Bereitstellen attraktiver Sitzmöglichkeiten, Begrünungen und eine barrierefreie, nachhaltige Gestaltung, die verschiedene Elemente für alle Gruppen von Nutzer*innen bereitstellen soll, um die Zugänglichkeit, Sicherheit, Bewegung und das Verweilen in diesen Räumen zu ermöglichen. Wenig bis keine Beachtung wird hierbei dem Punkt Funktionalität, wie der Erreichbarkeit dieser Plätze und Straßen und dem Zugang zur digitalen Infrastruktur geschenkt. Ebenso wird die Wichtigkeit einer heteroge-

nen Wirtschaftsstruktur sowie kreative Raumgestaltung außer Acht gelassen. Dadurch, dass diese aber wesentliche Punkte sind, die die Attraktivität besonders auch im öffentlichen Raum von Geschäftsstraßen steigern können, wurde der Kriterienraster um diese Elemente erweitert. Dieser dient in weiterer Folge zur Analyse der stadtplanerischen Maßnahmen bei den strukturähnlichen Fallbeispiele Meidlinger Hauptstraße und Favoritenstraße sowie dem Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße, worauf im nächsten Kapitel, dem empirischen Teil der Arbeit, eingegangen wird.

3 Empirischer Teil/Fallstudie

Dieses Kapitel bildet sozusagen das „Herz“ der gegenständlichen Arbeit. Es beinhaltet zunächst eine kurze Vorstellung stadtplanerischer Maßnahmen in öffentlichen Räumen, die in den Wiener Geschäftsstraßen zum Einsatz kommen können. Im Kapitel 3.2 wird der Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße näher bearbeitet. Mithilfe einer Kartierung der Einzelhandelsstruktur und einem aktuellen Einblick in die Reinprechtsdorfer Straße soll die Wichtigkeit ihrer Neugestaltung betont werden. Die dafür geplanten stadtplanerischen Maßnahmen werden im Unterkapitel 3.2.2 aufgezeigt.

Der zuvor erstellte Analyseraster findet im Zuge des Fallstudienvergleichs zweier strukturähnlicher Wiener Geschäftsstraßen im Kapitel 3.3 Anwendung. Hierbei werden die auf der Meidlinger Hauptstraße und Favoritenstraße durchgeführten stadtplanerischen Maßnahmen vorgestellt und mit den geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße verglichen.

3.1 Wien-weit: stadtplanerische Maßnahmen in Geschäftsstraßen

Die Gestaltung der Wiener Geschäftsstraßen dient einem umfassenderen Zweck als nur Einkaufsmöglichkeiten zu bieten. Vielmehr stellen sie facettenreiche Stadträume dar, die Freizeit-, Kommunikations- und Versorgungsbedürfnisse abdecken. Speziell im Kontext einer „Stadt der kurzen Wege“ werden diese zahlreichen Einkaufsstraßen in Zukunft womöglich eine entscheidende Rolle spielen. (Vgl. MA18 2016: 35)

Aufgrund dessen, dass sie Räume mit vielfältiger Nutzungsmöglichkeit bieten sollen, setzten sich viele Metropolen das Ziel, wichtige Straßen und Plätze umzugestalten, um den Bewohner*innen und Besucher*innen eine lebenswerte Atmosphäre bereitstellen zu können. Beispiele dafür sind unter anderem der New Yorker Times Square oder die Pariser Ufer entlang der Seine, die durch bestimmte Maßnahmen vom motorisierten Individualverkehr entschleunigt wurden. Nicht nur im internationalen Kontext, sondern ebenso innerhalb Wiens verwandelte die Stadtplanung viele Straßen, die zuvor vorrangig von Autos genutzt worden sind, in Aufenthaltsräume, die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen vorbehalten sind. So wurden in den vergangenen Jahren große Teile einzelner Wiener Geschäftsstraßen, wie beispielsweise der Mariahilfer Straße oder Meidlinger Hauptstraße, in Fußgänger*innen-Zonen und Begegnungszonen umgestaltet. Anders als bei der Zone für Fußgänger*innen, beruht das Konzept der Begegnungszone auf einem Straßenraum, in dem alle Teilnehmer*innen des Verkehrs zugelassen sind. Durch Tempolimits, andere Beschränkungen wie dekorative Elemente und gegenseitige Rücksichtnahme wird somit eine Verkehrsberuhigung erzielt. (vgl. MA18 2015:20)

Mithilfe dieser neu geregelten Straßenräume soll in weiterer Folge mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und stadtplanerische Gestaltungselemente geschaffen wer-

den. In den vergangenen Jahren wurden einige Plätze und wichtige Straßen in Wien entsiegelt und begrünt, um eine verbesserte Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung in öffentlichen Räumen zu erzielen, die sich in weiterer Folge positiv auf die Lebensqualität auswirken können. Jedoch versucht man nicht nur mit Begrünung und Bäumen gegen die Hitze anzukämpfen, sondern auch mit der Verwendung von helleren Straßenbelägen und der Schaffung von Wasserflächen und Sprühnebelanlagen. Die Schaffung von verkehrsberuhigten und fußgänger*innenfreundlichen Zonen sowie die Reduktion urbaner Hitzeinseln sind also gleichermaßen wichtige Ziele in der Wiener Stadtplanung für öffentliche Räume in Geschäftsstraßen. (vgl. Stadt Wien undatiert^c: online)

Auch der Stadtentwicklungsplan 2025 mit seinem Fachkonzept „Öffentlicher Raum“ betont die bedeutende Rolle öffentlicher Räume in einem Stadtgebiet:

„Der öffentliche Raum ist ein wesentlicher Bestandteil der räumlichen und sozialen städtischen Struktur. Hier überlagern sich die vielfältigen Nutzungsansprüche einer dynamischen städtischen Gesellschaft. Der öffentliche Raum spielt bei der gemeinsamen und gemeinschaftlichen Identifikation eine entscheidende Rolle. Er dient als Spiegel gesellschaftlicher Dynamik, städtischen Wandels und als Schauplatz der urbanen Kultur. Dabei steht der öffentliche Raum in einem Wechselspiel aus räumlichen Bedingungen und der Nutzung durch Menschen, die ihn stetig und immer wieder neu herstellen und verändern. Damit hat der öffentliche Raum eine wichtige soziale Bedeutung. Er ist ein Sozialraum, der für alle Stadtnutzerinnen zur Verfügung stehen soll, ein Ort der Teilhabe und Inklusion“ (Magistrat der Stadt Wien 2018: 9).

Aufgrund dessen, dass der öffentliche Raum also auch ein Sozialraum ist, in dem verschiedene Menschengruppen mit unterschiedlichen Interessen zusammentreffen, müssen die Gestaltungsmöglichkeiten genauso vielfältig sein. Dazu zählen unter anderem konsumfreie Zonen mit ausreichend Sitzmöglichkeiten oder auch Spielstraßen beziehungsweise spielerische Elemente. Weitere Maßnahmen einer inklusiven Gestaltung können das Bereitstellen von Trinkwasserangeboten und Kunst im öffentlichen Raum sein. Wesentlicher Bestandteil in Bezug auf eine klimafitte Ausstattung ist vor allem das Pflanzen von großkronigen Bäumen, die auf längere Zeit einen Übershirmungseffekt haben. Ebenso tragen Springbrunnen und Wasserelemente nicht nur zur Abkühlung bei, sondern verbessern auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2018: 20)

In Zusammenhang mit Nachhaltigkeit, wird bei der Gestaltung neuer Oberflächen weitgehend auf helle Beläge zurückgegriffen, da sie weniger Wärme speichern. Außerdem sind sie im Vergleich zu asphaltierten Oberflächen langlebiger. Darüber hinaus sollen öffentliche Räume für eine Vielzahl an Nutzungen zur Verfügung stehen. Dafür benötigt es vielfältige Sitzgelegenheiten, wie etwa Kombinationen von Tisch und Bank, barrierefreie Sitzmöbel mit Rücken- und Armlehnen oder Einzelsessel, die sowohl als Rückzugsmöglichkeit als auch zum sozialen Austausch genutzt werden können. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2018: 44ff.)

Besonders in Geschäftsstraßen gibt es auch Maßnahmen für Erdgeschoßzonen. So sollen diese besser mit dem Straßenraum vernetzt werden, um die Aufenthaltsqualität einer

Straße zu steigern. Das geschieht unter anderem durch Leerstandsmanagement und temporäre Umnutzungen, die sowohl nicht-kommerziell als auch gewerblich sein können. Auch hat sich die Stadt Wien zum Ziel gesetzt, Oberflächenstellplätze weitgehend zu reduzieren, um mehr Platz für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie Raum für andere Aktivitäten und Begrünung zu schaffen. (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019: 70)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es vielfältige stadtplanerische Maßnahmen in öffentlichen Räumen von Wiener Geschäftsstraßen gibt, die sich je nach Ausgangslage unterscheiden können. Vor allem hat die Wiener Stadtplanung einige Konzepte und Vorschriften, wie beispielsweise den „Leitfaden zum nachhaltigen Urbanen Platz“ (MA22 2011), an denen sie sich orientieren sollten. Bei umfangreichen Planungsmaßnahmen sollten jedoch alle interessierten Bevölkerungsgruppen in Form von Öffentlichkeitsarbeit und Informationsveranstaltungen miteinbezogen werden können. Da die Bereitstellung attraktiver urbaner Räume der Wiener Stadtplanung sehr am Herzen liegt, werden stets neue Umgestaltungsprojekte in verschiedenen Gebieten geplant und umgesetzt. So soll auch die Reinprechtsdorfer Straße im fünften Gemeindebezirk, die der Hauptfall in der gegenständlichen Arbeit ist, in den kommenden Jahren neugestaltet und klimafit werden. Darauf wird im folgenden Kapitel 3.2 näher eingegangen.

3.2 Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße

Der Anlassfall dieser gegenständlichen Arbeit ist die Wiener Reinprechtsdorfer Straße im fünften Gemeindebezirk. Die in die Jahre gekommene, „autogerechte“ und von einer geschwächten Geschäftsstraßenfunktion geprägte Durchzugsstraße leidet seit einigen Jahren unter heftiger Kritik der Medien. Dort wird sie unter anderem als „Schandfleck“ (Gebhard J. 2020), die „Graue Meile im 5. Bezirk“ (Scherer G. 2021) und als sterbende und unattraktive Einkaufsstraße mit geschwächter Geschäftsstraßenfunktion bezeichnet. (vgl. Scherer, G. 2021)

Bislang war die Reinprechtsdorfer Straße eine bedeutende Verkehrsachse im fünften Bezirk, allerdings entspricht ihr aktueller Zustand nicht der einer lebenswerten und attraktiven Einkaufsstraße. Die rund ein Kilometer lange Straße mit hohem Verkehrsaufkommen (Abb. 14), schmalem Gehsteig und breiter Fahrbahn, fehlenden Verweilmöglichkeiten und Grünflächen besitzt dadurch nur wenig Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus kämpft sie mit einem fehlenden Branchenmix und einer schwachen Einzelhandelsstruktur und vermehrten Leerständen (Abb. 15), die durch den Wandel der Gesellschaft und den steigenden Online-Handel bedingt sind (vgl. WKW 2019: 4).

Eine wesentliche Herausforderung für die Reinprechtsdorfer Straße und ihre Umgebung sind die steigenden Temperaturen im Sommer. Laut dem Urban Heat Vulnerability Index befindet sie sich im sechs heißesten Stadtquartier Wiens. Im Jahr 2019 lag der Wert in den dazugehörigen Zählbezirken 502 und 503 bei 0,82 und 0,85. Dieses Problem wird durch versiegelte Plätze und Straßen sowie fehlender Begrünung weiter verstärkt. (vgl. ECOTEN

2019: online) Dies ist nicht nur auf der Reinprechtsdorfer Straße der Fall, sondern ebenso auf dem dazugehörigen Siebenbrunnenplatz (Abb. 16).



Abbildung 14: Verkehrsaufkommen auf der Reinprechtsdorfer Straße (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 15: Leerstände auf der Reinprechtsdorfer Straße (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 16: Siebenbrunnenplatz (Quelle: eigene Aufnahme)

Nichtsdestotrotz eröffnet sich eine neue Chance für flächendeckende Veränderung: Mithilfe der U2-Verlängerung und der Eröffnung der zukünftigen Station Reinprechtsdorfer Straße wird eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes entlang der Geschäftsstraße ermöglicht (vgl. WKW 2021: online). Die aufgrund der Baustelle eingeführte Einbahnregelung soll eine Reduktion des Verkehrs um 50 Prozent erzielen. Darüber hinaus kann in Zukunft mithilfe einer Verkehrsreduktion mehr Platz für Grünflächen, Gehsteige, Sitzmöbel und klimafreundliche Aspekte geschaffen werden, die einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität von Einkaufsstraßen leisten und einem Verfall entgegenwirken können. Anwohner*innen und Lokalbesitzer*innen versuchen dies bereits mit dem Platzieren sogenannter „Parklets“ am Straßenrand, um wenigstens eine kleine Aufenthaltsfläche zu schaffen (Abb. 17).



Abbildung 17: Parklet auf der Reinprechtsdorfer Straße (Quelle: eigene Aufnahme)

Die Anbindung an das U-Bahn-Netz ist hierbei der Antrieb für eine Neugestaltung. Es ist eine Möglichkeit, welche für diese Transformation genutzt werden sollte, damit aus der in die Jahre gekommenen Durchzugsstraße eine klimafitte, lebenswerte und attraktive Geschäftsstraße mit gestärkter Funktion werden kann.

Wesentlicher Bestandteil dieser Geschäftsstraßenfunktion ist die Einzelhandelsstruktur und der Branchenmix. Ist dieser aufgrund einer schlechten Ausgangslage, wie zum Beispiel eines unattraktiven öffentlichen Raumes, nicht gegeben, kann es zu einer Schwächung der Funktion kommen, womit auch die Reinprechtsdorfer Straße zu kämpfen hat. Um dies zu veranschaulichen wurde eine Einzelhandelsstrukturkartierung durchgeführt, die einen Einblick in den aktuellen Branchenmix geben soll. Im nachfolgenden Unterkapitel 3.2.1 werden die Ergebnisse der Kartierung aufgezeigt.

3.2.1 Einzelhandelsstrukturkartierung der Reinprechtsdorfer Straße

Als Formatvorlage für die Kartierung der Einzelhandelsstruktur dient eine Kartierung der Meidlinger Hauptstraße, welche von der Autorin im Jahr 2020 bereits im Rahmen der Bachelorarbeit durchgeführt wurde. Diese beinhaltet Informationen zu den Adressen, Firmennamen, Branchengruppen, Betriebstypen und der geschätzten Verkaufsfläche der einzelnen Lokale. Darüber hinaus wurde festgehalten, bei welchen Betrieben es sich um ethnische Ökonomien oder Filialbetriebe handelt. Mithilfe dieser Vorlage wurde eine Erhebung der Einzelhandelsstruktur auf der Reinprechtsdorfer Straße vorgenommen, welche die aktuell geschwächte Geschäftsstraßenfunktion verdeutlichen und somit eine Neugestaltung befürworten soll. Die Kartierung fand in der Reinprechtsdorfer Straße zwischen der Schönbrunner Straße und dem Matzleinsdorfer Platz und auf dem Siebenbrunnenplatz statt und wurde dieser Arbeit im Anhang A.3 angehängt.

Im Zuge der Kartierung war die Anhäufung von Handyshops und Dienstleistungen wie Friseure und Kosmetikstudios auffallend. Darüber hinaus ist die Gastronomie sehr stark in Form von Imbissen und Restaurants vertreten. Vereinzelt lassen sich kleine Geschäfte mit spezieller Bekleidung finden, allerdings gibt es keine internationalen Modeketten wie beispielsweise New Yorker, H&M oder Kleiderbauer. Des Weiteren gibt es mehrere Juweliers und kleinere Nahversorger mit asiatischem Schwerpunkt. Allerdings befinden sich auf der Reinprechtsdorfer Straße auch größere Nahversorger wie ein Billa in der Nähe der Schönbrunner Straße oder DM-Drogeriemarkt. Dennoch ist die Geschäftslandschaft entlang der Reinprechtsdorfer Straße eher kleinstrukturiert und stark ethnisch geprägt. Insgesamt wurden 152 Geschäftslokale gezählt, von denen 23 leer stehen. Weiters haben von den 129 genutzten Lokalen, 77 den Hintergrund einer ethnischen Ökonomie, was einen Anteil von rund 60 Prozent ergibt. Betriebe, die in dieser Umgebung herausstechen, sind vor allem „Peter Max“ Wohnungseinrichtungen, ein neues Radgeschäft „Vello Bike“ sowie die Gläserei „Önder“. Die am meist vertretenen Branchengruppen sind Dienstleister an erster Stelle, hier vor allem Friseure, Kosmetikstudios und Trafiken, Gastronomie wie Imbisse und Kaffee-lokale an zweiter Stelle, Leerstände an dritter Stelle und sonstiger Auswahlbedarf wie Juweliers und Billigläden an vierter Stelle, wie in Abbildung 18 ersichtlich ist.



Abbildung 18: Branchengruppen auf der Reinprechtsdorfer Straße 2023 (Quelle: eigene Darstellung)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Branchenstruktur auf der Reinprechtsdorfer Straße eher homogen und kleinstrukturiert ist. Vielmehr benötigen anziehende Geschäftsstraßen aber einen ausgewogenen und vielseitigen Einzelhandelsmix, der unterschiedliche Personengruppen, Bewohner*innen und Besucher*innen zum Flanieren einlädt (vgl. Stadt-BauKultur NRW 2019: 25). Da die Branchenstruktur aber stark von der Aufenthaltsqualität einer Geschäftsstraße abhängen kann, und umgekehrt, ist es umso wichtiger den öffentlichen Raum attraktiv zu gestalten, um möglichst viele Interessierte anzulocken. So soll auch die Reinprechtsdorfer Straße ein neues Gesicht bekommen und von der Betonwiese in einen Klimaboulevard verwandelt werden. Die dafür geplanten stadtplanerischen Maßnahmen werden im nächsten Unterkapitel 3.2.2 in den zuvor erstellten Kriterienraster für öffentliche Räume eingebaut und vorgestellt. Die Informationen dazu wurden vor allem den beiden durchgeführten Interviews mit der Bezirksvorsteherin in Margareten, Silvia Janković, und der Landschaftsplanerin Heide Studer entnommen (siehe Anhang).

3.2.2 stadtplanerische Maßnahmen auf der Reinprechtsdorfer Straße

Geplant wurde bislang nur der Abschnitt zwischen Schönbrunner Straße und Arbeitergasse. Die Planung und Gestaltung des anderen Abschnittes bis zum Matzleinsdorfer Platz kann erst nach dem U-Bahn-Bau fortgesetzt werden kann. Die langfristigen Ziele, die mit der Neugestaltung jedoch erreicht werden sollen, definiert die Bezirksvorsteherin in Margareten so:

*„Das Ziel für die Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße lässt sich kurz und knackig zusammenfassen: mehr Lebensqualität für den Bezirk. Konkret heißt das mehr Begrünung, mehr Beschattung, Reduktion des Durchzugsverkehrs und daraus resultierend eine höhere Aufenthaltsqualität und Attraktivierung der Geschäftsstraße. Die Margaretner*innen sollen sich gerne auf der Reinprechtsdorfer Straße aufhalten, dort flanieren, das vielfältige Angebot nutzen und mit ihren Nachbar*innen ins Gespräch kommen“ (Janković 2023: Interview).*

Um genau diesen Vorsätzen nachkommen zu können, wurden unterschiedliche stadtplanerische Maßnahmen in Betracht gezogen, die im Zuge des in Kapitel 2.6 erstellten Kriterienrasters vorgestellt werden:

Schutz und Sicherheit im öffentlichen Raum:

- Im Bereich zwischen der Schönbrunner Straße und Arbeitergasse sollen durch die Reduzierung der Fahrbahnfläche breitere Gehbereiche geschaffen und eine bessere Straßenquerung ermöglicht werden, die den Fußgänger*innen und Radfahrer*innen mehr Sicherheit im Straßenraum bieten sollen. Auch der obere Bereich der Reinprechtsdorfer Straße ab der Arbeitergasse bis zum Matzleinsdorfer Platz soll in Zukunft verkehrsberuhigt werden. Allerdings können konkrete Pläne dazu erst nach dem U-Bahn-Bau gemacht werden, da die Verkehrsplanung davon abhängt.
- Beim Thema Beleuchtung setzt die Reinprechtsdorfer Straße im Gegensatz zu anderen Einkaufsstraßen anstatt auf Beleuchtung mit Stehern, auf neue LED-Hängebeleuchtung, die für ein Sicherheitsgefühl bei Nacht sorgen sollen.
- Die Reinprechtsdorfer Straße wurde bisher von vielen Autofahrer*innen als Abkürzung in die Stadt verwendet, da sie eine Art Fortsetzung der Triester Straße oberhalb des Matzleinsdorfer Platzes ist. Sie wird nicht nur von PKWs, sondern auch von LKWs und Reisebussen befahren, die für viel Lärm sorgen. Mit der Einführung der Einbahn auf der Reinprechtsdorfer Straße, ist sie nun nicht mehr in beide Richtungen befahrbar, wodurch der Durchzugsverkehr um fast die Hälfte reduziert wird. Diese neue Verkehrsberuhigung soll auch in Zukunft dazu beigetragen das Lärmniveau entlang der Einkaufsstraße zu minimieren und die Aufenthaltsqualität zu stärken.

Komfort:

- Die neue Ausstattung auf der Reinprechtsdorfer Straße ist grundsätzlich barrierefrei. Dies wurde unter anderem im Zuge von Gehsteigabsenkungen, Rampen und der Installation eines Blindenleitsystems gewährleistet. So soll die Straße für möglichst alle Menschen zugänglich sein.

- Das Schaffen von Bereichen, die Aktivität und Entspannung und das Beobachten ermöglichen, sind wesentliche Ziele bei der Neugestaltung der Straße. So soll es viele Sitz- und Rastmöglichkeiten in Form von geschwungenen Sitzelementen geben, die das Schauen in alle Richtungen ermöglichen. Versetzt dazu werden Spiel- oder Wasserelemente positioniert.
- Damit die Reinprechtsdorfer Straße in ihrem Wiedererkennungswert gestärkt wird, wurden eigene Designelemente ausgewählt, welche die Attraktivität des öffentlichen Raums steigern sollen. Dazu zählen unter anderem eigene Staudenmischungen in den neu angelegten Blumenbeeten sowie die geschwungenen Sitzelemente, die sich entlang der Straße verteilen. So sollen Personen schon anhand der Möblierung und Bepflanzung zukünftig erkennen, wo sie sind.
- Durch die abfallende Lage der Reinprechtsdorfer besteht eine durchgehende Sichtachse vom Matzleinsdorfer Platz bis zur Schönbrunner Straße und ein Ausblick über Wien. Weiter wird die Navigation mithilfe von Informationstafeln und Orientierungshilfen erleichtert.
- Das Ermöglichen sozialer Interaktion im öffentlichen Raum wird bei der Neugestaltung in Form von der Bereitstellung ausreichender Sitzplätze berücksichtigt. Hierbei soll es eine Mischung von unterschiedlichen Sitzangeboten geben. Bestandteile davon sind vor allem barrierefreie Sitzmöglichkeiten, einzelne Stühle und Bankelemente sowie Granitsitzelemente, die eine zusätzliche Sitzauflage haben, um die Sitzsituation angenehm zu gestalten.
- Die Interessen können je nach Nutzer*in variieren. Deshalb braucht es im öffentlichen Raum vielfältige Angebote, die unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten zulassen. Auf der Reinprechtsdorfer Straße sollen deshalb unter anderem Bereiche entstehen, in denen besonders Kinder dazu eingeladen sind verschiedene Elemente wie die neuen Spielfiguren und Wasserspiele auszuprobieren. Außerdem soll auch das Rasten und Erholen auf den zahlreichen Sitzmöglichkeiten ermöglicht werden. Des Weiteren soll das Flanieren und Erkunden der Geschäfte durch die verbreiterten Gehflächen und die Beschattung durch die Bäume angenehmer gestaltet werden. Anhand dieser vielfältigen Bereiche soll die Teilnahme am öffentlichen Geschehen ermöglicht und die Wohlfühl-atmosphäre im öffentlichen Raum gestärkt werden.

Vergnügen:

- Um Das Wohlbefinden der Menschen zu stärken, legte man bei den Plänen für die Neugestaltung besonderen Wert auf ein offenes und fröhliches Raumgefühl. In diesem Zusammenhang verzichtete man auf dunkle und übergroße Elemente und setzte stattdessen auf eine helle Ausstattung.
- Mit der Pflanzung von 32 großkronigen Bäumen möchte man eine Baumüberschirmung schaffen, die an heißen Tagen ausreichend Schatten spenden soll. Auch sollen

andere Begrünungsmaßnahmen wie die begrünten Häuschen bei den Bushaltestellen und die großzügigen Staudenbeete für ein angenehmes Klima auf der Reinprechtsdorfer Straße sorgen. Im Zuge der Pläne wurden somit einige Initiativen berücksichtigt, die den Aufenthalt nachhaltig verbessern sollen.

- Die Gestaltung des Raumes und die dafür verwendeten Materialien sollten nachhaltig und ästhetisch sein. Schönes und kreatives Design, Energieeffizienz und Begrünungselemente sind wichtige Aspekte in stadtplanerischen Projekten. Anhand der Pläne für die Neugestaltung lässt sich erkennen, dass ein besonderer Fokus auf ästhetische und nachhaltige Materialien gelegt worden ist, um sowohl ein robustes als auch schlichtes Raumbild zu schaffen. Hierfür entschied man sich für helle Granitsteine, die pflegeleicht sind und eine lange Lebensdauer haben. Der hier verwendete Granit zählt aufgrund der Möglichkeit zur Wiederverwendung zu nachhaltigen Materialien, da er aus Österreich kommt und in Bezug auf den Transport einen viel geringeren CO₂-Abdruck hat. Um die Idee einer grünen und robusten Straße, die das Gefühl von Leichtigkeit und Helligkeit vermitteln soll, umzusetzen, entschied man sich für Bäume mit kleinen Blättern und eine schlichte Ausstattung entlang der Straße. Die geschwungenen Sitzelemente und Staudenbeete dienen als Wiedererkennungsmerkmal der Reinprechtsdorfer Straße.

Funktionalität:

- Durch den U-Bahn-Bau und die zwei neuen Stationen auf der Reinprechtsdorfer Straße soll zukünftig die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehrsnetz verbessert werden. Die Möglichkeit mit dem Fahrrad anzureisen, soll auch weiterhin entlang der Einkaufsstraße bestehen bleiben. Mit einem separaten Fahrstreifen für Radfahrer*innen, der mehr Sicherheit bietet, ist das Fahren in beide Richtungen möglich. Ebenso kann die Buslinie 14A weiterhin von Besucher*innen und Anwohner*innen genutzt werden, um von der Schönbrunner Straße in Richtung Matzleinsdorfer Platz zu gelangen. Die Anreise mit Autos soll auch in Zukunft in diese Richtung möglich sein. Das Parken ist auf sogenannten Multifunktionsflächen am Straßenrand erlaubt, die sowohl für Parklets, Schanigärten und den Lieferverkehr zur Verfügung stehen. Des Weiteren wird es mehrere City-Bike-Stationen geben, bei denen Fahrräder ausgeliehen werden können. Abstellmöglichkeiten wurden in Form von der Bereitstellung von Radbügeln vorgesehen.
- Um die digitale Vernetzung bereitstellen zu können, werden mehrere Punkte mit freiem WLAN-Zugang errichtet. Diese werden sich vor allem bei den zukünftigen U-Bahn-Stationen befinden.
- Kulturelle Veranstaltungen sind bereits Teil der Raumgestaltung im Bereich Reinprechtsdorfer Straße. Diese werden vor allem am Siebenbrunnenplatz abgehalten, der durch seine offene Gestaltung den Platz dafür bietet. Außerdem gibt es dort einen wöchentlichen Bauernmarkt, bei dem verschiedene Händler*innen aus der Region vertreten sind. Im Zuge der Neugestaltung werden künstlerische Nutzungen willkommen heißen. Pläne dafür gibt es jedoch noch keine. Durch die Erhöhung der Mittel der Be-

zirkuskulturförderung können zukünftig auch Angebote im Bereich Kunst und Kultur im öffentlichen Raum, die sowohl von Einzelpersonen als auch Initiativen umgesetzt werden können, unterstützt werden.

- Wie anhand der durchgeführten Einzelhandelsstrukturkartierung ersichtlich wurde, ist die Reinprechtsdorfer Straße durch einen fehlenden Branchenmix und viele Leerstände geprägt. Mit der Neugestaltung erhofft man sich jedoch positive Auswirkungen auf die Geschäftsstraßenfunktion. Durch die Attraktivierung des öffentlichen Raumes und die verbesserte Aufenthaltsqualität sollen Bewohner*innen und Besucher*innen angelockt und dazu eingeladen werden, auf der Reinprechtsdorfer Straße einzukaufen und zu verweilen. Durch regelmäßige Zusammenarbeit und Austausch mit der Wirtschaftskammer, dem Geschäftsstraßenverein, einzelnen Eigentümer*innen und Geschäftstreibenden soll die Reinprechtsdorfer Straße immer wieder neu ins Zentrum gestellt werden und Leerstände auf ein Minimum zurückgehen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass bei den geplanten stadtplanerischen Maßnahmen für die Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße ein besonderer Fokus auf eine gesteigerte Lebensqualität im Bezirk Margareten gelegt wird. Ziel ist vor allem, die Identität der Reinprechtsdorfer Straße als lebendigen und attraktiven Raum zu stärken. Wesentliche Aspekte hierbei sind eine Verkehrsreduktion und eine großflächige Begrünung in Form von Bäumen und Beeten, die bei heißen Temperaturen eine angenehme Atmosphäre schaffen sollen. Zusätzliche Elemente, die das Mikroklima verbessern sollen, sind die Installation von zahlreichen Wasserspielen und Trinkhydranten, die für Abkühlung sorgen.

Eine besondere Rolle nehmen auch die zahlreichen Sitzmöglichkeiten ein, die für alle Personen zugänglich sind. Sowohl bei der Gestaltung des Belags als auch der Sitzelemente wird auf hellen Granit gesetzt, der in geschwungener Form für einen wiedererkennbaren und modernen Charakter sorgt. Mithilfe dieser gestalterischen Maßnahmen und der im Zuge des U-Bahn-Baus verbesserten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz, soll die Aufenthaltsqualität auf der Reinprechtsdorfer Straße und ihre Geschäftsstraßenfunktion neu gestärkt werden.

Da jedoch auch andere Einkaufsstraßen innerhalb Wiens mit ihrer Neugestaltung ähnliche Ziele verfolgten, wird im nachfolgenden Kapitel 3.3 ein Fallstudienvergleich durchgeführt. Analysiert werden die stadtplanerischen Maßnahmen auf der Favoritenstraße und Meidlinger Hauptstraße, die im Zuge ihrer Aufwertung Verwendung gefunden haben.

3.3 Wiener Geschäftsstraßen-Fallstudienvergleich: strukturähnliche Fallbeispiele

Ausgewählt wurden bewusst folgende zwei Fallbeispiele, um einen Vergleich der stadtplanerischen Maßnahmen durchführen zu können. Alle drei Beispiele, sowohl der Hauptfall

Reinprechtsdorfer Straße als auch die Favoritenstraße und Meidlinger Hauptstraße sind laut Lichtenberger E. (1978) in der Hierarchie der Wiener Geschäftsstraßen als Regionalzentren ausgewiesen (vgl. Faßmann et al. 2002: 1f.). Weiters liegen sie an mindestens zwei U-Bahn-Stationen, zukünftig auch die Reinprechtsdorfer Straße im Zuge des U-Bahn Ausbaus. Darüber hinaus haben die Geschäftsstraßenbereiche, also die Fußgänger*innen-Zone auf der Favoritenstraße und Meidlinger Hauptstraße sowie die Reinprechtsdorfer Straße eine ungefähre Länge von einem Kilometer. Aus diesem Grund wurden diese beiden Fallbeispiele herangezogen, da schon ähnliche Strukturen in Bezug auf die Erreichbarkeit, Länge und Hierarchie vorliegen, sowie eine Neugestaltung dieser durchgeführt wurde, um die Funktion als Geschäftsstraße weiter stärken zu können. Die Neugestaltungsmaßnahmen der Fallbeispiele werden in den nachfolgenden Unterkapiteln 3.3.1 und 3.3.2 in den im Kapitel 2.6 erstellten Kriterienraster eingebettet und analysiert, um einen besseren Vergleich ermöglichen zu können.

3.3.1 Favoritenstraße

Die Favoritenstraße befindet sich im zehnten Wiener Gemeindebezirk und ist eine der Fußgänger*innen-Zonen in Wien, die am meisten belebt ist. Aufgrund der veralteten Gestaltung der Geschäftsstraße wurde sie in den vergangenen Jahren neugestaltet. Im Zuge der Verlängerung der U-Bahn-Linie 1 und der Einstellung der Straßenbahnlinie 67 kam es zwischen Sommer 2019 und 2020 auch zu einer Neugestaltung des dazugehörigen Reumannplatzes. (vgl. Stadt Wien undatiert^d: online) So sollte sie den Erfordernissen einer modernen Straße angepasst werden, die zum Verweilen und Einkaufen einlädt.

Die Attraktivität des öffentlichen Raumes einer Geschäftsstraße ist von mehreren grundlegenden Elementen abhängig, die bei einer Neugestaltung berücksichtigt werden sollten, um bestmöglichen Erfolg erzielen zu können. So werden die bei der Favoritenstraße angewandten stadtplanerischen Maßnahmen anhand des erstellten Kriterienrasters für öffentliche Räume in Einkaufsstraßen analysiert:

Schutz und Sicherheit im öffentlichen Raum:

- Im Zuge der Neugestaltung der Fußgänger*innen-Zone auf der Favoritenstraße war der Punkt Sicherheit für Passant*innen ein wichtiger Aspekt. Kreuzungsübergänge wie beispielsweise mit der querverlaufenden Gudrunstraße und Landgutgasse wurden sicher gestaltet und mit Ampeln ausgestattet. Die offenen und großzügigen Flächen für Fußgänger*innen wurden gänzlich erneuert, um das Zufußgehen noch einladender zu machen.
- Ein wesentlicher Punkt war auch die flächendeckende neue Beleuchtung auf der Straße und den dazugehörigen anliegenden Plätzen wie dem Columbusplatz, Platz der Kulturen und Reumannplatz, die auch bei Dunkelheit klare Sichtbereiche schaffen und zum Verweilen einladen. Dies geschah unter anderem mithilfe neuer Lichtmasten und beleuchteten Säulen.

- Dadurch, dass die Favoritenstraße eine sehr belebte Zone ist, ist Lärm nicht zu vermeiden. Allerdings bieten die neuen Bäume, besonders auf den drei Plätzen Schutz vor zu hoher Sonneneinstrahlung und ermöglichen auch bei heißen Temperaturen eine schattige Pause. Weiters kommt es mit dem Konzept einer Fußgänger*innen-Zone automatisch zur Reduzierung der Abgasbelastung und des durch motorisierten Individualverkehrs verursachten Lärms.

Komfort:

- Wichtiger Bestandteil in Bezug auf die Zugänglichkeit von öffentlichen Räumen ist die Barrierefreiheit. So punktet das Konzept mit einer durchgehend barrierefreien Gestaltung und der Integration von Orientierungshilfen in Form von einem 500 Meter langem Blindenleitsystem, um allen Personengruppen den Aufenthalt zu ermöglichen.
- Da die Aktivitäten in öffentlichen Räumen variieren können, braucht es verschiedene Bereiche. So gibt es am neugestalteten Reumannplatz und Columbusplatz die Möglichkeit aktiv zu sein oder auf den Bänken unter den Bäumen zu verweilen, auf Personen zu warten oder sie zu beobachten. Auch entlang der Favoritenstraße gibt es einzelne Orte mit konsumfreien Sitzbereichen.
- Besondere Designelemente und interessante Hausfassaden können Anziehungspunkte im Stadtraum sein. Beispiele dafür sind die herausstehende Glasfassade des Columbuscenters oder die kreative, begrünte Sitzmöglichkeit am Columbusplatz (Abb. 19).



Abbildung 19: Columbusplatz Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

- Die Orientierung in der Favoritenstraße ist durch klare Beschilderung, der offenen Gestaltung und der Sichtachse vom Reumannplatz bis zum Hauptbahnhof erleichtert.

- Mit der Bereitstellung öffentlicher Sitzmöglichkeiten im gesamten Raum wird die soziale Interaktion gefördert und ermöglicht Kontakte zu knüpfen. Hier setzte man speziell auf Sitzbänke mit Rückenstütze und Armlehnen (Abb. 20). Außerdem sind die begrünten Flächen so konzipiert worden, dass ihre erhöhten Ränder als Sitzmöglichkeit verwendet werden können.
- Öffentliche Räume müssen den vielfältigen Interessen der Nutzer*innen eines Stadtgebietes gerecht werden. Dies geschieht hier durch Bereiche mit unterschiedlicher Nutzungsmöglichkeit. Am neugestalteten Reumannplatz befindet sich ein neuer Spielplatz für Kinder und eine begehbare Wasserfläche sowie neue Sitzmöglichkeiten. Des Weiteren gibt es Bereiche, die zum Essen, Entspannen und Flanieren einladen.



Abbildung 20: Sitzmöglichkeiten auf der Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Vergnügen:

- Mit einer maßstabsgerechten Gestaltung des öffentlichen Raumes, wurde er so konzipiert, alle Menschen zum Verweilen einzuladen. Hierbei wurde auf überdimensionale und dunkle Elemente verzichtet. Die Stadt setzte stattdessen auf ein offenes Erscheinungsbild.
- Der Aufenthalt in der Favoritenstraße ist grundsätzlich bei jedem Wetter möglich. Bei Regen bietet sie jedoch aufgrund der fehlenden Überdachungen bei den Sitzmöbeln kaum Schutz. Vor starker Sonneneinstrahlung schützen vor allem die Bäume auf den Plätzen.
- Im Zuge des Umbaus wurde die gesamte Straßenoberfläche in Form von Betonplatten und gestalterischen Details im Belag erneuert. Mit dem einheitlichen Erscheinungsbild der Fußgänger*innen-Zone wollte die Stadt einen Wiedererkennungswert schaffen. Dem Aspekt der Nachhaltigkeit und Klimaresilienz wollte man vor allem mit

unterschiedlichen Begrünungs- und Wasserelementen nachkommen. So wurden auf den Plätzen neue Bäume und Sträucher gepflanzt. Entlang der Favoritenstraße setzte man auf die Installierung von mobilen Bäumen (Abb. 21) sowie begrünten Säulen und Lichtmasten (Abb. 22). (vgl. Stadt Wien undatierte: online)



Abbildung 21: Mobile Bäume auf der Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 22: Begrünte Lichtmasten auf der Favoritenstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

Funktionalität:

- Die Erreichbarkeit der Favoritenstraße ist durch das Vorhandensein von Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs, wie beispielsweise den drei U-Bahn-Stationen Reumannplatz, Keplerplatz und Hauptbahnhof und mehreren Busstationen an den querlaufenden Straßen gegeben. Weiters gibt es an diesen Haltestellen mehrere Radabstellanlagen, die das Anreisen mit dem Fahrrad erleichtern. Diese Möglichkeiten haben einen wesentlichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität und Zugänglichkeit einer Geschäftsstraße.
- In Bezug auf die digitale Infrastruktur, die Bestandteil einer modernen Einkaufsstraße sein sollte, wurden von der Stadt Wien mehrere kostenlose WLAN-Zugänge entlang der Favoritenstraße installiert, welche die digitale Vernetzung während des Aufenthalts ermöglichen.
- Sowohl Kultur als auch Kunst wurden bei der Neugestaltung der Favoritenstraße berücksichtigt, um möglichst viele Menschen anzulocken. Mit der Initiative „Kunst im öffentlichen Raum“ werden regelmäßig verschiedene Kunstobjekte auf bestimmte Zeit ausgestellt, die dem Raum neue Attraktivität verleihen sollen. So wurde beispielsweise das „schlafende Pferd“ am Reumannplatz ausgestellt. (vgl. Wiener Bezirksblatt 2023: online) Ebenso gibt es auf der „Mädchenbühne“ am neugestalteten Reumannplatz regelmäßiges Kulturprogramm.
- Der Branchenmix auf der Geschäftsstraße setzt sich aus unterschiedlichen Geschäften und Lokalen zusammen. Die Einzelhandelsstruktur ist sehr vielfältig und beinhaltet unter anderem verschiedene Restaurants und Imbisse, Nahversorger wie Supermärkte, Geschäfte für langfristigen und kurzfristigen Bedarf sowie Einkaufszentren und Filialketten wie New Yorker und Müller. Diese vielfältige Zusammensetzung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsstraßenfunktion und ihre Attraktivität und Aufenthaltsqualität. Im Zuge der Neugestaltung wurde diese weiter gestärkt und einige Leerstände beseitigt. (vgl. WKW 2024: 5f.)

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Stadt Wien im Zuge der für die Neugestaltung verwendeten stadtplanerischen Maßnahmen auf der Favoritenstraße den Herausforderungen einer modernen und klimafitteren Geschäftsstraße nachkommen wollte. Elemente dafür waren vor allem der neue Oberflächenbelag, Orientierungshilfen, die Breitstellung mehrerer Sitzmöglichkeiten sowie die Begrünung in Form von mobilen und befestigten Bäumen und Sträuchern. Ebenso sorgen künstlerische Installationen und unterschiedliche Kulturprogramme für Abwechslung auf der Favoritenstraße. Im Zuge der Attraktivierung des öffentlichen Raums wurde die Funktion der Geschäftsstraße weiter gestärkt und die Aufenthaltsqualität verbessert.

3.3.2 Meidlinger Hauptstraße

Ähnlich wie die Favoritenstraße, ist die Meidlinger Hauptstraße eine beliebte Einkaufsstraße und Fußgänger*innen-Zone im zwölften Bezirk Wiens, die zwischen 2014 und 2017 zwischen der Eichenstraße und der Schönbrunner Straße neugestaltet worden ist. Gründe für die Generalsanierung waren vor allem der schlechte Zustand des Oberflächenbelags und die Notwendigkeit den öffentlichen Raum an die Nutzungsvielfalt und die sich ändernden Herausforderungen wie beispielsweise den Klimawandel anzupassen. Ebenso kam es aufgrund der steigenden optischen Unattraktivität und der vermehrten Ansiedelung von Billigläden zu einer Schwächung der Geschäftsstraßenfunktion. Da die Gestaltung einer Einkaufsstraße ihre Aufenthaltsqualität beeinflusst, ist diese ebenso im Sinne der Funktion einer Geschäftsstraße für ihren wirtschaftlichen Erfolg relevant. Um diesem Verfall entgegenzuwirken, entschloss sich die Stadt Wien in Form einer Neugestaltung einzugreifen, um so den öffentlichen Raum entlang der Meidlinger Hauptstraße zu attraktivieren. (vgl. Stadt Wien 2010: 40)

Da im Zuge der gegenständlichen Arbeit ein Vergleich der stadtplanerischen Maßnahmen der einzelnen Fallbeispiele ermöglicht werden soll, werden die Elemente der Neugestaltung der Meidlinger Hauptstraße nachfolgend ebenso in den zuvor erstellten Analyseraster eingebettet:

Schutz und Sicherheit im öffentlichen Raum:

- Die Sicherheit auf der Meidlinger Hauptstraße war schon lange Zeit ein Thema. Die großflächige Fußgänger*innen-Zone bietet viel Platz für Passant*innen. Ebenso wurde der untere Teil der Meidlinger Hauptstraße zwischen Meidlinger Platz und Schönbrunner Straße durch eine Verbreiterung der Gehwege und die Schaffung einer Fahrradspur entschleunigt (Abb. 23). Durch die Einführung einer Begegnungszone auf der querenden Reschgasse zwischen Vivenotgasse und Meidlinger Hauptstraße kam es zu einer zusätzlichen Verkehrsberuhigung, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität des Raumes auswirkt und für mehr Sicherheit sorgt.
- Die neue LED-Beleuchtung, die in regelmäßigen Abständen entlang der Straße angebracht worden ist, sorgt für ein gestärktes Sicherheitsgefühl bei Dunkelheit, da der Raum gut einsehbar bleibt.
- Die Fußgänger*innen-Zone sorgt für eine Reduzierung von Verkehrslärm und Abgasbelastung, was zu einem stärkeren Wohlbefinden beiträgt.

Komfort:

- Ebenso wichtig war das Optimieren der Barrierefreiheit, um allen Menschen freien Zugang gewähren zu können. So wurden unter anderem die Baumscheiben mit einer wasserdurchlässigen Schicht überzogen, um das ungehinderte Bewegen zu ermöglichen.



Abbildung 23: Meidlinger Hauptstraße zwischen Meidlinger Platz und Schönbrunner Straße (Quelle: eigene Aufnahme)

- Entlang der Meidlinger Hauptstraße gibt es Bereiche, die Bewegung und Aktivität im öffentlichen Raum ermöglichen. Allerdings wurden auch gezielt Flächen geschaffen, die zum Warten auf Personen, Beobachten und Sitzen einladen. Hierfür wurden mehrere Sitzmöbel wie Bänke, Steine und Sessel installiert.
- Die belebte Fußgänger*innen-Zone bildet mithilfe ihrer Design- und Begrünungselemente einen attraktiven Stadtraum, der zum Aufenthalt einlädt.
- Durch die steile Lage und offene Gestaltung sowie Beschilderung entlang der Meidlinger Hauptstraße, ist eine klare Sichtachse gegeben, welche die Navigation erleichtert.
- Darüber hinaus war die Schaffung von konsumfreien Zonen und Aufenthaltsflächen ein Ziel, das unter anderem in Form von freistehenden Sitzmöglichkeiten erreicht wurde, die Raum für Entspannung und Kommunikation bieten.
- Ein wichtiger Punkt im Zuge der Neugestaltung war die Schaffung eines Raumes, der für unterschiedliche Aktivitäten genutzt werden kann. Der dazugehörige Meidlinger Platz ist einer davon. Dort befindet sich ein großes Wasserbecken, welches im Sommer von den Kindern als Spielbecken genutzt wird (Abb. 24). Außerdem gibt es viele Möglichkeiten, um zu flanieren, essen, sitzen oder einzukaufen.

Vergnügen:

- Um die Menschen zum Verweilen einzuladen, setzte man auf eine weite und offene Gestaltung ohne Absperrungen und übergroße Elemente, die für Einschüchterung sorgen könnten.



Abbildung 25: Meidlinger Platz (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 24: Baum-Terasse mit Sitzmöglichkeiten auf der Meidlinger Hauptstraße (Quelle: eigene Aufnahme)

- Der Meidlinger Platz und die Meidlinger Hauptstraße sind so konzipiert, dass sie auch bei starker Sonneneinstrahlung zum Verweilen und Flanieren einladen. Beispielsweise können die Bäume mithilfe der vielen zur Verfügung stehenden Sitzmöbel auch an sonnigen und heißen Tagen einen schattigen Aufenthalt bieten.
- Zentraler Bestandteil des Gestaltungskonzeptes war eine Oberflächenerneuerung mit hellen Granitsteinen, die für ein einheitliches Aussehen sorgen. Wesentliches Element der Neugestaltung war auch die Begrünung der Einkaufsstraße. Gepflanzt wurden über

100 neue Bäume, wobei 24 davon eine Art Terrasse bilden (Abb. 25). Darüber hinaus gibt es auch neue Wasserelemente, wie das große Wasserbecken mit Springbrunnen am Meidlinger Platz und einen Trinkwasserspender im nördlichen Teil der Meidlinger Hauptstraße. (vgl. Stadt Wien 2017: online)

Funktionalität:

- Die Meidlinger Hauptstraße ist sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Sowohl im oberen Teil an den Bahnhof Meidling und die gleichnamige Station der U-Bahn-Linie U6 als auch in der Nähe des Meidlinger Platzes an die Station Niederhofstraße und am unteren Ende auf der Schönbrunner Straße an die Station Meidlinger Hauptstraße der U-Bahn-Linie U4. Darüber hinaus gibt es mehrere Busstationen in den Nebengassen sowie die Verbindung an die Straßenbahnlinie 62 und Badner Bahn entlang der Eichenstraße. Weiters ist die Meidlinger Hauptstraße von einem weitreichenden Radwegnetz umgeben, welches die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sicherstellt.
- Eine wichtige Innovation in Bezug auf Digitalität ist auch die Bereitstellung von einem neuen kostenlosen WLAN-Zugang am Meidlinger Platz, sowie digitale Werbeanzeigen auf einzelnen Monitoren entlang der Einkaufsstraße.
- Kunst, Kultur und Vielfalt werden im öffentlichen Raum der Meidlinger Hauptstraße großgeschrieben. Regelmäßig gibt es unterschiedliche Veranstaltungen, Feste und Märkte zu diversen Themen. Sei es ein Weihnachts- oder Bauernmarkt, eine Kundgebung, eine Hüpfburg oder ein Straßenfest – Programm gibt es sehr oft während des Jahres. Diese vielfältigen Aktivitäten und Angebote sorgen für einen lebendigeren und attraktiveren Straßenraum, der Besucher*innen und Anwohner*innen einlädt. (vgl. Sa-el 2024: online)
- Nicht nur die Gestaltung des öffentlichen Raumes, sondern auch der Branchenmix sind wesentlich verantwortlich für die Aufenthaltsqualität auf einer Geschäftsstraße. Es befinden sich sowohl internationale Ketten wie „H&M“ als auch nationale Konzerne und Betriebe wie „Knopfkönig“ auf der Meidlinger Hauptstraße. Besonders vielfältig ist auch das Angebot in der Gastronomie. Das Angebot reicht von Imbissständen, Bars und Kaffee-lokalen bis hin zu Restaurants unterschiedlicher ethnischer Ökonomien. Des Weiteren ist die Meidlinger Hauptstraße Wien-weit auf Platz zwei bei den Einkaufsstraßen mit den wenigsten Leerständen. Dies und ein heterogener Branchenmix leisten einen wichtigen Beitrag in Bezug auf die wirtschaftliche Vitalität einer Geschäftsstraße. (vgl. Al Kafur 2023: online)

Betrachtet man diese stadtplanerischen Maßnahmen, die im Zuge der Neugestaltung der Meidlinger Hauptstraße eingesetzt worden sind, lässt sich sagen, dass ein besonderer Fokus auf die Schaffung eines vielfältigen öffentlichen Raumes gelegt worden ist. Dies wurde unter anderem mit großzügigen Begrünungsmaßnahmen in Form von Bäumen, mit der Bereitstellung mehrerer Sitzmöglichkeiten wie Bänke, Stühle und „Steinkissen“ und der Schaffung konsumfreier Aufenthaltsbereiche erreicht. So erstrahlt die Meidlinger Haupt-

straße nach ihrer Umgestaltung als neue und attraktive Geschäftsstraße, die zum Flanieren, Einkaufen und Verweilen einlädt.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Ziele der Neugestaltung sowohl beim Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße als auch bei den beiden Fallbeispielen Favoritenstraße und Meidlinger Hauptstraße gewisse Ähnlichkeiten aufweisen. Hierbei war vor allem die Aufwertung des öffentlichen Raumes zur Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Fokus.

Um die in diesem Kapitel vorgestellten stadtplanerischen Maßnahmen in öffentlichen Räumen ausgewählter Wiener Geschäftsstraßen, denen im internationalen Kontext gegenüberzustellen, wird im nächsten Abschnitt der Arbeit ein Vergleich durchgeführt. Hier werden vor allem die Gestaltungselemente der in Kapitel 2.2 vorgestellten internationalen Beispielen zusammengefasst und mit den Wien-weiten Fallbeispielen verglichen. Im darauffolgenden Unterkapitel werden die geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße, bezogen auf die im Kapitel zwei vorgestellten Konzepte und stadtplanerischen Maßnahmen, kritisch reflektiert und diskutiert. Um weitere Gestaltungsideen indirekt oder direkt einzubringen, wird im Kapitel 4.3 ein partizipativer Ansatz in Bezug auf bereits erfolgreiche Vorbilder näher betrachtet.

4 Diskussion und Interpretation

Die gegenständliche Arbeit befasst sich mit der Fragestellung, welche stadtplanerischen Maßnahmen in öffentlichen Räumen geeignet sind, um einem Verfall von Geschäftsstraßen entgegen wirken zu können. Anhand verschiedener Fallbeispiele, international und national, galt es zu untersuchen, inwiefern infrastrukturelle, soziale als auch bauliche Maßnahmen die Nutzungsvielfalt, soziale Inklusion sowie Aufenthaltsqualität in Geschäftsstraßen und ihren öffentlichen Räumen fördern können. Nachfolgend werden zunächst die stadtplanerischen Maßnahmen der Fallbeispiele mit denen der internationalen Beispiele zusammengefasst und verglichen. Im darauffolgenden Unterkapitel 4.2 werden die geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße in Bezug auf die gewonnenen Erkenntnisse und vorgestellten Konzepte kritisch reflektiert. Hierbei gilt es sowohl die Herausforderungen als auch Potenziale der geplanten Maßnahmen zu diskutieren. Ergänzt werden diese mit der Idee eines partizipativen-künstlerischen Ansatzes.

4.1 Vergleich und Zusammenfassung der stadtplanerischen Maßnahmen in öffentlichen Räumen von Geschäftsstraßen - international und national

Das Umgestalten von Geschäftsstraßen und städtischen Räumen zu öffentlichen Räumen mit Aufenthaltsqualität, ist eine wesentliche Aufgabe der Stadtplanung. Im Zuge der internationalen Fallbeispiele wie bei der Shadowstraße in Düsseldorf, der Købmagergade in Kopenhagen und der Wiener Mariahilfer Straße lassen sich bestimmte Gestaltungsmerkmale herauslesen, die ebenso bei der Meidlinger Hauptstraße und Favoritenstraße zur Anwendung kommen, allerdings in einer anderen Ausprägung und Intensität.

Betrachtet man die Neugestaltung der Købmagergade in Kopenhagen, so lässt sich eine gezielte Trennung von öffentlichen und wirtschaftlichen Bereichen erkennen. Auch war ein hochwertiges jedoch einfaches Design sowie umweltschonende Lösungen Teil der Grundlage für die Umgestaltung. Ebenso wurde der historische Hintergrund des Ortes bei der Gestaltung berücksichtigt, umso die Identität zu stärken. Weiter Ziele waren die Nutzungsmaximierung, Inklusion sozialer Aspekte und Barrierefreiheit.

Ebenso wurde die Düsseldorfer Shadowstraße in eine Fußgänger*innen-Zone mit breiteren Gehwegen und verbesserter Zugänglichkeit umgestaltet. Weitere Maßnahmen waren die Bereitstellung von Wasserspielen und origineller Stadtmöbel, wie die gelben drehbaren Lounge-Sessel, die Installation neuer Beleuchtungsquellen und die Schaffung von begrünten Flächen. Ebenso wurden denkmalgeschützte Gebäude erfolgreich integriert. Im Zusammenhang mit Geschäftsstraßen ist auch zu erwähnen, dass bei der Shadowstraße ein besonderer Wert auf die Unterstützung von Unternehmen und der Einzelhandelsstruktur gelegt wird.

Die bekannte Mariahilfer Straße in Wien verfolgt hingegen das Konzept einer Kombination von Begegnungs- und Fußgänger*innen-Zonen, die Teil einer umfassenden Verkehrsberu-

higung sind. Entlang der Mariahilfer Straße stehen viele konsumfreie Zonen mit Sitzgelegenheiten, smarte Leuchtquellen, ein weitläufiges Blindenleitsystem sowie viele neue Bäume zur Verfügung, welche die Aufenthaltsqualität verbessern sollen.

Im Gegensatz dazu stehen die Wien-weiten Fallbeispiele Meidlinger Hauptstraße und Favoritenstraße. Diese sind ebenso an den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere an das U-Bahnnetz, angebunden. Beide Geschäftsstraßen wurden mithilfe stadtplanerischer Maßnahmen wie neue Sitzmöglichkeiten, konsumfreie Aufenthaltsbereiche und Begrünungselementen deutlich aufgewertet. Da die Favoritenstraße vor allem durch eine starke Nutzungsfrequenz gezeichnet ist, galt es, gezielte Maßnahmen einzusetzen, die dieser gerecht werden. Die Meidlinger Hauptstraße legte den Fokus vorrangig auf die Stärkung der lokalen Geschäftslandschaft und Gestaltungsakzente, die quartiersbezogen sind.

Wie beispielsweise auf der Schadowstraße oder der Mariahilfer Straße umgesetzt, zeigt die Kombination von Funktionalität und Qualität, wie mithilfe dieser, neue Räume geschaffen werden können, die zum Flanieren und Verweilen einladen. Genau dieser verlängerte Aufenthalt ist im Zusammenhang mit Geschäftsstraßen ein wesentlicher Punkt, da dadurch Geschäfte sichtbar gemacht und spontanes Einkaufen begünstigt werden. Mithilfe des klaren Trennens von konsumfreien und wirtschaftsorientierten Bereichen, wie am Beispiel Købmagergade sichtbar gemacht wurde, bekommt der Stadtraum zudem eine deutliche Struktur, die Orientierung vereinfacht.

Im Großen und Ganzen verdeutlichen alle Exempel, dass Barrierefreiheit, konsumfreie Zonen, Nutzungsmaximierung sowie Begrünungselemente zentrale Maßnahmen einer erfolgreichen städtischen Entwicklung sind. Wesentliche Unterschiede gibt es vor allem in Bezug auf den Innovationsgrad, das gestalterische Ausmaß und der Aufteilung von öffentlich nutzbaren und privaten Bereichen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass stadtplanerische Maßnahmen dann die Funktion einer Geschäftsstraße stärken können, wenn sie Klimaresilienz, Ästhetik, soziale Teilhabe und Aufenthaltsqualität miteinander kombinieren. Ein Gestaltungskonzept, welches die Bedürfnisse der Öffentlichkeit und die wirtschaftlichen Interessen in Balance bringt, ist hierbei das Schlüsselement für eine Geschäftsstraße, die zukunftsfähig ist.

4.2 Kritische Reflexion der geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße

Die Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße in Wien Margareten ist der Anlassfall dieser gegenständlichen Arbeit. In den kommenden Jahren soll sie im Zuge des U-Bahn-Baus umfassend neugestaltet werden und ein neues Aussehen erhalten. Die Verwandlung in einen Klimaboulevard, der zum Verweilen, Flanieren und Einkaufen einlädt, ist hierbei das übergeordnete Ziel. Allerdings soll die Reinprechtsdorfer Straße im Zuge der Umgestaltung nicht nur klimafit werden, sondern ebenso den öffentlichen Raum und seine Nutzbar-

keit sowie Aufenthaltsqualität verbessern. Die auf das Projekt bezogenen Gespräche und Diskussionen betonten in erster Linie stadtplanerische Maßnahmen wie die Schaffung von Spielbereichen und breiteren Gehflächen sowie die Bereitstellung von Sitzmöglichkeiten und Wasserelementen, welche die Bevölkerung dazu einladen sollen, auf der Geschäftsstraße zu verweilen und einzukaufen. Diese Anforderungen entsprechen im Grunde genommen auch den Empfehlungen des Stadtentwicklungsprogrammes STEP 2025, das öffentliche Räume als Orte mit sozialem Schwerpunkt definiert. Ihre Gestaltung kann also in gewissem Ausmaß über die Teilhabe oder den Ausschluss verschiedener Bevölkerungsgruppen entscheiden. Genügend Sitz- und Verweilmöglichkeiten oder Barrierefreiheit sind wesentliche Aspekte, die sowohl Kindern und älteren Personen als auch bewegungseingeschränkten Menschen die Teilnahme am städtischen Leben ermöglichen. Dies beschreibt die Stadt Wien in ihrem Stadtentwicklungsprogramm 2025 wie folgt:

„Die Gestalt einer Stadt, wie sie auf uns wirkt, was sie uns anbietet, ist stark geprägt von Aussehen und Ausstattung der öffentlichen Räume. Sie sind ein Spiegel für den Zustand des urbanen Gemeinwesens. Ihre Gestaltung kann integrierend oder ausschließend wirken. Mit der Gestaltung von öffentlichen Räumen setzen wir den Rahmen, stecken wir Grenzen und eröffnen Möglichkeiten für Nutzungen. Für alle Menschen der Stadt – und für manche besonders – hat das Auswirkungen auf ihre Lebensqualität, auf ihre Chancen auf Teilhabe, auf ihren Alltag. So sind beispielsweise Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen oder Toiletten eine wichtige Voraussetzung für ältere Menschen zur Nutzung des öffentlichen Raums“ (Magistrat der Stadt Wien 2018: 39).

Aufgrund dieser Ansicht kommt die Frage auf, ob die geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße jene Anforderungen an einen öffentlichen Raum, der inklusiv sein sollte, tiefgehend erfüllen oder es in erster Linie um oberflächliche Maßnahmen geht. Das Verweisen auf Beteiligungsprozesse der Bevölkerung, die schon über zehn Jahre zurückliegen, kann Zweifel aufkommen lassen, ob hier die Bewohner*innen tatsächlich kontinuierlich mitgestalten können oder es vielmehr eine symbolische Beteiligung war. Die Neuaufnahme dieser Entwürfe ist zwar zu begrüßen, allerdings ist das Miteinbeziehen der vielfältigen Gruppen an Nutzer*innen, wie beispielsweise Kinder, Personen mit Mobilitätseinschränkung und Menschen mit Migrationshintergrund, im Planungsprozess entscheidend. Genau in diesem Kontext wäre unter anderem die Angliederung an das im Kapitel 2.5 vorgestellte Konzept der urbanen Akupunktur zu befürworten, da es sich hierbei um kleinräumige, aber gezielte Interventionen handelt, die auch partizipativ von Interessierten und vor allem der Bevölkerung unterstützt werden können. So können konkrete Bedürfnisse aufgegriffen werden. (vgl. Piesner 2017: 22f.) Ein idealer Ort im Grätzl für temporäre Interventionen dieser Art, wäre der anliegende Siebenbrunnenplatz, der momentan der einzige Platz ist, der für öffentliche Veranstaltungen auf der Reinprechtsdorfer Straße genutzt werden kann. Um eine stärkere soziale Verbundenheit mit dem öffentlichen Raum zu schaffen, könnten dort zukünftig Beteiligungs- und Kunstprojekte initiiert werden, welche über stadtplanerische Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung oder reines Möblieren hinausgehen.

Des Weiteren lassen sich auch im Sinne des Konzepts der Hierarchie des Einzelhandels von Borchert J. aus dem Jahre 1998 (Kap. 2.3) die geplanten Vorhaben einordnen. Bei dem Hauptfall Reinprechtsdorfer Straße handelt es sich im Gegensatz zu Einkaufsstraßen im Zentrum Wiens, wie beispielsweise der Kärtner Straße oder Mariahilfer Straße, aufgrund ihrer Lage und Funktion um eine Art Bezirkshauptstraße (vgl. Borchert 1998: 328ff.). Die Anforderungen in Bezug auf ihre Gestaltung sind deshalb andere. Ziele sind hierbei nicht spektakuläre Veranstaltungen oder Architektur, sondern die Zugänglichkeit, Übersichtlichkeit, Funktionalität, kulturelle und soziale Möglichkeit zur Aneignung und Sicherheit. Aus diesem Grund sollte die Aussage, dass die Reinprechtsdorfer Straße zukünftig als „Flaniermeile“ (Interview Jankovic: 2023) dienen soll, differenziert betrachtet werden. Im Zusammenhang mit konsumfreiem Verweilen wird beim Flanieren vorausgesetzt, dass Aufenthaltsqualität und ausreichend öffentlicher Raum zur Verfügung steht.

Die Vision der neuen Reinprechtsdorfer Straße kann aber in vielen Bereichen durchaus mit anderen Umgestaltungen von Wiener Geschäftsstraßen legitimiert werden. Am Fallbeispiel Meidlinger Hauptstraße wurde gezeigt, wie mithilfe einer qualitativen Gestaltung der Oberfläche, Verkehrsberuhigung und dem gezielten Einbezug des sozialen Aspekts der öffentliche Raum in einen diversen und belebten Ort umgewandelt wurde. Ebenso veranschaulichte das Fallbeispiel Favoritenstraße, dass es vielerlei Möglichkeiten gibt den Stadtraum an die Anforderungen einer modernen Stadtplanung und die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Zusammen mit der Meidlinger Hauptstraße hat sie gezeigt, dass rein bauliche Maßnahmen nicht genügen, um diesen Herausforderungen nachzukommen: Um öffentliche Räume zu attraktivieren benötigt es vielfältige Strategien wie kulturelle Aktivierung, Leerstandsmanagement und die verbesserte Erreichbarkeit dieser Orte. Mithilfe dieser Erfahrungen wird unterstrichen, dass das gewünschte Ziel nur erreicht werden kann, wenn neben den rein gestalterischen Maßnahmen auch wesentliche Aspekte wie die funktionalen, kulturellen und sozialen Bedürfnisse der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen miteinbezogen werden. Hierbei ist ein ständiger Austausch zwischen der Gesellschaft, Politik und auch Stadtplanung notwendig, damit der urbane Raum tatsächlich in Zusammenarbeit gestaltet werden kann.

So verweist nicht zuletzt auch Jan Gehl in seinem Buch „Städte für Menschen“ aus dem Jahre 2015 darauf hin, dass öffentliche Räume nur erfolgreich geplant werden können, wenn sowohl mehrere Dimensionen wie die Psychologie und Funktionalität miteinbezogen werden:

„Wenn Städte funktionieren und Menschen einladen sollen, sie mit Leben zu füllen, müssen ihre physisch-konstruktiven, praktisch-funktionellen und psychologischen Bestandteile und Aspekte mit Sorgfalt bedacht und anschließend mit visuell erlebbaren Qualitätsmerkmalen erweitert werden. Dies muss mit Nachdruck betont werden, denn viele Entwürfe umfassen zwar gelungene, visuell wahrnehmbare ästhetische Elemente, vernachlässigen dafür aber andere, funktionellere Aspekte“ (Gehl 2015: 210).

Stadträume, die lediglich in Hinblick auf Ästhetik entworfen wurden, können den unterschiedlichen Herausforderungen des Alltags nicht nachkommen. Im gegenständlichen Fall

der Reinprechtsdorfer Straße gilt es genau diese Problematik bestmöglich zu vermeiden. Hierbei ist aber zu betonen, dass die geplante Neugestaltung durchaus das Potenzial besitzt, die Straße in einen attraktiven urbanen Raum zu transformieren. Allerdings kann dies nur dann gelingen, wenn man sich nicht allein auf bauliche Maßnahmen zur Aufwertung beschränkt, sondern der Prozess als kontinuierliche Entwicklung, die zur aktiven Partizipation einlädt, verstanden wird. Nur so wird das Ziel einer klimafitten, lebendigen Reinprechtsdorfer Straße erreicht, die ebenso Funktionalität und soziale Inklusion gewährleisten kann. Um diesen Punkt weiter zu unterstreichen, werden im nächsten Kapitel weitere Ideen für partizipative Gestaltungsmöglichkeiten anhand von bereits erfolgreichen Beispielen vorgestellt.

4.3 Weitere Ideen für die Umgestaltung: Partizipativer Ansatz

Städtische Räume und ihre Gestaltung haben zunehmend mit unterschiedlichen Anforderungen und Herausforderungen zu kämpfen. Sie sollen sowohl ästhetische Elemente mit kulturellen und sozialen Aspekten vereinen. So ist das Einbinden der Bevölkerung ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei Umgestaltungen von Stadträumen wie Einkaufsstraßen. Allerdings wurde im Zuge der Pläne für die neue Reinprechtsdorfer Straße, einer partizipativen Gestaltung kaum Aufmerksamkeit geschenkt. Umso wichtiger erscheint die Betrachtung erfolgreicher Beispiele der Stadtgestaltung, die für kommende Projekte als eine Grundlage für Handlungsempfehlungen fungieren können.

Das Kunstprojekt unter dem Namen „Voliere“ bekannt, welches im Stadtteil Berlin-Neukölln verwirklicht wurde, ist unter anderem ein gut gelungenes Exempel dafür. Hierbei kombinierte man Fassadenmalerei mit Maßnahmen, die integrativ sind und soziale Aspekte aufgreifen. Zusammen mit Künstler*innen, Anwohner*innen und heimischen Institutionen wurde an einer anspruchsvollen und künstlerischen Gestaltung gearbeitet, welche nicht nur die Gemeinschaft und Identifikation stärkte und zu auch zu einer Aufwertung des Stadtbildes beitrug. Der Theodor-Körner-Hof, ein Gemeindebau der Stadt Wien, der sich auf der Reinprechtsdorfer Straße befindet, bietet ähnliche Potenziale, da sich seine Hausfassade für die Umsetzung eines solchen partizipativen Kunstprojektes anbieten würde.

Fassadenmalerei und Streetart sind nicht nur Möglichkeiten für kreative Gestaltung, sondern sind auch international bekannte Maßnahmen, um urbane Räume aufzuwerten. Der fünfte Wiener Gemeindebezirk verfügt nur über wenige solcher Flächen, die dafür geeignet wären, allerdings könnte das gezielte Freigeben Impulse für gemeinschaftsstärkende und kreative Prozesse dieser Art liefern. Als Pilotprojekt könnte hierbei der Theodor-Körner-Hof fungieren: So könnten beispielsweise Anwohner*innen zusammen mit lokalen Künstler*innen, innerhalb eines Workshops, ein Gestaltungskonzept dazu entwickeln, das die Reinprechtsdorfer Straße als künstlerischen und kreativen Raum positioniert und gleichzeitig ihre Aufenthaltsqualität stärkt.

Ergänzend dazu würden sich temporäre Installationen, welche in Partizipation entwickelt wurden, am angrenzenden Siebenbrunnenplatz anbieten. In Bezug auf das Konzept der urbanen Akupunktur lassen sich mit Mikrointerventionen bestimmte Anreize setzen, die den Stadtraum beleben und auch auf der sozialen Ebene Wirkung haben.

Um nachhaltigen Erfolg gewährleisten zu können, ist es allerdings notwendig verschiedene Bevölkerungsgruppen in die Projekte einzubinden. So könnten beispielsweise Jugendliche oder Interessierte über Vereine und Schulen an unterschiedlichsten Projekten zum Thema Kunst und Ökologie mitwirken. Mithilfe der Zusammenarbeit zwischen Betrieben und lokalen Kunstschaaffenden kann es ebenso zu einer Belebung der Wirtschaft kommen. Außerdem können Gemeinschaftskunstprojekte die Zugehörigkeit fördern und im öffentlichen Raum Elemente mit Wiedererkennungswert schaffen. Um dies zu veranschaulichen werden nun zwei erfolgreiche Projekte dieser Art vorgestellt:

High-Deck-Siedlung in der Sonnenallee Süd, Berlin-Neukölln

Bei der High-Deck-Siedlung, welche sich in Berlin-Neukölln in Deutschland befindet, handelt es sich um einen sozialen Wohnbau, der in 1970-80er Jahren erbaut worden ist. Erreichen wollte man hiermit die Trennung der Wohn- und Grünbereiche vom motorisierten Individualverkehr. Nichtsdestotrotz war das Quartier ab den 90er-Jahren zunehmend sozialen Konflikten innerhalb der Nachbarschaft und Lärmproblemen ausgesetzt.

Daraufhin wurde ein Quartiersmanagement ins Leben gerufen, welches nicht nur die kulturelle und soziale, sondern auch städtebauliche Aufwertung verfolgte. Es fungierte als Anlaufstelle für die Bewohner*innen dieser Siedlung und setzte sich für Maßnahmen ein, welche sowohl die kulturelle Bildung als auch die soziale Teilhabe fördern sollen. Teil davon war ein künstlerisches Partizipationsprojekt, welches im Jahr 2002 zusammen mit Schüler*innen einer Grundschule und Carlo Martins, einem Künstler aus Portugal, verwirklicht wurde. Insgesamt entstanden sechs große Hausfassadenbilder, die unter anderem Opernszenen beinhalten, welche im Zusammenhang mit den nach bekannten Musiker*innen benannten Wegen und Straßen stehen. (vgl. Weeber+Partner undatiert^a: online)

Im Zuge des Projekts wurde die Identität des Quartiers gestärkt und die kulturelle als auch soziale Teilhabe Jugendlicher gefördert. Die bei diesem Beschäftigungsprojekt entstandenen Fassadenbilder sind bis zum heutigen Tag erhalten und zeugen somit von breiter Akzeptanz. So konnte mit einem geringen Kostenaufwand ein hochwirksamer Beitrag geleistet werden, der die räumliche Stabilisierung unterstützt. Dieses Projekt dient deshalb als Fallbeispiel für das erfolgreiche Aufwerten eines Stadtraumes mithilfe von Kunst als sozialer Teilhabe.

Kunstprojekt „Voliere“, Berlin-Neukölln

Ein weiteres Kunstprojekt, das zwischen 2008 und 2009, auf einer anderen Fassade einer High-Deck-Siedlung in Berlin-Neukölln realisiert wurde, ist das Projekt „Voliere“. Hierbei wurden soziale Integration, Kunst und Partizipation mit Stadtentwicklung in Verbindung

gebracht. Umgesetzt wurde es im Zuge einer Kooperation zwischen der Gesellschaft für Stadt und Land Wohnbauten, dem Quartiersmanagement und einer Gruppe von Künstler*innen mit dem Namen Cité Création. Damit wollte man auf soziale Herausforderungen, wie den hohen Anteil an Personen mit Migrationshintergrund und Senioren, die allein leben, reagieren.

Das übergeordnete Ziel war die Aufwertung des Quartiers, welche den sozialen Zusammenhalt und die Identifikation fördern soll. In diesem Zusammenhang wurden gemeinsam mit den dortigen Anwohner*innen Hausfassaden mit unterschiedlichen Motiven zum Thema Vögel, Bäume und Pflanzen gestaltet (Abb. 26). Diese dienten wiederum als Symbolik für Gemeinschaft und kulturelle Vielfalt. Im Zuge von moderierten Workshops hatten die Bewohner*innen die Möglichkeit, Praxis und Fähigkeiten zu erlernen und eigene Ideen einzubringen. Das Ergebnis verlieh der bislang eintönigen Architektur neue Schönheit und Identität. (vgl. Weeber+Partner undatiert^b: online)



Abbildung 26: Kunstprojekt „Voliere“, Berlin-Neukölln (Quelle: Wikimedia-Commons)

Ein besonderer Bestandteil dieses Kunstprojekts war das Integrieren benachteiligter junger Menschen, vor allem mit Migrationshintergrund. Zusammen mit einem Fachbetrieb für Malerarbeiten wurden insgesamt acht Lehrplätze zur Verfügung gestellt. Dadurch wurde nicht nur die Identifikation mit diesem Projekt gefördert, sondern ebenso die soziale Teilhabe der Jugendlichen. (vgl Alsecco GmbH undatiert: online)

Mithilfe dieser Kooperation zwischen Künstler*innen, Institutionen und Bewohner*innen konnte ein neues soziales Netzwerk mitten in einem Umfeld voller Konflikte entstehen, welches nun nachbarschaftlichen Austausch fördert. Darüber hinaus wurde nicht nur das Gemeinschaftsgefühl gestärkt, sondern die Aufenthaltsqualität im Quartier gesteigert.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass eine partizipative und kreative Umgestaltung, auch in Geschäftsstraßen, einen wesentlichen Beitrag dazu leisten kann, einen Stadtteil in einen attraktiven und lebendigen Ort mit Wiedererkennungswert zu verwandeln. Mit der partizipativen Gestaltung von öffentlichen Räumen wird nicht nur die lokale Identität gestärkt und soziale Resilienz gefördert – vielmehr kann die Straße auch kulturell und funktional erfahrbar werden. Insbesondere in Teilen der Stadt, wie den fünften Wiener Gemeindebezirk, die von Vielfalt geprägt sind, können damit Chancen eröffnet werden, mithilfe von Kultur, Kunst und Partizipation einen öffentlichen Raum zu schaffen, der sowohl Besucher*innen als auch Anwohner*innen anspricht.

5 Zusammenfassung/Fazit und Ausblick

Das Analysieren urbaner Einkaufsstraßen – so auch am Beispiel der Wiener Reinprechtsdorfer Straße – zeigt auf, dass ihr erfolgreiches Fortbestehen Hand in Hand mit einer klimaresilienten, integrativen und qualitätsvollen Gestaltung ihres öffentlichen Raumes geht. Veränderungen im Konsumverhalten, Leerstände, fehlender Branchenmix und klimatische Herausforderungen haben dabei negativen Einfluss auf ihre Funktion als sozialer und ökonomischer Ort. Sowohl internationale als auch Wien-weite Fallbeispiele, wie etwa die Düsseldorfer Shadowstraße, die Købmagergade in Kopenhagen oder die Favoritenstraße veranschaulichen, wie Wasserelemente, konsumfreie Aufenthaltsbereiche, Barrierefreiheit, künstlerische Installationen und Begrünungsmaßnahmen die Nutzungsmaximierung und Aufenthaltsqualität fördern können.

Im Mittelpunkt steht hierbei ein vielfältiger Ansatz, der nicht nur aus Gestaltung allein besteht. Geschäftsstraßen benötigen für ihren Erfolg und ihre Lebendigkeit eine Zusammenarbeit zwischen Bewohner*innen, Stadtplaner*innen, Wirtschaftsvertreter*innen und lokaler Regierungsbeamte*innen. Immer wieder stellen bereits erfolgreiche Beispiele klar, dass es für die Attraktivierung solcher Stadträume nicht nur Verbesserungen in der Infrastruktur und Ausstattung benötigt, sondern vielmehr auch das Fördern lokaler Geschäftsstrukturen und des Gemeinschaftsgefühls. Um auf die sich verändernden Herausforderungen und Anforderungen reagieren zu können, müssen vor allem Innovationsbereitschaft und Anpassungsfähigkeit gegeben sein.

Partizipativ gestaltete Planungsprozesse zeigen in diesem Zusammenhang immer öfters ihre positive Wirkung. Als erfolgreiche Beispiele in dieser gegenständlichen Arbeit fungierten unter anderem die Kunstprojekte in der High-Deck-Siedlung in Berlin-Neukölln oder die Neugestaltung der Wiener Mariahilfer Straße, die zeigen, dass die Orientierung an den Nutzer*innen zur Identifikation, Akzeptanz und sozialen Verbundenheit führen können.

In jenem Kontext dient das Konzept der urbanen Akupunktur, welches im zweiten Kapitel vorgestellt wurde, als ergänzender und vielversprechender Gestaltungsansatz. Mithilfe gezielter Eingriffe, wie beispielsweise temporären Installationen oder sozialen Interventionen, kann selbst mit begrenzten Mitteln eine nachhaltige Veränderung im urbanen Raum erreicht werden. Insbesondere für Geschäftsstraßen wie beispielsweise die Wiener Reinprechtsdorfer Straße, die räumlich fragmentiert sind, kann die städtische Akupunktur einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Nutzungsmaximierung und Aktivierung der vorhandenen Potenziale leisten.

Das Resultat in Hinblick auf die zentrale Fragestellung, welche stadtplanerischen Maßnahmen dafür geeignet sind, einem Verfall von Geschäftsstraßen entgegenzuwirken, verdeutlicht, dass es nicht so etwas wie eine Universallösung gibt. Vielmehr können diese Maßnahmen in Bezug auf die jeweiligen Ziele, die Ausgangssituation und den klimatischen, sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen variieren, da öffentliche Räume vielfältig sind. Die Vielzahl an stadtplanerischen Maßnahmen, wie gestalterische, strategische

und infrastrukturelle Instrumente sowie partizipative Prozesse, muss deshalb vielmehr fachübergreifend, ortsspezifisch und flexibel gedacht und angewandt werden.

Für das fundierte Bearbeiten dieser Forschungsfrage wurden mehrere methodische Ansätze gewählt: Zum einem wurden verschiedene Strategiepapiere und Konzepte analysiert und zwei Expert*inneninterviews durchgeführt, um zusätzliche Informationen aus Praxis und Planung zu gewinnen. Zum anderen wurde die Einzelhandelsstruktur auf der Reinprechtsdorfer Straße kartiert, welche die Notwendigkeit einer Umgestaltung untermauern sollte. Weiters wurde ein Analyse- bzw. Kriterienraster erstellt, der im Zuge des Fallstudienvergleichs von den strukturähnlichen Beispielen Favoritenstraße und Meidlinger Hauptstraße angewandt wurde, die als Art Referenzräume für die geplanten Vorhaben auf der Reinprechtsdorfer Straße dienten.

Zusammenfassend ist zu betonen, dass die geplanten Maßnahmen für die Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße durchaus Potenzial haben, sowohl die wirtschaftliche und städtebauliche als auch soziale Resilienz weiter zu stärken. Allerdings ist eine fachübergreifende Herangehensweise, die partizipative Ansätze, wirtschaftliche Zusammenarbeit, qualitative Gestaltung und soziale Inklusion miteinander kombiniert, die Voraussetzung dafür. Nur mithilfe dieser Verbindung kann die Funktion der Geschäftsstraßen und ihre Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

6 Literatur

- Berding U. und Selle K. (2018): Öffentlicher Raum. – In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung: Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. 1639-1653 – Hannover
- Borchert J. (1998): Spatial dynamics of retail structure and the venerable retail hierarchy. – In: GeoJournal 45: 327–336 – Niederlande
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2015): Die Innenstadt und ihre öffentlichen Räume. Erkenntnisse aus Klein- und Mittelstädten. – Bonn
- Breuer B. (2003): Öffentlicher Raum. Ein multidimensionales Thema. – In: Informationen zur Raumentwicklung 1/2, 5-13 - Bonn
- Casanova H. und Hernandez J. (2014): Public space acupuncture. Strategies and interventions for activating city life. -New York
- Ergen B. (2013): Investigation of streets and pedestrian malls as public spaces. – In: Istanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, 12(23), 1-12 - Istanbul
- Faßmann H. et al. (2002): Einkaufen in Wien. In: Fassmann H. und Hatz G. (eds.) (2002): Wien. Stadtgeographische Exkursionen. 183-204 - Wien
- Friesen, M. (2017): The contested public space of shopping streets: The case of Købmagergade, Copenhagen. -In: Journal of Landscape Architecture, 12(2), 18-31 - Schweden
- Gehl, J. (2010): Public spaces for a changing life. - In: Havemann, A. und Selle, K. (Hrsg.): Plätze, Parks & co. Stadträume im Wandel – Analysen, Positionen und Konzepte. 375-384 - Detmold
- Gehl J. (2011): Life Between Buildings: Using Public Space. – Washington
- Gehl J. (2015): Städte für Menschen. – Berlin
- Hatz, G., Schwarzenecker, R. (2018): Orte des Konsums – Marktplätze, Geschäftsstraßen und Shopping-Malls. – In: Wien – Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. -Wien
- Healey P. (2006): Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies - New York
- Hemingway, J. et al. (2019): Urbane Akupunktur. Ein Ansatz zur städtischen Grünentwicklung? –In: "TRANSFORMING CITIES. URBANE SYSTEME IM WANDEL. DIE WISSENS-PLATTFORM." 3 - Leibniz
- Klamt M. (2012): Öffentliche Räume. – In: Eckardt F. (Hrsg.): Handbuch Stadtsoziologie. 775-805 – Wiesbaden

- Larice M. and E. Macdonald (2013): The Urban Design Reader. Vorwort 18-20 – New York
- MA 18 (Stadt Wien Magistrat für Stadtentwicklung und Stadtplanung) (Hrsg.) (2010): Planungsgrundlagen für Meidling. Geschäftsstraßen- und Sozialraumanalyse. – Wien
- MA18 (Stadt Wien Magistrat für Stadtentwicklung und Stadtplanung) (Hrsg.) (2015): MAHÜ. –Magazin zu Umgestaltung und Neu-organisation der Wiener Mariahilfer Straße. –Wien.
- MA18 (Stadt Wien Magistrat für Stadtentwicklung und Stadtplanung) (Hrsg.) (2016): Werkstattbericht 158. WIEN:polyzentral. Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens. -Wien
- MA22 (Stadt Wien Magistrat für Umweltschutz) (Hrsg.) (2011): Leitfaden zum nachhaltigen Urbanen Platz. – Wien
- Madanipour A. (2010): Whose Public Space? International case studies in urban design and development. 1-17 – Oxon
- Magistrat der Stadt Wien (2018): STEP 2025. Fachkonzept Öffentlicher Raum. – Wien
- Magistrat der Stadt Wien (2019): STEP 2025. Mittelpunkte des städtischen Lebens. – Wien
- Margono R. und Zuraida S. (2019): Public Space as an Urban Acupuncture: Learning from Bandung, Indonesia. - In: Journal of Applied Science, 1 (1), 22–33 - Indonesien
- Piesner R. (2017): Kap Cabanyal. Urbane Regeneration eines historischen Stadtquartiers in Valencia. – Wien
- StadtBauKultur NRW (2019): Einkaufsstraßen neu denken. Bausteine für neue Perspektiven. – Gelsenkirchen
- Stadt Wien (Hrsg.) (2010): Werkstattbericht Nr.110: Meidlinger Hauptstraße. Sozialraumanalyse, Geschäftsstraßenstudie, Realisierungswettbewerb. -Wien
- Umweltbundesamt (2017): Fachbroschüre. Straßen und Plätze neu denken. - Berlin
- Wiener Umweltschutz (2009): Begegnungszone/Shared Space/StraßeFairTeilen. Theorie – und Praxisstudie. Endbericht. – Wien
- Wirtschaftskammer Wien (2019): Bericht des Standortanwalts. City-Projekte. - Wien
- Wirtschaftskammer Wien (2024): Marktpotenzial und Chancen für die Favoritenstraße. – Wien

Onlinequellen:

Al Kafur M. (2023): Wie gut ist die Meidlinger Hauptstraße frequentiert?. URL: https://www.meinbezirk.at/meidling/c-wirtschaft/wie-gut-ist-die-meidlinger-hauptstrasse-frequentiert_a6128945 (letzter Zugriff: 29.07.2024)

Alsecco GmbH (undatiert): High-Deck-Siedlung. URL: <https://www.alsecco.de/referenzen/high-deck-siedlung> (letzter Zugriff: 14.06.2023)

Amt der NÖ Landesregierung (2024): Kunst im Öffentlichen Raum. URL: https://www.noel.gv.at/noel/Kunst-Kultur/Kunst_oeffentlicher_Raum.html (letzter Zugriff: 20.03.2025)

Bruun & Möllers (2021): Schadowstrasse Düsseldorf. URL: <https://www.bm-la.de/projekte/schadowstrasse-duesseldorf/> (letzter Zugriff: 08.09.2023)

Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) (2024): Verkehrsberuhigung in Zentren von Städten und Gemeinden. URL: <https://staging.klimaaktiv.at/gemeinden/mobilitaet/verkehrsberuhigung/verkehrsberuhigung-in-ortszentren> (letzter Zugriff: 17.03.2025)

Cutieru A. (2020): Urban Acupuncture: Regenerating Public Space Through Hyper-Local Interventions. -In: ArchDaily URL: <https://www.archdaily.com/948304/urban-acupuncture-regenerating-public-space-through-hyper-local-interventions> (14.03.2022)

Ecoten (2019): Vienna. Heat VulnerabilityMaps. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/pdf/hitzekarte-methode.pdf> (10.12.2021)

Favela Painting Foundation (undatiert): Favela Painting. URL: <https://favelapainting.com/> (letzter Zugriff: 03.05.2024)

Gebhard, J. (2020): Schandfleck Reinprechtsdorfer Straße soll Flaniermeile werden. -In: Kurier. URL: <https://kurier.at/chronik/oesterreich/schandfleck-reinprechtsdorfer-strasse-soll-flaniermeile-werden/401036747> (11.12.2021)

Global Designing Cities Initiative (2023): Case Study: Pavement to Parks; San Francisco, USA. URL: <https://globaldesigningcities.org/publication/global-street-design-guide/streets/pedestrian-priority-spaces/parklets/case-study-pavement-to-parks-san-francisco-usa/> (letzter Zugriff: 03.05.2024)

Haller, W. (2017): Straßenraumgestaltung in Geschäftsstraßen. URL: https://www.vhw.de/fileadmin/user_upload/08_publicationen/verbandszeitschrift/FWS/2017/2_2017/FWS_2_17_Strassenraumgestaltung_in_Geschaeftsstrassen_W._Haller.pdf

Instituto distrial de recreacion y deporte – IDRD (undatiert): Ciclovía Bogotá. URL: <https://www.idrd.gov.co/recreacion/ciclovía-bogotá> (letzter Zugriff: 03.05.2024)

Landeshauptstadt Düsseldorf (2021): Neugestaltung Schadowstraße abgeschlossen. URL: <https://www.duesseldorf.de/aktuelles/news/detailansicht/newsdetail/neugestaltung-schadowstrasse-abgeschlossen-1.html> (29.01.2022)

New York Media Group B.V. (2023): High Line Park in New York. URL: <https://www.newyorkcity.de/high-line-park-in-new-york/> (letzter Zugriff: 09.05.2023)

Sael P. (2024): Aktuelle News aus Meidling. URL: <https://www.bezirk-meidling.at/category/veranstaltungen/> (letzter Zugriff: 02.03.2025)

Scherer, G. (2021): Reinprechtsdorfer Straße: Die graue Meile im 5. Bezirk. URL: <https://www.wienschauen.at/reinprechtsdorfer-strasse-die-graue-meile-im-5-bezirk/> (11.12.2021)

Schlimm A. (2024): Transport und Verkehr. - In: Europäische Geschichte Online (EGO). URL: <https://www.ieg-ego.eu/schlimma-2024-de> (letzter Zugriff: 31.10.2024)

Stadt Wien (undatiert^a): Ansprüche und Herausforderungen – Öffentlicher Raum. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/nutzung-trends-gestaltung.html> (letzter Zugriff: 18.03.2025)

Stadt Wien (undatiert^b): Lichtdesign – Beeindruckende Erlebniswelt bei Nacht. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/einrichtungen/beleuchtung/lichtdesign.html> (letzter Zugriff: 18.03.2025)

Stadt Wien (undatiert^c): Gestaltung von Straßen und Plätzen – Raus aus dem Asphalt. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/index.html> (letzter Zugriff: 07.03.2025)

Stadt Wien (undatiert^d): Reumannplatz – Neugestaltung. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/architektur/oeffentlicher-raum/strassen-plaetze/reumannplatz.html> (letzter Zugriff: 24.05.2023)

Stadt Wien (undatiert^e): 10., Neugestaltung der Fußgängerzone Favoritenstraße – realisiertes Bauvorhaben- Archivmeldung. URL: <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/archiv/grossprojekte/fuzo-favoritenstrasse.html> (letzter Zugriff: 12.12.2021)

Stadt Wien (2017): Meidlinger Hauptstraße: Neugestaltung abgeschlossen!. URL: <https://smartcity.wien.gv.at/meidlinger-hauptstrasse-neugestaltung-abgeschlossen/> (letzter Zugriff: 06.11.2023)

Weeber+Partner (undatiert^a): Quartiersmanagement High-Deck-Siedlung / Sonnenallee Süd. Fassadenkunst. URL: <https://www.high-deck-quartier.de/index.php?id=1110&type=o> (letzter Zugriff: 14.06.2023)

Weeber+Partner (undatiert^b): Quartiersmanagement High-Deck-Siedlung / Sonnenallee Süd. 3. Bewohnerworkshop Musterfassade "The Volière". URL: <https://www.high-deck-quartier.de/artikel-aus-2009/3-bewohnerworkshop-musterfassade-the-voliere> (letzter Zugriff: 14.06.2023)

Werthschulte B. (2022): Was macht eigentlich die Shadowstraße? – In: IHK Magazin. URL: <https://www.ihkmagazin.de/was-macht-eigentlich-die-shadowstrasse/> (letzter Zugriff: 16.04.2023)

Wiener Bezirksblatt (2023): Das „schlafende“ Pferd ruht bald am Reumannplatz. URL: <https://wienerbezirksblatt.at/am-reumannplatz-kann-man-das-schlafende-pferd-besuchen/> (letzter Zugriff: 18.09.2023)

Wirtschaftskammer Wien (2019): Bericht des Standortanwalts. City-Projekte. URL: https://www.wko.at/site/standortanwalt-wien/1_CityProjekte_SiS_17102019_web.pdf(10.12.2021)

Wirtschaftskammer Wien (2021): Neue Stationen der U2 und U5. Projektdetails und Verkehrsmaßnahmen. URL: <https://www.wko.at/service/w/verkehr-betriebsstandort/neue-stationen-u2-u5.html>(10.12.2021)

Anhang

A.1 Interview: Bezirksvorsteherin für Margareten Mag.a (FH) Silvia Janković, MA

I = Interviewerin

A = Antwort der Bezirksvorsteherin

Allgemeines Projektverständnis:

I: Können Sie einen Überblick über die Ziele und Zielsetzungen für die Neugestaltung dieser Geschäftsstraße geben? Gibt es bestimmte Probleme oder Herausforderungen, die durch die Neugestaltung angegangen werden möchten?

A: Das Ziel für die Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße lässt sich kurz und knackig zusammenfassen: mehr Lebensqualität für den Bezirk. Konkret heißt das mehr Begrünung, mehr Beschattung, Reduktion des Durchzugsverkehrs und daraus resultierend eine höhere Aufenthaltsqualität und Attraktivierung der Geschäftsstraße. Die Margaretn*innen sollen sich gerne auf der Reinprechtsdorfer Straße aufhalten, dort flanieren, das vielfältige Angebot nutzen und mit ihren Nachbar*innen ins Gespräch kommen.

Die Herausforderung für viele Bezirke abseits der großen bekannten Einkaufsstraßen (Kärtner Straße, Mariahilfer Straße) ist es, die Anrainer*innen aus der direkten Umgebung anzulocken, sowie der starke Durchzugsverkehr durch Margareten. Durch die Einbahnlösung können beide Probleme gemeinsam angegangen werden: der Durchzugsverkehr verlagert sich größtenteils auf das übergeordnete Straßennetz und wird um bis zu 50% (!) reduziert während der gewonnene Platz für eine ansprechende Oberflächengestaltung genutzt werden kann.

I: Welche Rolle spielten lokale Akteure wie z.B. der Geschäftsstraßenverein Margareten oder die Wirtschaftskammer (WKO) bei der Gestaltung der Planungs- und Gestaltungskonzepte für die Neugestaltung der Straße? Wurde ein gewisser Druck ausgeübt?

A: Lokale Akteur*innen und Geschäftstreibende haben eine sehr große Rolle bei der Gestaltung der Konzepte gespielt, da es von Anfang an mein Ziel war, ALLE an den Tisch zu holen und mit-reden zu lassen. Es gab zahlreiche Treffen, Ortsaugenscheine, Sprechstunden und einen intensiven Austausch nicht nur mit dem Geschäftsstraßenverein und der WKO Margareten, sondern auch mit den einzelnen Geschäftstreibenden auf der Reinprechtsdorfer Straße. Durch diese intensiven Feedbackschleifen konnten wir in der Planungsphase viele wertvolle Inputs gewinnen und einen guten, ausgeglichenen Plan entwerfen. Es war für die Wirtschaftstreibenden zum Beispiel sehr wichtig, dass es weiterhin

einige Stellplätze gibt, auf denen die Einkaufenden kurzzeitig parken können. So konnten wir einen guten Kompromiss finden für eine Stellplatzreduktion, die einerseits nötig ist im Sinne der Nachhaltigkeit und andererseits auf einem Niveau umgesetzt wurde, das auch die Wirtschaftstreibenden gut angenommen haben.

Designkonzepte, Nachhaltigkeits- und Umweltaspekte:

I: Was ist die übergeordnete Designvision oder das Konzept für die neu gestaltete Geschäftsstraße?

A: Das übergeordnete Konzept für die neu gestaltete Geschäftsstraße ist die Vision eines Klimaboulevards. Die Reinprechtsdorfer Straße ist die Lebensader unseres Bezirks, sie wurde klimafit umgestaltet und den Anforderungen einer modernen Geschäftsstraße gerecht gemacht.

I: Welche Nachhaltigkeitsziele oder -initiativen werden im Rahmen der Neugestaltung berücksichtigt (z. B. grüne Infrastruktur, Energieeffizienz, Abfallreduzierung) und wie passen sie zu den umfassenderen Stadtentwicklungszielen und -strategien der Stadt Wien? Z.B Smart-City Strategie, Strategie zur Klimaanpassung

A: Im Rahmen der Neugestaltung wurden einige Nachhaltigkeitsinitiativen berücksichtigt, mit XL-Bäumen oder der starke Fokus auf Begrünungsmaßnahmen. Es gab vor einigen Jahren bereits Entwürfe zu einer Neugestaltung der Reinprechtsdorfer Straße, bei denen aber weniger als die Hälfte der Bäume vorgesehen waren. Auch die großzügigen Grünbeete und begrünten Öffiwartehäuschen sorgen für ein angenehmes Klima und die notwendige Abkühlung des Grätzels.

I: Welche positiven und negativen Auswirkungen könnte die Neugestaltung auf lokale Unternehmen haben, und welche Maßnahmen gibt es, um sie während und nach dem Bau zu unterstützen?

A: Die Neugestaltung wird durchwegs positive Auswirkungen haben: durch die gesteigerte Aufenthaltsqualität und die Attraktivierung des ganzen Straßenzuges werden Anrainer*innen verstärkt auf die Reinprechtsdorfer Straße kommen, und dort ihre täglichen Geschäfte erledigen. Ich habe seit Beginn meiner Legislaturperiode immer Wert auf ein enges Miteinander mit den Wirtschaftstreibenden gelegt und beabsichtige, dies auch weiter so zu halten. Vor wenigen Wochen erst habe ich gemeinsam mit Vertreter*innen der WKO Margareten die Geschäfte besucht, mit ihnen über Herausforderungen und über die Situation gesprochen. Diese Gespräche waren mit wenigen Ausnahmen alle sehr positiv, die Wirtschaftstreibenden freuen sich bereits auf den ersten Frühling auf der neuen, bunten Reinprechtsdorfer Straße.

In der Zeit der Umgestaltung selbst gab es natürlich einige Herausforderungen, angefangen beim Baulärm und der Sperre des Straßenabschnitts. Mit meiner offenen und engmaschigen Kommunikation und dem regelmäßigen Austausch haben wir hier aber viel Frust gut auffangen können. Punktuell konnten wir auch mit Beratung zur Seite stehen oder mit Informationen zu zusätzlichen Förderungen, zu Ansprechpersonen für finanzielle Unterstützung etc. Die Wirtschaftstreibenden wussten, dass sie bei mir immer ein offenes Ohr finden und haben das auch gerne genutzt.

Öffentlicher Raum und Zugänglichkeit:

I: Welche Definition von öffentlichem Raum haben Sie? Was macht ihn aus?

A: Der öffentliche Raum ist für uns alle da. Die Stadt Wien hat seit Jahrzehnten schon den Anspruch auf eine Vorreiterinnenrolle in den Bereichen Daseinsvorsorge, Nachhaltigkeit und Innovation, bei allen dreien spielt der öffentliche Raum eine wichtige Rolle. Die Verteilung des Raumes auf verschiedene Nutzer*innengruppen ist zum Beispiel ein ständiger Diskussionspunkt, besonders wenn es um Mobilität und Aufenthaltsqualität geht. Mir ist es wichtig, dass sich wirklich alle wohl fühlen und Platz in unserem Bezirk finden, besonders die Kleinsten wie auch die Ältesten. Bei meiner Vision für den Bezirk spielen Kinder mit dem neuen Wasserspiel auf der Reinprechtsdorfer Straße, daneben sitzen die Großeltern auf einem Bankerl und schnuppern an den Blüten im Grünbeet, während die Eltern noch schnell ein paar Einkäufe für das Wochenende erledigen oder sich einen frischen Kaffee holen. Diese Wohlfühlatmosphäre für alle Bewohner*innen macht einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Raum aus. Um hier einen Strategieplan zu haben wurde das „Entwicklungskonzept Öffentlicher Raum in Margareten“ im Frühjahr 2023 veröffentlicht. Die Reinprechtsdorfer Straße fügt sich gut in die Gesamtvision ein.

I: Welche Gestaltungselemente braucht es Ihrer Meinung nach auf einer "attraktiven" Geschäftsstraße, die zum Verweilen und Flanieren einlädt?

A: Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, um eine Geschäftsstraße attraktiv zu gestalten. Allem voran muss sie einladend sein für den Aufenthalt, nicht nur fürs Vorbeieilen. Das heißt, es muss eine angenehme Temperatur haben, was wir durch die zahlreichen Begrünungsmaßnahmen wie Strauchbeete oder schattenspendende Bäume erreichen; es soll viele Möglichkeiten geben, um sich hinzusetzen, zu rasten und dabei vielleicht das ein oder andere neue Geschäft zu entdecken; es soll der Verkehr in einem adäquaten Ausmaß vorbeifließen, das bedeutet eine starke Reduktion im Vergleich zu vorher; das Radfahren ist gut möglich, auch durch die fahrradfreundliche Kohlgasse direkt parallel, ebenso fährt die Linie 14A.

I: Welches Straßengestaltungskonzept (Fußgänger*innen-Zone, Begegnungszone, Verkehrsberuhigung oder Kombination etc.) eignet sich Ihrer Einschätzung nach am besten,

um künftig die Aufenthaltsqualität auf der Reinprechtsdorfer Straße zu steigern? Was ist in den einzelnen Abschnitten geplant?

A: Die Reinprechtsdorfer Straße wurde jetzt im Abschnitt zwischen Schönbrunner Straße und Arbeitergasse umgestaltet. Jede weitere Umgestaltung der Straße kann erst nach Ende der U-Bahn Baustelle im Bereich zwischen Siebenbrunnengasse und Matzleinsdorfer Platz in Angriff genommen werden, da davon auch jede Oberflächengestaltung und Verkehrsplanung abhängt. Verkehrsberuhigung wird auf jeden Fall auch im „oberen Teil“ ein Thema sein, denn durch die optimale Anbindung ans Öffinetz, welches wir mit der UBahn-Haltestelle erhalten, können noch mehr Anrainer*innen aufs Auto verzichten und auf Öffis umsteigen. Im Zuge der Fertigstellung der U-Bahn und der jeweiligen Ausgänge wird die Planung der klimafitten Reinprechtsdorfer Straße fortgesetzt und vorab die Anrainer*innen und Geschäfte informiert.

Wirtschaft und Branchenstruktur:

I: Wie schätzen Sie die Auswirkungen der künftigen U2-Stationen Reinprechtsdorfer Straße und Matzleinsdorfer Platz und der damit einhergehenden Neugestaltung auf die Geschäftsstraßenfunktion der Reinprechtsdorfer Straße ein? Inwiefern könnte diese in weiterer Folge dadurch gestärkt werden?

A: Die künftigen U2 Stationen werden sich sehr belebend auf das Grätzel auswirken, das haben wir schon bei zahlreichen anderen Beispielen quer durch die Stadt erlebt. Auch Umgestaltungen und Attraktivierungen tragen ihres dazu bei, dass die Margaretner*innen sich gerne auf der Geschäftsstraße aufhalten, hier verweilen und hier ihre Alltagsgeschäfte erledigen. Wir merken auch, dass sich einige neue Geschäfte bereits auf der Reinprechtsdorfer Straße angesiedelt haben.

I: Welche Strategien gibt es, um leerstehende Geschäfte wieder zu beleben?

A: Leerstand in Geschäftsstraßen ist ein wiederkehrendes Thema, das mich sehr beschäftigt. Leider ist der Wirkungsbereich einer Bezirksvorsteherin bei diesem Thema gering, denn ob und an wen ein*e Eigentümer*in ihre /seine Geschäftslokale vermietet, ist private Angelegenheit. Durch die Attraktivierung der Geschäftsstraße, durch engen und offenen Kontakt mit Geschäftstreibenden und auch mit den Eigentümer*innen, viele Informations- und Beratungsangebote, die ich regelmäßig setze, auch die enge Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer und Wirtschafts-agentur kann ich den Fokus immer wieder auf unsere Geschäftsstraße lenken.

Kunst- und Kulturintegration:

I: Gibt es Pläne, öffentliche Kunst, kulturelle Elemente wie den Brunnen am Siebenbrunnenplatz oder Denkmalschutz und historische Gebäude in die Neugestaltung der Straße einzubeziehen?

A: Prinzipiell gibt es sehr klare gesetzliche Voraussetzungen gerade in Bezug auf denkmalgeschützte Objekte, wie diese bei Umgestaltungen zu behandeln sind. Dazu gehört etwa auch der Brunnen am Siebenbrunnenplatz. Die Umgestaltung des Platzes ist noch in der Planungsphase und kann erst nach Ende der U-Bahn Baustelle konkretisiert werden.

I: Gibt es Ansätze zu einer partizipativen Gestaltung der Geschäftsstraße? (Beispiel Neukölln in Deutschland: Hausfassade einer Wohnsiedlung wurde zusammen mit lokalen Künstler*innen, Maler*innen und Bewohner*innen und Interessierten gestaltet. Gleichzeitig wurden der jüngeren Bevölkerung Lehrplätze als Maler*innen angeboten. Oder temporäre Installationen wie Pop-Ups (z.B. temporäre Kunstausstellungen, Installation von Sitzkissen, Gestaltung durch die Bewohner*innen), monatlicher Bauernmarkt etc.

A: Die Umgestaltung der Reinprechtsdorfer Straße war ein großer partizipativer Prozess: bereits vor fast 10 Jahren gab es erste Beteiligungsprozesse bei denen die Anrainer*innen ihre Inputs geben konnten. Die Ergebnisse dieser ersten Prozesse haben wir in dieser Legislaturperiode wieder aufgegriffen, um endlich Nägel mit Köpfen zu machen: die damaligen Entwürfe wurde modernisiert, abermals mit einer breiten Masse von Margaretnner*innen evaluiert, so dass jede Nutzer*innengruppe sich in der Planung der Neugestaltung gut repräsentiert gefühlt hat. Von Kindern, Wirtschaftstreibenden, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Fußgänger*innen, Rad-fahrende oder Autofahrer*innen, alle haben mitdiskutiert und mitbestimmt.

Es gibt bereits einen wöchentlichen Bauernmarkt am Siebenbrunnenplatz direkt an der Reinprechtsdorfer Straße. Wenn sich mehr Standler*innen finden, die das Angebot erweitern möchten, kann ich das nur begrüßen! Auch eine künstlerische Nutzung werde ich sehr willkommen heißen und gerne unterstützen. Wir haben die Mittel der Bezirkskulturförderung seit meinem Amtsantritt um fast ein Drittel erhöht und die Kulturkommission des Bezirkes achtet besonders auf niederschwellige, abwechslungsreiche Angebote im öffentlichen Raum. Das kann sowohl von Vereinen als auch von Einzelpersonen umgesetzt werden, mein Büro und ich stehen allen Interessierten jederzeit unterstützend zur Verfügung.

A.2 Interview mit Landschaftsplanerin DI Dr. Heide Studer

I = Interviewerin

A = Antwort der Landschaftsplanerin

Allgemeines Projektverständnis:

I: Können Sie einen Überblick über die Ziele und Zielsetzungen für die Neugestaltung dieser Geschäftsstraße geben? Gibt es bestimmte Probleme oder Herausforderungen, die durch die Neugestaltung angegangen werden möchten?

A: Der Auslöser dafür war sicherlich der U-Bahn Bau. Die Reinprechtsdorfer Straße ist durch den U-Bahn Bau einerseits zum einen Teil gesperrt, weil von Süden der Südtirolerplatz (Matzleinsdorfer Platz) ein großes Loch ist und ich da den Verkehr nicht mehr so drüber bring, denn die Bauzeit von der U-Bahn geht ziemlich lang. Mehrere Jahre, ich weiß nicht, wie lang das im Endeffekt dauern wird, aber das Loch ist schon einige Jahre oben am Platz. Und man hat auch hier am Siebenbrunnenplatz einen U-Bahn Aufgang, gegenüber, Siebenbrunnengasse. Das heißt die Straße selbst ist einfach aufgerissen. Das andere ist, dass ein Teil der Leitungen erneuert werden muss, die sind kaputt. Also die Wasserleitung wird neu gemacht, was jetzt mit der Fernwärme ist beim oberen Stück, das weiß man noch nicht. Es ist ein starker Druck gekommen mehr Fernwärmeleitungen zu legen. Und das letzte ist, dass die Oberfläche auch schon sehr schadhaft war. Das war also einfach schon sehr viel reparierter Asphalt, der sowieso irgendwann neu gemacht werden muss. Und das andere ist, dass dann im Laufe der Zeit noch dazugekommen ist mit der Klimawandelanpassungsstrategie von der Stadt Wien, dass sie gemeint haben, wenn man das schon umbaut, dann muss das sozusagen auch zeitgemäß eine klimaresiliente oder eine klimafittere Einkaufsstraße werden. Das ist aber ein Aspekt der später dazugekommen ist.

Wir haben gestartet mit einem Auftrag, wo sie gesagt haben, auf der Reinprechtsdorfer Straße geht kein Baum. Und jetzt ist es so, dass durch längere Diskussionen und veränderte Prioritäten diese Einbahnführung möglich ist und man in unregelmäßigen Abständen eben auf beiden Seiten Bäume setzen kann, worüber wir sehr froh sind im Büro. Und die Straße ist auch unglaublich laut gewesen, wo sie noch offen war und in beide Richtungen befahrbar war. Das ist die Fortsetzung von der Triester Straße, die die Einfallstraße vom Süden ist, ist einer der Haupteinfallstraßen von Wien und das ist ein Abschnider in die Stadt hinein und in die Bezirke. Es war richtig viel Verkehr, auch Schwerverkehr, Überlandbusse und viele viele Autos. Es war wirklich laut.

Das waren also so die Ziele der Neugestaltung, dass es ein neuer öffentlicher Raum wird, der mehr Lebensqualität hat, Klimawandelanpassung und mit der U-Bahn auch die Infrastruktur erneuert wird.

Community-Engagement und Stakeholder:

I: Welche Rolle spielten lokale Akteure wie z.B. der Geschäftsstraßenverein Margareten oder die Wirtschaftskammer (WKO) bei der Gestaltung der Planungs- und Gestaltungskonzepte für die Neugestaltung der Straße? Wurde ein gewisser Druck ausgeübt?

A: Mit dem Geschäftsstraßenverein habe ich schon vor einigen Jahren Kontakt gehabt und die Beteiligung wie die Straße werden soll ist auch schon einige Zeit her. Und da haben sich die Wirtschaftstreibenden schon eingebracht. Es sind auch immer wieder bei Besprechungen einzelne Wirtschaftsvetreter*innen und jetzt natürlich im Zuge des Umbaus, aber mit dem Verein selbst habe ich nichts zu tun gehabt, weil wir haben keine Beteiligung gehabt. Wir haben die Planung gemacht und wenn wir aber öffentliche Vorstellungen gemacht haben, also der fünfte Bezirk hat so die Gewohnheit, dass er einlädt in einem Saal wo alle Leute hinkommen können und sich Projekte anschauen können und dort werden dann alle die an dem Projekt beteiligt waren auch eingeladen und auch die Leute aus der Beamten-schaft eingeladen und die Lokalpolitiker und dann kann man drüber diskutieren und bei diesen Terminen sind sehr wohl Geschäftsleute gekommen, aber es hat sich jetzt niemand extra vorgestellt als Vertreter der Geschäftsstraßenvereine. Oft haben sie nur einen gewissen Anteil von Geschäftstreibenden, die sie vertreten. Ich bin mir auch nicht sicher, wie das hier ist mit der migrantischen Ökonomie, ob die vertreten ist. Also manchmal haben die einen sehr stark wienerisch-österreichischen Hintergrund und beschäftigen sich oft auch mit Weihnachtsbeleuchtung, die jetzt auch nicht allen immer ein Anliegen ist, sowohl den österreichischen als auch den andern, aber das müsste man nachfragen, was die machen, das weiß ich leider nicht genau.

I: Welche Rückmeldungen oder Anregungen haben Sie von Anwohner*innen, Geschäftsinhaber*innen und anderen Interessengruppen zu ihren Wünschen und Anliegen für die Straße erhalten?

A: Es gab eben Veranstaltungen, wo die einzelnen Personen ihre Meinung dazu sagen konnten. Aber weniger, was sie sich wünschen, sondern was sie meinen zu dem was geplant ist und die erste Phase wo man sozusagen allgemeine Wünsche und Ansprüche erhoben hat, haben wir bekommen als fertiges Beteiligungsergebnis in einem Heft und da war das zusammengefasst mit dem Auftrag, dass wir das dann einarbeiten. Und bei dieser ersten Vorstellung, die wir gehabt haben, noch bei der vorigen Bezirksvorsteherin, da war eigentlich ein positives Echo, aber ein Widerstand von einzelnen Radfahrer*innen und die haben sich sehr stark ausgesprochen, dass die Reinprechtsdorfer Straße, obwohl in den nächsten Nebengassen Hauptradrouten vorbeiführen, als ganze Straße mit dem Rad befahrbar bleibt. Weil das war ursprünglich, dadurch dass sie das zweispurig befahrbar haben wollten, haben wir keinen extra Radspurplan vorgesehen, sonst wäre sich ja kein Grün mehr ausgegangen und keine Aufenthaltsräume. Aber das hat gemeinsam mit veränderten politischen Konstellationen längerfristig dazu geführt, dass wir Rad fahren können.

Designkonzepte und Vision:

I: Was ist die übergeordnete Designvision oder das Konzept für die neu gestaltete Geschäftsstraße?

A: Als Vorgabe nicht wirklich. Wir wollten grundsätzlich, dass längerfristig eine Baumüberschirmung da ist, das heißt dass man Bereiche hat, die durch Baumkronen beschattet werden, wo man gehen kann und wir wollten auch gern, dass es robust ist und schlicht. Mit der jetzigen Lösung mit den Granitsteinen sind wir eigentlich ganz froh. Die sind ein bisschen teuer, aber sie sind unglaublich haltbar und die halten das auch aus, wenn sie ein bisschen dreckig werden. Das heißt, dass bekommt dann so eine Patina, dann geht das schon. Manches mal ist es schwierig, wenn ich zum Beispiel aus Klimagründen helle Beläge nehme, dass die dann unglaublich dreckig aussehen binnen kürzester Zeit und dann ist das total schade.

Also das heißt es war die Idee einer robusten Straße, einer grünen Straße und auch so eine Leichtigkeit, dass man so eine Luftigkeit und Leichtigkeit in die Straße einführt, weil die hat sie nicht gehabt. Sie war einfach irrsinnig laut und heiß und über die Bäume, die wir ausgesucht haben mit diesen kleinen Blättern haben wir gesagt, das ist richtig dass es hell bleibt und luftig bleibt, weil die Reinprechtsdorfer Straße verträgt das zum Beispiel nicht wenn sie einen ganz dunklen Schatten bekommt. Wir haben gedacht das wird dann vom Raumgefühl eng, sondern sie soll sowas fröhliches, luftiges bekommen. Und so eine grundsätzlich schlichte Grundausstattung und es gibt aber so als Wiedererkennungsmerkmal gibt's so geschwungene Sitzelemente und Beete, die eher größer sind als in anderen Straßen, die momentan umgebaut werden, bei anderen die umgebaut worden sind in den letzten Jahren, die Zieglergasse oder auf der Thaliastraße sind die Pflanzbeete eher klein und wir haben versucht möglichst große geschwungene Pflanzbeete zu machen, die dann direkt angrenzende Möglichkeiten bieten Sitzmöbel so aufzustellen dass ich in verschiedene Richtungen schauen kann oder dass ich versetzt Wasserelemente oder Spielelemente positioniere, dass man sozusagen an der Straße sitzt oder sich aufhält und den Flow an sich vorbeigehen lässt.

I: Gibt es bestimmte Designelemente oder Merkmale, die Sie integrieren möchten, um die Straße attraktiver und funktionaler zu gestalten?

A: Es gibt Designelemente, die einen Wiedererkennungswert haben. Der Stadt Wien ist es immer wichtig, dass es etwas Eigenes gibt, und bei der Bezirksvorsteherin war das auch sehr wichtig und sie hat sich bei den Pflanzen sehr interessiert bis zu den Pflanzenzusammensetzungen und in der Stadt Wien werden Staudenmischungen verwendet, wo alle die gleichen haben momentan. Da gibt's zwei oder drei, wenn man genauer schaut, die gibt's in der ganzen Stad. Und wir haben für die Reinprechtsdorfer Straße eine eigene Mischung von Stauden und Sträuchern vorgeschlagen, so dass man auch aufgrund der Bepflanzung sehen kann und aufgrund dieser Möblierung und dem Geschwungenem, wo ich bin.

I: Können Sie innovative oder einzigartige Designkonzepte (z.B. Aufladefunktion bei Sitzbank oder Free-Wifi) nennen, die diese Straße von anderen abhebt?

A: Es gibt WLAN-Punkte also bei der Einmündung von der Margaretenstraße wird's einen geben, aber öffentliche Steckdosen machen sie momentan noch nicht. Also man kann, wenn man will, ins Kaffeehaus gehen oder in die Bäckerei und kann das dort aufladen und es gibt eine sehr gute Infrastruktur zum Aufladen von Handys etc. Es wird vermutlich mehrere WLAN-Punkte geben, vor allem bei U-Bahn-Stationen. In der Straße selbst gibt es sehr wenige Parkplätze und auch kein E-Aufladeplatz für E-Autos. Was es gibt, ist angrenzend an die Straße solche City-Bike Stationen, wo ich ein Fahrrad mieten kann, aber sonst ist die Grundinfrastruktur in der ganzen Straße eigentlich so gut, dass man jederzeit um zwei Euro einen Kaffee trinken kann und ein Kipferl essen und sein Handy aufladen kann.

I: Wurde das Konzept der städtischen Akupunktur (Erkl.: punktuelle Eingriffe, Verbesserungen) untersucht oder als Teil der Neugestaltungspläne für diese Geschäftsstraße in Betracht gezogen? Zum Beispiel in Form von Hausfassadenbegrünung, temporären Installationen wie Pop-Ups (z.B. temporäre Kunstausstellungen, Installation von Sitzkissen, Gestaltung durch die Bewohner*innen), monatlicher Bauernmarkt etc.

A: Nein, das kenn ich nicht. Es ist eher so ein disperses Konzept, dass man halt dort wo es nötig ist oder jemand das will oder das anfällt handelt. Dieses Konzept wurde als solches nicht bewusst miteinbezogen, das habe ich noch nicht gehört, aber wer weiß. In der Stadtplanung, Leute, die das heimlich machen und man weiß das nicht. Es ist eher so, dass momentan glaub ich gezielt Geschäftsstraßen umgebaut werden, es werden auch von den Bezirken Anstrengungen unternommen eine flächendeckende Ausstattung mit Sitzmöbeln in kürzeren Abständen vorzusehen, dass ältere Leute die Möglichkeit haben oder wenn man nicht so gut gehen kann auch weitere Strecken zurückzulegen, wenn man sich dazwischen hinsetzen kann. Wo es geht, Grün. Es gibt eher so grundsätzliche Strategien und dann schaut man, wo das passt.

Nachhaltigkeits- und Umweltaspekte:

I: Welche Nachhaltigkeitsziele oder -initiativen werden im Rahmen der Neugestaltung berücksichtigt (z. B. grüne Infrastruktur, Energieeffizienz, Abfallreduzierung)?

A: Also grundsätzlich geht's einerseits um Klimawandelanpassung mit hellen Belägen, Entsiegelung, Beschattung, Wasserelemente zu einer Kühlung zu kommen in den heißen Sommern. Für den Klimaschutz ist sicher die Verkehrsreduktion eine gute Sache also das ich einfach die Autoverkehrsfläche als auch die Fahrfläche und den Verkehr deutlich reduziert hab und so Fläche für Erholung und gute Lebensbedingungen direkt in der Nähe versucht hab freizubekommen und das produziert dann auch wieder weniger Verkehr, wenn ich in der Nähe Orte habe, wo ich mich draußen aufhalten kann. Aber auch wenn das für die Leute von draußen unattraktiv wird in die Stadt zu fahren dann fahren auch weniger Leute herein, also eher so eine im Sinne von Verkehrsreduktion. Was sicherlich auch eine

Rolle spielt, ist die Materialwahl von den Bodenbelägen, der Granit ist ein sehr nachhaltiges Material. Er kommt aus Österreich, ich glaub aus dem Waldviertel und hat dadurch einen sehr geringen CO₂-Abdruck, was den Transport betrifft und das ist auf lange Zeit wiederverwendbar. Also man kann ihn umdrehen und wiederverwenden und in 100 Jahren werden sie immer noch gut sein. Ich muss jetzt nicht immer neues Material herbringen und auch von den sozialen Standards beim Abbau ist es bei Steinen, die aus Österreich kommen durchaus besser als bei asiatischen Herkünften, wo das nicht immer nachvollziehbar ist. Bei der Beleuchtung gibt es eine LED-Ausstattung. Wir haben mitdiskutiert bei der Beleuchtung aber die Endentscheidung ist bei der Beleuchtungsabteilung. Zuerst hats geheißen, dass man eine extra Beleuchtung bekommt mit Stehern und jetzt sind es nur Hängebeleuchtungen, aber Solarpaneele habe ich derweil noch nicht gesehen, aber sie bemühen sich, dass die Leuchtkörper so sind, dass sie möglichst wenig Strom verbrauchen.

Auswirkungen auf die Gemeinschaft und das Unternehmen:

I: Welchen Nutzen könnte die neu gestaltete Straße Ihrer Meinung nach für den Bezirk, die Anwohner*innen und Besucher*innen haben?

A: Für die Bewohner*innen hoffe ich, dass es sich als Art Flaniermeile etablieren wird. Sie haben im fünften Bezirk extrem wenig öffentliche Räume, ganz wenig Bewegungsräume, die größeren am Gürtel und die anderen Parks sind ganz voll und auch für Erwachsene zum Beispiel oder für Jugendliche zum Beispiel glaube ich, dass das schon interessant sein könnte einfach auf und ab zu wandern. Ob man jetzt einkauft oder nicht ist eine andere Sache, aber das hoffe ich und wir haben versucht eben auch so viele Sitzmöglichkeiten vorzusehen und viele Wasserelemente und auch Spielelemente für Kinder miteinzuplanen damit man auch so wie eine Art öffentlicher Begegnungsort- und Aufenthaltsort hat. Und die Gehsteige sind relativ breit geworden.

Öffentlicher Raum und Zugänglichkeit:

I: Welche Definition von öffentlichem Raum haben Sie? Was macht ihn aus?

A: Der öffentliche Raum ist das, was die Stadt zusammenbringt. Eine Stadt ohne öffentlichen Raum würde zerfallen. Das ist dort, wo man einander begegnet, wo man unterwegs ist, wo jeder vorbeikommt, und wo würde ich jemanden treffen, wenn nicht im öffentlichen Raum. Wie würde ich von einem Haus zum anderen kommen, wenn es keinen öffentlichen Raum gäbe? Also eine Stadt ohne öffentlichen Raum ist eigentlich keine Stadt.

I: Welche Maßnahmen werden ergriffen, um sicherzustellen, dass die Straße für alle Menschen zugänglich und einladend ist?

A: Grundsätzlich ist die Reinprechtsdorfer Straße stark abfallend. Aber die Leute können, wenn sie zurückgehen vom Wiental den Bus nehmen. Der wird auch weiterfahren, das ist eine gute Sache. Ich hoffe, dass die Busverbindung auch bleibt, aber die Haltestellen sind sozusagen vorgesehen, dass man weiter aufwärtsfahren kann. Grundsätzlich ist die gesamte Ausstattung barrierefrei, das heißt man hat sozusagen die Rampen, die Gehsteigabsenkungen, die Abstände des Blindenleitsystems, das ist alles miteingebaut, dass das zugänglich ist für möglichst viele Leute. Gleichzeitig wird's eine Mischung geben von Sitzangeboten, die man jetzt noch nicht sehen kann. Jetzt sehe ich nur eine Grundausstattung dieser geschwungenen Granitsitzelementen, die jetzt auch schon gut in Nutzung sind, soweit ich das gesehen habe, wenn ich auf der Baustelle war, aber da kommen noch Sitzauflagen, es kommen noch extra Stühle und Bankelemente dazu, sodass ich auch barrierefreie Sitzelemente und Rastplätze habe für unterwegs. Viele, denn es ist sehr dicht besiedelt hier. Und für die Kinder gibt's diese Spielelemente und die Jugendlichen hoff ich werden ein bisschen abhängen und schauen. Also es ist so ein Ort, wo ich hingehen kann und etwas sehe und erlebe und so auch teilnehmen kann am öffentlichen Leben und das ist für die Jugendlichen wichtig, für die Kinder auch, dass sie sehen, wie Wirtschaft funktioniert, aber ganz besonders auch für ältere Leute, die den Schwerpunkt zu Hause haben und keine Verpflichtungen mehr, wo sie ständig irgendwo jeden Tag draußen sind, können sie auf die Straße gehen und andere Leute sehen.

In der Corona-Zeit haben wir Interviews gemacht und da haben immer wieder ältere Leute gesagt, wenn ich da allein zu Hause sitze und mir diese Nachrichten anhören, werde ich wahnsinnig. Und diese, die wir getroffen haben im öffentlichen Raum haben gesagt, ich muss hinaus gehen und ein bisschen herumgehen, weil sonst schaff ich das nicht. Das heißt sowas wie ein Diskurs oder ein Einordnen von irgendwelchen Debatten, die passieren oder Ablenkung von eigenen Zuständen, ist immer eine gute Sache. Diese Teilhabe an der Gesellschaft ist für alte Leute auch ganz wichtig, aber auch für Leute mit wenig Geld oder auch Wohnungslose Leute. Hier haben wir eher viele Leute mit wenig Geld. Also Wohnungslose habe ich sehr selten gesehen auf der Reinprechtsdorfer Straße.

I: Welche Gestaltungselemente braucht es Ihrer Meinung nach auf einer "attraktiven" Geschäftsstraße, die zum Verweilen und Flanieren einlädt?

A: Ich glaub, dass es genug Platz zum Gehen braucht. Das ist je nach Straße ein bisschen unterschiedlich. Aber mit zwei Meter Gehsteigen braucht man nicht anfangen, das ist zu wenig. Das heißt man muss eine Offenheit und Möglichkeit verschiedenen Menschen zu begegnen vorsehen. Bei den meisten Geschäftsstraßen habe ich einen Mix, sowohl was soziale Hintergründe betrifft von den Menschen als auch die ethnischen Hintergründe oder auch alters- oder Subkulturen, die vielleicht alle einkaufen oder da wohnen oder sich draußen aufhalten. Um diese Begegnung zu erleichtern ist es wichtig, genug Platz zu haben und auch Blickbeziehungen und sowas wie eine Orientierbarkeit und Übersichtlichkeit vorzusehen, damit alle sich sicher fühlen mit sich selbst und dass man die Möglichkeit hat, Körper-

abstände untereinander einzuhalten, das wird man nicht vermeiden können, dass es manchmal sehr eng wird, aber ich muss dann auch wieder die Möglichkeit haben in luftigere Bereiche zu kommen, damit man einfach beim Einkaufen in Ruhe gehen kann. Oder wenn ich nur eine Runde gehe am Abend, dass ich da nicht das Gefühl habe, ich werde eingezwickelt.

Zum Aufenthalt braucht man ausreichend Sitzplätze, die eine angenehme Sitzsituation bieten. In Wien stellt man die Bänke nicht in die Mitte der Einkaufsstraße mit dem Rücken zu den Geschäften, weil die meisten Leute, die sich hinsetzen, wollen rasten und schauen was los ist. Aber wenn ich mit dem Rücken zu diesem Flow und zu den Menschen sitze, ist das fast unangenehm zu sitzen. Also für die Wiener*innen ist das eine sehr ungewohnte Situation. Auch bei anderen Einkaufsstraßen hat man eher so Situationen, wo ich mir aussuchen kann, sitze ich so oder so, und wo schaue ich hin, was interessiert mich, aber sie Bankreihen in der Mitte der Straße aufgestellt haben, wo die Leute sich gegenseitig zusehen wie sie jausnen, das gibt's in Wien nicht. Das heißt diese Positionierung ist wichtig und eine gewisse Bandbreite von barrierefreien, nicht barrierefreien Sitzmöglichkeiten.

I: Welches Straßengestaltungskonzept (Fußgänger*innen-Zone, Begegnungszone, Verkehrsberuhigung oder Kombination etc.) eignet sich Ihrer Einschätzung nach am besten, um künftig die Aufenthaltsqualität auf der Reinprechtsdorfer Straße zu steigern? Was ist in den einzelnen Abschnitten geplant?

A: Ich würde jetzt gern schauen, wie das wird, wenn es fertig wird. Ich glaube es müsste deutlich leiser werden. Es war in Debatte, dass man im Bereich vom Siebenbrunnenplatz noch eine stärkere Verkehrsberuhigung macht. Ursprünglich haben wir diskutiert über eine Begegnungszone, aber ich habe keine Ahnung. Und wenn ich mich auf eine zu viel kapriziere, bin ich vielleicht zu festgefahren, um dann zu reagieren, wenn die Entscheidung kommt. Die Verkehrslösung ist nicht, worüber die Landschaftsplanung entscheidet. Man kann mitdiskutieren, man kann eine Meinung haben, man kann argumentieren, aber entschieden wird das nicht von uns.

I: Wie bewerten sie die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr? Gibt es eigene Konzepte für Fahrradwege entlang und um die Reinprechtsdorfer Straße?

A: In die eine Richtung kann man mitfahren mit dem Bus und mit den Autos. Also der Autoverkehr wird mit dem Bus langsamer, schon deshalb, weil der Bus in der Station stehenbleibt und die Autos nicht vorbeifahren können. Das heißt es wird einfach wahrscheinlich deutlich langsamer werden als es jetzt ist und herunterwärts zum Wiental gibts einen Streifen, sozusagen in beide Richtungen befahrbar.

Wirtschaft und Branchenstruktur:

I: Wie bewerten Sie die Einzelhandelsstruktur und den Branchenmix entlang der Reinprechtsdorfer Straße? Welche Branchen und Betriebstypen sind am häufigsten vertreten und welche fehlen? Wie wirkt sich das auf die Funktion der Geschäftsstraße aus?

A: Sie haben einen großen Schwerpunkt in ethnischer Ökonomie. Wenn man die Kleidergeschäfte und die Lebensmittelgeschäfte für unterschiedliche ethnischen Essens- und Kleidungspräferenzen mitrechnet, hat man einen breiten Mix. Was wir nicht haben sind Ketten, wie ich das auf der Mariahilfer finde zum Beispiel, ich hab keinen Kleiderbauer, New Yorker, internationale Ketten gibt's nicht, sondern eher kleinstrukturierte Geschäftslandschaft mit sehr stark ethnischen Prägungen. Es gibt auch Juweliere, ja sehr viel verschiedene Lebensmittelgeschäfte. Welche für türkische Leute, welche mit Asia-Schwerpunkten, welche mit serbischen Schwerpunkten; und man bekommt sehr lustige Sachen, aber nicht solche wie auf der Mariahilfer oder Graben, es ist eine ganz andere Art von Geschäftsstraße. Also es gibt keine Ketten und viele Leute sind gewöhnt Bekleidung in Ketten zu kaufen. Und es gibt auch nicht so ein Modegeschäft für österreichische ältere Damen, wo man sozusagen einen privaten Geschäftsinhaber hat, der ein eigenes Sortiment für die Klientel hat, sowas gibt es hier nicht. Was ein bisschen neu dazugekommen ist, ist das Radgeschäft, weil da Gentrifizierungstendenzen von der Margaretenstraße kommen und dort habe ich so relativ teure Boutiquen wo man für Leute, die nicht bei Ketten einkaufen möchten, so Alternativmoden bekommt oder mit spezielleren Ausrichtungen, aber die sind nicht direkt in der Reinprechtsdorfer Straße. Wie sich das jetzt entwickelt wird, wenn das fertig umgebaut wird, wird man sehen. Also der Umbau ist hart für die Geschäftsleute und so ein jahrelanger U-Bahn Bau sowieso, was dann im Endeffekt von dem allen bleiben wird, wird man sehen. Aber es gibt eine sehr gute Nahversorgung, was nicht alle Geschäftsstraßen haben und Gastronomie, täglicher Bedarf verschieden Dinge, in der Mariahilfer Straße zum Beispiel habe ich nur noch irgendwelche Ketten und Souvenirläden und Gastro. Das heißt es hat eher so einen Bezirksversorgungscharakter und viel Fachgeschäfte sind in der zweiten Reihe in den Nebengassen. Ich habe Kunst- und Malereibedarf, Farbenhandlungen, Werkstätten, die zwar in der Nähe sind, aber nicht direkt auf der Reinprechtsdorfer Straße.

I: Erhofft man sich eine Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion?

A: Das kann schon sein. Es wird jedenfalls immer Rücksicht genommen auf die Ansprüche der Wirtschaftstreibenden, wo sie Gastgärten haben wollen oder Lieferzonen oder Zufahrten brauchen. Ich finde es ist immer schwierig. Was immer wieder aufgetaucht ist, ist dass es nicht mehr so ist wie früher, aber in ganz Wien gibt's nur noch eine Hand voll Fleischer. Aber es gibt weiter oben noch Bäckereien, Konditoreien, die noch selber saisonale Gebäckesachen machen, es gibt glaub ich ganz unterschiedliche Gastroangebote, Richtung Gürtel wird's dann immer günstiger mit noch mehr so schnellen Essen zum Mitnehmen.

I: Welche Strategien gibt es, um leerstehende Geschäfte wieder zu beleben?

A: Das ist relativ schwierig, denn die Leerstände gehören den Grundbesitzern und es gibt für ganz Wien Strategien. Nach der Neugestaltung wird es schätz ich schon wieder anders aussehen.

Kunst- und Kulturintegration:

I: Gibt es Pläne, öffentliche Kunst, kulturelle Elemente wie den Brunnen am Siebenbrunnenplatz oder Denkmalschutz und historische Gebäude in die Neugestaltung der Straße einzubeziehen?

A: Der Brunnen soll sicher bleiben. Was mit der Umgestaltung ist, weiß ich noch nicht, unser Büro arbeitet daran, aber momentan sind wir da in politischen Entscheidungsprozessen gefangen seit einem Jahr und da muss man schauen was herauskommt. Andere denkmalwürdige Plätze gibt es hier nicht wirklich. Weiter oben hat man einen Ausblick über die Stadt bis in den Wienerwald. Das man den Ausblick auch ein Stück weit beibehält wird sicher auch Thema, wenn man oben die Gestaltung macht.

Der Siebenbrunnenplatz ist der einzige Platz für öffentliche Veranstaltungen, da könnte man nur temporäre Dinge installieren.

I: Gibt es Ansätze zu einer partizipativen Gestaltung der Geschäftsstraße? (Beispiel Neukölln in Deutschland: Hausfassade einer Wohnsiedlung wurde zusammen mit lokalen Künstler*innen, Maler*innen und Bewohner*innen und Interessierten gestaltet. Gleichzeitig wurden der jüngeren Bevölkerung Lehrplätze als Maler*innen angeboten.

A: Für den Siebenbrunnenplatz war das in Debatte, aber ich glaube das kommt vorerst nicht. Früher hatten sie so fahrbare Beete, aber die fehlen heuer auch. Die waren bunt bemalt in alten Mistkübeln. Es gibt auch eine lokale Initiative, die sich immer wieder einbringt, aber es sind eher so Informationen und Diskurse über das, was kommt und so partizipative Umsetzungselemente waren nicht so im Fokus.

Gemeindebau Theodor-Körner-Hof: Grundsätzlich gibt's diese freien Wände für Streetart, der fünfte Bezirk ist sicher nicht der Vorreiter, was das betrifft. Im sechsten Bezirk gibt's da viele verschiedene. Machen kann man das schon, aber das kann ich nicht im Rahmen der Freiraumplanung umsetzen. Grundsätzlich ist es aber ganz spannend, wenn man größere Flächen zur Verfügung hat, ob sich da der Gemeindebau eignet, habe ich mir nicht überlegt. Aber es gibt solche Projekte international. Zum Beispiel in Polen in Gdansk. Begrünung von Hausfassaden ist sehr aufwendig.

Herausforderungen:

I: Was wurde in Plänen nicht berücksichtigt, obwohl es wichtig wäre? Was wird nicht umgesetzt?

A: Ich hätte mir mehr Entsiegelung gewünscht. Aber es ist sehr schwierig, denn man hat so viele verschiedene Ansprüche. Die versiegelten Flächen eignen sich halt für verschiedene Sachen gut. Und auch mehr Offenheit, man hat eine gewisse Spreizung zwischen Versiegelung und Barrierefreiheit, wenn ich zum Beispiel Schlitze habe im Belag, die Wasser aufnehmen können, kann ich auch hängen bleiben drinnen und da ist momentan die Strategie besonders auf Erhaltung der Barrierefreiheit, aber wenn ich zum Beispiel solche Mehrzweckflächen wo Schanigärten, Lieferverkehr, parkende Autos sind, offener gestalten könnte, wäre das schon super. Und eine zweite Sache, über die wir schon lange grübeln, die aber momentan unmöglich ist in Wien, ist die Verwendung von Dachwässern. Das ist aus rechtlichen Gründen momentan noch gar nicht denkbar.

Interviewfragen Meidlinger Hauptstraße

I: Warum wurde die Meidlinger Hauptstraße damals umgestaltet? Was waren die Ziele bezogen auf den öffentlichen Raum, Branchenmix, die Geschäftsstraßenfunktion und Begrünung, etc.?

A: Der Belag war kaputt, der Unterbau von der Fußgängerzone hat nicht mit den Liefer-LKWs zusammengepasst. Sie war zu gering berechnet, und dadurch ist der Unterbau zerbrochen und oberirdisch Platten zerbrochen und man hat begonnen mit Asphalt auszusmieren und dann hat man gedacht, fertig. Das war das eine und das andere, dass mir damals imponiert hat von der damaligen Bezirksvorsteherin, dass sie nicht irgendeine Geschäftsstraße bekommt, sondern eine die zu ihren Menschen in Meidling passt. Dass diese sich dort auch aufhalten und nicht, dass man versucht sie schöner zu machen, bürgerlicher zu machen, teurer zu machen, sondern dass sie in der Grundausstattung so bleibt, dass sie zu den Menschen passt, die dort leben und auch den Handel dort betreiben. Die Meidlinger Hauptstraße funktioniert relativ gut als Geschäftsstraße schon seit vielen Jahren. Das war auch einer der ersten Fußgängerzonen in der Stadt und dadurch war der Belag einfach kaputt.

Die Idee war, was es braucht für die Menschen, die sich dort aufhalten. Die Meidlinger Hauptstraße ist wie ein Wohnzimmer für die Meidlinger*innen, viele kaufen dort schon ein, aber viele sind auch einfach nur draußen. Und diesen Mix wollte die Bezirksvorsteherin behalten. Aber natürlich auf die Dauer, wenn der Bodenbelag kaputt ist, wird das nicht besser. Und es hat Streitereien gegeben, dass es zu wenig Sitzmöbel gab und insgesamt war es dann schon Zeit das neu zu machen.

I: Was war wichtig und wurde damals nicht umgesetzt bei Gestaltung der Meidlinger Hauptstraße? Kulturelemente?

A: Nein gibt es nicht. Meidling ist ein Einwanderungsbezirk, immer schon gewesen. Versuch ist, dass Nebeneinander und Miteinander von so vielen Menschen einfach zu stützen, dass sie dort alle draußen sein können, und jeder hat Platz. Was dort ein bisschen schwierig ist, sind die Jugendlichen, aber das hängt zum Teil auch damit zusammen, dass sich dort ihre Onkel, Tanten und Großeltern aufhalten und das Angebot auch nicht wirklich auf Jugendliche zugeschnitten ist, deshalb habe ich dort auch weniger Jugendliche als in anderen Einkaufsstraßen.

I: Was könnte man besser machen? Welcher wesentliche Teil fehlt? Digitale Konnektivität?

A: Was sie nicht umgesetzt haben, waren die Jugendangebote. Die waren noch geplant, sind aber nicht gekommen. Die anderen Dinge waren umgesetzt, aber es hat sehr lange gebraucht, sie wurde in drei Abschnitten umgebaut dazwischen hat man die ganze Mariahilfer Straße erneuert. Das heißt es hat einfach sehr lange gebraucht, bis sie fertig war. Aber im Wesentlichen funktioniert sie ganz gut. Ich bin sehr froh, dass sie das Wasserbecken bekommen haben, das war ursprünglich noch größer angedacht, aber es ist so eine mittlere Größe geworden. Für Wien ist das ein großes Wasserbecken nach dem Karlsplatz, eines der größeren.

I: Welchen Wert haben die U-Bahn-Stationen für die Geschäftsstraße und ihre Funktion?

A: Ich glaub, dass ich dann auch Publikum aus der ganzen Stadt leichter herbekomme. Die Reinprechtsdorfer Straße ist sehr zackig zu erreichen. Damit hängt sicher auch ein Stück weit mit dem Angebot zusammen, dass das so stark auf das lokale Angebot und die lokale Versorgung ausgerichtet ist, weil wer anderer kommt gar nicht her. Ob sich das Verschieben wird, werden wir sehen mit der U-Bahn.

Interviewfragen Favoritenstraße:

I: Wie würden Sie die Gestaltung vom Reumannplatz und der Favoritenstraße zusammenfassen?

Beim Reumannplatz, der ist ja die Verlängerung der Favoritenstraße Fußgängerzone, und der ist umgebaut worden, nachdem die U-Bahn verlängert worden ist und dieser Transit war damals dominierend und sehr stark präsent. Alle Leute, die dort aussteigen am Endpunkt und sich dann verteilen auf die verschiedenen Linien, in die Stadt etc. Und da hat man nicht gewusst was passiert, wenn diese Leute im Transit wegfallen. Mehrere Tausend pro Tag. Und ich finde, dass er nach dem Umbau eigentlich auch ganz gut funktioniert. Also entlang dieser Ladenzeile beim Tichy Richtung Favoritenstraße gibt's diese neue Promenade mit diesen Bäumen, wo eine neue Fußgängerzone ist, die glaub ich ganz gut funktioniert. Die Geschäfte sind geblieben. In der Mitte hat man die Straßenbahn rausgebracht,

das war ein Ergebnis von der Sozialraumanalyse, dass es wichtig wäre diese Teilung durch den Verkehr aufzulösen und dadurch ist die optische Verbindung von der Favoritenstraße, wenn man von oben kommt, bis unten aufgenommen worden. Das heißt jetzt, als zentrale Achse geht die Favoritenstraße auch durch den Reumannplatz und ist offengeblieben.

Gegenüberstellung der drei Geschäftsstraßen:

I: Was macht diese drei Straßen vergleichbar? Welche Kriterien? Lage? Funktion? Öffi Verkehr? Bevölkerung? Struktur?

A: Also ich glaub, was sie verbindet, ist das sie so Bezirkshauptstraßen sind. Die Reinprechtsdorfer Straße wird längerfristig auch besser erreichbar sein, wenn die U-Bahn da ist. Auf der Meidlinger Hauptstraße und der Favoritenstraße habe ich auch eine Klientel aus der ganzen Stadt, das hinkommt für bestimmte Dinge. Sei das jetzt Eis essen oder besonders günstig ein Passfoto zu schießen, die Favoritenstraße ist unschlagbar günstig in vielen Dingen. Die Meidlinger Hauptstraße ist gut sortiert in so klassische Geschäfte. Ich kann dort bei einem privaten Geschirrhändler kaufen und bekomme Beratung, ich bekomme noch Knöpfe und Nähmaschinen, Schuhe, also eher ein breites Angebot. Alle drei Straßen sind sehr stark auch Lebensorte von Migrant*innen zum Einkaufen, aber auch zum Spazieren gehen, sich treffen, flanieren, sitzen, so ein buntes Wien.

A.3 Kartierung der Einzelhandelsstruktur entlang der Reinprechtsdorfer Straße

1	Bezirk	Strasse	Hnr	Firma_Name23	Branchengr	Btgp23	YkfH23	Fil23	ethn_oeko	Anmerk23
2	5	Reinprechtsdorfer Strab.	28	Humana Secondhand	BK	BKD	60	1	0	
3	5	Reinprechtsdorfer Strab.	28	Bäckerei Aroma	KF	BA	30	0	1	
4	5	Reinprechtsdorfer Strab. 1		Cafe Matz	GA	CAF	50	0	0	
5	5	Reinprechtsdorfer Strab. 1		Ante Kokaj	DL	FR	40	0	1	
6	5	Reinprechtsdorfer Strab. 1		Lady Million Beauty	DL	KOS	30	0	1	
7	5	Reinprechtsdorfer Strab. 10		Eis&Cafe Konditorei Bienchen	GA	CAF	60	0	0	
8	5	Reinprechtsdorfer Strab. 10		LL	LL	LL	45	0	0	
9	5	Reinprechtsdorfer Strab. 10		LL	LL	LL	25	0	0	
10	5	Reinprechtsdorfer Strab. 11		Barber Station	DL	FR	30	0	1	
11	5	Reinprechtsdorfer Strab. 11		Chicken House	GA	IMB	30	0	1	
12	5	Reinprechtsdorfer Strab. 12		Storebox	SO	SOM	100	1	0	
13	5	Reinprechtsdorfer Strab. 12		An- und Verkauf Börse	SO	SOM	30	0	1	
14	5	Reinprechtsdorfer Strab. 13		Miso Supermarkt und Bäckerei	KF	NV	50	0	1	
15	5	Reinprechtsdorfer Strab. 13		Simple Bookers	DL	RB	30	0	1	
16	5	Reinprechtsdorfer Strab. 14		Dies und Das	SO	SOM	60	0	1	
17	5	Reinprechtsdorfer Strab. 15		LL	LL	LL	15	0	0	
18	5	Reinprechtsdorfer Strab. 15		K&K Sicherheitstechnik	DL	SS	20	0	1	
19	5	Reinprechtsdorfer Strab. 15		A.S.E. Alles Sanitär	DL	INST	30	0	0	
20	5	Reinprechtsdorfer Strab. 16		Land Phone	HR	TEL	20	0	1	
21	5	Reinprechtsdorfer Strab. 16		Townstyle Friseur	DL	FR	20	0	1	
22	5	Reinprechtsdorfer Strab. 16		Salz und Zucker	KF	BA	80	0	0	
23	5	Reinprechtsdorfer Strab. 17		B&B Blumen	SO	BLU	200	1	0	
24	5	Reinprechtsdorfer Strab. 18		Onemore Second Hand	BK	BKD	40	0	1	
25	5	Reinprechtsdorfer Strab. 18		Gyroce etc. selfia	GA	IMB	25	0	1	
26	5	Reinprechtsdorfer Strab.	19	Putzerei&Wäscherei	DL	PU	30	0	0	
27	5	Reinprechtsdorfer Strab.	19	Kayhan Mobile	HR	TEL	50	0	1	
28	5	Reinprechtsdorfer Strab. 19		Queen of Style	BK	DOB	40	0	0	
29	5	Reinprechtsdorfer Strab.	2	Cut Five	DL	FR	30	0	1	
30	5	Reinprechtsdorfer Strab. 2		Relaxzone.at	WE	WO	40	0	1	
31	5	Reinprechtsdorfer Strab. 2		Apotheke Maria Schutz	SO	APD	200	0	0	
32	5	Reinprechtsdorfer Strab. 20		Böhm Tapezierer und Wohnraumausst.	WE	RA	30	0	0	
33	5	Reinprechtsdorfer Strab. 20		Espresso Andrea	GA	CAF	40	0	1	
34	5	Reinprechtsdorfer Strab. 21		Elham Sansei	DL	KOS	30	0	1	
35	5	Reinprechtsdorfer Strab. 22		Etzan	KF	NV	250	1	1	
36	5	Reinprechtsdorfer Strab. 25		LL	LL	LL	80	0	0	
37	5	Reinprechtsdorfer Strab. 27		Bank Austria	DL	BA	200	1	0	
38	5	Reinprechtsdorfer Strab. 29		Cafe Siebenbrunnen	GA	CAF	100	0	0	
39	5	Reinprechtsdorfer Strab. 29		LL	LL	LL	20	0	0	
40	5	Reinprechtsdorfer Strab. 29		Sila Juwelier	SO	JU	20	0	1	
41	5	Reinprechtsdorfer Strab. 3		Timeless Restaurant	GA	REST	60	0	0	
42	5	Reinprechtsdorfer Strab. 3		Madam	GA	IMB	15	0	1	
43	5	Reinprechtsdorfer Strab. 3		Schlüsseldienst und Schuhservice	DL	SS	15	0	1	
44	5	Reinprechtsdorfer Strab. 3		Sami Juwelier	SO	JU	40	0	1	
45	5	Reinprechtsdorfer Strab. 30		LL	LL	LL	70	0	0	
46	5	Reinprechtsdorfer Strab. 30		Friseur Milano	DL	FR	20	0	1	
47	5	Reinprechtsdorfer Strab. 31		LL	LL	LL	30	0	0	
48	5	Reinprechtsdorfer Strab. 31		Gelateria Bortolotti	GA	EIS	30	1	1	
49	5	Reinprechtsdorfer Strab. 31		LL	LL	LL	100	0	0	
50	5	Reinprechtsdorfer Strab. 32		China Restaurant Duft	GA	RESTC	70	0	1	
51	5	Reinprechtsdorfer Strab. 32		LL	LL	LL	40	0	0	
52	5	Reinprechtsdorfer Strab. 33		Bipa	KF	DRO	140	1	0	
53	5	Reinprechtsdorfer Strab. 34		DM	KF	DROM	200	1	0	
54	5	Reinprechtsdorfer Strab. 35-37		Bangiev-Juwelier	SO	JU	50	0	1	
55	5	Reinprechtsdorfer Strab. 35-37		Tchibo	KF	LM	100	1	0	
56	5	Reinprechtsdorfer Strab. 35-37		Pearle	SO	OP	100	1	0	
57	5	Reinprechtsdorfer Strab. 36		Tabak Trafik	DL	TT	15	0	0	
58	5	Reinprechtsdorfer Strab. 36		Yatan Juwelier	SO	JU	20	0	1	
59	5	Reinprechtsdorfer Strab. 36		Friseur Conny	DL	FR	50	0	0	
60	5	Reinprechtsdorfer Strab. 36		Super Nudeln	GA	IMB	30	0	1	
61	5	Reinprechtsdorfer Strab. 38		LL	LL	LL	20	0	0	
62	5	Reinprechtsdorfer Strab. 38		LL	LL	LL	20	0	0	
63	5	Reinprechtsdorfer Strab. 38		Asma Tel	HR	TEL	20	0	1	
64	5	Reinprechtsdorfer Strab. 39		Der Mann-Bäckerei	KF	BA	20	1	0	

Stadtplanerische Maßnahmen in öffentlichen Räumen zur Stärkung der Geschäftsstraßenfunktion – am Beispiel der Wiener Reinprechtsdorfer Straße

65	5	Reinprechtsdorfer Str. 4	Usaj Parkettboden	WE	RA	20	0	1	Umbau?
66	5	Reinprechtsdorfer Str. 4	Shiza Shop Smokings	DL	TT	50	0	1	
67	5	Reinprechtsdorfer Str. 40	Echt günstig	SO	SOM	60	0	1	
68	5	Reinprechtsdorfer Str. 40	The Hairroom	DL	FR	25	0	1	
69	5	Reinprechtsdorfer Str. 40	LL	LL	LL	30	0	0	
70	5	Reinprechtsdorfer Str. 41	Palmer's	BK	WÄ	90	1	0	
71	5	Reinprechtsdorfer Str. 41	City Barbershop	DL	FR	30	0	1	
72	5	Reinprechtsdorfer Str. 41	Baco's Snack Shop	KF	NV	30	0	1	
73	5	Reinprechtsdorfer Str. 42	Admiral Sportwetten	SF	SPH	120	1	0	
74	5	Reinprechtsdorfer Str. 43	Ital. Eis Valentino	GA	EIS	15	0	1	
75	5	Reinprechtsdorfer Str. 43	Tabak Trafik	DL	TT	15	0	0	
76	5	Reinprechtsdorfer Str. 44	LL	LL	LL	10	0	0	
77	5	Reinprechtsdorfer Str. 44	Hanf Mann	DL	TT	40	0	1	
78	5	Reinprechtsdorfer Str. 44	Boutique Suzanne Neil	BK	DOB	40	0	0	
79	5	Reinprechtsdorfer Str. 45	Kaufhaus Sonne	BK	BK	250	0	1	
80	5	Reinprechtsdorfer Str. 46	Sarikow	SO	JU	50	0	0	
81	5	Reinprechtsdorfer Str. 46	Koj	SO	GESCH	25	0	1	
82	5	Reinprechtsdorfer Str. 46	Friseur Lobby	DL	FR	25	0	1	
83	5	Reinprechtsdorfer Str. 47	LL	LL	LL	30	0	0	
84	5	Reinprechtsdorfer Str. 47	47 Altwaren Ankauf Verkauf	SO	SO	20	0	0	
85	5	Reinprechtsdorfer Str. 47	LL	LL	LL	60	0	0	
86	5	Reinprechtsdorfer Str. 48	48 Kaufpunkt	SO	SOM	200	0	1	
87	5	Reinprechtsdorfer Str. 48	Anker	KF	BÄ	25	1	0	
88	5	Reinprechtsdorfer Str. 48	Yummy Noodle	GA	IMB	25	0	1	
89	5	Reinprechtsdorfer Str. 49	Juwelier Ernst	SO	JU	60	0	0	
90	5	Reinprechtsdorfer Str. 49	Asian Exotic Supermarkt	KF	NV	40	0	1	
91	5	Reinprechtsdorfer Str. 5	Mobility	HR	TEL	20	0	1	
92	5	Reinprechtsdorfer Str. 5	LL	LL	LL	130	0	0	
93	5	Reinprechtsdorfer Str. 5	5 Tabak Trafik	DL	TT	20	0	1	
94	5	Reinprechtsdorfer Str. 5	Today Supermarkt	KF	NV	35	0	1	
95	5	Reinprechtsdorfer Str. 50	Aycan Supermarkt	KF	NV	300	1	1	
96	5	Reinprechtsdorfer Str. 51	51 Blumen Kreativ	SO	BLU	30	0	0	
97	5	Reinprechtsdorfer Str. 51	Ma Jolie Nagelstudio	DL	KOS	30	0	0	
98	5	Reinprechtsdorfer Str. 52	Erste Bank	DL	BA	60	1	0	
99	5	Reinprechtsdorfer Str. 52	Parfumerie V Kosmetik	SO	PAR	40	0	0	
100	5	Reinprechtsdorfer Str. 53	Matratzen Concord	WE	WO	200	1	0	
101	5	Reinprechtsdorfer Str. 54	Pizza Hipster	GA	IMB	30	0	1	
102	5	Reinprechtsdorfer Str. 54	Die Grünen	SE	SE	120	1	0	
103	5	Reinprechtsdorfer Str. 55	Khanza Tell	HR	TEL	30	0	1	
104	5	Reinprechtsdorfer Str. 55	S.K Media Shop	HR	TEL	80	0	1	
105	5	Reinprechtsdorfer Str. 55	The Burgerer	GA	REST	30	0	0	
106	5	Reinprechtsdorfer Str. 55	MR. Saimler Männermode	BK	BK	20	0	0	
107	5	Reinprechtsdorfer Str. 56	Cafe Company	GA	CAF	40	0	1	
108	5	Reinprechtsdorfer Str. 56	Sun Company	DL	KOS	60	1	0	
109	5	Reinprechtsdorfer Str. 57	Ost Mond Asia Restaurant	GA	REST	80	0	1	
110	5	Reinprechtsdorfer Str. 57	Kebab-Pizza Pasham	GA	IMB	20	0	1	
111	5	Reinprechtsdorfer Str. 57	Friseur Lobby	DL	FR	60	0	1	
112	5	Reinprechtsdorfer Str. 58	Edi Friseur	DL	FR	50	0	1	
113	5	Reinprechtsdorfer Str. 58	Vello Bike	SO	SPORT/ISO	60	0	0	
114	5	Reinprechtsdorfer Str. 59	LL	LL	LL	240	0	0	
115	5	Reinprechtsdorfer Str. 60	Shiza World	DL	TT	35	0	1	
116	5	Reinprechtsdorfer Str. 60	Sushi & more	GA	IMB	15	0	1	
117	5	Reinprechtsdorfer Str. 60	LL	LL	LL	10	0	0	
118	5	Reinprechtsdorfer Str. 60	Record Shack	SO	TON	30	0	0	
119	5	Reinprechtsdorfer Str. 61	Ströck	KF	BÄ	100	1	0	
120	5	Reinprechtsdorfer Str. 62	62 Gogo Nails	DL	KOS	20	0	1	
121	5	Reinprechtsdorfer Str. 62	Taekwondo Wien	SF	SPORTS	50	0	1	
122	5	Reinprechtsdorfer Str. 63	Spar	KF	SM	600	1	0	
123	5	Reinprechtsdorfer Str. 64	Juwelier Walkner	SO	JU	50	0	0	
124	5	Reinprechtsdorfer Str. 64	Blumen Lotus	SO	BLU	20	0	0	
125	5	Reinprechtsdorfer Str. 66	Cafe Lounge	GA	CAF	80	0	1	
126	5	Reinprechtsdorfer Str. 66	Gläserer Önder	HR	EDELHR	45	0	0	
127	5	Reinprechtsdorfer Str. 68	LL	LL	LL	20	0	0	
128	5	Reinprechtsdorfer Str. 68	Foto Kaiser	HR	PHO	30	0	0	
129	5	Reinprechtsdorfer Str. 68	IGF-Wohnbau	DL	BÜRO	35	0	0	
130	5	Reinprechtsdorfer Str. 7	Änderungsschneiderei	DL	ÄND	30	0	1	
131	5	Reinprechtsdorfer Str. 7	Didim Kebab und Pizza	GA	IMB	30	0	1	
132	5	Reinprechtsdorfer Str. 7	Sultan	GA	IMB	40	0	1	
133	5	Reinprechtsdorfer Str. 70	Well-Kamm	DL	FR	120	0	1	
134	5	Reinprechtsdorfer Str. 70	Mobil Guru	HR	TEL	20	0	1	
135	5	Reinprechtsdorfer Str. 70	Click Internet	HR	TEL	25	0	0	
136	5	Reinprechtsdorfer Str. 72	Design Cham Nails	DL	KOS	20	0	1	
137	5	Reinprechtsdorfer Str. 72	Peter Max	WE	WO	200	1	0	
138	5	Reinprechtsdorfer Str. 74	IPEK Fastfood	GA	IMB	70	0	1	
139	5	Reinprechtsdorfer Str. 8	LL	LL	LL	100	0	0	
140	5	Reinprechtsdorfer Str. 9	Etliemek	GA	IMB	30	0	1	
141	5	Reinprechtsdorfer Str. 9	HLC Mobile	HR	TEL	15	0	1	
142	5	Reinprechtsdorfer Str. 9	Usta Kebab	GA	IMB	15	0	1	
143	5	Reinprechtsdorfer Str. 9	Tasty Retro	GA	IMB	15	0	1	
144	5	Siebenbrunnplatz	6 Le Sette Fontane	GA	CAF	80	0	1	
145	5	Siebenbrunnplatz	6 24/7 Automatenshop	KF	NV	10	1	0	
146	5	Siebenbrunnplatz	2 Restaurant Maria Rosa	GA	REST	150	0	0	
147	5	Siebenbrunnplatz	2 Gelage am Brunnen	GA	REST	40	0	1	
148	5	Siebenbrunnplatz	3 Billa	KF	SM	400	1	0	
149	5	Siebenbrunnplatz	4 LL	LL	LL	60	0	0	
150	5	Siebenbrunnplatz	5 Alldean 24/7 Automaten	KF	NV	20	0	1	
151	5	Siebenbrunnplatz	5 LL	LL	LL	30	0	0	
152	5	Reinprechtsdorfer Str.	6 Rotpunkt KPÖ	SE	SE	30	0	0	
153	5	Reinprechtsdorfer Str.	6 LL	LL	LL	35	0	0	