

Public Space Transformation Day

Konferenz zur Transformation
öffentlicher Mobilitätsräume

5. Oktober | Cobenzl, Wien



Alex Neumann (netwiss)
Jaqueline Grassl (BMIMI)
Julia Schmid (tbw research)
Barbara Laa (TU Wien)

Willkommen

Alex Neumann (netwiss)
Jaqueline Grassl (BMIMI)
Julia Schmid (tbw research)
Barbara Laa (TU Wien)

Willkommen

Ist die Zeit für Transformation schon reif?



SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) in Klagenfurt:

Frage 4: Stellen Sie sich bitte vor, Sie haben ein Budget von 2 Millionen Euro für ein Projekt im Bereich Mobilität in Klagenfurt zur Verfügung und entscheiden ganz alleine: Wofür sollte das Geld verwendet werden? [Offene Antwort]

Thema / Maßnahmenbereich	Nennungen absolut	Nennungen %
Ausbau des Radwegenetzes & Lückenschlüsse	273	30,0 %
Verbesserung des ÖPNV (Takt, Linien & Netz)	157	17,3 %
Forderung nach autofreier / verkehrsberuhigter Innenstadt	143	15,7 %
Aufwertung Fußgängerzonen & Belebung der Innenstadt	102	11,2 %
Begrünung, Klimaanpassung & Aufwertung des öffentlichen Raums	95	10,5 %

Über 70% der Befragten besitzen einen eigenen PKW und nutzen diesen regelmäßig!

Kurze Antwort: JA!

Alex Neumann (netwiss)

Jaqueline Grassl (BMIMI)

Julia Schmid (tbw research)

Barbara Laa (TU Wien)

Willkommen

Alex Neumann (netwiss)
Jaqueline Grassl (BMIMI)
Julia Schmid (tbw research)
Barbara Laa (TU Wien)

Willkommen

Alex Neumann (netwiss)
Jaqueline Grassl (BMIMI)
Julia Schmid (tbw research)
Barbara Laa (TU Wien)

Willkommen

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

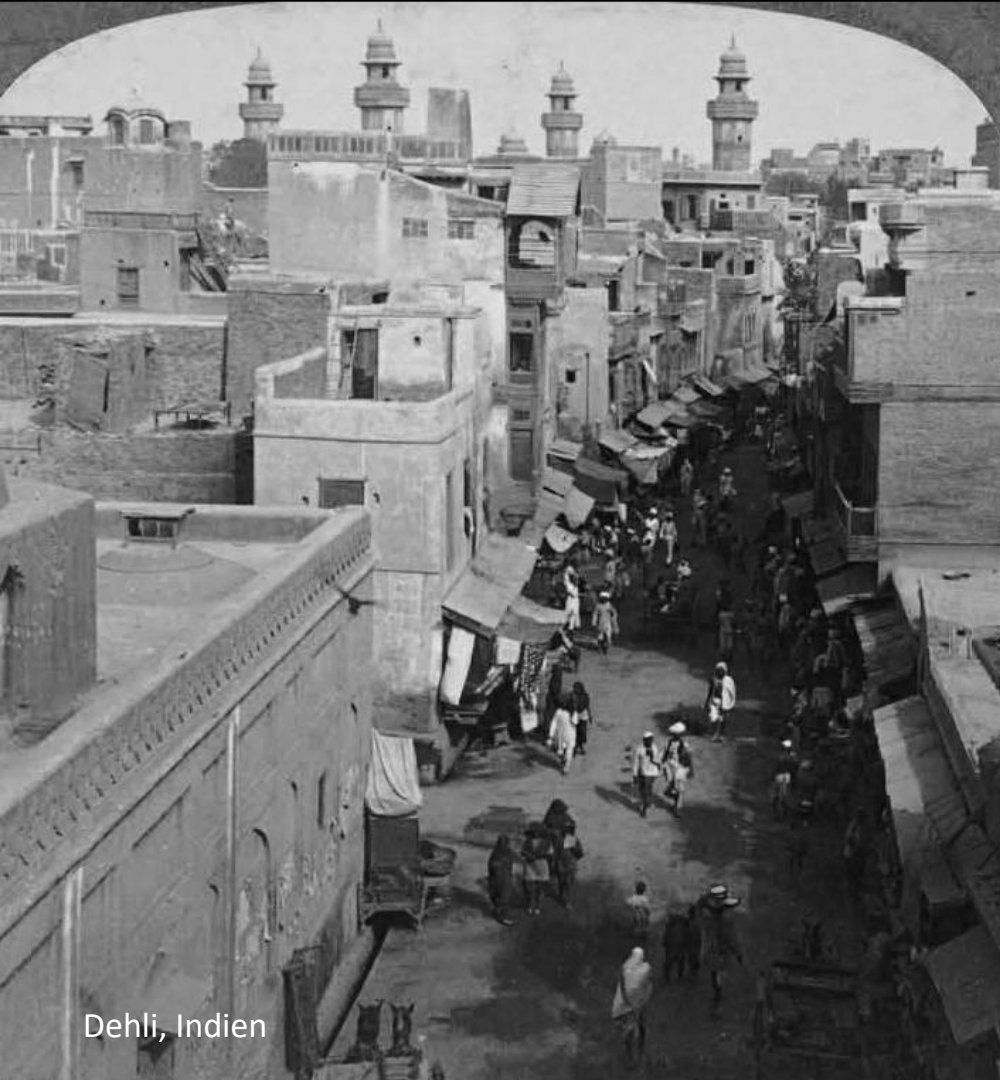
Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Harald Frey (TU Wien)

Rethink:Streets

Straßenräume für lebendige Städte
Gestaltungen für die Zukunft





Dehli, Indien



Bagdad, Irak



Riad, Saudi-Arabien

Öbersdorf a. d. Staatsbahn, N.-Oe.



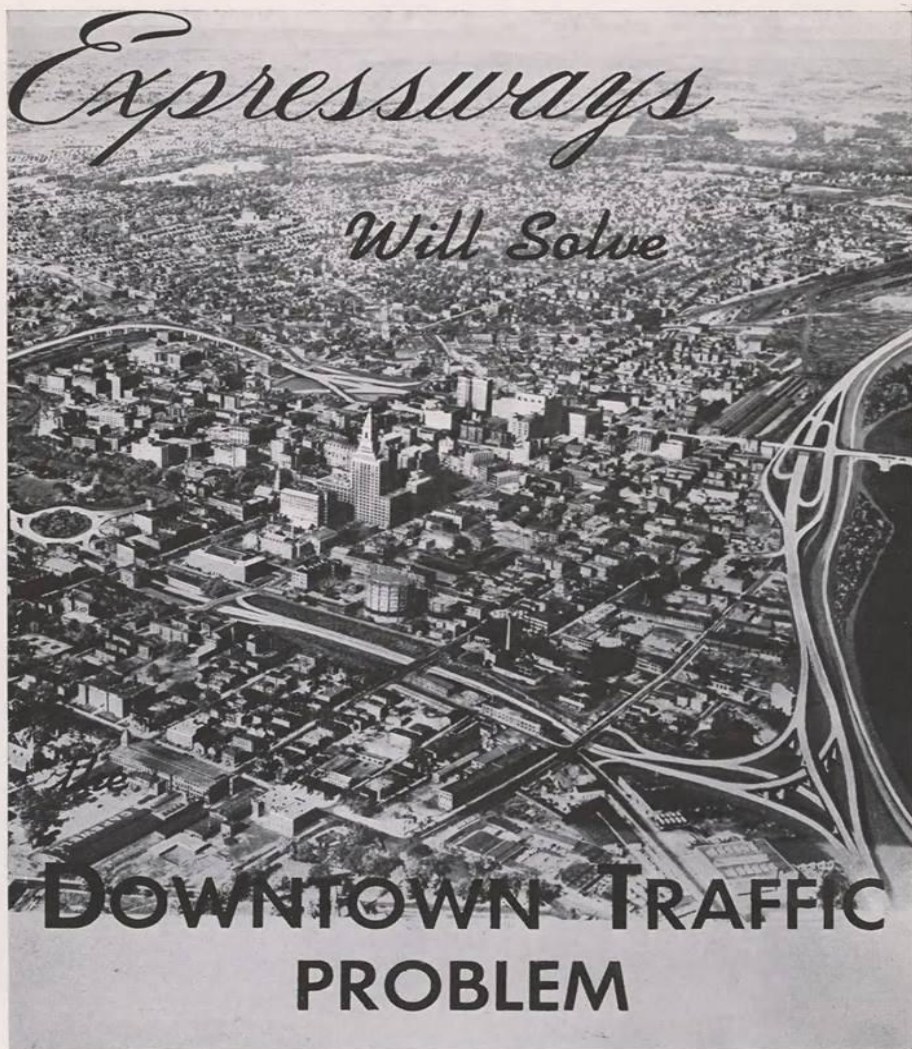


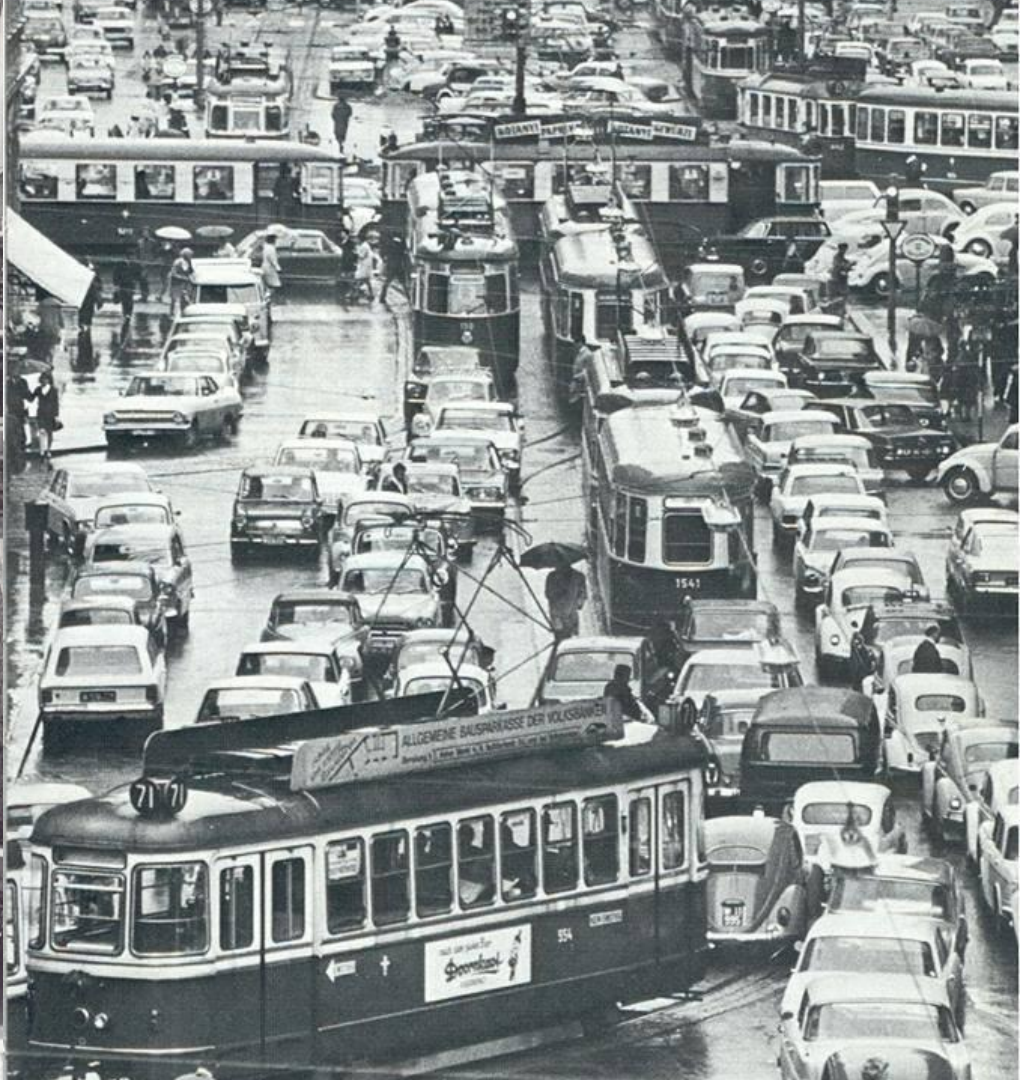
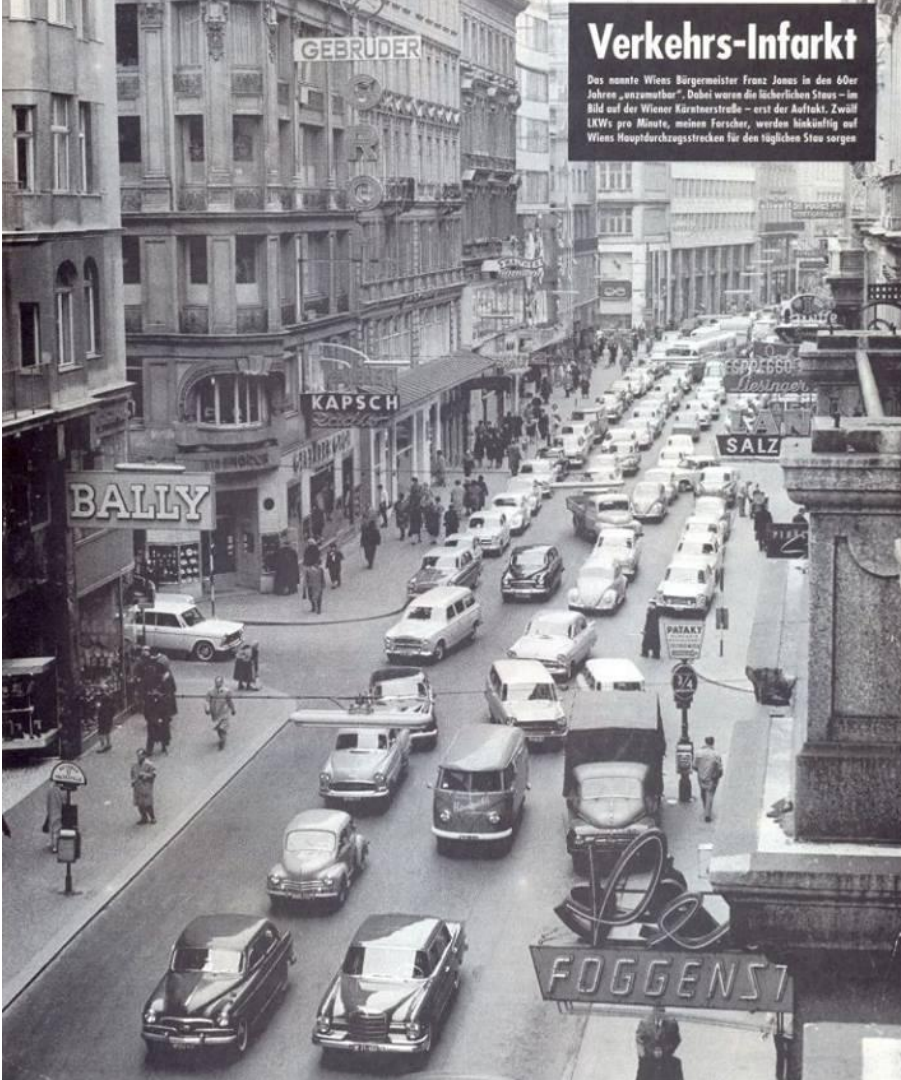
Größte Automobilfabrik Europas und älteste der Welt
BENZ & CIE. Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik Aktien-Gesellschaft / **MANNHEIM**
 Gesamtzahl der Arbeiter und Beamten: 7000.



Expressways

Will Solve





Entwicklung der jährlich Getöteten im Straßenverkehr in den Niederlanden

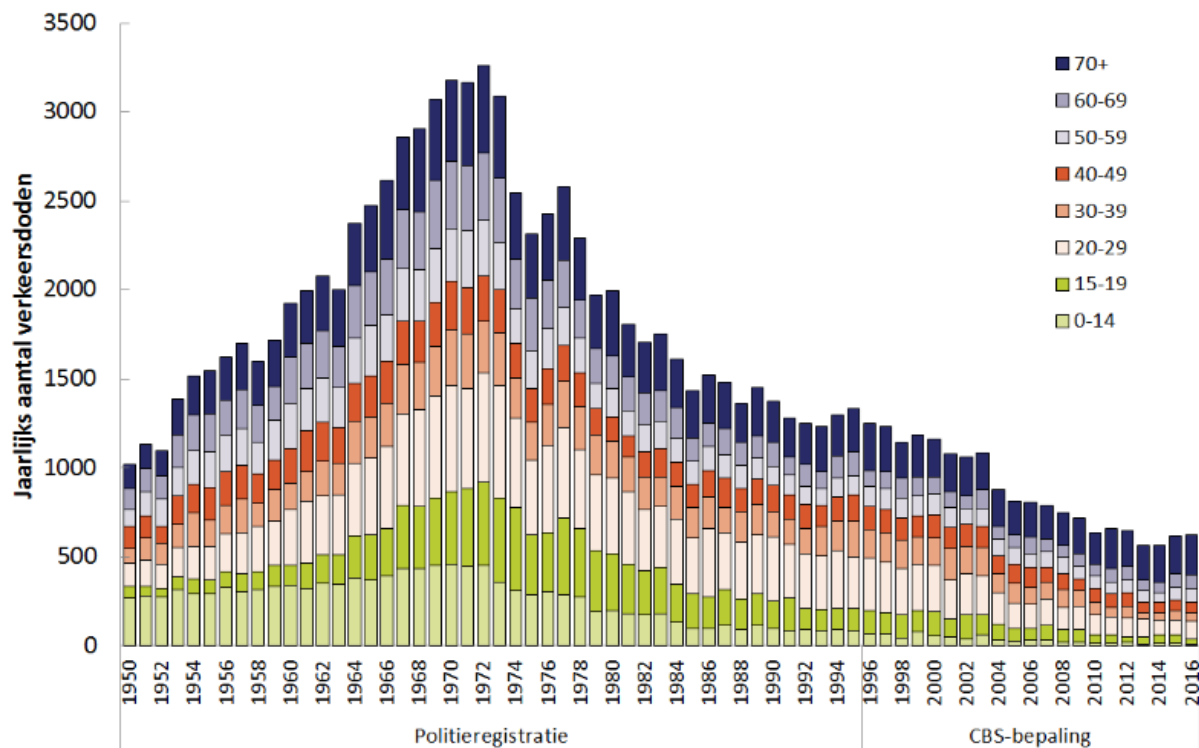


Figure 6. Traffic deaths (police registration until 1995; by CBS determined since 1996) in the Netherlands since 1950, by age. Sources: CBS, IenM.

Beginn des Paradigmenwechsels...
Proteste in den Niederlanden "Stop Kindermoord" 1972 -1975





Strøget, Copenhagen 1954



Strøget, Copenhagen today



STEPHANSPLATZ 1953



Wien. Foto: R.Bolz



Fahrradstraße Argentinierstraße Wien, Foto: [Melissa & Chris Brundlett](#)



Besançon (F)

Quelle: Robert Schrempf

The city life equation



City life

=



Pedestrian
activity

+



People staying
& time spent



PERMANENT PARKLETS, BRASILIEN, São Paulo



Primeiro parklet implantado sob
vigência do Decreto 55.045/14
Foto: Fábio Arantes / SECOM

GRÄTZL
OASE

#DIY



Sanaa, Jemen, Foto: Muhammed
Muheisen







RECLAIMING CLEAN AIR

DESIGNING LOW-EMISSION ZONES FOR URBAN LIVING





Car free day,
Jakarta



Die Friedrichstraße, Berlin - autofrei



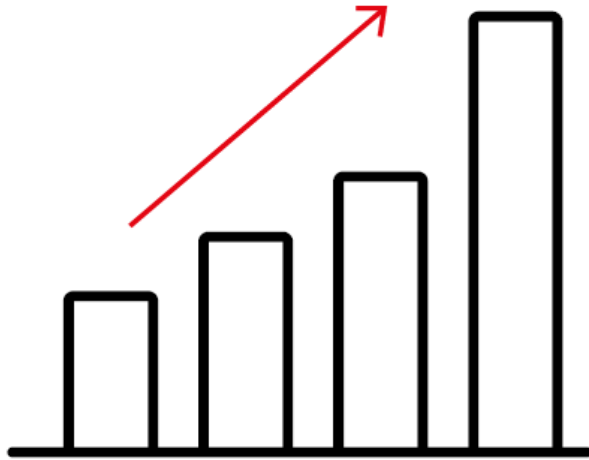
Verändere
Strukturen



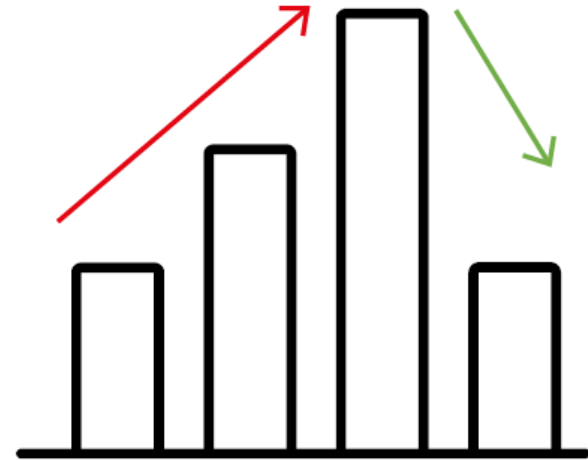
Verändere
Verhalten



Nicht Prognosen - Ziele verfolgen !



Kfz-Verkehrsprognosen (bisher)



Kfz-Verkehrsprognosen (ab jetzt)



WOMEN,
Männer Mode
GUTTERMAN

UNITED COL
OF BENETTO

WOMEN
CORL
D-SHIRT
IDES
erbefläche
ermieten
01733333

FSCHER
Opt

KATZENSTADT
KATZENSTADT
KATZENSTADT
KATZENSTADT

Wien, Mariahilferstraße (vor 2015)

Source.: Ricky Rijkenberg & Martin Ecker



Wien: Mariahilferstraße (nach 2015)

Source: Ricky Rijkenberg & Martin Ecker



Rethink:Streets – Bahnhofsvorplatz Karlsruhe



Quelle: Bauchplan



Quelle: Bauchplan



Foto: Gunnar Knechtel / DER SPIEGEL





Vielen Dank für eure Aufmerksamkeit!



Vielfalt statt Norm



Den Maßstab nicht verlieren

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Teil 1 | Methoden & Werkzeuge

Kernergebnisse aus dem Leitprojekt Trans|formator:in

Kurze Einführung in das Projekt
Vorstellung Praxishandbuch
Vorstellung Toolboxnavigator
Zentrale Erfolgsfaktoren

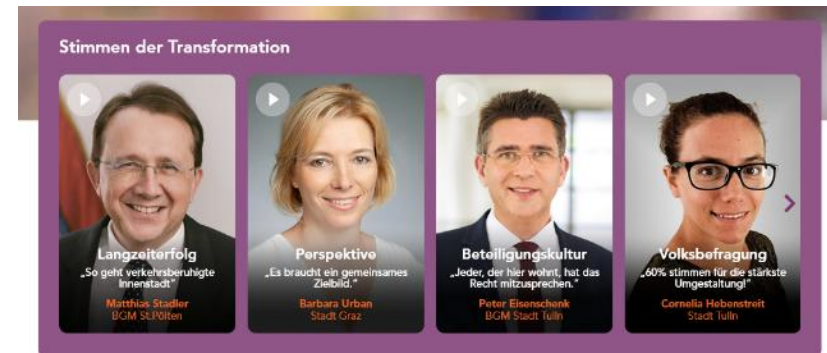
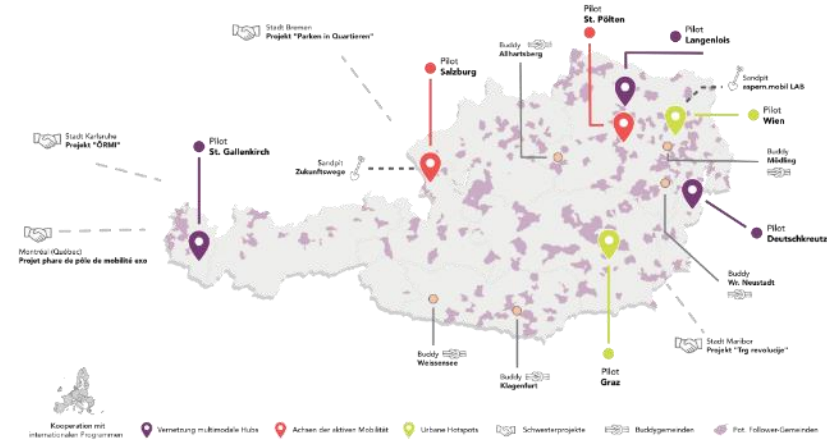
Julia Schmid (tbw research)

Kurze Einführung in das Projekt

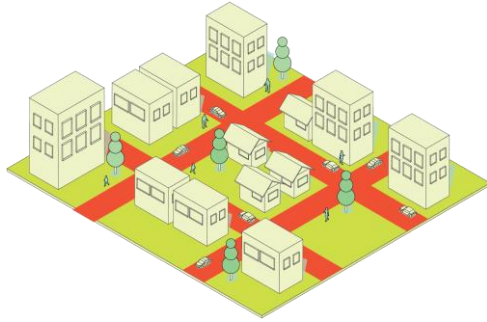
Die **Trans|formator:in** im Detail



- Vom Verkehrsraum zum Mobilitätsraum
- 22 Partner:innen & **7 Pilotprojekte**
 - über 150 Personen im Team
 - über 200 Follower aus der Praxis
- Von der **Praxis** – für die Praxis
- Mutmacher:in & Visionär:in
- Beschleunigung und Skalierung für **ganz Österreich**
- Fokus auf **Kommunikation:**
Beteiligung & Öffentlichkeitsarbeit

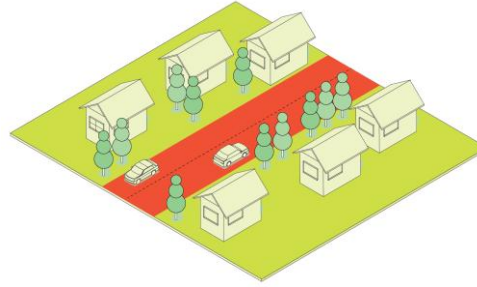


Das Herzstück: 7 Pilotprojekte



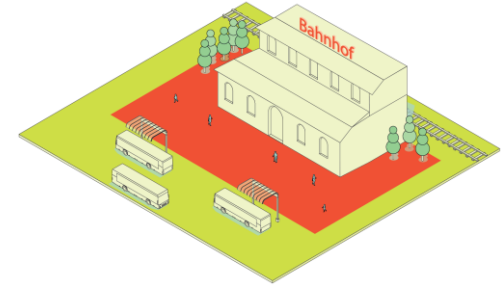
Verkehrsberuhigung in
urbanen Gebieten

**Wien
Graz**



Achsen der aktiven
Mobilität

**Salzburg
St. Pölten**



Vorplätze als
multimodale Knoten

**Deutschkreutz
Langenlois
St. Gallenkirch**

Wesentliche **Prozesse** im Projekt



Input

Fachliche Grundlagen schaffen

Anwendbarkeit sicherstellen

Inspirationen liefern

Potentialen und Hürden

Best Practices

Unterstützen und Begleiten

Arbeiten direkt vor Ort in den Piloten (Realexperimente & Interventionen)

Kommunikation & Beteiligung

Fachliche Begleitung

Lernen voneinander und darüber hinaus

Reflexion und Analyse

Daten und Entscheidungsgrundlagen schaffen

Argumentationen finden

Lernen voneinander und darüber hinaus

Dissemination

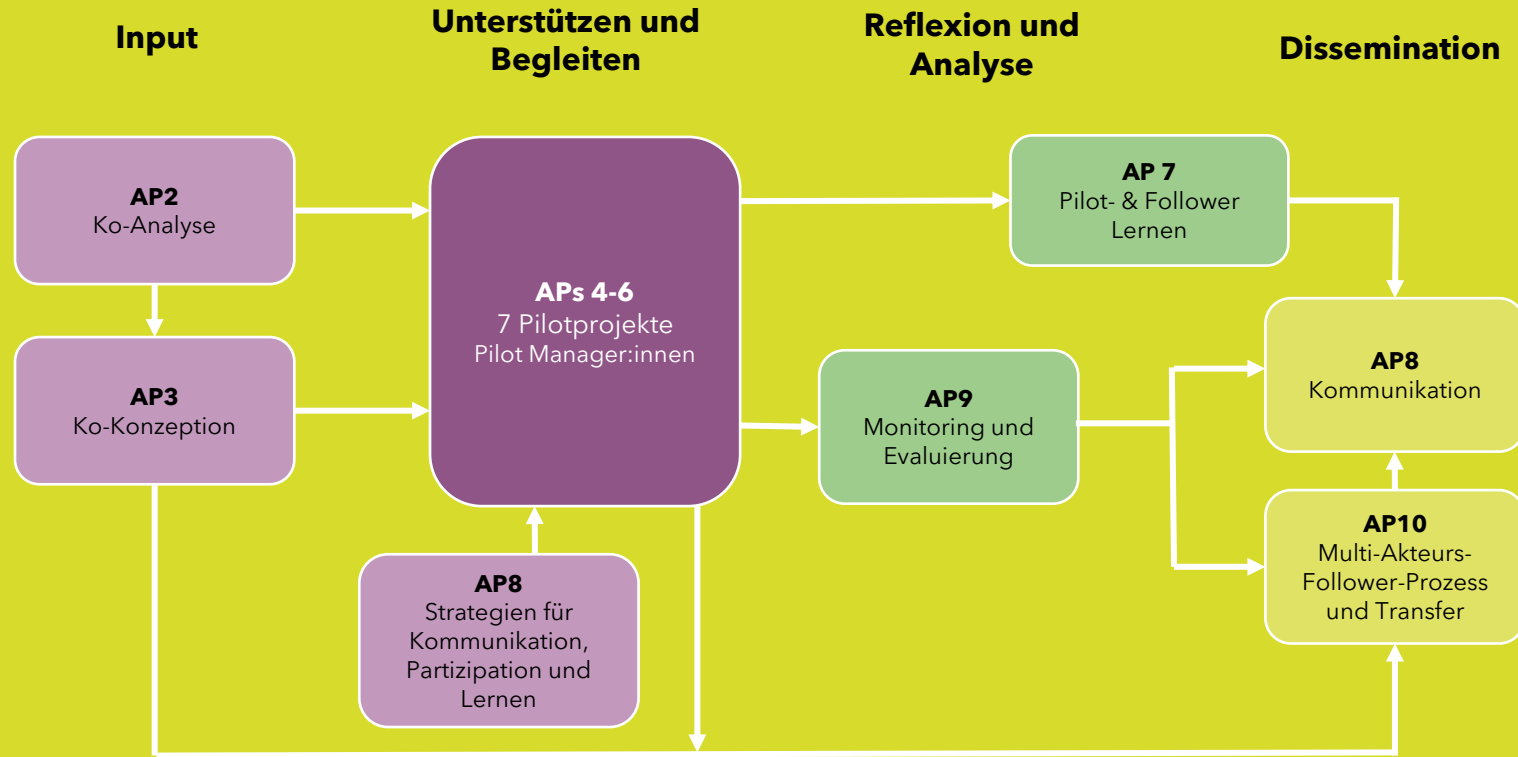
Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit

Identität der Transformation

Kommunikation & Beteiligung

Andere inspirieren

Projektarchitektur – Arbeitspakete (APs)

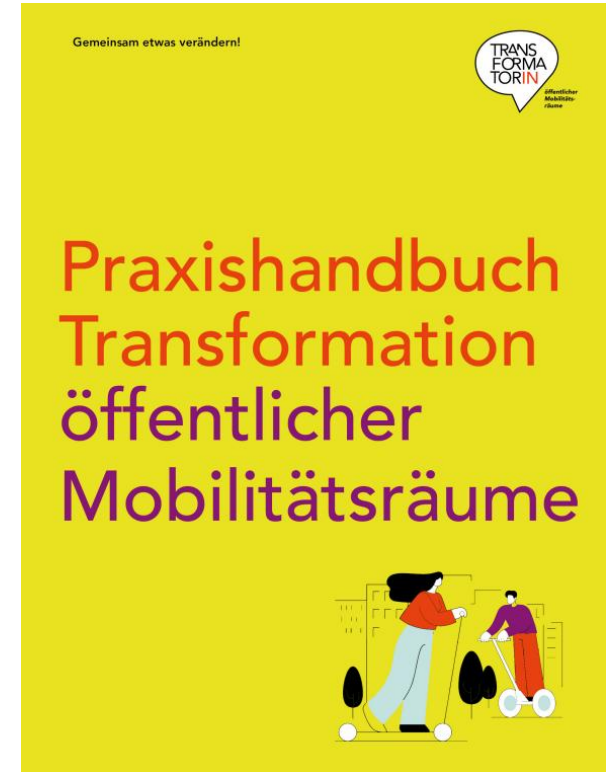


Jonathan Fetka (TU Wien)

Praxishandbuch

Übersicht zum Praxishandbuch:

- So viel Motivation in den Gemeinden:
Wie können wir diese als Forschungsprojekt bestmöglich unterstützen?
- Jedes Projekt hat seinen eigenen Kontext:
Keine Anleitung, sondern eine kuratierte Sammlung an Ideen, Ansätzen und Werkzeugen
- Ergebnis:
Ein niederschwelliges Nachschlagewerk für Praktiker:innen, Politik, Studierende und die interessierte Zivilgesellschaft



**Mission Statement:
Transformation ist mehr
als Verkehrsberuhigung**

**Welche Wirkungen
wurden nach
Transformationen
gemessen?**

**Was sagt die
Praxis zur
Transformation?**

**Welche Lösungen
für welche
Barrieren haben
sich in der Praxis
bewährt?**

**Welche Methoden und
Instrumente eignen sich
für Transformations-
prozesse?**

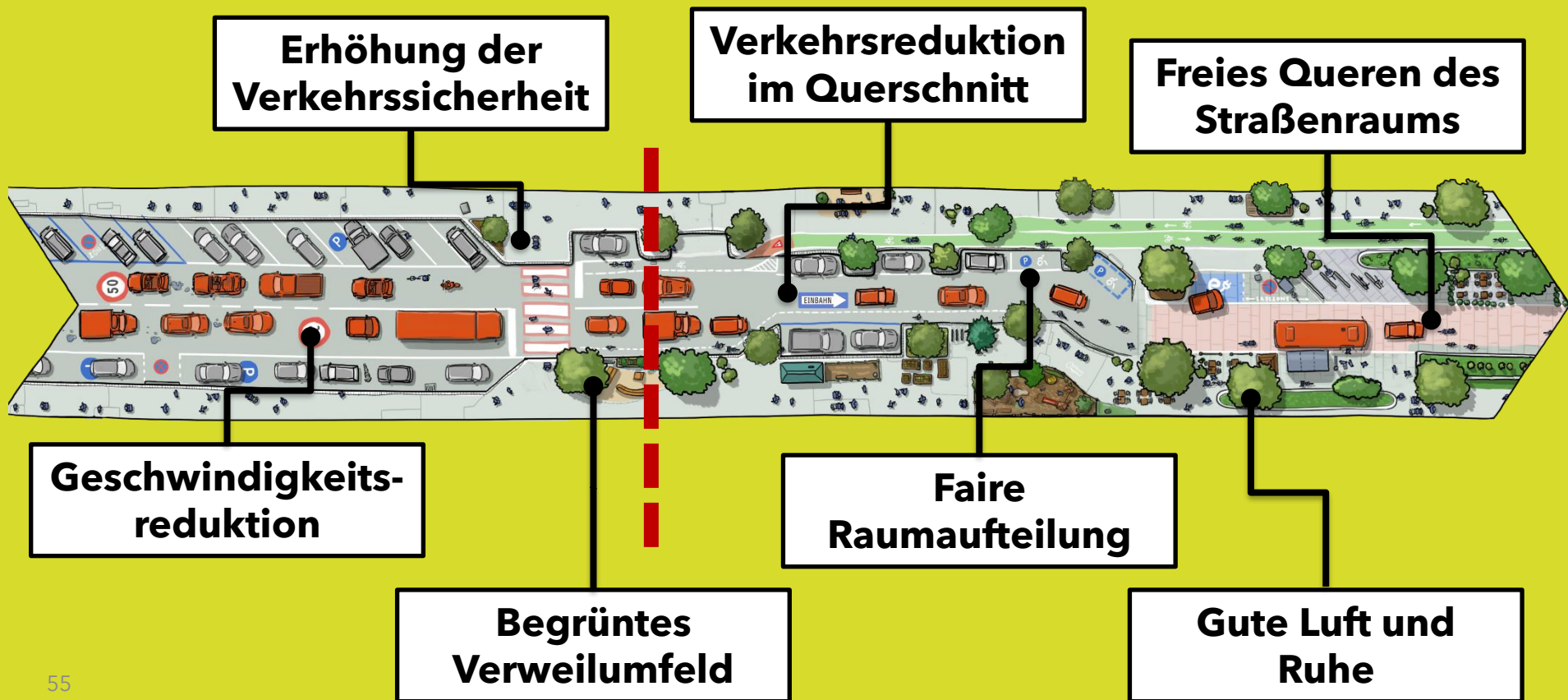
**Wie beeinflusst
der politisch-
administrative
Rahmen
Transformation?**

**Was lässt sich von der
internationalen Good-
Practise abschauen?**

**Transformation ist mehr als
Verkehrsberuhigung:**

Was verstehen wir darunter?

Schritte zur Transformation öffentlicher Räume



Methoden und Instrumente für die Planungspraxis



Kommunikation und Beteiligung

- Aktivierende Befragung
- Bürger:innen-versammlung
- Business-Frühstück
- (Stadt-)Spaziergang
- Zukunftswerkstatt
- ...



Innovative Planungswerkzeuge

- Healthy Street Index
- Storymap
- Blooming Cities
- Telraam
- Stadtklimaanalyse
- Meldeplattformen
- Citizen Sensing
- ...



Ausstattung des Straßenraums

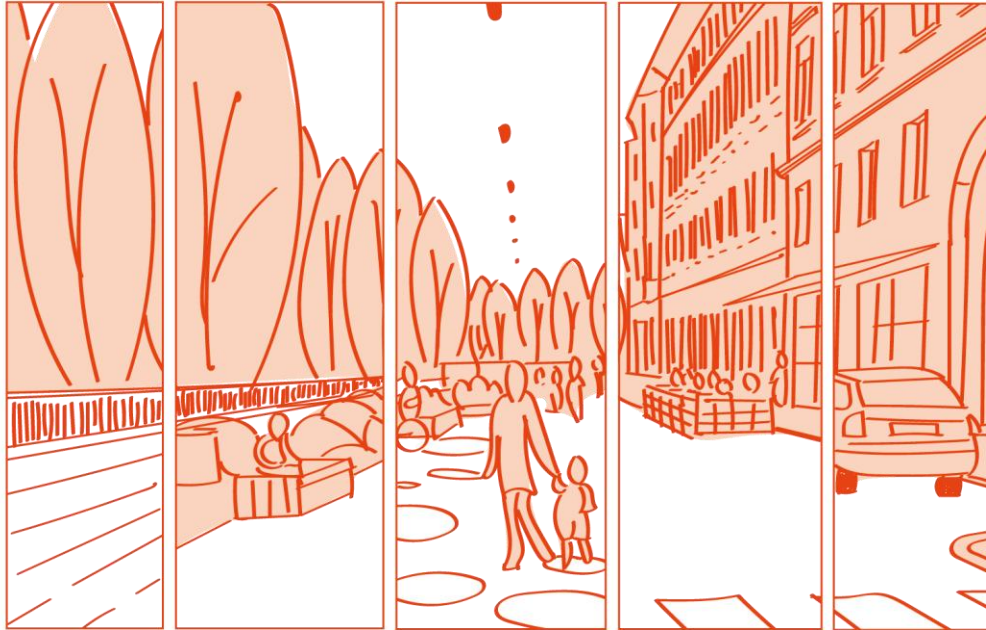
- Mobility Hub/Sharing Station
- Umweltsensorik
- Bewegungssensorik
- Curbside Management
- Geofencing
- ...



Reflexion und Evidenzaufbau

- Beobachtung der Nutzung des Raums
- Befragung von Gewerbetreibenden
- Verkehrszählungen
- Fotos Vorher-nachher
- ...

Beispiel: Blooming Cities



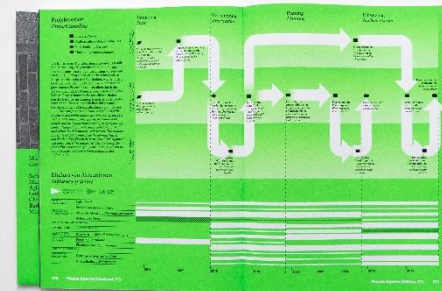
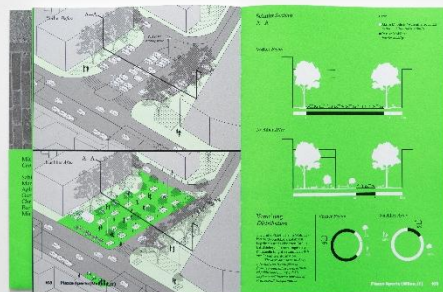
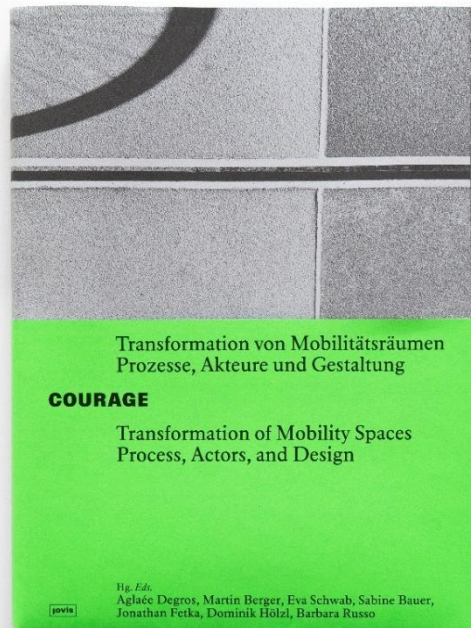
KI-gestützte Visualisierung von möglichen Transformationen

- +** Ermöglicht schnelles und freieres Arbeiten in Visionsbildungsworkshops (z.B. Verwaltungsintern!)
- Kann falsche Erwartungen wecken, professionelle Einbettung/Begleitung ist wichtiger Bestandteil

**4 Jahre bzw. 180 Seiten sind in 10 Minuten
schwer zusammenzufassen.**

**Daher noch ein zusätzlicher Lesetipp für
einen Deep-dive in die Good Practises !**

COURAGE!



Barbara Laa (TU Wien)

Toolbox


[News](#)
[Konferenz](#)
[Über uns](#)
[Pilotprojekte](#)
[Toolbox](#)
[Praxishandbuch](#)
[Kontakt](#)

TOOLBOX

Öffentliche Räume jetzt umgestalten!

[Beschleuniger der Transformation](#)

Beteiligung & Kommunikation

Begrünung & Mikroklima

Aktive Mobilität & Öffis

Verkehrsberuhigung & Aufenthaltsqualität

Finanzierung & Recht

Temporäre & bauliche Umgestaltung

Raumanalyse & Grundlagen

Wirkung & Evaluation

Innovative digitale Tools

Projektphase
Typ
Suche...

Tags

Narrativ
Barrierefreiheit
Aktive Mobilität
Modellierung
Bauliche Umgestaltung
Beteiligung
Aufenthaltsqualität

[Weitere Tags](#)

Temporäre Umgestaltung



In der Not zur Tugend. Der Lendplatz – Vorzeigeprojekt für temporäre Umgestaltung.

Blog

Bauliche Umgestaltung



Hitzeschutz: 100 Bäume am Hauptplatz Amstetten

Praxisbeispiel

Öffentlicher Verkehr



Neugestaltung des Bahnhofs in Lienz

Praxisbeispiel

Bauliche Umgestaltung



Argentinerstraße neu: Wiens erste klimafitte Fahrradstraße

Bauliche Umgestaltung



Neugestaltung Christian-Broda-Platz in Wien

Bauliche Umgestaltung



Die Pfeilgasse als klimafitte Fahrradstraße in Wien-Josefstadt



TOOLBOX

Öffentliche Räume jetzt umgestalten!

**Beteiligung & Kommunikation**

**Begrünung & Mikroklima**

**Aktive Mobilität & Öffis**

**Verkehrsberuhigung & Aufenthaltsqualität**

**Finanzierung & Recht**

**Temporäre & bauliche Umgestaltung**

**Raumanalyse & Grundlagen**

**Wirkung & Evaluation**

**Innovative digitale Tools**

**Beschleuniger der Transformation**

Projektphase ▾

Projektphase
Vorbereitung
Planung
Umsetzung
Evaluierung

Typ ▾

Typ
Tool
Blog
Praxisbeispiel
Stimme der Transformation

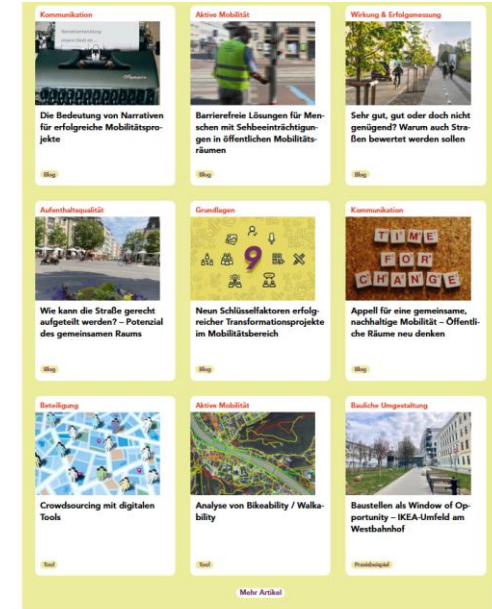


➤ Seit April 2024 online
<https://www.transformatorin.at/toolbox-navigator/>

➤ ca. 100 Beiträge online

- 38 Tools
- 41 Blogbeiträge
- 21 Praxisbeispiele

➤ 8 „Stimmen der Transformation“



Blog

Realexperimente, Reallabore, Taktischer Urbanismus

Florian Krückendorf (TU Wien) | 23.04.2024



Experimentieren ist das Credo. Begriffe wie Taktischer Urbanismus, Reallabor, Urban Living Lab, Realexperiment, Verkehrsversuch, Pop-Up, Regulatory Sandbox bestimmen den ‚experimental turn‘ in Forschung und Praxis. Damit wird aktuell einer der spannendsten und vielversprechendsten Diskurse im Bereich Verkehr, Mobilität und öffentlicher Raum geführt. Doch was ist das alles überhaupt?

Taktischer Urbanismus spannt den Rahmen

Taktischer Urbanismus (engl.: Tactical Urbanism) stellt einen Überbegriff für taktische und experimentelle Eingriffe im öffentlichen Raum dar. Der Begriff schließt dabei eine Vielzahl formeller und informeller Ansätze ein. Physische Umgestaltungen des öffentlichen Raums können top-down (z.B. von Verwaltung und Planung) als auch bottom-up (z.B. von Bürgerinnen oder NGOs) initiiert werden (1). Die meist kurzfristigen, temporären und

Tags

- Beteiligung
- Aufenthaltsqualität
- Temporäre Umgestaltung
- Verkehrsberuhigung
- Reallabor
- Tactical Urbanism

Wirkung & Erfolgsmessung



Sendlinger Straße München: Evaluation des Verkehrsversuchs

Praxisbeispiel

Temporäre Umgestaltung



Leitfaden bauliche Gestaltung in Realexperimenten

Tool

Temporäre Umgestaltung



Zum Navigator

Tags

Tactical Urbanism

Wirkung & Erfolgsmessung



Ottensen macht Platz

Praxisbeispiel

Wirkung & Erfolgsmessung



Sendlinger Straße München: Evaluation des Verkehrsversuchs

Praxisbeispiel

Temporäre Umgestaltung



Realexperimente, Reallabore, Taktischer Urbanismus

Tool

Leitfaden bauliche Gestaltung in Realexperimenten

Florian Krückendorf (MOVE) | 23.04.2024



Der Leitfaden hilft, die richtigen Elemente für eine temporäre Umgestaltung auszuwählen.

Sie suchen nach Ideen, wie Sie in einem Realexperiment eine zukünftige Gestaltung so simulieren können, dass die angedachte neue Situation vorstellbar wird? Im Zuge eines Reallabors in Villach wurde eine Toolbox (Tactical Mobilism) erstellt, in der eine Vielzahl von Gestaltungselementen und Materialien aufgelistet ist, die Sie in ihren Realexperimenten nutzen können. Diese sind tabellarisch nach Anwendungsgebiet (Markieren, Zonieren, Verschatten, Begrünen etc.) und Zugänglichkeit (Beschaffungskosten, Verfügbarkeit, Aufwand in Anwendung/Herstellung) aufbereitet.

Kosten: Je nach Anzahl und Typ der Gestaltungselemente und Materialien

Aufwand: hoch

Vorwissen: mittel für Anwender- und Nutzer*innen

Zum Navigator

Praxisbeispiel

Postgasse Villach – temporäre Begegnungszone

Florian Krückendorf (MOVE) | 23.04.2024



➤ Villach, Kärnten

Realexperimente und Reallabore gibt es nur in Großstädten? Ein Projekt aus Villach zeigt, wie man aus temporären Umgestaltungen im öffentlichen Raum in Klein- und Mittelstädten Lerneffekte und Wissen generieren kann.

Im Herbst 2021 wurde die Postgasse in der Innenstadt zur temporären Begegnungszone. Durch intensive wissenschaftliche Begleitung und Evaluierung wurden die relevanten Erkenntnisse für potentielle Nachahmer:innen aus der Praxis aufbereitet.

Verkehrsversuch abseits der Großstadt

Großstädte haben kein Patent auf innovative Planungsmethoden. Auch in Klein- und Mittelstädten können sich temporäre Umgestaltungen im öffentlichen Raum aufle...

Tags

- Bauliche Umgestaltung
- Praxisbeispiel
- Reallabor
- Tactical Urbanism
- Klein- und Mittelstadt

Temporäre Umgestaltung



Organigramm für Realexperimente

Tool

Temporäre Umgestaltung



Leitfaden bauliche Gestaltung in Realexperimenten

Tool

Temporäre Umgestaltung



How to: Realexperiment

Zum Navigator

Tiefgreifende Erkenntnisse

Die im Reallabor gewonnenen Erkenntnisse wurden im Sinne mehrerer How-to's für die Praxiswelt in einem Dokument – dem Toolbox Manual (Tactical Mobilism) – aufbereitet. Hier wurden Tools für die prozessuale Planung und bauliche Gestaltung von Realexperimenten entwickelt. Weitere Erkenntnisse des Reallabors dienen als Grundlage für den Blogbeitrag [How-to-Realexperiment](#).

Beteiligte

TU Graz – Institut für Städtebau
TU Wien – MOVE
queraum. kultur- und sozialforschung
PLANUM
ARTGINEERING
Stadt Villach

Förderungen

Quelle

Links:

➤ [Publikation zum Toolbox Manual](#) Tactical Mobilism, Interventionen für eine nachhaltige Mobilitätskultur

Gunnar Grandel (TU Wien)

Erfolgsfaktoren

➤ **Kommunikation und Beteiligung**

sind das A und O
für die erfolgreiche Umgestaltung
von Straßen und Plätzen.

➤ Schlüsselakteur:innen einbinden: Identifizieren und gezielt ansprechen



Bahnhof

Bahnhofsgebäude
• ÖBB Immo

Personenzug
• ÖBB PV

Gleisanlagen
• ÖBB Infra

Bahnhofsvorplatz

Vorplatzfläche
• ÖBB Immo
• ÖBB Infra

PKW-Abstellplätze
• ÖBB Immo
• ÖBB Infra

E-Ladestation
• ÖBB Infra

Radabstellanlagen
• ÖBB Immo
• ÖBB Infra

Bushaltestelle

Auftrittsfläche:
• Gemeinde
• ÖBB Immo
• ÖBB Infra
Ausstattung:
• NOVOG

Regionalbus
• NOVOG

Sammeltaxi
• NOVOG
• Gemeinde

Grünraumgestaltung
• Gemeinde

Umgebung und Zufahrt

Geh- und Radwege
• Gemeinde

Straßen
• Gemeinde

Parks/Grünflächen
• Gemeinde



In unserer Toolbox:

How to:
Akteurslandkarten

Barbara Laa (TUW/FVV) | 10.04.2024



➤ Ein starkes Narrativ entwickeln: Positives Zukunftsbild, lokale Verankerung



Der Zustand vieler dieser Bäume sei alarmierend: Rund 61 % weisen eine mittlere oder schlechtere Vitalität auf.

Baumsanierung in der Kaiserfeldgasse: „Rettung der Lindenallee beginnt“

Derzeit stehen in der Kaiserfeldgasse 51 Bestandsbäume, die das Stadtbild prägen. Doch der Zustand vieler dieser Bäume sei "alarmierend". Um die Allee zu sichern, sind umfassende Sanierungsmaßnahmen notwendig, heißt es.



In unserer Toolbox:

Die Bedeutung von Narrativen für erfolgreiche Mobilitätsprojekte

Alex Neumann (netwiss OG), Michael Bauer (katapult) | 14.02.2025



➤ Professionelle Öffentlichkeitsarbeit: Klare Botschaften und ansprechende Bilder



In unserer Toolbox:

Blooming Cities –
Straßen und Plätze mit
KI umgestalten

Florian Pühringer (TU Wien/MOVE) | 04.11.2024



➤ Offene Beteiligung vor Ort: Fair und ehrlich – mit realistischem Rahmen



In unserer Toolbox:

Beteiligung? Ja, aber richtig!

Angelika Rauch & Julia Simhandl (TBWR) | 18.04.2024



↗ Temporäre Umgestaltungen als Chance: Kostengünstig testen, Veränderung erlebbar machen



In unserer Toolbox:

Tactical Urbanism für
Beteiligung

Valentin Gebhardt & Lukas Franta (Stadt Wien) | 23.04.2024



➤ **Von anderen Gemeinden lernen:** Good-Practice-Beispiele, Exkursionen, auf Augenhöhe diskutieren



In unserer Toolbox:

Lernen als Schlüssel
zur Transformation

Gunnar Grandel (TU Wien) | 04.11.2024



➤ **Professionelle Prozessbegleitung:** Interne Kommunikation unterstützen, Brücken bauen



In unserer Toolbox:

Warum Projekte scheitern – und wie man das vermeidet

con.sens mobilitätsdesign | 24.07.2024



Erfolgsfaktoren

TRANS
FORMA
TORIN
öffentlicher
Mehrfach-
Raum

Da geht was!

Erfolgsfaktoren und praktische Tipps
für die Umgestaltung öffentlicher
Straßen und Plätze.

Am Bahnhof tut sich was!

TRANS
FORMA
TORIN

Bahnhofsumfeld

Der Bahnhof ist das Herz, was Aktivenetzwerke von einer Gemeinde schweiß. Mit einer durch-
dringenden Neugestaltung und von verschiedenen Bürgergruppen aufgeführten Umgestal-
tungen, guten Orientierung und hoher Aufenthaltsqualität macht das Ambiente einladen.

Das macht einen guten Bahnhof aus!

Ein Bahnhof ist das Herz, was Aktivenetzwerke von einer Gemeinde schweiß. Mit einer durch-
dringenden Neugestaltung und von verschiedenen Bürgergruppen aufgeführten Umgestal-
tungen, guten Orientierung und hoher Aufenthaltsqualität macht das Ambiente einladen.

Tipps & Tricks

Bei Bahnhofsumgestaltungen sind DBS, Verkehrsverbünde, Landes-
verwaltung und Gemeinde beteiligt – oft mit vielen unterschiedlichen
Mischungen. Wer sich nach einem Überblick. Wer sie vor- und nach-
schauen und hat auch die Handlungsempfehlungen!

Wann eigentlich alle Planungsbeteiligten, wie Kontrolle und
Inspektion der Bau- und auch der Betrieb der Bahn einbezogen
in Reality Check macht Angebote und Wege vonstellbar werden
und schafft eine gemeinsame Vision und Erfahrungsbasis.

Benefits

- Umfeldplanung parallel mit dem Zug-
Plan und Planungszeitraum
- Einzelne Akteure im Netzwerk
schaffen Förderung für die Bevölkerung
- Das gute öffentliche Ambiente macht
die Gemeinde attraktiver.

Best Practice

Neugestaltung
Bahnhof Linie

So gelingt die Umgestaltung

Professionelle Kommunikation und Beteiligung sind das A und O bei der Umgestaltung von öffentlichen Straßen und Plätzen – egal ob in der internen Zusammenarbeit mit Akteuren wie Verkehrsverbünden, Grundeigentümern und Interessensvertretungen oder im Dialog mit der Bevölkerung.

Die „Goldenen Regeln“



Ein starkes lokales Narrativ entwickeln
Ein positives Zukunftsbild schafft Identifikation und macht Veränderung verständlich. Erzählt eine Geschichte, die zu eurer Gemeinde passt – und macht dabei immer klar, wer welche Vorteile von einer Umgestaltung hat.



So entwickelt ihr ein erfolgreiches Narrativ



Schlüsselakteurinnen frühzeitig erkennen und gezielt ansprechen

Die Ortsstraße blüht auf!

TRANS
FORMA
TORIN

1. Platz, Pflanzstein
2. Platz, Pflanzstein
3. Platz, Pflanzstein
4. Platz, Pflanzstein
5. Platz, Pflanzstein
6. Platz, Pflanzstein
7. Platz, Pflanzstein
8. Platz, Pflanzstein
9. Platz, Pflanzstein
10. Platz, Pflanzstein

Das Ortszentrum pulsiert!

TRANS
FORMA
TORIN

1. Platz, Pflanzstein
2. Platz, Pflanzstein
3. Platz, Pflanzstein
4. Platz, Pflanzstein
5. Platz, Pflanzstein
6. Platz, Pflanzstein
7. Platz, Pflanzstein
8. Platz, Pflanzstein
9. Platz, Pflanzstein
10. Platz, Pflanzstein

Spielend leicht zur Schule!

TRANS
FORMA
TORIN

1. Platz, Pflanzstein
2. Platz, Pflanzstein
3. Platz, Pflanzstein
4. Platz, Pflanzstein
5. Platz, Pflanzstein
6. Platz, Pflanzstein
7. Platz, Pflanzstein
8. Platz, Pflanzstein
9. Platz, Pflanzstein
10. Platz, Pflanzstein

Tourismus zukunftsfit!

TRANS
FORMA
TORIN

1. Platz, Pflanzstein
2. Platz, Pflanzstein
3. Platz, Pflanzstein
4. Platz, Pflanzstein
5. Platz, Pflanzstein
6. Platz, Pflanzstein
7. Platz, Pflanzstein
8. Platz, Pflanzstein
9. Platz, Pflanzstein
10. Platz, Pflanzstein

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Blitzlicht in die Projekte

Best Practice Posterausstellung

Radstraße nach niederländischem Vorbild

Argentinerstraße, Wien
Zeitraum: 11/2023–12/2024
Projektstatus: Abgeschlossen

Weitere Details
zum Projekt:



Radweg 1963/2023



Zustand seit Dezember 2024. 2023 wurden 1,36 Mio. Radfahrende auf der Argentinierstraße gezählt, eine Steigerung um 22% im Vergleich zu 2021.

Ausgangslage & Problemadressierung Was war die Situation vor dem Projekt?

Die 1,3 Kilometer lange Argentinierstraße ist Teil der Eurovelo Route 9 und eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof. Ziel des Projekts war die Verbesserung der Radinfrastruktur sowie Verkehrsberuhigung, Begrünung, mehr Platz für Fußverkehr und höhere Aufenthaltsqualität im Grätz.

Zielsetzung Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

Das neue Konzept soll die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen verbessern. Außerdem sollen die Argentinierstraße und der St. Elisabeth-Platz grüner, kühler und attraktiver zum Verweilen werden.

Maßnahmen Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?

Die Argentinierstraße wurde als rot eingefärbte Fahrradstraße gestaltet, die für mehr Konflikt, Sichtbarkeit und Aufmerksamkeit sorgt. Bei der Planung wurde die Stadt Wien von Spies van Duijn, einem niederländischen Stadtplaner und Experten für Fahrradmobilität, beraten.

Zur Begrünung der Argentinierstraße wurden fast 100 Grünkeete, 70 neue Bäume und zahlreiche Hochstammstrücker angelegt. Insgesamt rund 2.800 Quadratmeter Asphalt entsiegelt. Das verbessert das Mikroklima und sorgt für Abkühlung.

Im Gelbbereich wurde eine helle Pflasterung verwendet, die zusätzlich kühlend wirkt. Außerdem entstanden mehr Platz für Sitzgelegenheiten, Freiräume und Treffpunkte. Bänke, Strömbrunnen, Regen- und Beschattungselemente sowie Wasserelemente erhöhen die Aufenthaltsqualität. Zwei Wasserspiele, neun Vernebelungsanlagen, drei Trinkbrunnen und ein Trinkbrunnen tragen ebenfalls zu einem besseren Mikroklima bei.

Besonders profitiert der St. Elisabeth-Platz rund um die Kirche: Der zentrale Bereich des Grätzs wird grüner und bietet mehr Platz zum Verweilen. Die Unterbrechung der Bivolkersgasse beruhigt den Verkehr deutlich und steigert die Qualität des Platzes.

Im Bereich der Einmündung der Karolineggasse sorgen mehr Bäume und die klare Trennung von Rad- und Fußverkehr für mehr Sicherheit. Zusätzlich stehen dort neue Spielgeräte für Kinder aus der Umgebung zur Verfügung.

Barrieren

- Parkplatzmangel
- Verkehrsorganisation – viele Autofahrer:innen missachten das Durchfahrverbot auf der Fahrradstraße.

Erfolgsfaktoren

- Bürger:innenbefragung
- Aktive Kommunikation des Planungsprozesses
- Internationale Planungsexpertise

Argentinier-
straße, Wien

100 Bäume im Schwammstadt-Prinzip

Hauptplatz Amstetten
Zeitraum: ca. 2023–2024
Projektstatus: Abgeschlossen

Weitere Details
zum Projekt:



DOI: 10.1002/anie.200600000



Niederhagen, p. 123; Anstetten, Schwanau 1891, 202.

Ausgangslage & Problemadressierung

Was war die Situation vor dem Projekt?

Der Hauptplatz und die angrenzenden Straßen waren stark versiegelt und mit Ziegeln, Pflaster und Zementplatten ausgelegt. Die fehlende Pflasterung und die eingeschränkte Benutzbarkeit prägten die Innenstadt.

Zielsetzung
Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

- Neobörsenreichs größtes Schwarzstadl-Projekt (370.000 l Regenwassererhaltung)
- 76 neue Bäume, 24 Bestandsbäume
Entloftung
- Multifunktionale Außenraumbühne
Barrierefreiheit und Verkehrsbahnung

Maßnahmen

Welche Maßnahmen waren ursprünglich geplant?

Am Ende des gestrichelten Hauptplatzes und der Rathausstraße, in weiterer Folge auch Wienerstraße bis zum Bahnhof, Umsetzung in Schwemmstädteprinzip, neues Parkdecksystem.

Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?

Der gesamte Hauptplatz wurde in vier Abschnitten improbiert, die Teilweise Radverkehrsfläche so 2007 folgen. Die Arbeiten umfassen nur, Anfahrtsflächen für die Neuanforierung einzelner Bäume, die Verlegung von Glassteinecken und die Neugestaltung der Bordsteine. Es wurde ein neues Parkingsystem und eine Begrünungszone geschaffen.

Barrieren

- Angst vor Umsatzeinbußen von Anrainerinnen und Wirtschaftstreibenden
- Coronapandemie
- Reduktion von Parkplätzen

Erfolgsfaktoren

- Einzelspezifische mit den Anzeigerinnen und Wirtschafstreibenden Gute Geschäftsbeziehungen, umzusetzen
- Treppenförmige Baustschritte
- Kontinuierliche Kommunikation und Erklärung

transformatorin.at

Moderne Mobilitätsdreh- scheibe schafft Verbindung

Mobilitätszentrum Lienz
Zeitraum: 2019–2022
Projektstatus: Abgeschlossen

Weitere Details
zum Projekt:



Vorher



Nachher

Ausgangslage & Problemadressierung Was war die Situation vor dem Projekt?

Die Bahnhof Lienz trennte Innenstadt und südliche Stadtteile. Fehlende barrierefreie Querverbindlichkeiten und unzureichende multimodale Vernetzung schwächten die Erreichbarkeit der Innenstadt für Personen, welche im südlichen Stadtgebiet der Stadt Lienz wohnen, wenn durch die Zugänge von der Innenstadt getrennt. Durch den Bau der Unterführung, konnte erreicht werden, dass dieses Stadtgebiet auch mit der Innenstadt besser vernetzt und besser erreichbar ist.

Zielsetzung Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

Mit dem Ausbau des Bahnhofs zu einem barrierefreien, multimodalen Mobilitätsknotenpunkt sowie der Errichtung einer neuen Geh- und Radunterführung wurde ein wesentlicher Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Lienz geleistet. Gleichzeitig konnte die Verbindung zwischen der Innenstadt und den südlich gelegenen Stadtteilen deutlich verbessert werden.

Das neue Mobilitätszentrum ermöglicht eine attraktive Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger wie Bahn, Bus, Fahrrad, und Fußverkehr. Durch die barrierefreie Gestaltung werden die Angebote für alle Nutzergruppen zugänglich und komfortabel nutzbar. Die integrierte

Geh- und Radunterführung beseitigt die bisherige Trennung der Bahnsteige und schafft eine sichere, sichere und weitestmögliche Verbindung zwischen den Stadtteilen. Mit dieser Infrastruktur werden Anreize geschaffen, verstärkt von individuellen Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel sowie den Rad- und Fußverkehr umzulegen. Dadurch wird der Umweltverbund gestärkt und der Modal Split zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen verbessert. Die Förderung der aktiven Mobilität trägt nicht nur zur Reduzierung von Verkehrsaufkommen, Lärm und CO₂-Emissionen bei, sondern steigert auch die Lebensqualität und die Attraktivität des urbanen Raums. Das Mobilitätszentrum leistet somit einen wichtigen Beitrag zu einer klimafreundlichen, barrierefreien und sozial gerechten Stadtentwicklung.

Maßnahmen Welche Maßnahmen wurden ursprünglich geplant?

Herstellung der Barrierefreiheit bei den Bahnsteigen (Bau von zwei Personenaufzügen)

Maßnahmen Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?

Der Umbau des Bahnhofs zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe mit integrierter Fuß- und Radwegverbindung zeigt eindrucksvoll, welche Potenziale durch integrierte Planungsansätze erschlossen werden können. Das Projekt

rückt die aktive Mobilität sowie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in den Mittelpunkt und schafft eine neue Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Mit dem Bau der Unterführung konnte die bisherige Trennung der Bahnsteige wesentlich reduziert werden. Die neue Verbindung schafft eine durchgängige, barrierefreie Querverbindlichkeit und verbessert die Erreichbarkeit der Innenstadt nachhaltig. Gleichzeitig wurde die Vernetzung der Stadteile deutlich gestärkt und eine wichtige Voraussetzung für ein attraktives, attraktives und zukunftsorientierte Mobilität geschaffen. Das Mobilitätszentrum ermöglicht eine komfortable Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und erleichtert den Umstieg zwischen Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr. Dadurch werden nachhaltige Mobilitätsformen gefördert und Anreize geschaffen, den motorisierten Individualverkehr zugunsten des Umweltverbundes zu reduzieren. Von dieser Entwicklung profitieren sowohl die Bewohnerinnen als auch die Besucherinnen der Sonnenstadt Lienz.

Erfolgsfaktoren

- Integrierte Planungsprozess
- Zusammenrücken aller Organisationseinheiten

Modellprojekt für iterative Straßenraumtransformation

Kaiserfeldgasse, Graz
Zeitraum: 2022–2027
(Reallabor ab 2024, permanente
Umgestaltung ab 2026)
Projektstatus: Laufend

Weitere Details
zum Projekt:



Ka vertikalni svazak na foto



Revised 10/20/2020

Ausgangslage & Problemadressierung

Was war die Situation vor dem Projekt?

Die Kaiserfeldgasse war eine in beide Richtungen betriebene Straße mit vielen Parzellen zwischen einer alten Baumreihe im Gärten Neuviertels. Verkehrsverbote ergaben eine hohen Anteil an Parkausweicht. Dennoch litt die alten Bäume unter den klimatischen Veränderungen. Fehlende Aufenthaltsqualität und Diminution des Kfz Verkehrs prägen den öffentlichen Raum. Auch zur Ausgangsseite zählt mit Sicherheit die Großbaustelle zur Verlegung einer neuen Straßenbahn-schleife und einer Umgestaltung in der Neutorgasse – wodurch die Kaiserfeldgasse vorübergehend eine Sackgasse für Kfz Verkehr wurde.

Zielsetzung
Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

- Schrittweise Transformation von einer Verkehrsstraße zu einem verkehrsberuhigten öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität
- Sanierung und Erhalt der Baumallee
- Modellprojekt für partizipative, iterative Straßenraumtransformation im gesamten Neutownviertel und darüber hinaus

Maßnahmen
Welche Maßnahmen waren ursprünglich geplant?

- Intensive Partizipationstheorie in Form eines PopUps oder einer temporären Umgestaltung
- Permanente Umgestaltung der Straße
- Evaluierungen und Erhebungen

Welche Maßnahmen wurden bisher umgesetzt?

- PopUp Wohnzimmer Kaiserfeldgasse mit mehreren Befriedigungszyklen in unterschiedlichen Formaten
- Temporäre Umgestaltung der gesamten Kaiserfeldgasse und Begegnungszone
- Diskussion und Information sowie Erhebungen in der temporär umgestalteten Begegnungszone
- Beginn der permanenten Umsetzung im September 2026

Barrieren

- Zeitdruck
- Hoher Planungs- und Genehmigungsaufwand auch bei temporären Umgestaltungen (Behörden)
- Unterschiedliche Erwartungshaltungen an das Projekt

Erfolgsfaktoren

- Zeitdruck
- Expertinnen wurden in den Prozess miteinbezogen
- Motiviertes Projektteam
- Politischer Rückhalt

Mit Identitätsprozess zum gemeinsamen Stadtbild

Innenstadt Hohenems
Zeitraum: ca. 2015–2021
Projektstatus: Abgeschlossen

Weitere Details
zum Projekt:



Innenstadt Hohenems (Bild: 2015)



Innenstadt Hohenems (Bild: 2021)

Ausgangslage & Problematisierung Was war die Situation vor dem Projekt?

Hohenems war eine kleine, ländliche und geringe Qualität des öffentlichen Raums. Insbesondere für Fußgängerinnen und Radfahrerinnen – prägen die Innenstadt. Hohenems wurde kaum als Zielort wahrgenommen. Das Potenzial des historischen Zentrums war vorhanden, aber kaum sichtbar und wenig aktiviert.

Zielsetzung Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

Der historische Stadtkern als lebendiger Wohn-, Werk- und Begegnungsort zu aktivieren. Den öffentlichen Raum aufwerten und unsere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr schaffen. Wohnen, die vielfältigen sozialen, kulturellen und ökonomischen Funktionen und Hohenems ein attraktives Umfeld geben.

Maßnahmen Welche Maßnahmen waren ursprünglich geplant?

- Straßen und Plätze gemeinschaftlich überarbeiten, den öffentlichen Raum aufwerten und unsere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr schaffen
- Verkehrsplanung, Stadtplanung, Nutzung und Regenerationszone integriert planen
- Mit einem Pilotprojekt starten und die Umsetzung schrittweise weiterentwickeln

Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?

Örtliche Räume stärken: Es gibt hochwertige, sanierte, lebendige Begegnungsorte. Ein attraktives Umfeld für Fuß- und Radverkehr. Ein attraktives Umfeld für Fuß- und Radverkehr. Ein attraktives Umfeld für Fuß- und Radverkehr.

Barrieren

Grundlegende, historische Bauweise und viele Eigentümerinnen, die an der Entwicklung der Innenstadt beteiligt sind. Ein attraktives Umfeld für Fuß- und Radverkehr. Ein attraktives Umfeld für Fuß- und Radverkehr.

Erfolgsfaktoren

- Ein früher Vision- und Zielprozess, der von der Bevölkerung getragen wurde
- Politische, finanzielle und fachliche Unterstützung
- Ein attraktives Umfeld für Fuß- und Radverkehr, das die Identität der Innenstadt stärkt

Innenstadt
Hohenems

Integratives Raumnutzungskonzept

Salzburg, Schallmoos
Zeitraum: 2022–2026
Projektstatus: in Planung

Weitere Details
zum Projekt:



Der digitale Planungsweg



Die mögliche Zukunft

Ausgangslage & Problemanalyse Was war die Situation vor dem Projekt?

Der gewerblich geprägte Stadtteil Schallmoos weist trotz seiner zentralen Lage hohe Verkehrsbelastungen und eine geringe Entwicklungsdynamik auf. Nutzungsgrenzen Wohnen/Gewerbe, lange (Pendel-)Wege und Kfz-Dominanz kennzeichnen die Lage. Die heterogene Stadtbaustruktur mit hohem Versiegelungsgrad bietet gleichzeitig umfassendes Umstrukturierungspotenzial.

Zielsetzung Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

Ein Planungskonzept mit digitaler Simulationsumgebung soll die Potenziale einer quaternisierenden West-Ost-Achse für aktive Mobilität aufzeigen. Die „Nordspange“ umfasst Brückenbauwerke über den Gleisbogen sowie eine Aufwertung des Zwischenraums durch einen großzügigen Rad- und Fußweg und begleitende städtebauliche Projekte. Dieses integrative Raumnutzungskonzept steht im Einklang mit den Zielen des Räumlichen Entwicklungskonzepts und soll die Lebensqualität und Identität des Stadtteils stärken.

Maßnahmen Welche Maßnahmen wurden (bisher) umgesetzt?

- Machbarkeitsstudie und modulare Straßenzugschritte zur Entwicklung der Nordspange als Achse der aktiven Mobilität
- Modellierung der baulichen Szenarien Bestand, Nachentwicklung, Aufzoning und konkrete Planung im zeitlichen Umsetzungsverlauf
- Digitaler Planungsweg zur Simulation städtebaulicher Einträge und Wirkungsdiskussionen wie zukünftige Bevölkerung, Nutzflächen, Radfahrwege und bessere Erreichbarkeiten
- Visualisierungen der geplanten Brückenbauwerke und eines attraktiv gestalteten Zwischenraums

Barrieren

Erhebliche finanzielle Aufwände sind für die Umsetzung nötig, daher braucht es Initiative und Überzeugungskraft. Zugleich müssen praktische Herausforderungen wie Entschädigungen für Umnutzung oder Ausweichrouten für Schwer- und Leichterfahrzeuge adressiert werden.

Erfolgsfaktoren

Ein funktionierendes, fachübergreifendes Kernteam aus Stadtplanung und angewandter Forschung lieferte überzeugende Unterlagen. Der politische Rückhalt ist nach wie vor vorhanden und wird gut genutzt – Schallmoos ist schon lange ein Fokusraum der Stadtentwicklung.

Salzburg,
Schallmoos
(Pilotprojekt)

Supergrätzl Favoriten – weniger Verkehr, mehr Grün

Supergrätzl Favoriten, Wien
Zeitraum: 2021–2026
Projektstatus: Abgeschlossen

Weitere Details
zum Projekt:



Vorher: SchmalstraÙe 98-Hauszone



Nachher: SchmalstraÙe 98-Hauszone mit tauchender Verkehrsberuhigung 22a Favoriten

Ausgangslage & Problemanalyse Was war die Situation vor dem Projekt?

Die Klimaresiliente Stadt ist ein Ziel der Wiener Klimastrategie, die die Lebensqualität in der Stadt Wien verbessern soll. Die Klimaresiliente Stadt ist ein Ziel der Wiener Klimastrategie, die die Lebensqualität in der Stadt Wien verbessern soll. Die Klimaresiliente Stadt ist ein Ziel der Wiener Klimastrategie, die die Lebensqualität in der Stadt Wien verbessern soll.

Zielsetzung Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

Mit dem ersten Supergrätzl Wien nach internationalen Vorbildern des Superblocks Barcelona entstand ein zukunftsweisendes Modell für klimaresiliente Stadtquartiere.

- Sicheres, gesunde und lebenswerte Wohngrätzl schaffen
- Örtlichen Raum neu verordnen und Aufenthaltsqualität steigern
- Urbane Intensivierung realisieren
- Verschönerung von aktiven Mobilitätsknoten
- Lärm- und Luftbelastungen reduzieren
- Mehr Teilhabe auf Grätzlebene

Maßnahmen Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?

Verkehrsmittelunabhängige Maßnahmen:
– Neue Verkehrsorganisation im Projektgebiet
– Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur
– Verordnung von 3 neuen Fußgängerzonen
– Radfahren gegen die Bikescham in gewissen Projektgebieten

- Grün- und Blau-Infrastruktur:
- 66 neue Bäume
- 7.000 m² Entsiegelung
- 20 neue Wasserelemente

Gestaltungsmaßnahmen:
– Tactical Urbanism Maßnahmen z. B. Bodenmarkierungen, mobiles Grün, Strohball (Pilotphase)
– 59 neue Sitzmöglichkeiten
– 6 neue Spielgeräte
– 4 Pergolen

Barrieren

- Reichliche Rahmenbedingungen für Tactical Urbanism Maßnahmen
- Hohe Akzeptanz der Maßnahmen
- Akzeptierung und Beteiligung aller Zielgruppen

Erfolgsfaktoren

- Politische Wille und proaktive Unterstützung
- Tactical Urbanism Maßnahmen langfristig umsetzen
- Experimentierklima schaffen
- Im Erfahrungsaustausch mit Expert:innen und europäischen Städtevertreter:innen Learnings und Erkenntnisse teilen

Supergrätzl,
Favoriten, Wien
(Pilotprojekt)



Ansprechende Begegnungszone

Begegnungszone Lunz am See
Zeitraum: ca. 2018–2022
Projektstatus: Abgeschlossen

Weitere Details
zum Projekt:



Vorher



Nachher

Ausgangslage & Problematisierung

Was war die Situation vor dem Projekt?

Das Ortszentrum von Lunz am See hat wenig Aufenthaltsqualität und fehlende Verbindungen zwischen historischen Ortskern und zirkulärer Erschließung. Die Errichtung des „Haus der Wildnis“ bot Anlass zur Gesamtgestaltung.

Zielsetzung

Was sollte mit dem Projekt erreicht werden?

- Umfassende Neugestaltung des Ortszentrums als Begegnungszone
- Verknüpfung von Mobilität, Aufenthaltsqualität und regionaler Identität
- Barrierefreie Verbindung von Schulen, Kirche und öffentlichen Einrichtungen

Maßnahmen

Welche Maßnahmen waren ursprünglich geplant?

- Neuphotonierung der Fläche
- Punktpilot Neumischung bzw. Errichtung

Welche Maßnahmen wurden umgesetzt?

- Neue Parkplatzordnung durch Beschilderung
- Großflächige Eingeklebung
- Ansprechende, offene Gestaltung und Entfremung aller Zonen
- Bepflanzung mit großen Bäumen nach dem Schwemmsieb-Prinzip

Barrieren



- Antransport von Bäumen aus Klagenfurter Kurnagelsdorf

Erfolgsfaktoren



- Intensive Beteiligung
- Gute Zusammenarbeit und Kooperation aller Beteiligten
- Einhaltung des Budgets



Begegnungs-
zone Lunz am
See

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

POSTERAUSSTELLUNG & PAUSE

bis 15.00 Uhr

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Teil 2 | Pilotprojekte

Ergebnisse aus dem Leitprojekt Trans|formator:in

Pilotgruppe 1: Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch

Pilotgruppe 2: Salzburg, St. Pölten

Pilotgruppe 3: Graz, Wien



Pilot Langenlois

Ausgangslage

- Modernisierung der Kamptalbahn als Anlass für die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds
- Fehlende Abstimmung zwischen bestehenden Planungen und zuständigen Akteur:innen
- Komplexe Zuständigkeiten und Finanzierungsstrukturen erschweren die Umsetzung

Maßnahmen

- Breite Beteiligung von Stakeholder:innen, Bürger:innen und Schulen
- Mobilitäts- und Freiraumkonzept als gemeinsame Planungsgrundlage
- Umsetzung des Realexperiments „Bahn-Park“
- Entwicklung eines Umsetzungskonzepts mit Maßnahmen für Bahnhofsumfeld, Kommunikation und Kooperation

Zielsetzung

- Entwicklung des Bahnhofs zu einem attraktiven multimodalen Mobilitätsknoten mit Verbesserung von Aufenthaltsqualität, Begrünung und Mobilität
- Aufbau integrierter Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse zwischen Stakeholder:innen
- Entwicklung übertragbarer Lösungen für Regionalbahnhöfe

Barrieren & Erfolgsfaktoren

- - Unterschiedliche Planungs- und Entscheidungslogiken der Akteur:innen
- - Unsicherheiten bei Finanzierung und Verstetigung nach Projektende
- + Enges Kernteam mit zentralen Stakeholder:innen
- + Niederschwellige Beteiligungsformate und co-kreative Umsetzung und hohe Sichtbarkeit durch das Realexperiment „Bahn-Park“

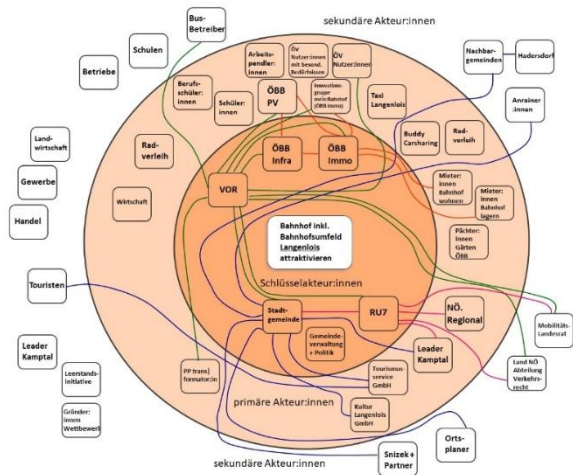


Ausgangslage Bahnhof Langenlois

Vor dem
Umbau 2023



Nach dem
Umbau 2024



Co-Kreativer Planungsprozess

Stakeholder:innen
Landkarte

Workshops zu
Bahnhofsgebäude
und Mobilität

Reality Check mit Workshop „von und zum Bahnhof“



Am Weg zum Bahnhof Langenlois und am Bahnhof Langenlois beantworten Sie uns bitte folgende Fragen:

Ich bin zum Bahnhof angereist mit ☐  ☐  ☐  ☐ 

Abreise vom Rathaus (bitte Uhrzeit angeben) _____

Ankunft am Bahnhof Langenlois (bitte Uhrzeit angeben) _____

Wie war die Anreise zum Bahnhof Langenlois? Was ist Ihnen auf dem Weg positives aufgefallen? _____

Bitte markieren Sie in der Karte diese positiven Orte mit einem ☺ ein.

Gab es auch negative Erfahrungen, die Sie gemacht haben? _____

Bitte tragen Sie diese ebenfalls in der Karte mit einem ☹ ein.

Was nehmen Sie am Bahnhof, seinem Bahnhofsvorplatz und am Weg dorthin wahr? Was gibt es dort und was fehlt Ihnen? _____



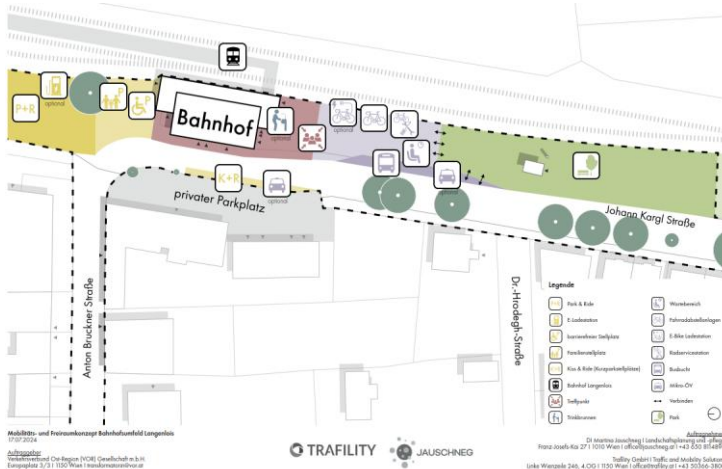


- Bahnhof**
 - Bahnhofgebäude
 - ÖBB Immo
 - Personenzug
 - ÖBB PV
 - Gleisanlagen
 - ÖBB Infra
 - P&R**
 - PKW-Abstellplätze
 - ÖBB Immo (?)
 - E-Ledestation**
 - ÖBB Immo (?)
 - Bahnhofsvorplatz**
 - VOR-Regionalbus**
 - N-Bus im Auftrag des VOR
 - Bushaltestelle**
 - inkl. Haltestellenschild
 - Gemeinde
 - Sammeltaxi**
 - VOR oder
 - Gemeinde
 - Radabstellanlagen**
 - Gemeinde (?)
- Car-Sharing**
 - Privat,
 - Gemeinde oder
 - ÖBB
 - Paketabholstation**
 - Gemeinde (?)
 - Grünraumgestaltung**
 - Gemeinde
 - Umgebung und Zufahrt**
 - Geh- und Radwege
 - Gemeinde
 - Straßen
 - Gemeinde
 - Parks/Grünflächen
 - Gemeinde
 - Planung**
 - Verkehrsplanung
 - Land
 - VOR
 - Gemeinde
 - Raumplanung
 - Gemeinde
 - Fahrpläne
 - ÖBB PV
 - VOR



Ergebnisse Planungen

Darstellung der Zuständigkeiten bei Regionalbahnhöfen



StB- und Freiraumkonzept Bahnhofsumfeld Langenlois

02/24

Trafiafity JAUSCHNEG

Trafiafity GmbH 271 1030 Wien / all@trafiafity.at +43 5056 3800

JAUSCHNEG

Dr. Martina Jauschneg / Landschaftsarchitektin B.Sc. & M.A. 2016

Trafiafity GmbH / Traffic and Mobility Solutions

Linka Wapelske 246, 4. OG / 1030 Wien / all@trafiafity.at +43 5056 3800

Mobilitäts- und Freiraumkonzept

Was rund um den Bahnhof geplant ist...

Am 24. Juni findet eine Info-Veranstaltung im Rahmen des Projektes Transformatorin statt, zu der Sie herzlich eingeladen sind. Das Projekt beschäftigt sich mit der Entwicklung des Bahnhofsgeländes von Langenlois. Wir informieren darüber, was bisher geschah und was rund um den Bahnhof geplant ist. Außerdem sammeln wir Ihre Ideen für die Grünfläche zwischen Bahngleisen und der Johann-Kargl-Straße, die als "Bahn-Park" gestaltet werden soll.

Die Vertreter:innen von Stadtgemeinde, ÖBB, VOR und Land NO sind vor Ort und freuen sich auf einen regen Austausch.

Was erwartet Sie?

- Plakatausstellung
- Ideensammlung für den "Bahn-Park" - auch online
- Ausblick auf die nächsten Schritte - Wir starten einen kleinen Praxistest, um gemeinsam herauszufinden, was vor Ort im "Bahn-Park" gut funktioniert.

Bitte um Anmeldung für 24. Juni: transformatorin@vor.at

Bahn-Park sucht Deine Ideen!



Besuchen Sie uns vor Ort!

Infoveranstaltung zum Bahnhofgebiet:

Wo? Auf der Grünfläche beim Bahnhof
Wann? Dienstag, 24. Juni von 16 bis 18.00 Uhr

bei Schlechtwetter in der Halle des Bauhofs in der Lagerhausstraße 2

Weitere Möglichkeiten für Info beim wandernden Parkbankerl:

- Dienstag, 17. Juni: 6 - 7.30 & 13 - 14.30
- Mittwoch, 18. Juni: 8 - 9.30 & 15 - 17.00

Hier gehts zur Kurz-Umfrage



Die Grünfläche zwischen Bahngleisen und Johann-Kargl-Straße soll gestaltet werden. Was ist Ihnen dabei wichtig?

Wie wichtig sind Ihnen Sitzgelegenheiten? *

Sehr unwichtig 1 2 3 4 5 Wichtig

Wie wichtig sind Ihnen Bäume, Sträucher, Stauden? *

Sehr unwichtig 1 2 3 4 5 Wichtig

Wie wichtig sind Ihnen Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten? *

Sehr unwichtig 1 2 3 4 5 Wichtig

Wie wichtig ist Ihnen Wasser/Brunnen/trinkbrunnen? *

Sehr unwichtig 1 2 3 4 5 Wichtig

Wie wichtig ist Ihnen ein Kunstprojekt/Landart? *

Sehr unwichtig 1 2 3 4 5 Wichtig



Copyright Büro Jauschneg



Beteiligungsprozess

Bürger:innenbeteiligung

Onlineumfrage

Wanderndes Parkbankerl

Schulworkshop

Informationsveranstaltung

Planungspicknick





Realexperiment

Ideensammlung

Rückmeldeschleife



Gemeinsame
Umsetzung und
Eröffnungsfeier



Pilot Deutschkreutz

Ausgangslage

- Modernisierung des Bahnhofs durch ÖBB angekündigt
- Bahnhof vom Ortszentrum durch Bundesstraße getrennt
- Mobilitätsräume überwiegend KfZ-orientiert gestaltet
- Potentiale für mehr Aufenthaltsqualität im ÖR
- Nahversorgung vorhanden aber Angebot rückgängig

Maßnahmen

- Mobilitätskonzepte inkl. Detailkonzepte für Bahnhof & Ortszentrum sowie Fußverkehrskonzept
- Umfassende Beteiligungsaktivitäten
- Schulstraße & Rad-/Scooterabstellanlagen bei Schulen
- Vorbereitung von Querungshilfe für Fußgänger:innen

Zielsetzung

- Bahnhof soll als multimodaler Knoten neu gestaltet und besser an das Ortszentrum angebunden werden
- Transformation der Mobilitätsräume im gesamten Gemeindegebiet im Sinne aktiver Mobilität und mehr Aufenthaltsqualität (insb. im Ortszentrum)
- Sicheres Schulumfeld und mehr aktive Mobilität von Schüler:innen

Barrieren & Erfolgsfaktoren

- Kooperation mit Gemeinde, Landesbehörden & Schulen
- Bündelung von Beteiligungsaktivitäten & Vor-Ort-Formate
- Externe Verkehrsplanungsexpertise
- Vor-Ort-Interventionen und Fokus auf Quick-Wins
- Intransparente und unterbrochene Kommunikation
- Eigenlogik und hohes Beharrungsvermögen von Akteuren



C_MobilitätszentraleBurgenland



C_MobilitätszentraleBurgenland



C_MobilitätszentraleBurgenland

*Pilot
Deutschkreutz*



C_MobilitätszentraleBurgenland



Pilot
Deutschkreutz





C_MobilitätszentraleBurgenland



C_VOR_AndreasValenta



C_LandesmedienserviceBurgenland



Pilot
Deutschkreutz



C_MobilitätszentraleBurgenland



C_MobilitätszentraleBurgenland



C_MobilitätszentraleBurgenland

Pilot
Deutschkreutz





Pilot St. Gallenkirch

Ausgangslage

- Orsteil Galgenul, touristisches Zentrum der Gemeinde
- Einstiegspunkt in das Skigebiet Silvretta-Montafon
- 2 Seilbahntalstationen und öffentlicher Busknoten
- Starke Entwicklungsdynamik in den letzten Jahren
- Hohes saisonales Verkehrsaufkommen im Winter
- Regelmäßige Konflikte zwischen Busverkehr, (falsch) parkenden Kfz und Fließverkehr
- Wenig attraktiver Aufenthaltsort

Maßnahmen

- Verlegung der Bushaltestellen zur Bündelung an der Landesstraße (2024)
- Errichtung eines Pump Tracks anstelle von Oberflächenparkplätzen (2025)
- Bauliche Umgestaltung im nördlichen Platzteil (2026)
- Verordnung einer Begegnungszone (2026)

Zielsetzung

- Detail- und Umsetzungsplanung in Fortsetzung des Quartiersentwicklungsprozesses (2020-2022)
- Multifunktionale und saisonal flexible Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Unterstützen von Veränderungen im Mobilitätsverhalten
- Integration und Verkehrsberuhigung der Landesstraße
- Unterstützen der Idee einer Verlängerung der Montafonerbahn ins Innere Montafon

Barrieren & Erfolgsfaktoren

- **Barrieren:** Komplexe Akteur:innenlandschaft, viele unterschiedliche Grundeigentümer:innen, politischer Wechsel, „Saisondenken“, langer Diskussionsprozess zur Lage der Bushaltestellen, finanzielle Engpässe
- **Erfolgsfaktoren:** konstruktiver Dialog mit den Schlüsselakteur:innen, offene und vertrauensvolle Settings, Visualisierungen/Zukunftsbilder, öffentliche Beteiligung



Ausgangssituation Projektgebiet

Links
Winter 2021/2022

© Florian Jires, stadtländ

Rechts
Sommer 2023

© Paul Achatz, stadtländ



Bushaltestellen ab 2023/24

Links

Fahrtrichtung
Schruns/Gargellen

© Martin Aufhauser, stadtländ

Rechts

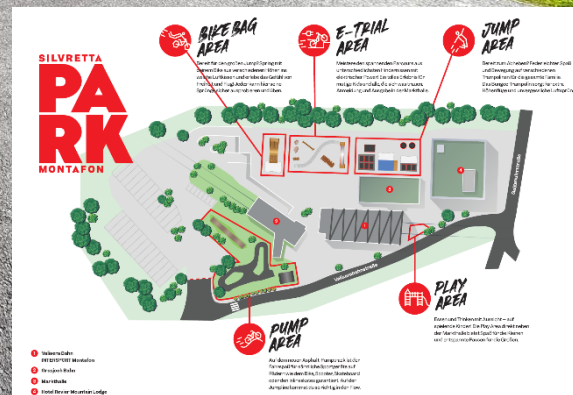
Fahrtrichtung
Gaschurn/Partenen

© Martin Aufhauser, stadtländ



Pump Track und neue Aktivitätsangebote der Silvretta-Montafon ab Sommer 2025

Foto Pump Track
© Martin Aufhäuser, stadland
Plan Silvretta Park
© Silvretta-Montafon GmbH





Impressionen vom „Aktionstag Galgenul“



Fotos links oben, rechts
oben und links unten
© Martin Aufhauser, stadtländ
Foto rechts unten
© Anton Öttl, stadtländ



Projektgebiet nach dem Umbau 2026

Links
Begegnungszone
im Bereich der
Valiserabahn

© Konstantin Kohl, stadtländ

Rechts
Bauminsel und
neue Oberfläche
auf Höhe der
Grasjochbahn

© Konstantin Kohl, stadtländ



Pilotgruppe 1

Kurze Fragerunde



Pilot Salzburg

Ausgangslage

- Schallmoos ist zentrumsnah, aber durch den Gleisbogen etwas isoliert und von motorisiertem Verkehr, Gewerbe und Versiegelung geprägt
- Gleichzeitig bestehen große Potenziale für Nachverdichtung und Umstrukturierung
- Die geplante Radspange Nord ist so wie der gesamte Stadtteil im REK als Zielgebiet für Transformation festgelegt.

Maßnahmen

- Aufbau eines Kernteams mit Fachabteilungen des Amtes für Stadtplanung und laufende Abstimmungen
- GIS-Analysen, Wirkungsindikatoren und Radverkehrspotenzialstudie zur Nordspange
- Entwicklung von Szenarien, Straßenquerschnitten, Fotomontagen für einen digitalen Planungszwilling
- Austauschformate wie Smart City Round Tables, Science Lab und Stakeholder-Workshops.

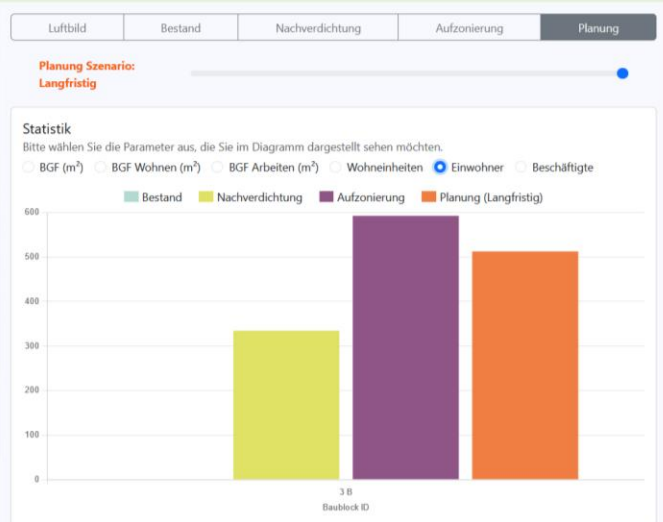
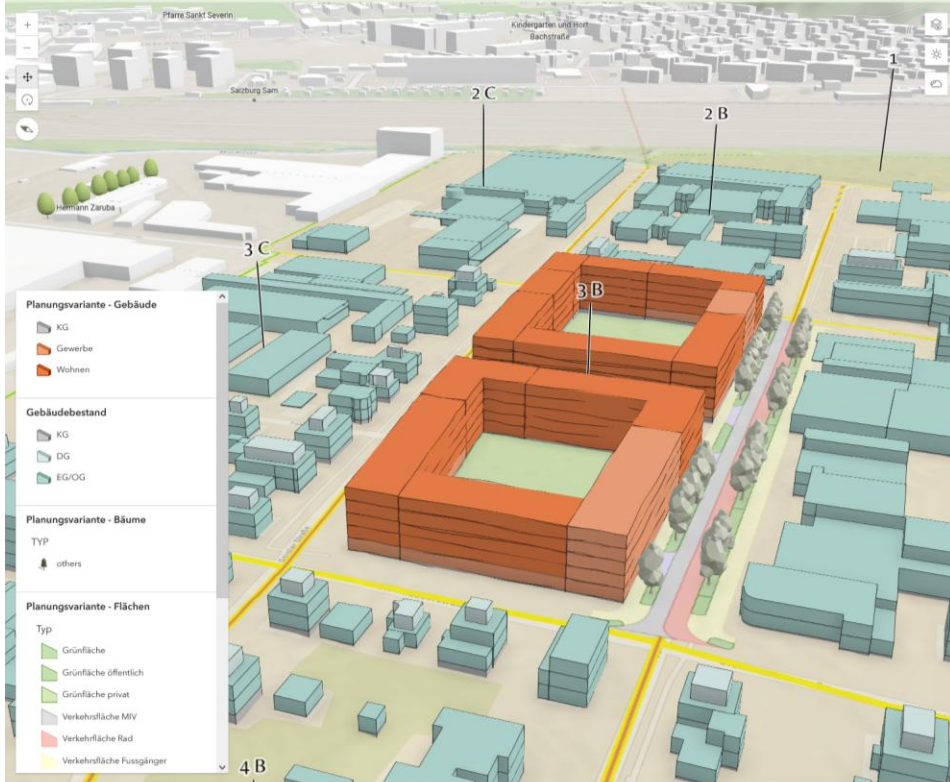
Zielsetzung

- Schallmoos durch eine attraktive Rad- und Fußwegachse stärken und besser mit angrenzenden Stadtteilen verbinden
- Mobilität, Stadtentwicklung, Freiraum und Klimaanpassung integriert denken
- datenbasierte Entscheidungsgrundlagen für Verwaltung, Politik und Stakeholder schaffen.

Barrieren & Erfolgsfaktoren

- Datenverfügbarkeiten, komplexe Zuständigkeiten, Eigentumsfragen und hohe Umsetzungskosten (B)
- frühe Einbindung der Verwaltung und gemeinsame Entwicklung einer belastbaren Planungsgrundlage
- Visualisierungen und Kennzahlen machen komplexe Szenarien verständlich und politisch kommunizierbar
- politischer Rückenwind ist spürbar.

Transformatorin - Städtebauliche Szenarien für die Nordspange

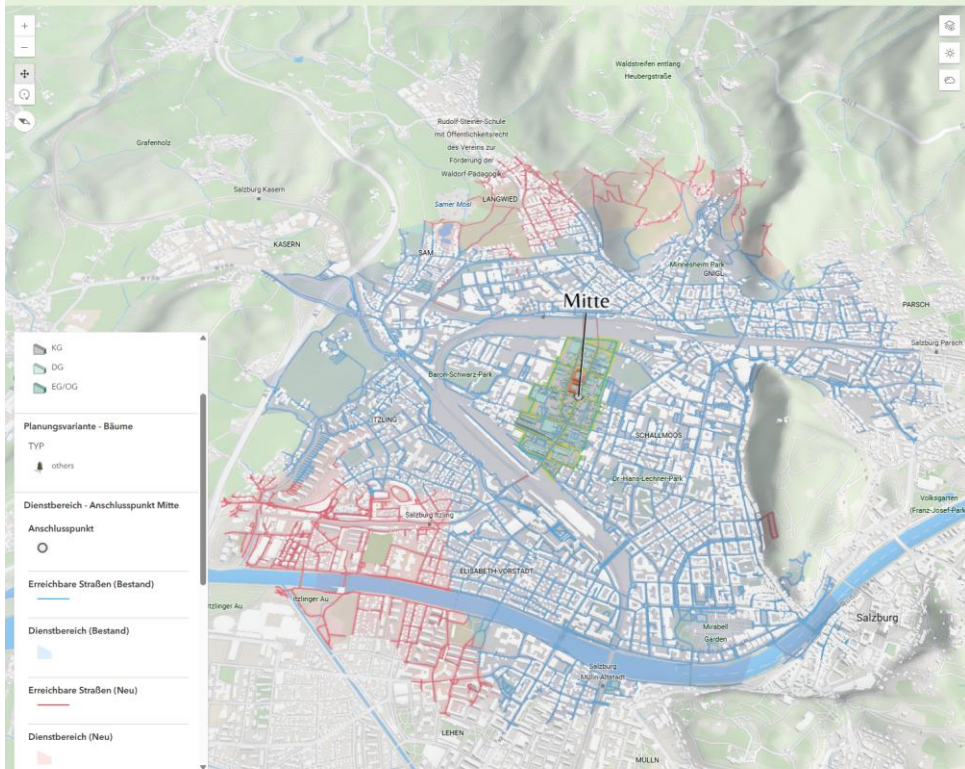


Innovative, verkehrseffiziente
Raumnutzungskonzepte mit
datenbasierten Simulationen.

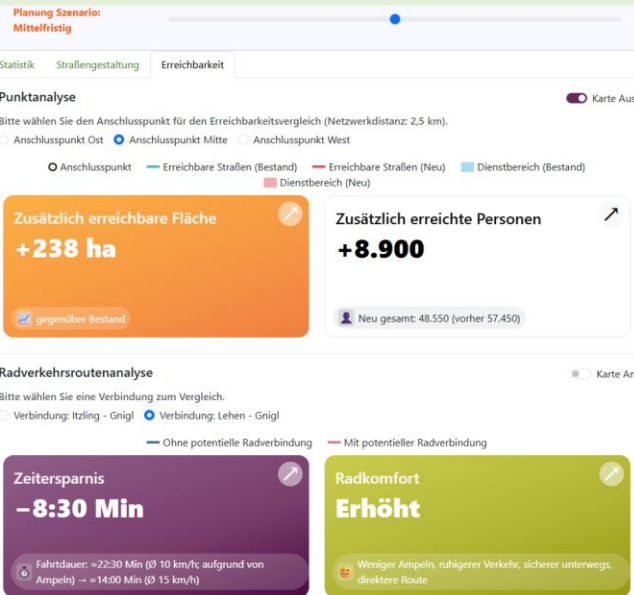
zum Pilotgebiet Salzburg



Transformatörin - Städtebauliche Szenarien für die Nordspange



Eirri Community Maps Contributors, BVM - geodaten.bayern.de, Eirri, TomTom, Garmin, GeoTechnologies, Inc., METI/NASA, USGS | Sources: Maxar, Airbus DS, USGS, NOAA, NASA, CCIAR, GEBCO, N Robinson, NCEAS, NLS, OS, NMA, Geodatastyrien and t... Powered by Eirri



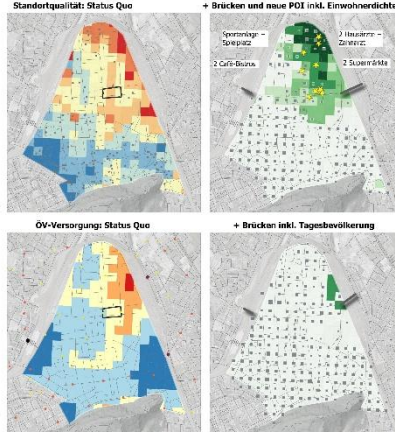
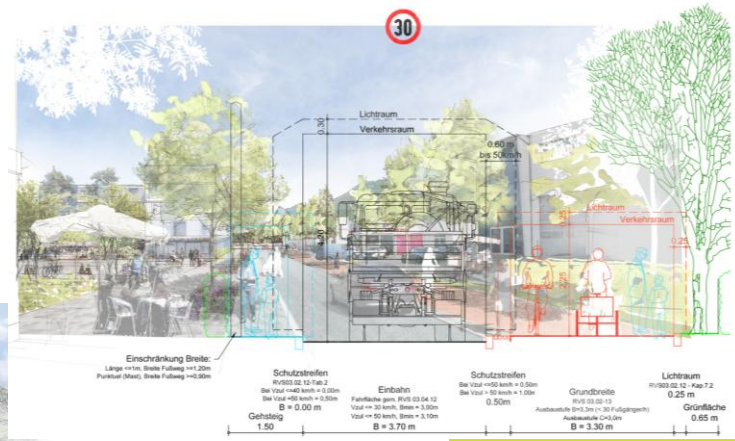
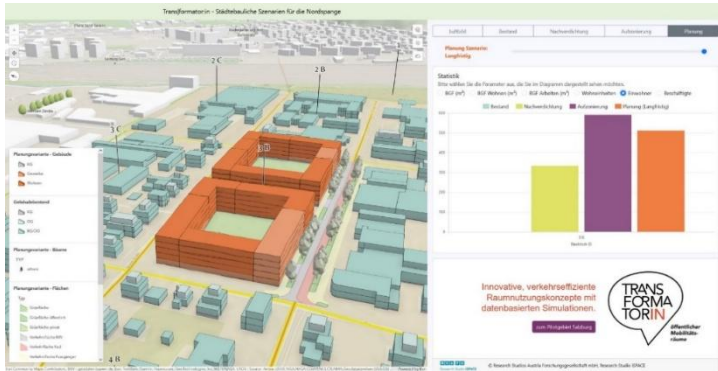
Innovative, verkehrseffiziente
Raumnutzungskonzepte mit datenbasierten
Simulationen.

zum Pilotgebiet Salzburg



öffentlicher
Mobilitäts-
räume

iSPACE





Günter Gruber ist da



Für die städtische
**Radspange Nord und städtebauliche Entwicklung
im Zwischenraum**

Eine Achse der aktiven Mobilität (Da geht man gern, da radelt man gern!) soll Schallmoos lebenswerter machen und besser vernetzen. Dadurch soll eine städtebauliche Entwicklung angeregt werden mit einem Nutzengain aus leistbarem Wohnen, Geschäftsleben und Aufenthaltsqualität.

Erreichungsphase	Community Bewertung	Vorjahr	Fachjury	Gesamterkennung
30.04.2024	10.05.2024	31.05.2024	30.06.2024	10.07.2024

Beschreibung

Der gewerblich geprägte, aber zentrumsnahe Stadteil Schallmoos hat große Umstrukturierungspotenziale. Mittels einer quertierenden West-Ost-Achse für aktive Mobilität soll die Lebensqualität erhöht und die Verkehrsbelastung reduziert werden. Diese Radspange Nord umfasst Brückenbauwerke über den Geblonsen sowie eine Aufwertung des Zwischenraums durch einen großzügigen Rad-Fußweg und begleitende städtebauliche Projekte.

Im Leitprojekt Transformatorin wurden angepasste modulare Standortversuche und Szenarien für eine verdichtete Mischnutzung der Radspange erstellt und mittels digitalen Planungszwilling und Fotomontagen visualisiert. Eine moderne Architektur, klimafreie Freizeitanlage und eine attraktive Vorrat-Mobilität mit guter Anbindung an den ÖV gehören dazu und tragen idealerweise zu einer neuen kulturellen Identität des Stadteils bei.



STADTEIL

Planungsdialog für Entwicklung von Schallmoos

Im Salzburger Stadteil Schallmoos sollen nun Anrainerinnen und Anrainer, Betriebe und Planungsexperten eine Neugestaltung des Stadteils erarbeiten. Neben öffentlichen Freiräumen und leistbaren Wohnungen sorgt vor allem der Verkehr für Konflikte im Norden der Landeshauptstadt.

16. April 2026, 16.20 Uhr



SMART CITY
ROUND TABLE
BRUNCH



Schallmoos neu denken Die Nordspange als Achse aktiver Mobilität

Wie kann eine neue Ost-West-Radachse den Stadteil Schallmoos verändern? und welchen Nutzen hat es, wenn man verschiedene Zukunftsszenarien für ein Stadtgebiet digital durchspielen kann? Das Forschungsprojekt transformatorin hat dazu in den vergangenen Jahren konkrete Antworten erarbeitet.

Beim 23. Smart City Round Table präsentieren wir Ergebnisse des Projekts und diskutieren den Ausblick für Salzburg. Zu Gast ist Stadträtin Anna Schuster, die die kommunalpolitische Perspektive einbringt. Mit einer Keynote von Harald Frey (TU Wien) und verschiedenen Inputs zur Nordspange als neue Ost-West-Radachse durch Schallmoos sowie zum Digitalen Planungszwilling laden wir zum gemeinsamen Austausch über die Zukunft öffentlicher Mobilitätsräume ein.

Diskutieren Sie mit

- Welche Ergebnisse bringt das Projekt transformatorin für den Stadteil Schallmoos und darüber hinaus?
- Welche Schlüsse lassen sich für die Weiterentwicklung aktiver Mobilitätsachsen in Salzburg ziehen?

Mittwoch, 17. Juni 2026, 9.00-12.00 Uhr
LivingRoom - Bayerhausstraße 18
5020 Salzburg

Keynote

Harald Frey - TU Wien

Impulsreferate

Nordspange als neue Ost-West-Radachse durch Schallmoos

Gertraud Gschöder-Glädinger – Amt für Stadtplanung und Verkehr Stadt Salzburg

Digitaler Planungszwilling: Szenarien für die Nordspange

Günter Gruber – ISPACE plus GmbH

Moderation: Michael Zeiler, co.nans

Max. 40 Teilnehmerinnen vor Ort, verbindliche Anmeldung bis Mittwoch, 10. Juni 2026 unter <https://smartcity.salt.at>



In Kooperation mit ASIR

www.transformatorin.at
www.stadt-salzburg.at/smartcity



Pilot St. Pölten

Ausgangslage

- **Zu Projektbeginn:** Fokus auf die konkrete Weiterentwicklung der Josefstraße als Pilot
- **Verknüpfung** der räumlichen Planung mit SUMP-Prozess und Beteiligung vorgesehen
- **Veränderte Rahmenbedingungen:** u. a. Hochwasser 2024 und budgetäre Auswirkungen; dadurch Verzögerung bzw. Verschiebung des SUMP-Prozesses
- **Konkrete Umsetzung** erfordert längeren Planungs- und Abstimmungsprozess → **Verschiebung auf eine übergeordnete strategische Ebene**

Maßnahmen

- **Studie** als strategische Planungsgrundlage erarbeitet
Transformationspotenziale unterschiedlicher Stadtachsentyphen untersucht
- **Entwicklungsrichtungen und Gestaltungsprinzipien** für unterschiedliche räumliche Situationen entwickelt
- Handlungsfelder: **Nachverdichtung, Mobilitätswende, Grün- und Freiraum sowie Klimaanpassung**
- Räumliche Visionen zur **Veranschaulichung möglicher Transformationen**

Zielsetzung

- **Stadtachsen als Transformationsräume** der zukünftigen Stadtentwicklung etablieren
- Reaktion auf **Stadtwachstum und neue raumplanerische Rahmenbedingungen**
- Zusammenhang von **Stadtentwicklung, Stadtraum und Mobilität** untersuchen
- Transformationspotenziale anhand von **drei exemplarischen Stadtachsen** aufzeigen
- **Planungsprinzipien** für Verdichtung, Klimaanpassung, aktive Mobilität sowie Grün- und Freiraum ableiten

Barrieren & Erfolgsfaktoren

- **Enge Abstimmung & kurze Kommunikationswege**
- Interdisziplinäre Zusammenarbeit
- **Flexibilität** & gemeinsame strategische Neuausrichtung
- **Fehlende konkrete Umsetzungsperspektive**
- Unsichere Rahmenbedingungen / externe Abhängigkeiten
- Lange Projektlaufzeit erschwerte vor diesem Hintergrund Kontinuität



Die Quartiersstraße - Josefstraße



Die blau-grüne Ader - Handel-Mazetti Straße



Die regionale Verbindungsachse - B1 Ost

Drei
exemplarische
Stadtachsen
werden
untersucht



“Stadtachsen St. Pölten –
Potenziale und
Perspektiven für
die integrierte
Entwicklung”

Josefstraße Steckbrief

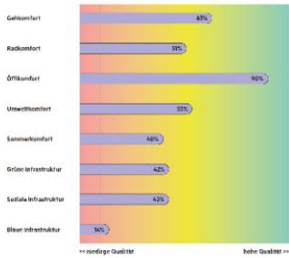
Charakter & Rolle in der Stadtplanung

Die Josefstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Zentrum von Wien. Sie verbindet das historische Zentrum mit den modernen Stadtteilen und ist ein wichtiger Teil der Wiener Verkehrsinfrastruktur. Die Straße ist bekannt für ihre historische Bausubstanz und ihre Rolle als Einkaufs- und Geschäftsstraße.

Gelände und Infrastruktur
Die Josefstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Zentrum von Wien. Sie verbindet das historische Zentrum mit den modernen Stadtteilen und ist ein wichtiger Teil der Wiener Verkehrsinfrastruktur. Die Straße ist bekannt für ihre historische Bausubstanz und ihre Rolle als Einkaufs- und Geschäftsstraße.

Klima
Die Josefstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Zentrum von Wien. Sie verbindet das historische Zentrum mit den modernen Stadtteilen und ist ein wichtiger Teil der Wiener Verkehrsinfrastruktur. Die Straße ist bekannt für ihre historische Bausubstanz und ihre Rolle als Einkaufs- und Geschäftsstraße.

Ergebnisse aus dem T-Check



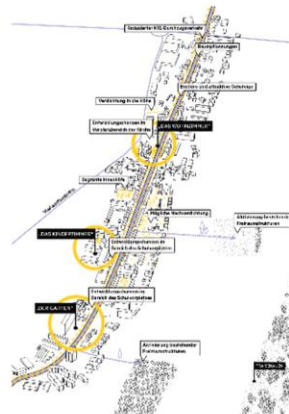
Transformationspotenziale entlang der Josefstraße

Struktur

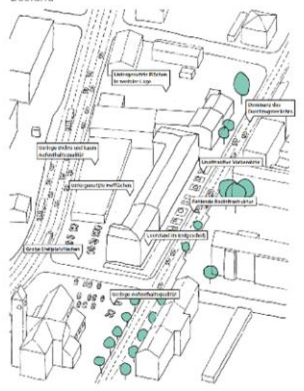
Die Josefstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Zentrum von Wien. Sie verbindet das historische Zentrum mit den modernen Stadtteilen und ist ein wichtiger Teil der Wiener Verkehrsinfrastruktur. Die Straße ist bekannt für ihre historische Bausubstanz und ihre Rolle als Einkaufs- und Geschäftsstraße.

Wohnen

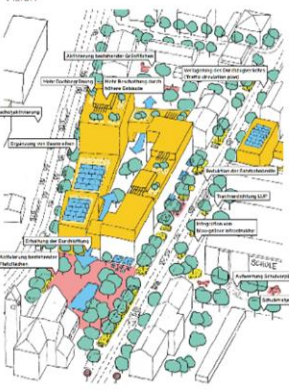
Die Josefstraße ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen im Zentrum von Wien. Sie verbindet das historische Zentrum mit den modernen Stadtteilen und ist ein wichtiger Teil der Wiener Verkehrsinfrastruktur. Die Straße ist bekannt für ihre historische Bausubstanz und ihre Rolle als Einkaufs- und Geschäftsstraße.



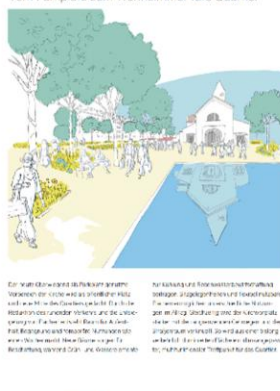
Bestand



Vision



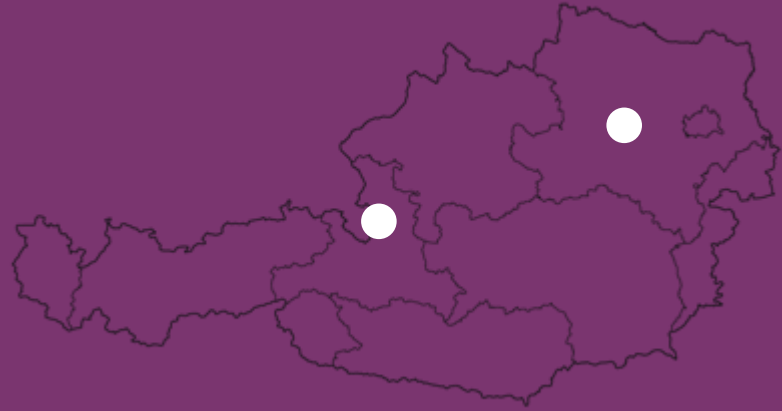
Vom Parkplatz zum Wohnzimmer fürs Quartier



Von der Fahrbahn zum Begegnungsraum



Darstellung der
Transformations-
potenziale entlang der
Josefstraße



Pilotgruppe 2

Kurze Fragerunde



Pilot Graz

Ausgangslage

- Window of Opportunity „Baustelle“
- Notwendige Sanierung Bauminselfn
- Parksuchverkehr

Zielsetzung

- Verkehrsberuhigung
- Sanierung der Baumstandorte
- Intensive Beteiligung (Verwaltung, Bürger)

Maßnahmen

- Pop up Wohnzimmer Kaiserfeldgasse
- Bürgerbeteiligungsformate
- Temporär umgestaltete Begegnungszone
- Evaluierung
- Start permanente Umgestaltung

Barrieren & Erfolgsfaktoren

- + Transformation ausprobieren
- + motiviertes Team mit politischem Rückhalt
- - rechtliche Rahmenbedingungen für temporäre Interventionen
- - / + Zeitdruck



Ausgangslage



PopUp
Wohnzimmer
Kaiserfeldgasse



Temporär
gestaltete
Begegnungs-
zone



Aktivierung
Evaluierung



Ausgangslage



Pilot Wien

Ausgangslage

- Smart Klima City Strategie Wien und Wien Plan, STEP 2035 Rahmen für Transformation der Bestandsstadt
- Stadtquartiere mit hoher Bevölkerungsdichte, urbane Hitzeinseln, geringer Grünraumversorgung
- Handlungsbedarf für Aufwertung des öffentlichen Raums und Reduktion des MIV
- Pilotprojekt Supergrätzl 9,5 Hektar großes Wohngebiet in Wien Favoriten identifiziert

Maßnahmen

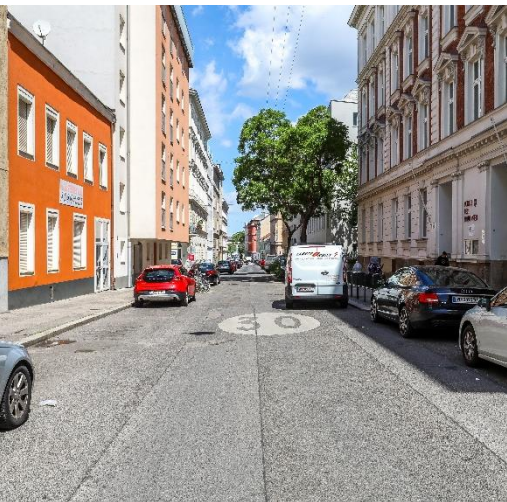
- Neue Verkehrsorganisation, Modal- und Diagonalfilter, FUZOS, Radfahren gegen die Einbahn
- Grün-blaue Infrastruktur, 66 Bäume, 7.000m² Entsiegelung, 20 neue Wasserelemente
- Tactical Urbanism Maßnahmen (Pilotphase), 59 Sitzmöglichkeiten, Spielgeräte und Pergolen

Zielsetzung

- Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung
- Sichere, gesunde und lebenswerte Wohngrätzl schaffen
- Öffentlichen Raum neu verteilen und Aufenthaltsqualität steigern, Urbane Hitzeinseln reduzieren
- Verkehrsberuhigung und aktive Mobilität fördern
Lärm- und Luftbelastungen reduzieren

Barrieren & Erfolgsfaktoren

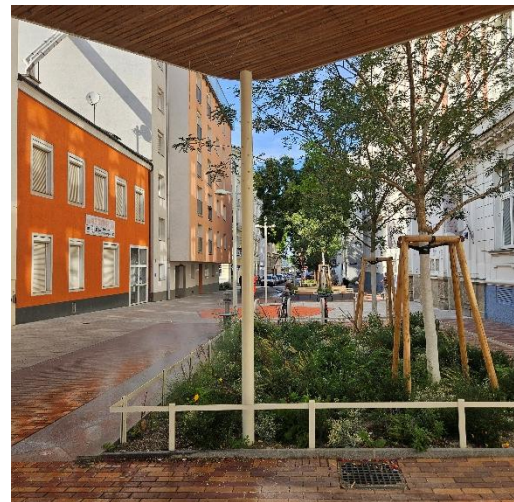
- Rechtliche Rahmenbedingungen für Tactical Urbanism Maßnahmen
- Finanzielle Rahmenbedingungen
- Politischer Wille und proaktive Unterstützung, Erfahrungsaustausch mit Städten und Gemeinden
- Tactical Urbanism Maßnahmen längerfristig umsetzen
- Ressourcenschonung und Synergien nutzen



MS Herzgasse Vorher.
© Stadt Wien/ C. Fürthner



MS Herzgasse Pilotphase.
© Stadt Wien/ G. Götzenbrucker



MS Herzgasse Nachher.
© Stadt Wien/ Stadtentwicklung und Stadtplanung

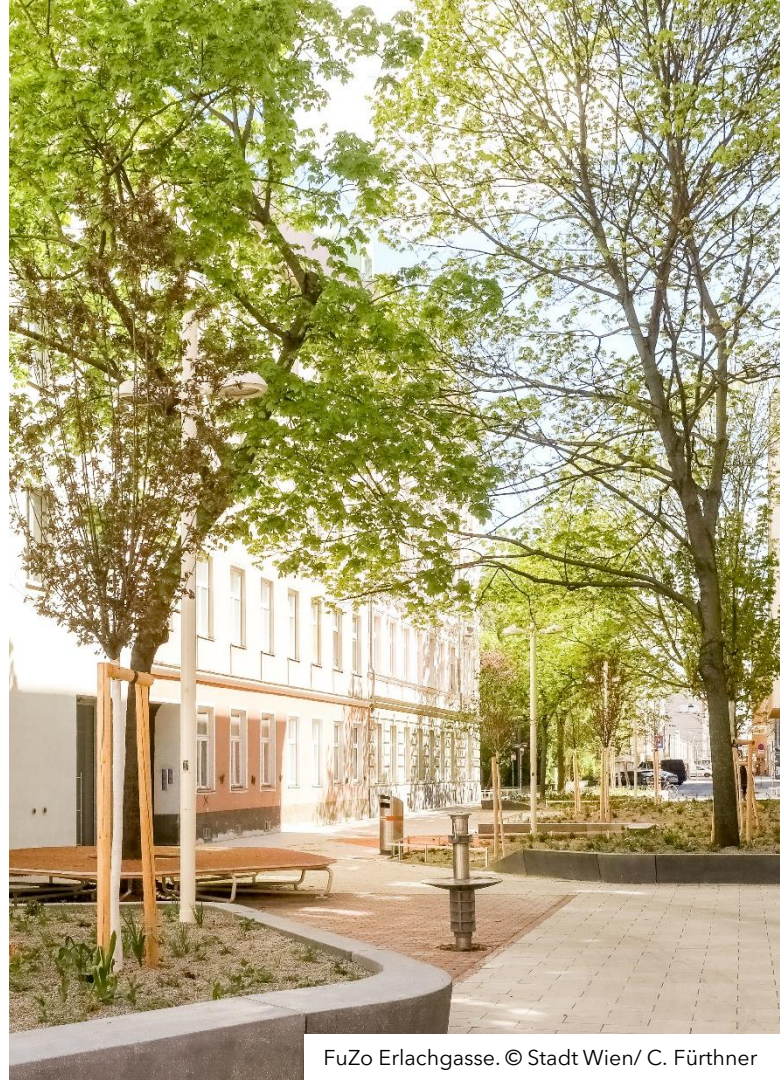
Pilot Wien



Diagonalfilter Vorher. © Stadt Wien/ C. Fürthner



Diagonalfilter Nachher. © Stadt Wien/ G. Götzbrucker



FuZo Erlachgasse. © Stadt Wien/ C. Fürthner



Pilot Wien



Pilotgruppe 3

Kurze Fragerunde

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Kurzworkshop in Murmelgruppen

„Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“

*„In der Praxis der Transformation läuft nicht immer alles nach Plan!
Sprechen wir offen über Hürden und entwickeln gemeinsam Lösungsansätze.“*

➤ Murmelgruppen (15')

- Austausch zu den größten Hürden im eigenen Wirkungsbereich
- Größte Hürde je Gruppe auswählen + erste Idee zur Lösung

➤ Plenum (30')

- Vorstellung der größten Hürde (*Blitzlichter*)
- Kurze gemeinsame Ideensammlung zu Lösungen

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Public Space Transformation Day

Abschluss & Ausblick

Präsentation des Policy Papers

Schlussworte

Roland Hackl (tbw research)

Policy Paper

Rahmenbedingungen, die Tempo in die Transformation bringen

- **Basis:** mehrjährige Arbeit mit sieben Pilotgemeinden und -städten – von Wien bis St. Gallenkirch
- **Inhalt:** rechtliche, finanzielle und organisatorische Hürden – und was dagegen hilft
- **Adressat:innen:** Bund (BMIMI, BMF) · Länder & Gemeinden · Förderstellen



Kernbotschaft aus sieben Pilotgemeinden und -städten

Am Wollen scheitert's nicht – sondern an den Rahmenbedingungen.

Wollen

ist da

Dürfen

rechtliche Unsicherheit

Können

Geld, Zuständigkeiten,
Kompetenz

Wissen

lückenhafte Evidenz

3-4 %

der für Verkehrsberuhigung **bestgeeigneten** innerstädtischen Straßenabschnitte sind **tatsächlich verkehrsberuhigt**

41-85 %

der **Volksschulen** haben **Potenzial für eine Schulstraße** direkt vor der Tür – je nach Ambitionsniveau

Das Potenzial liegt auf der Straße.

Probieren geht über Studieren – wenn man darf.

- **Heute:** Pop-ups und Reallabore bewegen sich in einer rechtlichen Grauzone – Haftung, Instandhaltung, Pflege ungeklärt
- **35. StVO-Novelle (2024):** erster Schritt – Tempo 30 vor Schulen & Co. geht leichter. Eine Experimentierklausel fehlt.
- **Forderung:** Experimentierklausel in der StVO – **befristet, evaluiert, rechtssicher**
- **Langfristig:** StVO mit neuer Zielhierarchie – Sicherheit, Klima, Aufenthaltsqualität; **Tempo 30 als Regel** im Ortsgebiet

Adressat:innen: BMIMI (StVO)

Wer nach Kfz-Regeln plant, bekommt Kfz-Räume.

10 von 350+

RVS sind **kostenfrei** zugänglich
(7 Richtlinien, 3 Arbeitspapiere)
– seit 2022 über klimaaktiv mobil

- **Maßgeblich:** verbindlich für Bundesstraßen und auf Landesebene – prägt, was gebaut wird
- **Aber:** überwiegend am Kfz-Verkehr orientiert; Klimacheck erst für ausgewählte Richtlinien
- **Forderung:** RVS systematisch **klimafit** – Klimaschutz, Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualität
- **Open Access:** Was alle einhalten sollen, sollen alle lesen können

Adressat:innen: BMIMI, FSV, Länder

Wer vorfinanzieren muss, bleibt draußen.



- **Pauschalen** für Planung, Beteiligung, Prozessbegleitung, Kommunikation
- **Vorschüsse & Brückenfinanzierung** statt hoher Vorleistungen und Eigenanteile
- **Klimaanpassung als Förderkriterium** – Entsiegelung, Beschattung, Regenwasser; ohne Gesetzesänderung

Adressat:innen: FTI-Förderstellen, Klima- und Energiefonds, BMIMI

Transformation gehört in den Finanzausgleich.

- **Zeitfenster:** Der Finanzausgleich läuft bis 2028 – die nächste Runde jetzt vorbereiten
- **Transformationsfonds** mit klaren Kriterien – gespeist z.B. aus Versiegelungsabgaben, Straßenmauten, ETS2-Erlösen
- **Zweckbindung:** Einnahmen aus Parkraumbewirtschaftung für öffentlichen Raum und nachhaltige Mobilität

Stillstand ist nicht gratis:

11,2 Mrd. €

Unfallkosten/Jahr

1,6-2,4 Mrd. €

Bewegungsmangel/Jahr

bis 10,8 Mrd. €

Klimaschäden/Jahr bis 2050

Adressat:innen: BMF, Länder, Gemeinden

Bahnhofsvorplätze

Einmal verhandeln – nicht an jedem Bahnhof neu.

- **Rahmenvereinbarung** Bund – Länder – ÖBB – Gemeinden
- **Standard-Kostenteilung**, nach Finanzkraft staffelbar
- **Verbindliche Fristen** (z.B. 12 Monate bis Vorentwurf) und regionale **One-Stop-Stellen**

Adressat:innen: BMIMI, BMF, Länder, ÖBB

Landesstraßen im Ortsgebiet

Mitten im Ort – aber nicht in Ortshand.

- **Standard-Vereinbarung** BH – Landesstraßenverwaltung – Gemeinde: Rollen, Fristen, Finanzierung
- **Öffentlichkeitsbeteiligung** verbindlich verankern
- **Fortbildungspflicht** für (Amts-)Sachverständige

Adressat:innen: BMIMI (StVO), Länder, Gemeinden

Oft erlaubt der Rahmen mehr, als genutzt wird.

Verwaltung & Fachpersonal

Spielräume kennen – und nutzen.

- **Weiterbildung & Exkursionen** zu Positivbeispielen – für Planer:innen und Sachverständige
- **Peer-Learning** auf Augenhöhe, regional verankert (KEM, KLAR!, Klimabündnis)
- **Zweitgutachten** als Entlastung für Einzelne

Politik & Beteiligung

Mut braucht Rückendeckung.

- **Politisches Commitment** ab Projektbeginn – eingebettet in beschlossene Konzepte
- **Beteiligung als Planungsinstrument** – niederschwellig, mehrsprachig
- **Kommunikation** mit fixer Zuständigkeit & Budget; „Pilot“ klar kennzeichnen

Adressat:innen: Länder & Gemeinden, Bund (Weiterbildung, KEM/KLAR!)

Messen statt mutmaßen.

- **Verkehr verdunstet:** Wird Verkehr beruhigt, nimmt der Autoverkehr insgesamt ab – statt sich nur zu verlagern
- **Bestätigt in den Piloten:** Wien (Grätzl Favoriten) und Graz (Neutorviertel)
- **Aber:** Verkehrsgutachten bilden das kaum ab – und Nachher-Daten fehlen, weil Förderungen mit der Eröffnung enden
- **Forderung:** Vorher-/Nachher-Messung als Regel – **einheitliche Indikatoren, fixes Budget, offene Datenbank**

Adressat:innen: BMIMI, FTI-Förderstellen, Länder

Policy Paper: Fünf Leitforderungen



- 1. Experimentierklausel in der StVO** – rechtssicher ausprobieren
BMIMI
- 2. Gestufte Förderlogik** – Pre-Call, Pauschalen, Vorschüsse, Ex-post
FTI-Förderstellen, KLIEN, BMIMI, BMF
- 3. Rahmenvereinbarung Bahnhofsvorplätze** – Kosten, Fristen, One-Stop
BMIMI, BMF, Länder, ÖBB
- 4. Landesstraßen im Ortsgebiet** – klare Rollen, verbindliche Beteiligung
BMIMI, Länder, Gemeinden
- 5. Evidenz-Agenda** – Verdunstung, Vorher/Nachher, offene Datenbank
BMIMI, FTI-Förderstellen, Länder



**Policy Paper zum
Download**

transformatorin.at/ergebnisse

Die Gemeinden wollen. Jetzt ist der Rahmen dran.

Martin Berger (TU Wien)

Abschluss

Über Einzelprojekte hinaus:

Wie schaffen wir die flächige Transformation der Mobilitätsräume bei knappen Kassen und wachsenden Anforderungen?

- Vom Pilot zur Fläche: nur breite Umsetzung verändert Mobilitätsverhalten
- Vom Goldstandard lösen: schnell und strategisch transformieren bei knappen Budgets
- Dicke Bretter bohren: Hauptverkehrsstraßen als Mobilitätsräume statt Autotrassen
- Neue Verkehrsmittel und stärkerer Wirtschaftsverkehr als Stressor und Chance: Cargobikes, E-Scooter, Elektroräder, Lieferverkehr etc. brauchen neue Flächenverteilung und Spielregeln
- Wenig gehört, aber wichtig: Kinder, Senior:innen, Mobilitätseingeschränkte, kleine Gewerbetreibende, Handwerker verlässlich beteiligen
- Das Rad nicht neu erfinden: gute Praxis erkennen, übertragen und verankern

Ausblick – wenn nicht jetzt, wann dann?



- **Mut haben, Neues auszuprobieren** – nicht alles muss von Anfang an perfekt sein!
- **Räume neu denken** – Öffentliche Raum ist mehr als Verkehrsfläche, er ist Lebensraum.
- **Gemeinsam statt nebeneinander** – Transformation gelingt dort, wo Politik, Verwaltung, Planung, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zusammenarbeiten.
- **Aus Erfahrungen lernen** – gute Lösungen entstehen durch Ausprobieren, Reflektieren und Weiterentwickeln.
- **Ins Tun kommen** – der nächste Schritt muss nicht groß sein, aber er muss gemacht werden!

**„Transformation passiert nicht irgendwann.
Sie passiert, wenn wir weitermachen / sie gemeinsam beginnen.“**

Agenda | Public Space Transformation Day



Zeit	Programmpunkt
ab 12:30 Uhr	Ankommen & Vernetzen
13:00 – 13:30 Uhr	Auftakt & Inspiration – u.a. Keynote „Rethink:Streets“ (Harald Frey, TU Wien)
13:30 – 14:00 Uhr	Kernergebnisse Trans formator:in Teil 1: Methoden & Werkzeuge → Kurze Einführung in das Projekt → Praxishandbuch → Toolbox → Zentrale Erfolgsfaktoren
14:00 – 14:45 Uhr	Best Practice Posterausstellung (1. OG)
14:45 – 15:00 Uhr	Pause, Austausch & Posterausstellung

Zeit	Programmpunkt
15:00 – 16:00 Uhr	Ergebnisse Trans formator:in Teil 2: Pilotprojekte → Langenlois, Deutschkreutz, St. Gallenkirch → Salzburg, St. Pölten → Graz, Wien
16:00 – 16:45 Uhr	Kurzworkshop „Selbsthilfegruppe Transformation: Von Knackpunkten zu Lösungen!“
16:45 – 17:00 Uhr	Abschluss & Ausblick → Policy Paper → Schlussworte
ab 17:00 Uhr	Abendveranstaltung

Public Space Transformation Day

Konferenz zur Transformation
öffentlicher Mobilitätsräume

5. Oktober | Cobenzl, Wien

