

## Nutzungsansprüche und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum am Beispiel der „Neubaugasse“ in Wien<sup>2</sup>

### *1. Einführung*

Innerstädtische Straßen – wie die Neubaugasse in Wien – sind nicht nur wichtige Verkehrsverbindungen oder Räume der Nahversorgung. Sie tragen mit vielfältigen und nicht immer konfliktfreien Nutzungsinteressen und einem dichten Geflecht sozialer Interaktionen zur Lebendigkeit von Stadtteilen („Grätzl“) bei und bestimmen mit ihrem Image auch Standortqualität und Dynamik. Es ist daher nahe liegend, dass Städte, Bezirke und Stadtteile Bedacht auf die Entwicklung ihrer Straßen, Plätze und öffentlichen Räume nehmen. Stadtmarketing, Einkaufsstraßenmanagement und AGENDA-Prozesse sind neben den klassischen Steuerungsinstrumenten der kommunalen Politik Beispiele von Strategien zur Dynamisierung von Stadtteilen oder einzelner Straßen.

In diesem Zusammenhang ist es v.a. für die Stadtpolitik, die Gewerbetreibenden und natürlich auch für die Anrainer von Interesse, wie es unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen gelingen kann, unterschiedliche Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum kompatibel zu machen und partizipative Prozesse sowie gemischte Nutzungsformen zu fördern. Folgende Mikroanalyse der Stadtentwicklung widmet sich der Neubaugasse in Wien. Die hier aufgezeigten Problemstellungen sind jedoch – wie Parallelen mit vielen anderen Städten Europas aufzeigen – mit ähnlich dichten innerstädtischen Wohnquartieren in und um Einkaufsstraßen vergleichbar.

1 Dr. Martin Heintel, ao. Univ.-Prof. am Inst. für Geographie und Regionalforschung der Univ Wien (martin.heintel@univie.ac.at); Dr. Gerhard Strohmeier, ao. Univ.-Prof. an der Fakultät für Interdisz. Forschung und Fortbildung der Univ. Klagenfurt (Gerhard.Strohmeier@uni-klu.ac.at); Gunther Dastl, Diplomand am Inst. für Geographie und Regionalforschung der Univ. Wien (dastl@gmx.net); Stefanie Figl, Mitarbeiterin an der Fakultät für Interdisz. Forschung und Fortbildung der Univ. Klagenfurt (Ste.fi@gmx.at); Christine Gamper, Mitarbeiterin ebda. (Christine.Gamper@uni-klu.ac.at); Dr. Evelyn Klein, Mitarbeiterin ebda. (Evelyn.Klein@uni-klu.ac.at).

2 Anm.: Der Beitrag basiert auf einer einjährigen Studie im Auftrag der Magistratsabteilung 53 der Stadt Wien unter dem Titel „Nutzung, Nutzungsinteressen und Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum Neubaugasse“, (vgl.: Endbericht 2005, 89 S., zahlreiche Karten und Abbildungen, download unter: [http://www.iff.ac.at/regionalentwicklung/download/NBG\\_Endbericht.pdf](http://www.iff.ac.at/regionalentwicklung/download/NBG_Endbericht.pdf)).

Die Neubaugasse hat eine zentrale Lage im 7. Wiener Gemeindebezirk<sup>3</sup> (vgl. Abb. 1), sie durchläuft den 7. Bezirk in Nord-Süd-Richtung von Bezirksgrenze zu Bezirksgrenze und schließt damit sowohl an den 6. als auch an den 8. Wiener Gemeindebezirk an und zählt zu den traditionellen Wiener Einkaufsstraßen im dicht verbauten innerstädtischen Gebiet. Mit fast 31.000 Passanten<sup>4</sup> täglich zählt die Gasse zu den gut frequentierten Einkaufsstraßen Wiens – dies jedoch nicht gleich verteilt in allen ihren Abschnitten; gleichzeitig steht sie aber auch in Konkurrenz zu einer sich verändernden Infrastruktur („Shopping-Center auf der grünen Wiese“, „Billig-Geschäftsketten“, Outletcenter) und flexiblerem Einkaufsverhalten („shopping als Erlebnis“, „mall-rats“, „one-stop-shop“). Auch die stete Abwanderung v.a. von Jungfamilien aus dem Bezirk,<sup>5</sup> die damit verbundenen Kaufkraftverluste und urbane Verfallsbereiche in unmittelbarer Nähe gefährden die Dynamisierung dieser Einkaufsstraße. Wie in vielen anderen Städten auch stellt sich die Frage nach der Erhaltung der Attraktivität von innerstädtischen „Lebensadern“ und nach der dauerhaften Nutzung der straßenseitigen Geschäftslokale und Betriebe. Gleichzeitig führen intensive Nutzungen, die die Aneignung und zunehmende „Privatisierung“ des öffentlichen Raumes mit sich bringen, zu vielfältigen Konflikten mit Anrainern, Passanten und anderen Gewerbetreibenden. Szenelokale, Schanigärten (Gastgärten), „Straßen-Möblierungen“, Werbetafeln und erweiterte Verkaufsflächen sind Beispiele dafür. Exemplarisch sollen hier die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und -konflikte aufgezeigt werden, gleichzeitig jedoch auf die Wichtigkeit einer vielfältigen und durchmischten Nutzungsstruktur im öffentlichen Raum hingewiesen werden.

Die Nutzungsvielfalt der Neubaugasse hat Tradition. Gewachsene Strukturen von kleinen und mittleren Gewerbebetrieben, sowie die frühe Erschließung der Gasse mit öffentlichem Verkehr sind dafür mitverantwortlich. Die Konzentration von Kleingewerbe und Handel reicht bis in das 18. Jahrhundert zurück. Die Integration der Neubaugasse in ein öffentliches Verkehrssystem mittels einer Pferdeomnibuslinie datiert bereits im 19. Jahrhundert. Anfang des 20. Jahrhunderts folgte eine elektrische Straßenbahnlinie. Bis heute ist die Neubaugasse in das öffentliche Verkehrsnetz der Stadt Wien sowohl durch Bus (Linie 13A) als auch durch Straßenbahn (Linie 49) direkt eingebunden; flankiert wird sie von der U-Bahnlinie U3 mit Station „Neubaugasse“ in der Mariahilfer Straße. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass die Neubaugasse Zonen mit verschiedener Verkehrsregelung bzw. Verkehrsberuhigung in ihren Abschnitten aufweist („verkehrsberuhigte“ Zone, Zone mit Kurzparkregelung und „Normalverkehr“ mit Busspur).

3 Anm.: Der Grünwähleranteil im 7. Bezirk lag bei den letzten Gemeinderatswahlen im Jahr 2001 bei 32,55%, der Anteil der SPÖ bei 29,40%, gefolgt von der ÖVP mit 17,93%. Der Bezirksvorsteher wird von den Grünen gestellt.

4 Vgl.: Kurier, 24.11.2004, S. 11.

5 Vgl.: [http://www.tychen.at/dokumente\\_aralprojekt/Artikel/vorrang\\_fuer\\_menschen.pdf](http://www.tychen.at/dokumente_aralprojekt/Artikel/vorrang_fuer_menschen.pdf).

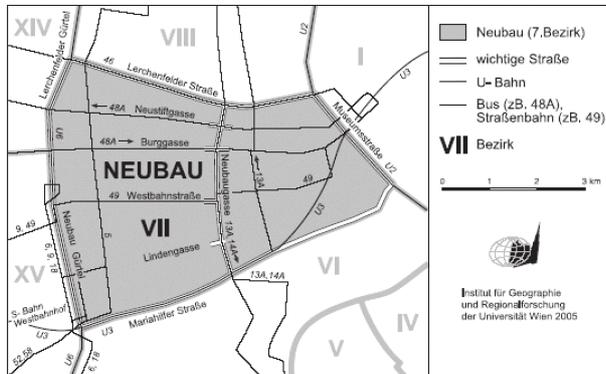


Abb.1: Die Neubaugasse im innerstädtischen Verbund.

Die Branchen- und Nutzungsvielfalt in der Neubaugasse ist auch mit Beginn des 21. Jahrhunderts noch augenscheinlich. Branchenspezifisch gibt es ebenfalls Zusammenhänge zwischen historischen Strukturen und aktuellen Entwicklungen wie das Beispiel der ehemaligen Filmindustrie („Filmgasse“) und der heutigen Creative Industries im Multimediabereich zeigt. Cluster dieser Art sind „bezirkstypisch“ für den 7. Bezirk aufgrund der allgemeinen Ballung z.B. von Medienunternehmen, Architekturbüros und Praxen. Viele „Spezialisten“<sup>6</sup> und Familienbetriebe sind bis heute der Neubaugasse treu geblieben und haben ihren Standort erhalten, manche Geschäfte gelten als einzigartig in Wien (z.B. einziges Schraubenschlüsselgeschäft Wiens, Fachgeschäft für Spieluhren, Klein- und Miniaturbahnzubehör etc.). Ein Abschnitt der Neubaugasse wird immer stärker zur multi-ethnischen Einkaufsmeile, und in der Mitte der Neubaugasse – mit der starken Präsenz der Creative Industries eng verbunden – entwickelt sich ein Mode-Cluster mit besonders avantgardistischen Boutiquen. Das unterscheidet die Neubaugasse auch von der benachbarten Mariahilfer Straße, die durch Filialen nationaler und internationaler Ketten gekennzeichnet ist und als eine der bekanntesten Einkaufsstraßen Wiens gilt. Auch die dichte und überlappende Nutzungsvielfalt von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkauf ist bis heute – ganz allgemein betrachtet – intakt, wenngleich vorweg auf die unterschiedlichen Entwicklungsdynamiken einzelner Abschnitte der Neubaugasse hingewiesen werden muss.

Die Neubaugasse verändert in ihrem Verlauf ihren Charakter wesentlich. Während sie sich vom 6. Bezirk her, d.h. von der Mariahilfer Straße – von deren Dynamik und Frequenz sie profitiert – als belebte und gepflegte Einkaufsstraße präsentiert,<sup>7</sup> verliert sie zur Lerchenfelder Straße hin augenscheinlich an Attraktivität. Trotz

6 Die Neubaugasse wird als „Straße der Spezialisten“ vermarktet. Vgl.: <http://www.neubaugasse.at>

7 Anm.: Hier zählt die Neubaugasse zu einer Wiener Toplage mit Quadratmeterpreisen für Geschäftsflächen von etwa 100 Euro (vgl.: Kurier, 24.11.2004, S. 11).

Ausdünnung der Nutzungsintensität in Richtung Lerchenfelder Straße sind innerstädtische Brachen nicht so ausgeprägt wie bei gürtelnahen Straßen und Straßenabschnitten im 7. Bezirk, wie z.B. in der Kaiserstraße, die ebenfalls eine wichtige Parallelverbindung zum Gürtel (Hauptverkehrsachse in Wien) darstellt.

Durch Einkaufsstraßenmanagement, Events und die bereits traditionellen Flohmärkte ist die Neubaugasse nicht nur in Wien, sondern auch über die Stadtgrenzen hinaus „ein Begriff“. Dennoch bedarf es einer beständigen Anstrengung, um die Dynamik im Nahbereich der Mariahilfer Straße in Gang zu halten, Entwicklungen im Umfeld aufzugreifen (z.B. Einbindung der angrenzenden Seitenstraßen, Bestrebungen zur Aufwertung der Lerchenfelder Straße) und auch bezirksübergreifende Kooperationen anzustreben, um die Verbindung der einzelnen Neubaugassenabschnitte verstärkt zu sichern.

## 2. Fragestellungen und Methoden

Die Untersuchung<sup>8</sup> zu Nutzungen, Nutzungsinteressen und Nutzungsansprüchen, die den öffentlichen Raum Neubaugasse betreffen, zielte im Detail auf folgende Fragestellungen ab:

- Welche Interessen und Ansprüche an den öffentlichen Raum bestehen seitens der *Bewohner*, der *Wirtschaftstreibenden* und der *Passanten*?
- Wie wird der öffentliche Raum Neubaugasse wahrgenommen?
- In welchem Verhältnis stehen diese Interessen und Ansprüche an den öffentlichen Raum zur derzeitigen Gestaltung der Neubaugasse und welche Schlüsse können hinsichtlich zukünftiger Gestaltungsbemühungen daraus gezogen werden?

Auch gab es die Absicht, die unterschiedlichen Dynamiken von verschiedenen Straßenabschnitten der Neubaugasse in zukünftigen Gestaltungen zu berücksichtigen und insbesondere die Wahrnehmung der weniger gut entwickelten Teile der Neubaugasse (zwischen Lerchenfelder Straße und Burggasse) einzubeziehen.

Als Gruppe der „temporären Nutzer“ wurden Passanten befragt, und zwar in einer Quoten-Befragung<sup>9</sup> mittels eines Fragebogens. Die Gruppe der „Dauernutzer“ wurde unterteilt in „Bewohner“ und „Wirtschaftstreibende“ der Neubaugasse; die Bewohner wurden durch eine postalische Befragung (an Haushalte) einbezogen, die Wirtschaftstreibenden mittels einer Stichprobenauswahl und eines Fragebogens in-

8 Insgesamt wurden im Sommer 2004 in der Neubaugasse 453 Personen befragt; 273 Bewohner, 90 Wirtschaftstreibende und 90 Passanten.

9 Nach einer vorgegebenen Zahl von zu erzielenden Interviews wurde als Quote eine Gleichverteilung der Geschlechter und von drei Altersgruppen (Jugendliche, Erwachsene und ältere Menschen) festgelegt.

terviewt. Die vierte Gruppe waren „Experten“ zum öffentlichen Raum Neubaugasse, Personen, die durch ihr berufliches Engagement über Wissen und Informationen zum öffentlichen Raum Neubaugasse verfügen; sie wurden in längeren qualitativen Interviews befragt.

Um die Interessen, Motive und Absichten dieser Zielgruppen auch auf den realen öffentlichen Raum Neubaugasse beziehen zu können, wurde die Neubaugasse kartografisch erfasst. Durch eine Kartierung der vorhandenen Wirtschaftsbranchen und des öffentlichen Raums konnte eine detailreiche Karte der Flächennutzungen der Neubaugasse erstellt werden.

Die GIS-basierte Erfassung der Nutzungsvielfalt in der Neubaugasse sollte einerseits eine Bestandsaufnahme der wirtschaftlichen Betriebe und der Sozial- und Bildungseinrichtungen ermöglichen, andererseits die Möblierungen des öffentlichen Raums sichtbar machen. Der Kategorien-Katalog<sup>10</sup> wurde, ausgehend von einer Kategorisierung von Lichtenberger,<sup>11</sup> speziell für die Neubaugasse adaptiert. Die Möblierung des öffentlichen Raums wurde in drei Kategorien eingeteilt: erstens in „temporäre Flächenbeanspruchung“,<sup>12</sup> zweitens in „permanente Flächenbeanspruchungen“<sup>13</sup> und drittens in die Kategorie „Verkehrsinfrastruktur“.<sup>14</sup>

### 3. Nutzungsansprüche: ausgewählte Ergebnisse

#### 3.1. Nutzungsvielfalt und -dynamik

Die Kartierung ermöglichte es festzustellen, wo und durch wen der öffentliche Raum beansprucht wird. Es wurde klar, dass eines der konfliktreichsten Merkmale des öffentlichen Raums Neubaugasse die dichte Möblierung ist. Die Gehsteige werden von den Geschäften genutzt, um ihre Waren auszustellen und durch Werbeständer auf sich aufmerksam zu machen. Tröge mit Bäumen und anderen Pflanzen, Bänke und Schanigärten der Gastronomiebetriebe sind weitere Möblierungen des öffentlichen Raumes.

Besonders hoch ist die Beanspruchung des öffentlichen Raums im verkehrsberuhigten Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse. Werden die unterschiedlichen

10 Vgl. Endbericht (s. A 2), S. 21 ff.

11 E. Lichtenberger, Die Geschäftsstraßen Wiens: Eine statistisch-physiognomische Analyse, in: *dies.*, Gelebte Interdisziplinarität, Wien 1995, S. 257-325.

12 In diese Kategorie fallen alle Möblierungen, die ohne größeren Aufwand jederzeit entfernt werden können, also Schanigärten, Blumentröge, Ausräumungen der Geschäfte etc.

13 In diese Kategorie fallen alle befestigten Möblierungen, wie zum Beispiel Litfasssäulen, Schaltkästen oder Telefonzellen.

14 In dieser Kategorie finden sich alle den Verkehr betreffenden Möblierungen von der Bushaltestelle bis zur Garage.

Branchen betrachtet, so beanspruchen vor allem die Gastronomiebetriebe saisonal mit Schanigärten den öffentlichen Raum, aber auch Bekleidung, Nahrungs- und Genussmittel, Wohnungseinrichtung und Haushaltsbedarf sowie die Spezialisten der Kategorie „Handel und Dienstleistung Sonstiges“ nutzen mit Ausräumungen sehr oft den öffentlichen Raum vor ihren Geschäftslokalen.

Die Kartierung wurde auch zu einer genauen Bestandsaufnahme der Wirtschaftsbetriebe sowie der Sozial- und Bildungseinrichtungen der Neubaugasse genutzt. Dabei wurden nicht nur jene Betriebe erfasst, die sich in Gassenlokalen (Erdgeschoß, straßenseitig) befinden, sondern auch Wirtschaftsbetriebe in den oberen Stockwerken bzw. in den hinteren Häusertrakten. Im Wesentlichen sind mit „Nutzungen im Vordergrund“ die straßenseitigen, auf Gehsteigniveau liegenden Handels- und Dienstleistungsbetriebe der Neubaugasse gemeint. Damit wurde versucht, die Flächennutzung der Erdgeschoßebene, die den öffentlichen Raum begrenzt, darzustellen. Auf der Karte (vgl. Abb.: 2) sind diese meist wirtschaftlichen Nutzungen abhängig von der Branchenzugehörigkeit<sup>15</sup> zu erkennen. Im Gegensatz zu den Nutzungen im Vordergrund sind die „Nutzungen im Hintergrund“ nicht unmittelbarer Teil des öffentlichen Raums Neubaugasse. Sie befinden sich in den oberen Stockwerken und hinteren Trakten der Häuser. Über Tür- und Werbeschilder an den Eingängen wurden Büros und Ateliers erhoben, die den Cultural/Creative Industries, ärztlichen und therapeutischen Praxen und verschiedenen Dienstleistungsunternehmen zuzuordnen sind.

Die beiden größten Branchengruppen der „Straße der Spezialisten“ stellen die betrieblichen Nutzungen im Hintergrund: Büros (69) und Creative Industries (61). Darauf folgen Bekleidung (57) sowie Wohnungs- und Haushaltsbedarf (43), Geistige Interessen/Freizeit (28), Praxen (28), Gastgewerbe (26) und Nahrungs- und Genussmittel (21). Von den insgesamt 388 erfassten Betrieben überwiegen jene im Vordergrund mit 207 knapp vor jenen im Hintergrund mit 186.

Räumlich ist die Anzahl der Branchen höchst unterschiedlich verteilt: Es wird deutlich, dass der Abschnitt Burggasse – Lerchenfelder Straße von der Anzahl der Nutzungen im Vergleich stark abfällt, er ist aber auch der kürzeste. Es gibt hier relativ wenige Betriebe im Hintergrund und einige ungenutzte Geschäftslokale, dafür zeigt sich in diesem Abschnitt ein Wohnungs- und Haushaltsbedarfs-Cluster (16 Geschäfte). Besonders auffällig sind die Creative Industries verteilt: Im Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse sind sie mit 31 Betrieben die größte Gruppe unter den Wirtschaftstreibenden. Im Abschnitt Lindengasse – Westbahnstraße sind es noch 17; zur Lerchenfelder Straße hin werden es zunehmend weniger (10 bzw. 3).

15 Den Nutzungen im Vordergrund wurden folgende Branchen zugeordnet: Nahrungs- und Genussmittel; Körperpflege, Gesundheitsbedarf; Bekleidung; Wohnungseinrichtung und Haushaltsbedarf; Geistige Interessen, Freizeitbezogene Aktivitäten; Handel & Dienstleistungen – Sonstiges; Geld- und Versicherungswesen; Gastgewerbe; Gewerbe; Sozial und Bildungseinrichtungen (öff. und privat). Weiter sind auf dieser Ebene vereinzelt Nutzungen als Büroflächen und Garagen sowie Brachflächen ausgewiesen.



„Büros“ sowie Betriebe im Bereich „Geistige Interessen und Freizeit“ haben in den mittleren beiden Abschnitten einen vergleichsweise hohen Anteil (50 von insgesamt 69 bzw. 21 von 28 derartigen Nutzungen in der Neubaugasse). Aber auch die Bekleidungsbranche ist hier stark vertreten, ebenso wie im Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse. In den Abschnitten 1 und 3 sind mit hohen Anteilen das Gastgewerbe und die Nahrungs- und Genussmittelbranche angesiedelt (20 von 26 bzw. 16 von 21).

Im Vordergrund ist die Dominanz der Bekleidungsbranche (57) zu erkennen. Daneben ist auch der Wohnungs- und Haushaltssektor (41) – wie bereits erwähnt insbesondere im Abschnitt Nähe Lerchenfelder Straße – stark vertreten, Gastgewerbe (24) und Nahrungs- und Genussmittel (21) folgen.

Wird die Abbildung 4 betrachtet, bei der zur genaueren lagemäßigen Abgrenzung der Strukturänderung eine Einteilung in drei (statt vier) Straßenabschnitte gewählt wurde, so sticht das Nutzungsgefälle sämtlicher Branchen ab der Mondschein-gasse (bzw. der Westbahnstraße) hervor. Sowohl Handel und Dienstleistungen als auch die Creative Industries (CI) und das Gastgewerbe nehmen in Dynamik und Frequenz in Richtung Lerchenfelder Straße ab.

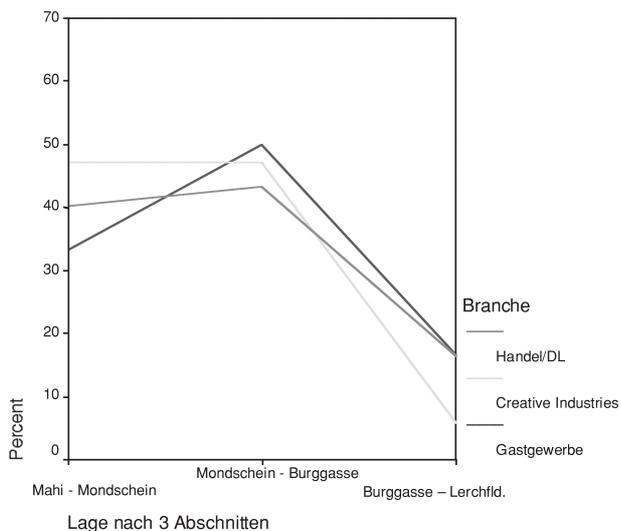


Abb. 3: Nutzergruppen im Straßenverlauf von Mariahilfer Straße (6./7. Bezirk) zur Lerchenfelder Straße (7./8. Bezirk) – Einteilung in drei Abschnitte

Die Nutzungsvielfalt stellte sich in der Befragung zur Wahrnehmung der Neubaugasse, die gesamt gesehen als „vielfältig und bunt“ beschrieben wurde, als ein „Attraktivitätsfaktor“ heraus. Auch das Nutzungsgefälle und die damit einhergehende abschnittsweise Verminderung der Attraktivität der Gasse wurde von den Befragten (geschichtet nach ihren Wohn- bzw. Geschäftsstandorten) konstatiert.

### 3.2. Nutzungskonflikte

#### 3.2.1. Eventkultur

Die auffälligste temporäre und konzentrierte Nutzung des öffentlichen Raums, mit der die Neubaugasse bekannt geworden ist – aber auch die umstrittenste – ist der zweimal jährlich stattfindende Flohmarkt (vgl. Abb.: 4). Im Mai und September wird die gesamte Neubaugasse für jeweils zwei Tage zum Flohmarktgebiet. Der Verein IG-Neubaugasse,<sup>16</sup> der „erste Einkaufsstraßen-Verein in Wien“, organisiert den Markt. Aussteller bzw. Anbieter von Waren sind im Verein organisierte Kaufleute der Neubaugasse, aber auch andere, die dafür eine Marktgebühr entrichten. Die Organisatoren des Flohmarkts versuchen eine möglichst große Vielfalt im Angebot zu erreichen und die Attraktivität des durch verschiedene Events – von Musikgruppen bis zu Auftritten von prominenten Politikern – zu erhöhen. Nach Ansicht der Organisatoren und Kaufleute scheint das Image des Flohmarkts sehr gut zu sein und sein Bekanntheitsgrad bei der Bevölkerung wird als sehr hoch eingeschätzt.

Als ein aktuelles Problem des Flohmarkts wurde in den Experten-Interviews angesprochen, dass durch die Zunahme der Schanigärten der Platz für den Flohmarkt eingeschränkt wird, sich die Gastronomen mit Schanigärten aber überwiegend nicht am Flohmarkt beteiligten, dennoch – quasi als „Trittbrettfahrer“ – vom Flohmarkt und profitieren. Dabei wurde auch angesprochen, dass die weitere Entwicklung des Flohmarkts wenig abschätzbar ist. Einerseits hat der Flohmarkt eine lange Tradition, die weitergeführt werden soll, andererseits sind für beständige oder erhöhte Attraktivität auch neue innovative Ansätze gefragt. Im Verein der Kaufleute gibt es immer wieder Diskussionen über strategische Orientierungen und neue Schwerpunktsetzungen, die zum Teil auch sehr kontrovers geführt werden. So wurde die Idee der Errichtung einer „Wellness-Zone“ abgelehnt, was zum Austritt von Vereinsmitgliedern führte. Kritik wird auch an einem „Oktoberfest“-Charakter des Flohmarkts geübt und dem damit verbundenen Lärm. Verbunden mit der langen Tradition des Flohmarkts wirke auch sein Image etwas „verstaubt“, was durch „altbackene Werbung“ (Plakat-Design) noch verstärkt werde.

Von Seiten der im Verein aktiven Geschäftsleute besteht jedoch weiterhin großes Engagement für die Weiterführung und für Verbesserungen des Flohmarkts – auch von neuen, jungen Mitgliedern.

In der Befragung wird der Flohmarkt sehr unterschiedlich beurteilt. Zwischen manchen Gruppen wirkt der Flohmarkt deutlich polarisierend, etwa zwischen den älteren und jüngeren Bewohnern und auch zwischen den älteren Bewohnern und den Wirtschaftstreibenden. Werden alle Statements zusammengefasst, so zeigt sich eine

16 Vgl.: <http://www.neubaugasse.at>. Nicht alle Kaufleute der Neubaugasse sind Mitglieder im Verein.



Abb. 4: Flohmarkt in der Neubaugasse (Foto: M. Heintel 2004).

Zustimmung von etwa 40%, während alle, die ihn gering bis vollständig ablehnen, den deutlich größeren Anteil von über 60% ausmachen.

Kritik am Flohmarkt wird in den Vorschlägen auf die offene Frage nach möglichen Verbesserungen in der Neubaugasse deutlich. Es handelt sich dabei einerseits um Appelle gegen den Flohmarkt, andererseits um den Wunsch nach Einschränkung des Flohmarkts im Sinne von reduziertem Umfang mit räumlichen Einschränkungen, d.h. mehr und breiteren Durchgängen und kürzerer Dauer. Dort, wo diese Vorschläge und Wünsche begründet wurden, handelt es sich um Klagen wegen Lärmbelästigung, Verschmutzung, zu wenig und zu kleinen Durchgangsmöglichkeiten oder mangelnden Parkmöglichkeiten.

Aber auch singuläre Events wie beispielsweise die im Juni 2005 medial viel beachtete Kunstaktion „Delete“ (vgl. Abb.: 5), sind Beispiele für Aktionen im öffentlichen Raum Neubaugasse.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Anm.: Bei „Delete“ handelte es sich um eine Installation zur „Entschriftung“ des öffentlichen Raumes. Sämtliche Werbeaufschriften, Reklameschilder, Piktogramme und Firmennamen wurden für zwei Wochen verhüllt. In Kooperation mit den Kaufleuten und der Wirtschaftskammer wurde dieses Projekt von den Künstlern Steinbrener und Dempf realisiert (vgl.: <http://www.steinbrener-dempf.com>).



Abb. 5: Delete: „Reklame zum Schweigen bringen“ (Foto M. Heintel 2005).

### 3.2.2. Schanigärten (Gastgärten)

Schanigärten sind vor allem im Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse eine stark prägende Erscheinung. Dabei wird als Schanigarten eine Erweiterung der Gastronomiefläche in den öffentlichen Raum bezeichnet, die mehr oder weniger stabilisiert bzw. mobil ist (von Betonelementen zur Begrenzung bis zu leicht entfernbar Holz- oder Kunststoffzäunen), und für die eine Genehmigung des Magistrats erforderlich ist. Mit der Genehmigung werden auch die Abgaben für die Nutzung des öffentlichen Raums festgelegt. Diese Abgaben werden von verschiedenen Seiten als relativ niedrig angesehen, wobei die tatsächliche Nutzungsmöglichkeit stark witterungsabhängig ist. Vor allem bei kleineren lokaleigenen Nutzflächen dient der Schanigarten zu einer massiven Vergrößerung des Gastronomiebetriebes, der nicht im permanenten Mietpreis erfasst ist. Die Schanigärten stellen somit eine saisonale Nutzung während der warmen Jahreszeit dar. Bei der Untersuchung wurden alle Nutzergruppen nach der Attraktivität der Schanigärten für die Neubaugasse befragt. Bei den Bewohnern besteht hier im Mittel ein nur leichter Überhang in Richtung

„attraktiv“, wobei eine relativ große Gruppe den Schanigärten stark ablehnend gegenübersteht: 24% lehnen die Aussage, dass Schanigärten die Neubaugasse attraktiv machen, völlig ab. Im Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse, wo sie am häufigsten vorkommen, werden Schanigärten auch skeptischer beurteilt; sie polarisieren stärker. Etwa ein Drittel lehnt diese völlig ab, ein Drittel stimmt völlig zu.

Es sind die älteren Bewohner, für die sie weniger attraktiv sind (Mittelwert 49), für die Jüngeren sind sie signifikant attraktiver (Mittelwert 65). Bei den Wirtschaftstreibenden (Mittelwert 73) und Passanten ist die Zustimmung deutlicher (Mittelwert 67), vor allem für die Gastronomen sind sie ausschließlich attraktiv.

Die Schanigärten sind – den Befragungsergebnissen nach zu schließen – zu einem akzeptierten Bestandteil der Neubaugasse geworden, mit hoher Zustimmung seitens der Wirtschaft, der Passanten und der jüngeren Bewohner. Die doch erkennbar niedrigeren Werte im Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse lassen darauf schließen, dass bei einer zu hohen Dichte der Schanigärten die Ablehnung zunimmt; Lärmbelästigungen und Behinderungen bei der Nutzung des öffentlichen Raums (Engstellen auf den Gehsteigen) können dafür ausschlaggebend sein.

### 3.2.3. Verkehr

In den Beurteilungen der Verkehrssituation und den Vorschlägen für zukünftige Verbesserungen kommen die unterschiedlichen Interessen verschiedener Nutzer des öffentlichen Raums besonders deutlich zum Ausdruck. Verkehr ist eine der wesentlichen Nutzungen des öffentlichen Raums Neubaugasse, in dem sich verschiedene Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer überlagern und Interessenskonflikte auftreten. Historisch als öffentlicher Raum primär für Fußgänger, öffentlichen Personenverkehr und Warentransporte ausgelegt, hat in den letzten Jahrzehnten der Individualverkehr mit PKW deutlich zugenommen. Verkehrsgestaltende Eingriffe bezogen sich daher primär auf Regulierung und Einschränkung des zunehmenden Individualverkehrs – dabei handelte es sich sowohl um Beschränkungen des fließenden Verkehrs als auch der Parkmöglichkeiten – zugunsten der anderen Nutzer des öffentlichen Raums, insbesondere der Fußgänger und des öffentlichen Verkehrs. Am deutlichsten wurde die Einschränkung des Autoverkehrs in der verkehrsberuhigten Zone zwischen Mariahilfer Straße und Lindengasse durchgesetzt. An den öffentlichen Verkehr ist die Neubaugasse in historischer Tradition – wie bereits eingangs erwähnt – gut angebunden.

Der Nutzung durch Fußgänger ist v.a. die verkehrsberuhigte Zone zwischen Mariahilfer Straße und Lindengasse gewidmet, obwohl durch den Bus 13A und durch eine Häufung von Schanigärten und Ausräumungen in diesem Abschnitt oft weniger Raum zur Verfügung steht und bei hoher Passantenfrequenz Gedränge entsteht. Zusätzlich wurde in der Befragung, in qualitativen Interviews und in Beobachtungen

deutlich, dass in diesem Bereich eine Nichtbeachtung des Durchfahrtsverbots für Autos häufig ist.

Da der Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse für den Autoverkehr gesperrt ist, erhöht sich die Frequenz in der Lindengasse für Durchfahrten und Parkplatzsuche; auch die benachbarten Gassen werden dabei stärker belastet. Im Abschnitt Lindengasse – Westbahnstraße ist zwar die Durchfahrt in Richtung Lindengasse möglich, der ruhende Verkehr ist jedoch durch Park- und Halteverbote (Ladezonen) sehr eingeschränkt, wodurch sich durch Parkplatzsuchende ein zusätzlicher Verkehrsdruck auf die Umgebung ergibt.

In den bestehenden Verkehrsregelungen nimmt der Fahrradverkehr eine besondere Rolle ein: Die Neubaugasse ist in beiden Richtungen befahrbar, bis zur Westbahnstraße ist eine gesonderte Radspur markiert. Mehrmals wurde die Weiterführung der Radspur – in beiden Richtungen – durch die gesamte Neubaugasse vorgeschlagen.

In der Befragung wurden die verschiedenen Verkehrsmittelnutzungen nach der Intensität – der Häufigkeit der Nutzung eines der drei Verkehrsmittel Auto, Wiener Linien (öffentliche Verkehrsmittel) und Fahrrad zwischen „täglich“, „wöchentlich“, „monatlich“, „seltener“ oder „nie“ erhoben. Die Ergebnisse zeigen, dass die Wiener Linien für die tägliche Benutzung deutlich vor Auto und Fahrrad liegen. Bei den Bewohnern und den Wirtschaftstreibenden sind es knapp unter der Hälfte der Probanden, die die Wiener Linien täglich nutzen, bei den Passanten etwas mehr als die Hälfte.

Das Auto wird als „tägliches“ Verkehrsmittel nur von einer Minderheit gewählt: Etwa ein Zehntel der Passanten, knapp ein Viertel der Bewohner und etwa ein Drittel der Wirtschaftstreibenden verwendet täglich das Auto. Bei den Bewohnern und auch bei den Passanten wird das Auto häufig wöchentlich genutzt, etwa ein Fünftel der befragten Bewohner und etwa ein Viertel der Wirtschaftstreibenden verwenden nie ein Auto. Interessant ist die polarisierte Verteilung bei den Wirtschaftstreibenden: Sie sind einerseits die Gruppe, von der das Auto am häufigsten täglich benutzt wird, und andererseits ist der Anteil derjenigen, die nie ein Auto nutzen, sehr hoch. Dies könnte mit der sehr unterschiedlichen Wirtschaftsstruktur der Neubaugasse zusammenhängen: Wirtschaftstreibende etwa des Dienstleistungsbereichs und der Creative Industries sind weniger auf Autos angewiesen als Geschäfte, in denen immer wieder Transporte von Waren, Geräten etc. erforderlich sind. Außerdem sind die Wirtschaftstreibenden seltener mit den Wiener Linien unterwegs und auch diejenige Gruppe, die am wenigsten das Fahrrad benutzt.

Insgesamt scheint das Fahrrad im Durchschnitt das am wenigsten verwendete Verkehrsmittel für tägliche Fahrten zu sein. Es sind hier die Bewohner am häufigsten vertreten, die zu einem Drittel das Fahrrad täglich oder wöchentlich nutzen. Dies ist zwar eine Minderheit, aber doch eine zahlenmäßig beachtliche Gruppe, die Überlegungen zur Förderung des Fahrradverkehrs in der Neubaugasse rechtfertigt.

Am wenigsten nutzen die Wirtschaftstreibenden das Fahrrad (mehr als zwei Drittel geben an, es selten oder nie zu verwenden).

Nach dem Geschlecht ausgewertet, ergeben sich nicht sehr überraschende Verteilungen: Frauen sind dort deutlich überrepräsentiert, wo es um die tägliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel geht (F: 57%, M: 41%), Männer bei der täglichen Verwendung des PKWs (F: 16%, M: 28%). Frauen geben häufiger als Männer an, nie ein Auto zu benutzen (F: 30%, M: 16%), was auch Rückschlüsse auf die generelle Verfügbarkeit eines PKWs zulässt.

Interessante Unterschiede ergeben sich bei der Datenauswertung nach der höchsten abgeschlossenen Schulbildung: Am häufigsten verwenden Hochschulabsolventen das Fahrrad, am wenigsten diejenige Personengruppe mit Pflichtschulabschluss. Das Auto wird am häufigsten von der Gruppe mit abgeschlossener Lehre oder berufsbildender Schule benutzt.

Schichtet man die Probanden (Standort) nach Straßenabschnitten der Neubaugasse, zeigt sich, dass dort, wo bereits Verkehrsberuhigung vorliegt, die tägliche Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel häufiger ist: Die Personen in diesen Abschnitten sind verstärkt auf die Wiener Linien umgestiegen. Zwischen Mariahilfer Straße und Lindengasse etwa 53%, zwischen Burggasse und Lerchenfelder Straße dagegen nur 32%. Genau umgekehrt verhält es sich mit der Verwendung von Autos: im Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse fahren nur 24% täglich mit dem Auto gegenüber 31% im Abschnitt Burggasse – Lerchenfelder Straße.

Besonders deutlich zeigt sich, wer die Verkehrsgestaltung positiv bewertet: Diejenigen, die täglich mit den Wiener Linien fahren, beurteilen zu 49% die allgemeine Verkehrsgestaltung positiv, während die täglichen Autobenutzer nur zu 22% eine positive Bewertung abgeben. Sichtbar wird das Problem, das Autofahrer mit der Verkehrsgestaltung der Neubaugasse haben, auch in den qualitativen Verbesserungsvorschlägen (offene Fragen): Mehr und verbesserte Zufahrts- und Parkmöglichkeiten für PKW werden vorgeschlagen, wobei gerade von Bewohnern die meisten Vorschläge dieser Art abgegeben wurden.

Nach den verschiedenen Abschnitten der Neubaugasse betrachtet zeigt sich, dass der Abschnitt Mariahilfer Straße – Lindengasse v.a. deshalb schlechter beurteilt wird, weil die Nutzung durch den PKW wegfällt. Für Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen, mit Kindern oder Personen mit Kinderwägen werden die Abschnitte Mariahilfer Straße – Lindengasse und Lindengasse – Westbahnstraße hinsichtlich der Verkehrsgestaltung eher positiv bewertet, während gerade der Abschnitt zwischen Westbahnstraße – Burggasse deutlich schlechter beurteilt wird. (Bewohner im Vergleich aller Befragten überrepräsentiert).

Das Problem zu geringer Parkmöglichkeiten (für Anrainer und Kunden) ist im gesamten vergleichbaren städtischen Raum ungelöst und wurde auch in der Befragung als ein wichtiger Problembereich in der Nutzung des öffentlichen Raums berücksichtigt. Bewohner und Wirtschaftstreibende wurden nach ihrer Haltung zu fol-

gendem Statement gefragt: „Für eine attraktivere Gestaltung der Neubaugasse würde ich den Verlust einiger Parkplätze in Kauf nehmen.“ Die Ergebnisse zeigen eine deutliche Polarisierung sowohl bei den Bewohnern als auch bei den Wirtschaftstreibenden: Der Verzicht auf Parkplätze wird entweder völlig abgelehnt oder ihm wird völlig zugestimmt. Wirtschaftstreibende würden jedoch deutlich weniger häufig den Verlust von Parkplätzen hinnehmen als Bewohner: 27% zu 49%.

In der Befragung wurde das Statement vorgegeben: „Die verkehrsberuhigte Zone am Beginn der Neubaugasse sollte ausgeweitet werden“. In den Ergebnissen zu dieser Frage unterscheiden sich die befragten Gruppen deutlich. Passanten sind recht eindeutig für die Ausweitung, während sich bei Bewohnern und Wirtschaftstreibenden starke Polarisierungen ergeben – d.h. die größten Gruppen sind entweder vehement dagegen oder vollständig dafür. Im Durchschnitt sind Bewohner eher dafür, Wirtschaftstreibende eher dagegen.

		Die verkehrsberuhigte Zone am Beginn der NBG sollte ausgeweitet werden!		
		gültige N	in %	Mittelwert
Wiener Linien	täglich	213	49,1%	67
	wöchentlich	128	29,5%	58
	monatlich	32	7,4%	46
	seltener	41	9,4%	49
	nie	20	4,6%	23
		434	100,0%	59
Fahrrad	täglich	54	13,2%	67
	wöchentlich	69	16,9%	73
	monatlich	27	6,6%	63
	seltener	73	17,9%	62
	nie	185	45,3%	51
		408	100,0%	60
Auto	täglich	94	22,0%	37
	wöchentlich	127	29,7%	54
	monatlich	42	9,8%	69
	seltener	64	15,0%	68
	nie	100	23,4%	75
		427	100,0%	58

Tab. 1: Zustimmung zur Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone – nach Verkehrsmittelnutzung der Probanden (0=völlige Ablehnung, 100=völlige Zustimmung).

Nach Abschnitten ausgewertet findet eine Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone besonders im Abschnitt Westbahnstraße – Burggasse den größten Zuspruch, während die Abschnitte Mariahilfer Straße – Lindengasse und Burggasse – Lerchenfelder Straße die geringste Befürwortung zeigen (vgl. Tab.: 1). Werden nur die Befragungsergebnisse der Bewohner ausgewertet, so zeigt sich, dass jene, die nahe oder in der verkehrsberuhigten Zone wohnen, eher gegen eine Ausweitung der verkehrsberuhigten Zone sind. Auch bei den Wirtschaftstreibenden sind deutliche Unterschie-

de nach Abschnitten gegeben: Während Wirtschaftstreibende des oberen und unteren Endes der Neubaugasse (Abschnitte Mariahilfer Straße – Lindengasse und Burggasse – Lerchenfelder Straße) deutlich gegen eine Ausweitung sind, so gibt es eine deutliche Mehrheit für eine Ausweitung in den mittleren Abschnitten, besonders im Abschnitt Westbahnstraße – Burggasse.

#### *3.2.4. Gestaltungselemente*

In der Bodengestaltung unterscheiden sich die verschiedenen Abschnitte der Neubaugasse und machen die unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten wahrnehmbar. Während in den Abschnitten zwischen Westbahnstraße und Lerchenfelder Straße noch immer der Charakter als Durchfahrts- bzw. Hauptstraße deutlich hervortritt – leicht eingeschränkt durch die Einrichtung einer Busspur – so wird gegen die Mariahilfer Straße hin die Verkehrsberuhigung auch im Charakter der Bodengestaltung sichtbar und durch sie unterstützt. Geringere Höhendifferenz (Niveauunterschiede) zwischen Gehsteig, Radweg und der Fahrbahn, Farbgebung der Parkspur und der Gehsteige signalisieren die verschiedenen Nutzungsansprüche und verlangsamen bzw. behindern einen schnellen Durchzugsverkehr.

Aus den Experten-Interviews geht hervor, dass eine einheitlichere Gestaltung des öffentlichen Raums bzw. der Verkehrsflächen die ganze Neubaugasse hindurch eine verstärkte „Identität“ und damit auch einen Beitrag zur Erhöhung der Attraktivität und damit zu einem Ausgleich der unterschiedlichen Wirtschaftsdynamik leisten könnte.

Die Bodengestaltung wird auch mit einem anderen wichtigen und seit langem in Diskussion stehenden Gestaltungselement in Verbindung gesehen. Seit mehreren Jahren liegt ein innovatives Konzept für eine Neugestaltung der gesamten Beleuchtung der Neubaugasse vor, das auch mit Vorschlägen für eine neue Bodengestaltung, neue Nutzungen für Feuermauern etc. verbunden ist. Die Umsetzung des Konzepts ist derzeit wieder in Diskussion.

Bei den Gestaltungselementen muss jedoch nochmals auf die umfassende Möblierung des öffentlichen Raumes eingegangen werden. Mit Ausnahme der Meinungen der Geschäftsleute wurden „weniger Ausräumungen“ v.a. im Abschnitt Mariahilfer Straße – Westbahnstraße als erster Schritt und größter Handlungsbedarf vor allen anderen Gestaltungen des öffentlichen Raumes genannt.

#### *4. Ausblick: Nutzungsperspektiven für den öffentlichen Raum Neubaugasse*

Ob Nutzung im Vordergrund, im Hintergrund, die Möblierung des öffentlichen Raumes oder der „Dauerbrenner“ innerstädtischer Verkehr – das Beispiel Neubaugasse zeigt die vielfältigen Nutzungsansprüche im verdichteten innerstädtischen Bereich,

aber auch die unterschiedlichen Interessen der Nutzer exemplarisch auf. Für die Stadtplanung ist zweierlei von Interesse: Erstens, wie kann es gelingen, weitgehende Attraktivität für heterogene Nutzer strategisch zu sichern und zweitens, wie kann ein bisweilen innerstädtisch gesicherter Standort auch für die Zukunft nachhaltig gesichert werden, trotz oder wegen bereits sichtbarer Ausdünnung eines Straßenabschnitts. In Folge wird daher versucht, einige Aspekte zur Verbesserung der Entwicklungschancen für den öffentlichen Raum Neubaugasse vorzustellen.

#### *4.1. Aspekte zur Attraktivitätssteigerung der Neubaugasse*

Die Verbesserungsvorschläge aller Nutzergruppen (Bewohner, Wirtschaftstreibende, Passant) wurden systematisiert und zusammengefasst. Sie beziehen sich auf unten genannte Inhalte und bilden erste Ansatzpunkte für mögliche partizipative Planungsschritte.

- Begrünung („mehr Grün / Pflanzen / Bäume“, „mehr Grünflächen“, „Baumpflanzung statt Baumtröge“, „mehr Pflanzenpflege“).
- Sauberkeit (v.a. Aussagen zu „Hundekot“, „allgemeiner Verschmutzung“, „mehr Reinigung“).
- „Entrümpelung“ („weniger Ausräumungen“, „entrümpeln“, „weniger Schilder / Ständer / Warenkörbe“).
- Sonstige Straßengestaltungsmaßnahmen („mehr Sitzgelegenheiten“, „mehr Platz“, „kindergerechtere / attraktivere Gestaltung“, „Brunnen“).
- Weitere Vorschläge zu: „mehr Beleuchtung“, Maßnahmen zur „Lärmbekämpfung“ und „Renovierung / Erhaltung von historischen Häusern / Fassaden“.

Für eine Attraktivierung der Neubaugasse halten außerdem zahlreiche Probanden eine „quantitative und qualitative Steigerung von Geschäften und Lokalen“ für sinnvoll („qualitative Verbesserung“, „Ansiedlung Spezialgeschäfte“, „keine Ramschläden“, „flexiblere Öffnungszeiten“), während nur wenige Probanden für „weniger Geschäfte / Konsum bzw. Lokale“ (v.a. aufgrund der nächtlichen Lärmbelästigung durch Schanigärten) eintreten. Angemerkt wird dazu auch, dass eine bessere Bewerbung bzw. Vermarktung der Neubaugasse nötig wäre. Eine Idee dabei war, Aktionen speziell für die weniger frequentierten Abschnitte Burggasse – Lerchenfelder Straße zu initiieren.

Die Wirtschaftstreibenden wurden zusätzlich aufgefordert, sich zu möglichen Akteuren zur Umsetzung von derartigen Verbesserungsvorschlägen zu äußern. Laut den Aussagen werden diesbezügliche Bemühungen v.a. von den öffentlichen Akteuren von Bezirk, Stadt, Land/Bund erwartet. Zahlreiche Wirtschaftstreibende sind für Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren eingetreten, andere setzen zusätzlich auf das Engagement der Unternehmer (Verein, Geschäftsleute, andere bzw. neue Gruppierungen).

Auch seitens der Experten (Interviews) wurden einige dieser Problembereiche hinsichtlich der Attraktivität der Neubaugasse angesprochen, v.a. eine notwendige Entrümpelung, Erhaltung der guten Durchmischung und Besetzung der Geschäftsleerstände sowie eine attraktivere Gestaltung des öffentlichen Raums, z.B. auch durch Querverbindungen für Fußgänger zu Seitenstraßen und der Einrichtung von mehr „konsumfreien Zonen“. In der Vergangenheit wurden bereits mehrere Überlegungen und Konzepte zur Gestaltung diskutiert. Etwa die Idee der „Überdachung“ eines Teils der Neubaugasse (Abschnitt Nähe Mariahilfer Straße), die sich auch in den Vorschlägen zu Gestaltungsmaßnahmen der Probanden wieder findet. Die Experten sind sich jedoch einig, dass eine Überdachung kein Mehr an Attraktivität für die Neubaugasse bringen würde, im Gegenteil. Ein vorliegendes Gestaltungskonzept, das als Sieger eines Architekturwettbewerbs zur Gestaltung der Neubaugasse hervorgegangen ist, steht seit Jahren „im Raum“. Dass der darin – neben anderen Maßnahmen zur Bodengestaltung, Attraktivierung und Verbindung der verschiedenen Straßenabschnitte – angeführte Vorschlag zur Neugestaltung der Straßenbeleuchtung (u.a. als neues identitätsstiftendes, verbindendes und funktionales Element der Straße) auch einigen Nutzern ein Anliegen ist, verdeutlichen die Forderungen der Probanden nach „mehr Beleuchtung“ bzw. „mehr Licht“. Wichtige Ziele aller vorgeschlagenen und diskutierten bzw. zu diskutierenden Gestaltungsüberlegungen und Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, so die einhellige Meinung aller Experten, müssen die Verstärkung der Entwicklungsdynamik in den Straßenbereichen Westbahnstraße – Lerchenfelder Straße sowie der Einbezug und die Berücksichtigung der benachbarten Seitenstraßen sein.

Die Frage der Zugänglichkeit und Öffnung „teilöffentlicher“ Räume (Hinterhöfe, Hausdurchgänge) wurde sowohl in den Experteninterviews, als auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Bewohner und Wirtschaftstreibenden angesprochen. Dabei wird in der „Öffnung“ von Häuserblöcken, von Höfen und weiterer Durchgänge ein Potenzial gesehen, das zur Erhöhung der Attraktivität und zur Ausweitung des öffentlichen Raums beitragen könnte.

#### *4.2. Neue „Markenzeichen“ für die Neubaugasse*

Für eine weiterhin dynamische Entwicklung der Neubaugasse bedarf es – neben der Fortführung von Traditionen – neuer Entwicklungsvorstellungen, um lebendig und attraktiv zu bleiben. Dabei liegt es an verschiedenen Akteursgruppen, Entwicklungsvorstellungen darzulegen und zu verfolgen. Nicht nur die politischen Vertretungen und Stadtplaner, sondern auch die Wirtschaftstreibenden und Bewohner vor Ort sind hier gefordert, partizipative und breit abgestützte Gestaltungsvorschläge und -konzepte auszuarbeiten. Mögliche Ansätze, die aus der Erhebung resultieren, sind:

- Eine Entwicklung etwa nach dem Modell „Mariahilfer Straße“ („Shopping-Meile“) scheint für die gesamte Neubaugasse wenig realistisch und nicht erstrebenswert. Ein Entwicklungsleitbild müsste daher die Neubaugasse deutlich von der Mariahilfer Straße unterscheiden.
- Eine Ausweitung der räumlichen Identität von „Einkaufsstraße“ zu einem „Neubaugassen-Grätzel“ oder einer „Neubaugassen-Nachbarschaft“ unter verstärkter Einbeziehung der Seiten- bzw. Quergassen könnte die positive Ausstrahlung der Neubaugasse verstärken.
- Aus aktuellen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Trends ergeben sich neue Image-Möglichkeiten. Etwa durch Zunahme neuer, kreativer Branchen: „Creative / Cultural Industries“, Medienproduktionen, Informations- und Kommunikations-Dienstleistungen: Kreativ-Cluster Neubaugasse.

#### *4.3. Ausgleich unterschiedlicher Entwicklungschancen der verschiedenen Straßenabschnitte und partizipative Entwicklungsstrategien*

Bisherige Bemühungen konnten die ungleiche Entwicklungsdynamik der verschiedenen Abschnitte der Neubaugasse nicht ausgleichen. Folgende Möglichkeiten zeigen sich nach den Ergebnissen der Befragung:

- Belebung der Abschnitte der Neubaugasse zwischen Burggasse und Lerchenfelder Straße durch verstärkte Zusammenarbeit über die Bezirksgrenzen hinweg.
- Einbeziehung der Seitenstraßen zu verbessertem Marketing und zur gemeinsamen Konzeption von neuen Entwicklungsschwerpunkten.
- Betonung der Einheit der Neubaugasse in der Gestaltung des öffentlichen Raums: Beleuchtung, einheitliche Verkehrsgestaltung, „verbindende“ Elemente in der Boden- und Beleuchtungsgestaltung.

Partizipative Entwicklungsstrategien sollten auf eine breite Basis gestellt und das Engagement und die Identifikation sowohl von Bewohnern als auch verschiedenen Wirtschaftstreibenden erhöht werden. Unter den letzteren gilt es, nicht nur die „Geschäftsleute“ im ebenerdigen, gassenseitigen Bereich zu gewinnen, sondern auch die Gewerbetreibenden der Creative Industries etc. in den Hinterhöfen und den oberen Stockwerken. Dabei sollten die partizipatorischen Ansätze zu thematischen Schwerpunktbildungen für die Neubaugasse mit starker Konzentration auf die oberen Straßenabschnitte Westbahnstraße – Burggasse und Burggasse – Lerchenfelder Straße erfolgen.