

Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur?

Paul Achatz, Linda Dörrzapf, Martin Berger

(BSc. Paul Achatz, TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, Augasse 2-6, 1090 Wien, paul.achatz@tuwien.ac.at)

(DI Linda Dörrzapf, TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, Augasse 2-6, 1090 Wien, linda.doerrzapf@tuwien.ac.at)

(Prof. Martin Berger, TU Wien, Institut für Raumplanung, Forschungsbereich Verkehrssystemplanung, Augasse 2-6, 1090 Wien, martin.kp.berger@tuwien.ac.at)

1 ABSTRACT

Der Anteil an Flächen in städtischen öffentlichen Räumen sind hauptsächlich zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs verteilt (Havemann, 2010; Knoflacher, 2009) – Fußgängerinnen, Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern bleiben meist nur die Restflächen (Notz, 2017). Während der Nutzungsdruck durch neue Mobilitätsformen weiter steigt und unterschiedliche Interessenslagen ausgehandelt werden müssen, rückt die Bedeutung und Umgestaltung des öffentlichen Raumes zunehmend ins Zentrum des Diskurses. Neue (urbane) Initiativen und Bewegungen fordern diese Räume und alternative Umgestaltungen vermehrt ein. Allerdings sind Prozesse der Stadt- und Verkehrsplanung starr und langfristig angelegt und reagieren meist zu langsam auf aktuelle Herausforderungen und Bedürfnisse. (Fugmann and Karow-Kluge, 2019). Dies wird zunehmend kritisch diskutiert und mehr Flexibilität, Experimentieren und Partizipation eingefordert (Savini et al., 2015), um eine „faire“ Verteilung des öffentlichen Raumes und eine nachhaltige Mobilitätskultur zu bewirken. Ein wesentlicher Ansatz für das neue Planungsverständnis ist die Herangehensweise des „Tactical Urbanism“. Dabei werden Interventionen als zeitlich begrenzte Veränderungen des öffentlichen Raumes sowie auch „als Instrument der prozessualen Stadtentwicklung, als Teil von Planungs- und Beteiligungsprozessen und als städtebaulicher Lösungsvorschlag“ (Drobek and Tran, 2017) herangezogen.

Der Forschungsansatz des „Tactical Urbanism“ wird im Projekt „Tactical Mobilism – Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur“ aufgegriffen mit dem Ziel zeitlich begrenzte, einfache und kostengünstige Interventionen zur Transformation von Mobilitätsräumen zu testen und zu etablieren. Das Projekt wird im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“ durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) gefördert. Dieser Beitrag beschäftigt sich daher mit dem Begriff und Ansatz des „Tactical Urbanism/Mobilism“, verschiedenen Fallbeispielen aus der räumlichen Praxis und einen Einblick in den Use Case Villach.

Keywords: Urbanism, Mobilitätskultur, Tactical, öffentlicher Raum, Interventionen

2 HINTERGRUND – NUTZUNGSDRUCK UND STARRE PLANUNGSPRAKTIKEN

Im Zuge der Massenmotorisierung beginnend in den 60er Jahre hat die Stadtplanung und Verkehrsorganisation zunehmend die Ansprüche des PKWs gegenüber anderen priorisiert (Monheim, 2018) Dies wirkte sich nicht nur auf eine hohe Flächeninanspruchnahme auf Kosten der gemeinschaftsbildenden Funktion des öffentlichen Raums, des Zusammenlebens und nachhaltiger Mobilität, aus, sondern hat auch negative Umweltfolgen (VCÖ, 2018; Dover and Massengale, 2014).

Doch es findet ein Umdenken statt den motorisierten (Individual-)Verkehr in seiner Dominanz in der Stadt zurückzudrängen (Degros and Bendiks, 2019). In den letzten Jahren rückte eine Fülle von städtischen Aktivitäten in den Fokus wissenschaftlicher, aber auch planerischer Diskurse. Höhere Investitionen in Radinfrastruktur und Fußgängerzonen, die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und die Reduktion von Stellplätzen sind beispielhafte Maßnahmen in Städten (VCÖ, 2019). Dem gegenüber treten immer mehr teilkollektive Interessensgruppen, die nach heterogenen, zukunftsweisenden Gestaltungen öffentlicher Räume verlangen und ihre Ansprüche aus verschiedensten Phänomenen unserer heutigen Zeit, wie Klimawandel, Energiekrise, Strukturwandel und Mobilitätswende, ableiten (Lange, 2014: 16). Unter Begriffen wie "Tactical Urbanism", "Informeller Urbanismus", oder "Subversiver Urbanismus", sowie „Bottom-Up-Urbanism“, „Self-Made-City“ oder „Grassroots-Bewegungen“ (Saiko, 2013: 26) wird eine Reihe von diesen städtischen, kreativen Praktiken zusammengefasst, die eine Aneignung des öffentlichen Raums anstreben und häufig durch direkte Interventionen sichtbar werden (Sandholzer, 2019; Iveson, 2013; Saiko, 2013). Insbesondere das Konzept des „Tactical Urbanism“ hat zum Ziel zeitlich begrenzte, einfache

und kostengünstige Interventionen (z.B. Umbaumaßnahmen wie Parklets, temporäre Sperrungen, Begrünungsmaßnahmen) im Verkehrsbereich zu etablieren.

2.1 Nutzungsdruck in öffentlichen Räumen steigt

Zurzeit sind öffentliche Räume in Städten hauptsächlich zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs verteilt. Aufgrund des Zielkonflikts zwischen verkehrlichen und lokalen Nutzungen verlieren die öffentlichen Räume in urbanen Gebieten immer mehr an ihrer sozialen Funktion (Notz, 2017). Zum einen tragen die durch die autozentrierte Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte überdimensionierten Verkehrsflächen zur Einschränkung von Nutzungsmöglichkeiten und Reduzierung potentieller Aufenthaltsflächen im öffentlichen Raum bei (Degros and Bendiks, 2019). Zum Anderen sorgt die hohe Verkehrsbelastung für gesundheitsschädliche Lärm- und Stickstoffemissionen, wodurch das Wohlbefinden und die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner sinkt und auch die Aufenthaltsqualität stark beeinträchtigt wird (Randelhoff, 2017). Der notwendige Wandel zur Umverteilung der Flächen in urbanen öffentlichen Räume zugunsten der aktiven Mobilität und ein Anstoß zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur findet noch zu wenig statt. Insbesondere bei Parkplätzen bzw. stehende Fahrzeuge nehmen den meisten Platz im öffentlichen Raum ein. Ob es sich dabei um „eine Privatisierung öffentlichen Eigentums“ (Notz, 2017) handelt, wird zunehmend diskutiert.

Großstädte und Metropolen stehen meist im Zentrum des Diskurses um die faire Aufteilung des öffentlichen Raums und sind Drehpunkt disruptiver Kräfte von Bottom-Up Initiativen. Aber „[e]s ist kaum bewusst und wird selten diskutiert, dass es noch ganz andere Formen urbanen Lebens gibt“ (Schmidt-Lauber, 2010), die sich nicht in den Großstädten und Metropolen abspielen. Auch Klein- und Mittelstädte fordern und fördern zunehmend ein Umdenken in Richtung nachhaltiger Mobilität und lebenswerter öffentliche Räume ein, sind offen für informelle Planung und verstehen ihre Rolle als wichtige Wirtschaftszentren und Wohnstandorte in der Region (Baumgart et al., 2011). Da in Österreich, als auch in Deutschland, ein großer Anteil der Bevölkerung in solchen Klein- und Mittelstädten leben, ist es nicht nur statistisch relevant, sondern sollte auch ins Blickfeld der Forschung rücken. Jede/r sechste Österreicherin oder Österreicher wohnt in einer Klein- oder Mittelstadt (Statistik Austria, 2020). In Deutschland sind es sogar fast jede/r Vierte (Destatis, 2018). Daher ist im hier beschriebenen Projektvorhaben die Stadt Villach Pilotstadt und in diesem Beitrag als Use Case aufgeführt.

2.2 Bottom-Up vs. Top-Down

Top-Down und Bottom-Up sind die zwei Gegenpole der Einflussnahme und Beteiligung, die in der Stadtplanung diskutiert werden (Breuer et al., 2014). Bottom-Up drückt sich im urbanen Handeln als Partizipation, Teilhabe und Offenheit sowie in der Stärkung der Rolle der Bürgerinnen und Bürger und der Identifikation innerhalb der eigenen Gemeinschaft in einem direkt-demokratischen Prozess aus. Top-Down sind zum Beispiel Gesetze, die von oben herab durch eine Institution, Verwaltung oder durch politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger auf die Bürgerinnen und Bürger und das Verhalten wirken (Jessop et al., 2013).

Traditionelle Planung und Steuerung äußert sich häufig durch starre Strukturen, die nicht dafür ausgelegt sind auf Änderungen und Anforderungen schnell zu reagieren, aber auch gleichzeitig Planungs- und Rechtsicherheit garantieren (Pogačar and Šenk, 2018; Hoelzel, 2015). Durch den Eintritt von „Grassroot“-Bewegungen oder anderen Bottom-Up-Initiativen in das Feld der urbanen Politik und Governance lässt sich eine Verschiebung im Verhältnis zwischen privaten Investoren und öffentlicher Verwaltung feststellen, was neue Strategien in Richtung vermehrter Kooperationen und Verschiebungen in klassischen Rollenzuschreibungen und –bildern auslöste (Domaradzka, 2019: 7). Es besteht dennoch die Gefahr, dass die langen Planungsprozesse die aktuell vorherrschenden Bedürfnisse der Bevölkerung verfehlen, da sie in einigen Jahren nicht mehr den Status Quo abbilden und/oder auch nur einen Teilaspekt behandelt haben.

2.3 Flexibilität in der Planung

Das Top-Down Prinzip in der Stadtplanung wird zunehmend kritisch diskutiert und gleichzeitig von Planerinnen und Planern mehr Flexibilität, Ausprobieren und Experimentieren eingefordert (Bertolini and le Clercq, 2003; Salet et al., 2013; Savini et al., 2015). Das gemeinsame, partizipative Erarbeiten und Ausprobieren im öffentlichen Raum in einem sogenannten Reallabor bzw. –experiment kann auch neue

Sichtweisen eröffnen, zum notwendigen Umdenken bei den Akteuren führen und positive Impulse in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätskultur setzen (West, 2018). In der Praxis sehen Bergevoet und Tuijl (2016) eine zeitliche Flexibilität als einen stufenartigen Prozessablauf in dem die Resultate immer offen für Veränderungen oder Anpassungen sind (Bergevoet, Tom; van Tuijl, 2016: 39). Eine integrative Planung und Neukonzeption von städtischen Straßen erfordert ein neues Regelwerk zum Prozessablauf, zum Design der Straßenräume und zur damit verbundenen Neuverteilung des Raumes. Der Einsatz von partizipativen Prozessen und Werkzeugen hat einen noch geringen Stellenwert in der Verkehrsplanung und wird nur vereinzelt bisher angewandt (Scherz, 2018: 77). Vereinzelt Kultur-, Kunst- und Sozialprojekte lassen jedoch erahnen, welches Potenzial in einer gezielten Einbindung der Bewohnerinnen und Bewohner, Initiativen, Vereinen etc. und der Belebung des öffentlichen Raums als Lebensraum vorhanden ist. Wichtig ist es erstmal den Raum für Experimente sowie Flexibilisierung von Prozessen und Umsetzungsprojekten zu forcieren, was sich in temporären und kurzfristigeren Lösungen von „Tactical Urbanism“ widerspiegelt. Ein kurzer Vergleich zwischen dem deutschsprachigen Raum und Skandinavien macht dahingehend einen klaren Unterschied deutlich: Wohingegen in Dänemark die Planung eines Radweges nur zwischen 6-9 Monaten dauert, werden für diesen Prozessschritt in Deutschland 24 Monate veranschlagt (Reidl, 2019). Allein durch dieses Beispiel wird deutlich, dass Flexibilisierung und ein Umdenken in unseren aktuellen Planungssystemen dringend notwendig sind.

3 TACTICAL URBANISM UND VERWANDTE ANSÄTZE

In den letzten Jahren rückte eine Fülle von städtischen Bottom-Up-Aktivitäten in den Fokus wissenschaftlicher, aber auch planerischer Diskurse. Unter Begriffen wie "Tactical Urbanism", "Informeller Urbanismus", „Placemaking“ oder "Subversiver Urbanismus" wird eine Reihe von urbanen Praktiken zusammengefasst, die Interventionen im öffentlichen Raum anstreben. Diese Aneignungen sind begründet im Aufbegehren und dem Wunsch nach direkter Teilhabe seitens der Bürgerinnen und Bürger und haben ihre Ursprünge in Jane Jacobs einflussreichem Werk „The Death and Life of Great American Cities“ (Jacobs, 1961). Etwa zeitgleich wie Jane Jacobs' Buch erschien auch jenes Werk in dem Henri Lefebvre erstmals von einem „Recht auf Stadt“ schrieb (Lefebvre, 1968). Ein wesentliches Stichwort in dieser Debatte ist die „Flächengerechtigkeit“ in der Stadt im Zeitalter nach den großen Plänen der „funktionalen Stadt“. Dieses Leitbild ging weiter über in die „Stadt der kurzen Wege“, die Idee der „Nahmobilität“ und jetzt die „Städte für Menschen“ und die „lebenswerte Stadt“ (Sabine Drewes, 2019) als zentrale Paradigma.

„Tactical Urbanism“ hat sich in diesem Diskurs als Überbegriff für unterschiedliche Interventionsansätze im städtischen, urbanen Raum entwickelt. Neben der Erstellung von Modellen zur Nutzung leerstehender Stadträume (Németh and Langhorst, 2014) und informellen Aktionen innerhalb rechtlicher Grauzonen (Bermann and Clough Marinaro, 2014) umfasst „Tactical Urbanism“ hauptsächlich Interventionen im öffentlichen Raum und auf Straßen zur Förderung nicht-motorisierter Mobilitätsformen (Birdsall, 2015). Tactical Urbanism Initiativen werden einerseits als neue Alternativen, andererseits auch als Herausforderungen für formelle, offizielle Planungsmethoden und -prozesse gesehen. Sie deuten jedoch darauf hin, dass Planungssysteme anpassungsfähiger und flexibler werden müssen. Ins Rollen brachte diese Bewegung das Duo Lydon und Garcia, die 2011 erstmals den „Tactical Urbanist Guide“ veröffentlichten und so auch den Begriff „Tactical Urbanism“ wesentlich mitprägten und versuchten zu definieren (Webb, 2018). Es gibt jedoch bereits die Angst, dass das radikale Potential von „Tactical Urbanism“ in klassischen Planungsprozessen verloren gehen könnte, da etablierte Demokratie- und Entscheidungsstrukturen in Verbindung mit wirtschaftlicher Macht diese zu ihren Zwecken nutzen könnten (Webb, 2018).

Generell sind taktische Interventionen kostengünstige, kurzfristige Aktionen, die auf eine langfristige, realistische Verstetigung und Umsetzung ausgelegt sind. Umsetzerinnen und Umsetzer können verschiedenste Akteurinnen und Akteure von Architektinnen und Architekten, Planerinnen und Planern, Künstlerinnen und Künstlern, öffentliche oder private Institutionen, aber auch hin zu lokalen Initiativen, sein. Diese Definition neuer Stadtmacherinnen und Stadtmacher geht also von einer transdisziplinären und kollaborativen Herangehensweise aus (Lydon et al., 2012; Lydon et al., 2011). Durch „leichte“ provisorische Maßnahmen können Lösungsansätze getestet werden, die in ihrer permanenten Umsetzung wesentlich kostenintensiver und komplexer wären (Leonard, 2015). Durch diese temporären Installationen wird außerdem das Bewusstsein für Probleme und alternative Lösungsansätze bei Politik und Verwaltung, sowie bei Bürgerinnen und Bürgern erhöht. Zusätzlich bietet sich die Möglichkeit potenzielle

Langzeitauswirkungen der Umsetzungen frühzeitig abschätzen und ungefähr evaluieren zu können. Diese können von kleinen Demonstrations- und Pilotprojekten mit geringen Projektkosten und einem kurzen Zeithorizont, bis hin zu kostenintensiven Langzeitvorhaben zur Neu- und Umgestaltung bestehender Räume, reichen. Dennoch finden sich Interventionen häufig nur in großen Städten bzw. ziehen dort die meiste Aufmerksamkeit auf sich.

Aktionen und Projekte des Tactical Urbanism lassen sich meist nicht ganz klar einem Begriff zuordnen und variieren in zeitlicher und räumlicher Ausprägung, sowie planerischen Ausrichtung (Top-Down, Bottom-Up, (in)formell) stark. Bis jetzt gibt es keine wirklich klare theoretische Abgrenzung in diesem Bereich. Die Begriffe und Theorien sind in ihrer Qualität und in ihrem Umfang unterschiedlich weit gefasst und können sich auf verschiedenen Maßstabsebenen abspielen (Marshall et al., 2016). Versuche diese verschiedenen, breit gefächerten und kleinräumlichen Aktionen zu beschreiben, führten meist zu einer Gruppierung in Überkategorien (Iveson, 2013) oder in einer Beschreibung von (Umsetzungs-) Methoden (Lydon and Garcia, 2015). Im Folgenden werden nun die wesentlichsten Überbegriffe in diesem Planungsfeld umrissen und in Relation zueinander gebracht. Im Bereich des „Tactical Urbanism“ gibt es weitere Ansätze bzw. Spielformen, die hier kurz skizziert und anhand eines Beispiels veranschaulicht werden. Die Abbildung 1 zeigt in welchem Verhältnis diese zu verorten sind – wobei die Bezeichnung „Tactical Mobilism“ (vgl. Kapitel 4) darüber liegt und viele verschiedene Ansätze mit einbezieht.

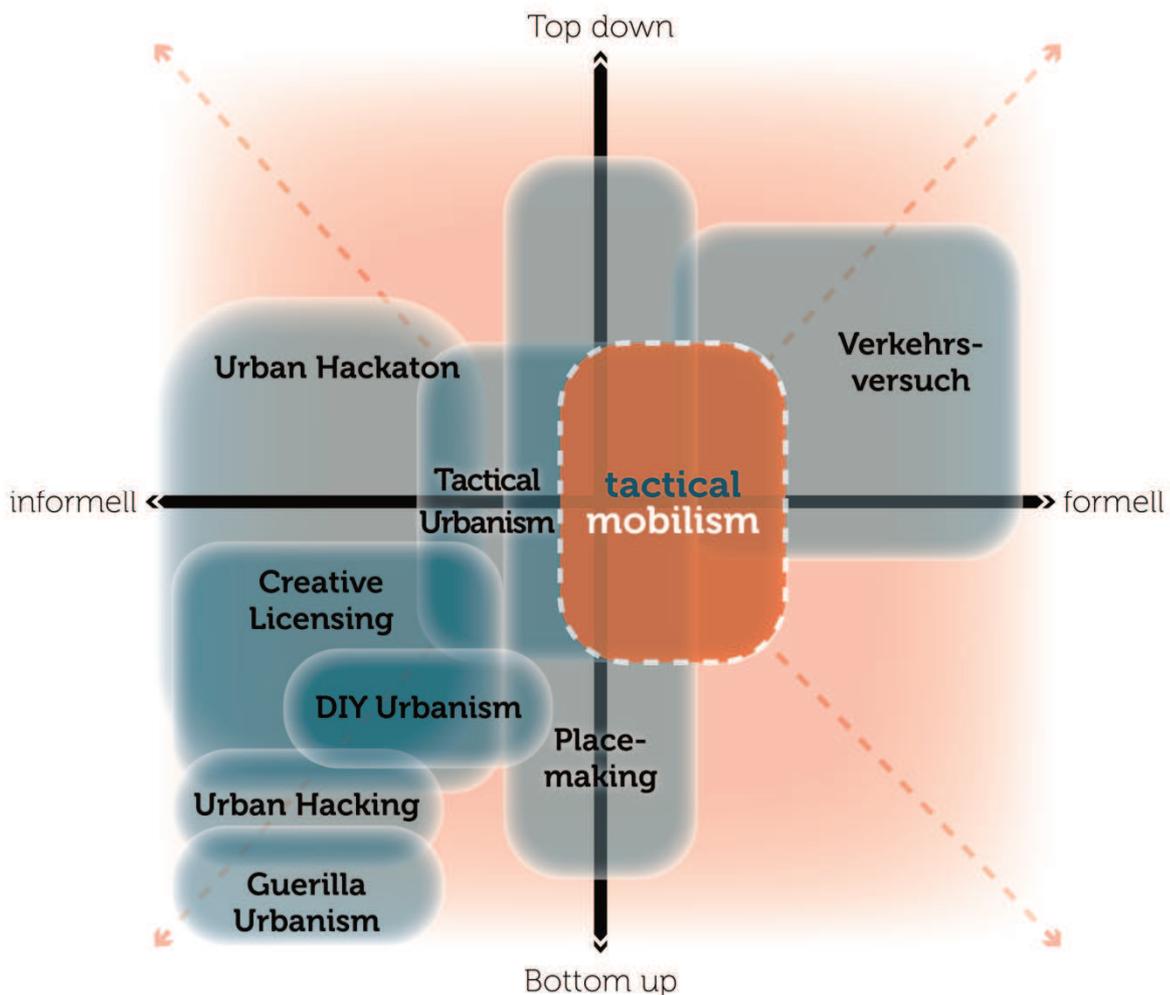


Abb. 1: Verortung der Theorien rund um „Tactical Mobilism“ (eigene Darstellung)

3.1 Guerilla Urbanism und Urban Hacking

„Guerrilla Urbanism“ kämpft als Ansatz oftmals gegen die steigende Regulierung, Privatisierung und das Verschwinden alternativer Formen öffentlichen Raums (Hou, 2010: 1) in verschiedenen kaum fassbaren Ausformungen, wie Guerilla Gardening. Der öffentliche Raum wird von Bewegungen hierbei durch Guerilla Taktik regelrecht eingenommen (Eismann and Zobl, 2011). Urban Hacking als Form der Urbanen Intervention umfasst kleine, oft nicht genehmigte, räumliche Interventionen, die die „Einschränkungen“ von Systemen aufbrechen wollen (Pogačar and Šenk, 2018; Gadringer, 2010). Diese Form der Aneignung beinhaltet einen klaren aktionistischen, selbstermächtigenden, Bottom-Up Ansatz (Schneider and Friesinger, 2009). Beide Handlungsweisen können nicht klar voneinander unterschieden werden, wobei Guerilla-Taktiken eher auf die Stärke der Überraschung setzen und Urban Hacking mehr die Nischen im System erforscht und ausmacht (Morandini, 2013: 102–103).

Der Urban Hackathon, der Begriff kommt ursprünglich aus der studentischen Hacker- und Computer-Szene, ist eine Spezialform von Urban Hacking und kann als Teil partizipativer Planung in Form eines Events beschrieben werden (de Waal and de Lange, 2019). Es werden teils definierte Problemstellungen in einem limitierten Zeitfenster (z.B. 24 oder 48 Stunden) gelöst. Informationstechnologien und Kollaboration sind zentrale Bestandteile (Pogačar and Žižek, 2016). Im Jahr 2015 wurden im Rahmen des Programms „Actors of Urban Change“ der Robert Bosch Stiftung drei Hackathons gefördert die „von unten“ im Bereich der Koroska Straße in Maribor (Slowenien) realisiert wurden. Ziel war es den jahrelangen Stillstand im Prozess zur Umgestaltung der Hauptstraße der Altstadt aufzubrechen und Anwohnerinnen und Anwohner zu motivieren am Prozess aktiv teilzunehmen (CityToolBox, 2020; Pogačar and Žižek, 2016)

3.2 DIY-Urbanism und Creative Licensing

DIY- und Tactical Urbanismus werden oft als synonyme (Über-) Begriffe verwendet. Sie unterscheiden sich jedoch fundamental darin, dass Tactical Urbanism darauf abzielt langfristige Veränderungen herbeizuführen, wohingegen DIY-Urbanism meist im kurzfristigen Umsetzen kleinräumiger Interventionen verharret (Lydon and Garcia, 2015; Douglas, 2014). DIY (Do-it-yourself), oder oft auch DIWO (Do-it-with-others), zielt klar auf den Gedanken ab unabhängig von wirtschaftlichen und kommerziellen Zwängen eigene Wünsche und Ideen umzusetzen. Konkret bezogen auf den Raum zeigt sich dies in Form von Urban Gardening oder ähnlichen kleinräumigen, handwerklichen Projekten (Baier et al., 2013: 86). Creative Licensing kann hierfür ein nützliches Werkzeug sein, das ermöglicht bürokratische Hürden im öffentlichen Raum zu überwinden, beziehungsweise vorhandene Schlupflöcher zu finden und nutzen. Beispiele hierfür sind der alljährliche „Park(ing) Day“ oder die Institution der Spielstraßen. (Pogačar and Šenk, 2018)

Parklets als ein Beispiel sind frei zugängliche, öffentliche Sitzplattformen, die sonst rein als Parkplätze für PKWs genutzte öffentliche Räume in nachbarschaftliche Treffpunkte verwandeln (können). Sie können das Ergebnis von Partnerschaften zwischen der Stadtverwaltung, lokalen Betrieben, Anwohnerinnen und Anwohner oder Nachbarschaftsgruppen sein. Verschiedene Nutzungen, wie Sitzmöglichkeiten, Begrünung, Bepflanzung oder Radabstellplatz, sind möglich (NACTO, 2013: 77–80). Teile des Parklet-Konzeptes entstanden aus einer Aktion des Design Studios „Rebar Group“ aus San Francisco. Sie transformierten 2005 einen Parkplatz in einen temporären öffentlichen Park. Nach Bezahlung der Parkgebühren bauten sie Bänke, Bäume und Rollrasen auf. Darauf folgend wurde auch der weltweite PARK(ing) Day ins Leben gerufen (Birdsall, 2013). Mit dem Hinweis auf vermehrten Bedarf an urbanen Erholungsflächen findet dieser alljährlich am dritten Freitag im Monat statt (Saitta, 2010: 78–79). 2010 wurde das erste offiziell genehmigte Parklet in San Francisco im Rahmen des städtischen Programmes „Pavement to Parks“ errichtet (Birdsall, 2013). In Wien gibt es seit 2015 die finanzielle Fördermöglichkeit durch das Aktionsprogramm „Grätzeloase“ der Lokalen Agenda 21 (Lokale Agenda 21 Wien, 2019).

3.3 Placemaking

Placemaking hat sich in den letzten Jahren als wachsende Bewegung etabliert, die zum Ziel hat Bürgerinnen und Bürger zu ermächtigen ihr eigenes Lebensumfeld zu gestalten und zu transformieren (Placemaking Plus, 2017: 6). Räume sollen sich mit diesem Toolset in Orte des Dialoges, der Inklusion und demokratischer Partizipation wandeln (Toolis, 2017; Project for Public Spaces, 2007). „Placemaking“ kann als Bottom-Up, personen- und objektbezogener Prozess beschrieben werden, der großen Wert und Schwerpunkt auf Kollaboration und gemeinschaftliche Partizipation legt, um die Lebensqualität in Gemeinden und Städten zu

verbessern (Laven et al., 2019; Toolis, 2017). Die oftmalige Kritik spielt auf die apolitische Herangehensweise und die Exklusivität für manche Gruppen an. Die Revitalisierungsbestrebungen zielen oft auf Verschönerung und Verbesserung öffentlicher Räume für Investitionen ab. Ausgeschlossen werden oft Überlegungen zum Abbau wirtschaftlicher und sozialer Ungleichheiten (Toolis, 2017).

Beim Projekt Österreichischer Platz in Stuttgart wurde eine ehemalige, witterungsgeschützte Parkfläche für KFZ unterhalb einer Autobrücke als städtisches Experimentierfeld umgenutzt. Der Prozess der gemeinschaftlichen Raum (-re-)produktion stand bei diesem vom Verein Stadtlücken initiierten Prozess im Mittelpunkt. Die Vision der Initiatorinnen und Initiatoren war es Spielräume zu öffnen und ein Experimentierfeld für einen kooperativen Stadtraum zu schaffen und zwar gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Stuttgarts. Von Frühjahr 2018 bis Herbst 2019 fanden hier unzählige Veranstaltungen, Workshops und Vieles mehr statt (Stadtlücken e.V., 2019). Die vorhergehend erwähnte Kritik der Exklusivität trifft bei diesem Beispiel von Placemaking nicht zu. Am Österreichischen Platz wurde nämlich auch ein „Stadtregal“ errichtet, was als Stadtmöbel zur Betreuung und Versorgung von und zum Austausch zwischen Wohnsitzlosen und Drogenabhängigen Menschen diente (Heißenbüttel, 2019). Für die kommenden beiden Jahre ist die Finanzierung des Projektes und dessen Verstetigung durch die Stadt Stuttgart mit 1,6 Millionen Euro finanziell garantiert (Gall, 2020).

3.4 Verkehrsversuche

Verkehrsversuche sind kleinmaßstäbliche Experimente, um eine zukünftige, verkehrliche Gestaltung auszuprobieren sowie Planungsvorhaben vor der finalen Realisierung temporär umzusetzen (Pogačar and Šenk, 2018). Oftmals scheitern visionäre und utopische Ideen an der fehlenden Vorstellungskraft betroffener Akteurinnen, Akteure, Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger und dem daraus resultierenden Widerstand und Unverständnis. In der temporären Übersetzung dieser Visionen in einem Experiment liegt die große Stärke des Verkehrsversuchs. Diese eher neuere Herangehensweise kann diesbezüglich zu mehr Verständnis und Akzeptanz führen und ist in Deutschland in der StVo in § 45 definiert und wie folgt festgeschrieben: „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ (Aichinger and Frehn, 2017; Bundesamt für Justiz, 2013). Diese „Erprobungsklausel“ in der deutschen StVo soll bald erweitert werden und somit die „Mitbestimmung der Kommunen gestärkt“ werden (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2020). Getestet werden kann zum Beispiel die Errichtung neuer Radwege (Pogačar and Šenk 2018, 177) oder auch die temporäre Umgestaltung ganzer Straßenzüge, wie es in Potsdam, München oder anderen deutschen Städten bereits geschehen ist (Aichinger and Frehn, 2017). Die Methode der „Experimentellen Co-Production“ kann hier als Schlüsselement partizipativer Steuerung gesehen werden und hat das Potential beidseitig positive Synergieeffekte, sowohl für Bürgerinnen und Bürger als auch für Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, zu schaffen. Vorteile dieser kooperativen Herangehensweise an Planungsaufgaben sind die Etablierung einer erhöhten Akzeptanz und eine erhöhte Legitimation von gemeinschaftlich getroffenen Entscheidungen. (Bartenberger and Sześciło, 2016)

In München wurde ein Teil der Sendlinger Straße noch vor einer angedachten Erweiterung der Fußgängerzone temporär als verkehrsberuhigter Bereich für die Bevölkerung erlebbar (Aichinger and Frehn, 2017). Für ein Jahr wurde der Autoverkehr vollständig verbannt. Aufgrund der prominenten Lage und Bekanntheit der Gegend war dies ein sensibles Vorhaben. Über die gesamte Zeitdauer wurde deshalb dieser Versuch mit einer umfassenden Evaluierung und Bürgerbeteiligung begleitet. (Netzwerk Bürgerbeteiligung) Die Evaluation ergab die Empfehlung zur dauerhaften Umgestaltung der Maßnahme an den Stadtrat (Referat für Stadtplanung und Bauordnung, 2017). Bis Anfang 2020 sollen die letzten Arbeiten zur Umgestaltung in eine Fußgängerzone abgeschlossen sein (Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG, 2019).

Die verschiedenen Ansätze unterscheiden sich stark in ihren Kosten, der Umsetzung, der Prozesse sowie im Maßstab. Auch ob eine Verstetigung angestrebt oder nur vereinzelt auf Bedürfnisse und auf Ansprüche an öffentliche Räume aufmerksam gemacht werden soll, ist ganz unterschiedlich. Tabelle 1 bietet hier zu eine knappe Übersicht und soll einen weiteren Diskurs in der Frage nach der Definition und Abgrenzung der genannten Ansätze von Interventionsmöglichkeiten im öffentlichen Raum anstoßen.

Ansätze	Gesamtkosten Umsetzung	Gesamtzeit Umsetzung	Verstetigung angestrebt?	Wer initiiert und setzt um?	Maßstab	Rechtliche r Rahmen
Tactical Urbanism	Niedrig angestrebt	Kurz – Mittel	Ja	Versch.	Versch.	Informell – formell
Guerilla Urbanism / Urban Hacking	Niedrig - Mittel	Kurz	Unklar	Privatpersonen, Vereine	Punktuell im öffentlichen Raum	Informell
DIY-Urbanism & Creative Licensing	Niedrig	Kurz	Nein	Privatpersonen, Vereine	Kleinräumlich (z.B. Stellplatz)	Informell
Placemaking	Niedrig - Hoch	Mittel - Lang	Ja	Versch. – eher informell	Versch.	Informell - formell
Verkehrsversuch	Hoch	Lang	Ja	Politik, Verwaltung	Straßenabschnitte, Grätzl	Formell

Tabelle 1: Tabellarische Einordnung der Theorien rund um "Tactical Mobilism"

4 USE CASE DES TACTICAL MOBILISM

Da Interventionen und Projekte im öffentlichen Raum nicht nur Implikationen auf diesen direkt besitzen, sondern in weiterer Folge auch auf den Verkehr und die verschiedenen Mobilitätsformen, die diesen nutzen, entstand die Wortschöpfung des „Tactical Mobilism“. Dieser Ansatz ist zwischen Verkehrsversuch, Tactical Urbanism und Placemaking verortet (siehe Abb. 1) und weißt damit inhaltlich sowie prozessual Überschneidungen auf. Damit verbunden und unter dem Titel „Tactical Mobilism – Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur“ wird beim BMK ein Forschungsvorhaben mit dem Ziel anhand von zeitlich begrenzten, einfachen und kostengünstigen Interventionen eingebettet in einen Partizipationsprozess ein Umdenken seitens der Bevölkerung, Politik und anderer Akteurinnen und Akteure anzuregen, gefördert. Neben dem Forschungsbereich der Verkehrssystemplanung (TU Wien) als Konsortialführung und der Stadt Villach, komplementieren das Institut für Städtebau (TU Graz), queraum. kultur- und sozialforschung, PLANUM Fallast Tischler & Partner GmbH sowie Artgineering das interdisziplinäre Team.

4.1 Methodischer Ansatz

Das adaptive und flexible Ausprobieren unterschiedlicher „Spielarten“ des Tactical Mobilism stellt das Hauptanliegen des Projekts dar. Dabei wird Tactical Mobilism als integrativer Prozess verstanden, der von der Auswahl über die Konzeption bis hin zur Intervention und Wirkungsmessung reicht und mittels einer sehr umfassenden Evaluierung begleitet wird. Im Rahmen des Reallabors wird mittels der Methode des Community Organizing gewährleistet, dass unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (z.B. Kinder, Jugendliche, Familien, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, sozial benachteiligte Personengruppen) einbezogen und empowert werden, ihre Sichtweisen einzubringen und ihre Lebenswelt aktiv mit zu gestalten. In Anlehnung an die Phasen des Community Organizing kommen unterschiedliche Methoden zum Einsatz (z.B. Befragungen, Begehungen, Raumbesichtigung). Das Reallabor und die darin stattfindenden Interventionen bzw. Experimente in den Testräumen unterstützen eine Bewusstseinsbildung in Bezug auf die räumliche (Ungleich-)Verteilungssituation zwischen den einzelnen Modi im öffentlichen Raum. Außerdem ist eine Verstetigung von temporären zu permanenten Maßnahmen und Projekten, also ein „pilot-to-permanent“ Modell, angestrebt.

4.2 Der Ort

Innovativer Ort und Use Case ist darin die Stadt Villach - eine 60.000 Einwohner Stadt im österreichischen Südalpenraum, nahe des Dreiländerecks Österreich, Italien und Slowenien. Aufgrund der Lagegunst ist Villach ein attraktiver Ort für Unternehmen und bietet gleichzeitig spannende und attraktive öffentliche Räume in der Innenstadt. „Während die städtische Peripherie eine Zunahme verzeichnet, sieht sich das Stadtzentrum mit zunehmendem Leerstand konfrontiert. In diesem Zusammenhang hat sich die Stadt dazu entschlossen sich mit den möglichen Potentialen der öffentlichen Raumqualitäten der Stadt intensiv auseinanderzusetzen“ (Fachkonzept Öffentlicher Raum Villach 2015, 2019).

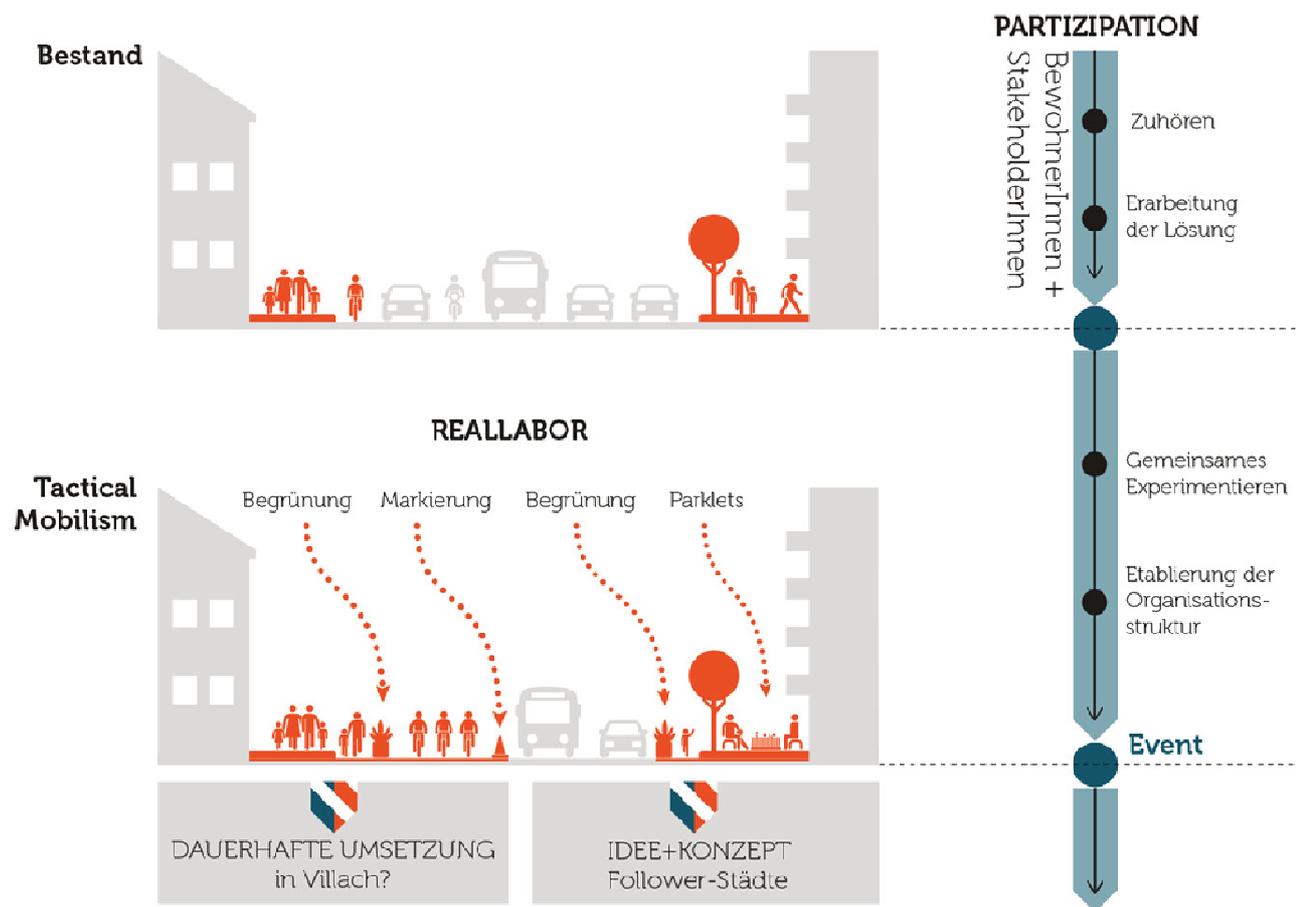


Abb. 2: Konzept zur Umsetzung von "Tactical Mobilism" (eigene Darstellung)

Die Stadt Villach als Partner im Projekt eignet sich aus mehreren Gründen als Pilotstadt:

- Die Stadt gehört zu den österreichischen Mittelstädten. Die Erfahrungen im Projekt können somit für zahlreiche großemäßig und strukturell ähnliche Städte in Österreich (z.B. St. Pölten, Wels, Dornbirn, Steyr) und auch europaweit als Vorbild dienen.
- Villach versteht sich als „innovativer Impulsgeber für soziale, technologische, wirtschaftliche und ökologische Innovationen“ und verfügt über einige Vorerfahrungen und bereits umgesetzte Aktivitäten.
- Villach ist des Weiteren Mitglied im Netzwerk „Gesunde Städte“ und bietet Angebote wie essbare Stadt, öffentliche Gartenbeete und gezielte Bewegungsangebote für verschiedene Zielgruppen.
- Die Stadt Villach beschreitet im Fokus der nachhaltigen Stadtentwicklung seit mehreren Jahren konsequent den Weg der Innovation. Im integrativ unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeiteten Stadtentwicklungskonzept „Stevi :konzept 2025“ wurde die Bedeutung einer innovativen urbanen Mobilität für Villach besonders hervorgehoben.
- Im Fachkonzept Öffentlicher Raum Villach ist im Aspekt der aktiven und smarten, urbanen Mobilität eine fairere Aufteilung von 13 urbane Achsen (urbanen Straßenräumen) strategisch festgelegt worden.
- Das Reallabor-Gebiet von Tac | Mob ist die Innovationsachse Hauptbahnhof – Innenstadt – Infineon. An dieser Achse liegen die wichtigsten öffentlichen Einrichtungen, die wichtigsten Mittelschulen und das größte und innovativste Unternehmen Kärntens, Infineon Villach.

Insbesondere der Klimawandel im Zusammenhang mit dem öffentlichen Raum sind der Stadt Villach ein Anliegen und sollen anhand von Interventionen sichtbar und greifbar werden. Es wird sich zeigen müssen, inwieweit und in welcher Ausprägung Tactical Mobilism Interventionen forciert und umgesetzt werden können. Interventionen sind im Sommer 2020 geplant und sollen Politik, Verwaltung, Bewohnerinnen und Bewohner gemeinsam auf die Straße und in den öffentlichen Raum bringen.

5 CONCLUSIO UND AUSBLICK

Auch wenn verschiedenste Fachrichtungen und Arbeitsfelder wie Architektur, Raumplanung, Kunst, Aktivismus und Initiativen, mit der Thematik der Intervention, insbesondere im öffentlichen Raum, eine längere Tradition pflegen (Mohr and Landau, 2017; von Borries et al., 2012), ist der Ansatz Tactical Urbanism ein nicht klar umrissenes Feld, dessen Differenzierung und Definition nach wie vor schwierig ist. Dieser Beitrag hat den Anspruch einen Überblick zu verschiedenen Ausprägungen, die sich räumlich, zeitlich und prozessual stark unterscheiden, zu geben und deren starken Bezug zu Verkehr und Mobilität aufzuzeigen. Sowohl das Projekt, als auch die Wortneuschöpfung des Tactical Mobilism, konnte in die Reihe der Begrifflichkeiten eingeordnet werden. Das Projekt mit dem Fokus auf Klein- und Mittelstädte ist nicht nur ein wichtiger Beitrag das Konzept der „taktischen“ Interventionen in der Planungspraxis bekannt zu machen und die Begrifflichkeit mehr zu schärfen, sondern auch langfristig neue Handlungsoptionen in der Planung aufzuzeigen und ein Umdenken „in den Köpfen“ seitens der verschiedensten Akteure zu bewirken. Da urbanes Leben sich nicht nur in größeren Städten und Metropolen abspielt, ist es umso wichtiger das Experimentieren zu forcieren und aktivistische, informellen Kräfte außerhalb dieser zu erkennen und zu aktivieren. Villach als innovative Mittelstadt traut sich an das Experiment. Es wird sich zeigen, wie lokale Politik, Bevölkerung, verschiedene Initiativen und Vereine auf das Vorhaben reagieren, sich einbringen und weiter vorantreiben.

6 REFERENCES

- Aichinger, W. and Frehn, M.: Fachbroschüre: Straßen und Plätze neu denken. Umweltbundesamt, Dessau-Roßlau. 2017.
- Baier, A., Müller, C., and Werner, K.: Stadt der Commonisten - Neue Urbane Räume des Do it yourself. transcript Verlag, Bielefeld. 2013.
- Bartenberger, M. and Sześciło, D.: CO-PRODUCTION : THE CASE OF URBAN REDESIGN. Public Administration 94, 2, 509–525. 2016.
- Baumgart, S., Overhageböck, N., and Rüdiger, A.: Eigenart als Chance? Strategische Positionierungen von Mittelstädten. 2011.
- Bergevoet, Tom; van Tuijl, M.: The Flexible City: Sustainable Solutions for a Europe in Transition. nai10, Rotterdam. 2016.
- Bermann, K. and Clough Marinaro, I.: “We work it out”: Roma settlements in Rome and the limits of do-it-yourself. Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability 7, 4, 399–413. 2014.
- Bertolini, L. and le Clercq, F.: Urban development without more mobility by car? Lessons from Amsterdam, a multimodal urban region. Environment and Planning A 35, 4, 575–589. 2003.
- Birdsall, M.: Parklets Providing Space for People to Park ... Themselves. ITE Journal (Institute of Transportation Engineers) 83, 5, 36–39. 2013.
- Birdsall, M.: Knowing how far your feet can take you: “Walk [your city]” paves the way for pedestrians. ITE Journal (Institute of Transportation Engineers) 85, 5, 36–38. 2015.
- von Borries, F., Hiller, C., Kerber, D., Wegner, F., and Wenzel, A.-L.: Glossar der Interventionen: Annäherung an einen überverwendeten, aber unterbestimmten Begriff. Merve Verlag, Leipzig. 2012.
- Breuer, J., Walravens, N., and Ballon, P.: Beyond defining the smart city. Meeting top-down and bottom-up approaches in the middle. Journal of Land Use, Mobility and Environment 4, 6, 153–164. 2014.
- Bundesamt für Justiz: Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Deutschland. 2013.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: StVO-Novelle: Wir machen die Straßen noch sicherer, klimafreundlicher und gerechter! 2020.
- CityToolBox: URBAN HACKATHON. citytoolbox.net. 2020.
- Degros, A. and Bendiks, S.: Traffic Space is Public Space - Ein Handbuch zur Transformation. Park Books. 2019.
- Destatis: Statistisches Bundesamt. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/05-staedte.html> 2018.
- Domaradzka, A.: The un-equal playground: Developers and urban activists struggling for the right to the city. Geoforum February 2019, 0–1. 2019.
- Douglas, G.C.C.: Do-It-Yourself Urban Design: The Social Practice of Informal “Improvement” Through Unauthorized Alteration. City & Community 13, 1, 5–24. 2014.
- Dover, V. and Massengale, J.: Street Design: The Secret to Great Cities and Towns John Massengale, Victor Dover: Books. 2014.
- Drobek, S. and Tran, M.-C.: Temporäre Urbane Interventionen in der Stadtplanungspraxis. In: J.-L. Reiner mann and F. Behr, eds., Die Experimentalstadt : Kreativität und die kulturelle Dimension der Nachhaltigen Entwicklung. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden. 2017.
- Eismann, S. and Zobl, E.: Radical Crafting, DIY-Aktivismus & Gender-Politiken. Einleitung. In: Craftista! Handarbeit als Aktivismus. Critical Crafting Circle, Mainz, 188–197. 2011.
- Fachkonzept Öffentlicher Raum Villach 2025. 2019.
- Fugmann, F. and Karow-Kluge, D.: Öffentliche Räume als Begegnungsorte in stadsgesellschaftlich vielfältigen Quartieren. 285–307. 2019.
- Gadringer, M.: Urban Hacking as a Strategy for Urban (Re-) Planning/Designing. In: G. Friesinger, J. Grenzfurthner and T. Ballhausen, eds., Urban Hacking: Culutral Jamming Strategies in the Risky Spaces of Modernity. transcript Verlag, Bielefeld, 35–44. 2010.
- Gall, S.: Unattraktive Orte beleben. Canstatter Zeitung. 2020.
- Havemann, A.: Plätze, Parks & Co. Stadträume im Wandel - Analysen, Positionen und Konzepte. Rohn. 2010.
- Heißenbüttel, D.: Möbel als Brücken. KONTEXT:Wochenzeitung. 2019.

- Hoelzel, F.: Stadtentwicklung: Top-Down oder Bottom-Up? <https://www.boell.de/de/2015/05/26/stadtentwicklung-top-down-oder-bottom-up> 2015.
- Hou, J.: (Not) your everyday public space. In: J. Hou, ed., *Insurgent Public Space: Guerrilla Urbanism and the Remaking of Contemporary Cities*. Routledge, Oxon, New York, 1–17. 2010.
- Iveson, K.: Cities within the City: Do-It-Yourself Urbanism and the Right to the City. *International Journal of Urban and Regional Research* 37, 3, 941–956. 2013.
- Jacobs, J.: *The Death and Life of Great American Cities*. In: *The Life and Death of Great American Cities*. Vintage Books, New York, 0–25. 1961.
- Jessop, B., Moulaert, F., Hulgard, L., and Hamdouch, A.: Social innovation research: A new stage in innovation analysis? In: F. Moulaert, D. MacCallum, A. Mehmood and A. Hamdouch, eds., *International handbook on social innovation: collective action, social learning and transdisciplinary research*. 110–130. 2013.
- Knoflacher, H.: *Virus Auto: die Geschichte einer Zerstörung*. Ueberreuter. 2009.
- Lange, B.: Neue Orte des Städtischen durch soziale Innovationen. In: B. Lange, G. Prasenc and H. Saiko, eds., *Sehnsuchtsstädte*. JOVIS Verlag GmbH, Berlin, 14–24. 2014.
- Laven, J., Bradley, A., and Polyak, L.: Placemaking in the European context. The movement is here to stay. *The Journal of Public Space* 4, 1, 135–154. 2019.
- Lefebvre, H.: *Le droit à la ville*. Anthropos, Paris. 1968.
- Leonard, R.: Green infrastructure grows up. *Planning* 81, 6, 16–21. 2015.
- Lokale Agenda 21 Wien: Grätzeloase. 2019.
- Lydon, M., Bartman, D., Garcia, T., Preston, R., and Woudstra, R.: *Tactical Urbanism 2: Short-Term Action, Long-Term Change*. Street Plans Collaborative, USA. 2012.
- Lydon, M., Bartman, D., Woudstra, R., and Khawarзад, A.: *Tactical Urbanism 1: Short-Term Action, Long-Term Change*. Street Plans Collaborative, USA. 2011.
- Lydon, M. and Garcia, A.: *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*. 2015.
- Marshall, W., Duvall, A., and Main, D.: Large-scale tactical urbanism: The Denver bike share system. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability* 9, 2, 135–147. 2016.
- Mohr, H. and Landau, F.: Interventionen als kreative Praxisform: Die Suche nach Neuheit als gesellschaftliches Phänomen. In: J.-L. Reiner mann and F. Behr, eds., *Die Experimentalstadt*. Springer Fachmedien Wiesbaden, Wiesbaden, 59–76. 2017.
- Monheim, H.: Verkehrerschließung von Städten – historische Entwicklungen und zukunftsfähige Lösungen. In: O. (Hrsg.) Bracher, T.; Dziekan, K.; Gies, J.; Huber, F.; Kiepe, F.; Reutter, U.; Saary, K.; Schwedes, ed., *HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. Wichmann. 2018.
- Morandini, T.: Konfliktraum Stadt. Der urbane Raum als Schauplatz und Inhalt zivilgesellschaftlicher Aushandlungsprozesse. 2013.
- NACTO: Parklets. In: *National Association of City Transportation Officials, ed., Urban Street Design Guide*. Island Press/Center for Resource Economics, Washington, DC, 77–80. 2013.
- Németh, J. and Langhorst, J.: Rethinking urban transformation: Temporary uses for vacant land. *Cities* 40, 143–150. 2014.
- Notz, N.: *Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz*. Berlin. 2017.
- Placemaking Plus: *Placemaking Plus: From Livable to Lovable*. Amsterdam. 2017.
- Pogačar, K. and Šenk, P.: Alternative approaches and tools for the transformation of streetscapes direct physical interventions and different modes of participation. *Prostor* 26, 1, 170–183. 2018.
- Pogačar, K. and Žižek, A.: Urban Hackathon - Alternative Information Based and Participatory Approach to Urban Development. *Procedia Engineering* 161, November 2017, 1971–1976. 2016.
- Portal München Betriebs-GmbH & Co. KG: *Sendlinger Straße: Fußgängerzone fertig*. muenchen.de. 2019.
- Project for Public Spaces: *What Is Placemaking?* www.pps.org. 2007.
- Randelhoff, M.: *Straßen als Räume für Mobilität und menschliche Interaktion » Zukunft Mobilität*. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/165000/urbane-mobilitaet/strassenraum-interaktion-bausteine-wandel-mobilitaet-foerderung/> 2017.
- Referat für Stadtplanung und Bauordnung: *Sendlinger Straße – Versuchsversuch Fußgängerzone im Teilabschnitt zwischen Hackenstraße und Sendlinger Tor Ergebnisse der Evaluierung*. Deutschland. 2017.
- Reidl, A.: *Verkehr: „Deutschland hat den Anschluss verloren“*. riffreporter.de. 2019.
- Sabine Drewes: *Urbaner Raum: Von der autogerechten zur lebenswerten Stadt*. boell.de. 2019.
- Saiko, H.: *Neue Stadtmenschen und Ortsentwürfe der Re-Urbanisierung*. In: B. Lange, G. Prasenc and H. Saiko, eds., *Ortsentwürfe: Urbanität im 21. Jahrhundert*. JOVIS Verlag GmbH, Berlin, 26–34. 2013.
- Saitta, E.: *Playing with the Built City*. In: G. Friesinger, J. Grenzfurthner and T. Ballhausen, eds., *Urban Hacking: Cultural Jamming Strategies in the Risky Spaces of Modernity*. transcript Verlag, Bielefeld, 49–82. 2010.
- Salet, W., Bertolini, L., and Giezen, M.: Complexity and Uncertainty: Problem or Asset in Decision Making of Mega Infrastructure Projects? *International Journal of Urban and Regional Research* 37, 6, 1984–2000. 2013.
- Sandholzer, F.: *Zwischen Recht auf Stadt und Creative City – das Projekt „Alm DIY“*. In: *Quartier und Demokratie: Theorie und Praxis lokaler Partizipation zwischen Fremdbestimmung und Grassroots*. 105–121. 2019.
- Savini, F., Majoor, S., and Salet, W.: Dilemmas of planning: Intervention, regulation, and investment. *Planning Theory* 14, 3, 296–315. 2015.
- Scherz, S.: *Urbane Strassenräume*. In: R. für nachhaltige Mobilitätskultur, ed., *Stuttgart in Bewegung – Berichte von unterwegs*. JOVIS Verlag GmbH, Berlin, 76–80. 2018.
- Schmidt-Lauber, B.: *Mittelstadt: Urbanes Leben jenseits der Metropole*. Frankfurt. 2010.
- Schneider, F.A. and Friesinger, G.: *URBAN HACKING als praktische und als theoretische Kritik der öffentlichen Räume. Vorüberlegungen zu paraflows 09*. In: J. Fegerl and G. Friesinger, eds., *URBAN HACKING als praktische und als theoretische Kritik der öffentlichen Räume. Vorüberlegungen zu paraflows 09*. Bielefeld, o.S. 2009.
- StadtLücken e.V.: *Der Österreichische Platz: Information*. 2019.
- Statistik Austria: *Gemeindegrößenklassen mit der Einwohnerzahl 2019*. statistik.at. 2020.
- Toolis, E.E.: *Theorizing Critical Placemaking as a Tool for Reclaiming Public Space*. *American Journal of Community Psychology* 59, 1–2, 184–199. 2017.

- VCÖ: Bodenverbrauch durch Verkehrsflächen nimmt täglich im Ausmaß von zwei Fußballfeldern zu.
<https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181204-bodenverbrauch-verkehrsflaechen> 2018.
- VCÖ: Wie Städte die Mobilitäts- wende voranbringen. 2019.
- de Waal, M. and de Lange, M.: Introduction—The Hacker, the City and Their Institutions: From Grassroots Urbanism to Systemic Change. In: M. de Waal and M. de Lange, eds., *The Hackable City: Digital Media and Collaborative City-Making in the Network Society*. Springer Singapore, Singapore, 1–21. 2019.
- Webb, D.: Tactical Urbanism : Delineating a Critical Praxis. *Planning Theory & Practice* 9357, 1–16. 2018.
- West, C.: „Wissen to Go“ – Transdisziplinär-transformative Lehre als „Reallabor im Kleinen“. In: *Transdisziplinär und transformativ forschen*. 329–373. 2018.