

GoGreen, der Einfluss von Begrünung auf eine aktive Mobilität

Mira Kirchner, Karin Ausserer

(Dipl.-Ing. Mira Kirchner, MK Landschaftsarchitektur, Döblinger Hauptstraße 21/14, 1190 Wien, mk@mk-landschaftsarchitektur.at)
(Mag. Karin Ausserer, Factum OG, Hermann-Bahr Straße 9/11, karin.ausserer@factum.at)

1 ABSTRACT

Das Straßengrün erfüllt im öffentlichen Raum zahlreiche Funktionen, die die aktive Mobilität fördert: Identität und Raumgliederung, Beschattung und Kühlung bei sommerlicher Hitze, ästhetisches Erleben und freudvollen Genuss. Zudem begünstigt Begrünung soziale Inklusion und bietet Raum für Kontakte. Aktuell steigt der Trend zur Begrünung von Stadträumen, nicht nur in Wien sondern weltweit, da Grün vielseitige Funktionen erfüllt und die Lebensqualität erhöht. Auf diesen Bewusstseinswandel reagieren bereits Bewohnerinnen, Bewohner und die Stadtverwaltung; Beide induzieren einen Wandel des MIV geprägten Stadtbildes zu mehr Vielfalt, Abwechslung und Auflockerung der verbauten Stadt.

Zu den Anreizen, häufiger und längere Wege zu Fuß zurückzulegen, zählt die fußgängerinnen- und fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen und auch das Straßengrün, die Begrünung in den Straßen. In GoGreen, einem vom bmvt (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) geförderten Forschungsprojekt, wurde der Zusammenhang von aktiver Mobilität und Begrünung für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs näher untersucht. Das Hauptziel des Forschungsprojekts war, Policy-Kriterien zum Straßengrün zu erarbeiten, die in der Planung und Umsetzung berücksichtigt werden sollten, um für die Bewegung anregende öffentliche Räume zu schaffen.

In einer Literatur- und Internetrecherche wurden nationale und internationale Good Practice Beispiele zusammengestellt und Potentiale zum Straßengrün analysiert. Mittels qualitativer Methoden (Expertinnen- und Experteninterviews, Fokusgruppen, Beobachtungen) und quantitativer Methoden (Straßenbefragungen) wurden die Bedürfnisse und Wünsche der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner zum Straßengrün erhoben. In internen und externen Workshops wie auch in Raumanalysen wurden Evaluationskriterien und Empfehlungen für Begrünungsmaßnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität erarbeitet.

Zentrales, allgemeines Ergebnis der Studie ist, dass ein enger Zusammenhang zwischen Straßengrün und aktiver Mobilität besteht. So kann die aktive Mobilität in Zukunft verstärkt werden, wenn die Qualität und Quantität der Begrünung sowie Ausstattung in Straßenräumen gehoben wird. Darüber hinaus gilt es, ein Bewusstsein zu schärfen, dass Stadtgrün ein wesentlicher Bestandteil der Belebung von Stadträumen, der Lebensqualität und daher ein zentrales Element der nachhaltigen Stadtentwicklung ist. Dabei sind die vielfältigen Leistungen und Vorteile von Stadtgrün zu erkennen, um eine breite Wertschätzung zu erzielen.

Keywords: Bedürfnisse von Fußgängern, Policykriterien, Potenziale zur Begrünung, Prozessinnovation, Straßengrün

2 EINLEITUNG

2.1 Ausgangslage und Ziel der Studie

Der Anteil von aktiver Mobilität am Verkehrsgeschehen in Wien betrug im Jahre 2015 laut Wiener Linien 34 % (Fußweganteil 27 %, Radweganteil 7 %; Daten Wiener Linien 2015). Das Hauptziel des Projekts GoGreen ist, Kriterien für eine qualitative hochwertige urbane Infrastruktur mit Begrünungselementen zu erarbeiten, damit der Anteil an Fußgängerinnen, Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern erhöht werden kann. Ein ausgeprägtes und ausdifferenziertes Stadtgrün mit vegetativen Qualitäten ermöglicht im Sinne der Stadt der kurzen und begrüneten Wege einen leichteren Umstieg von MIV auf ÖV und eine aktive Mobilität.

Folgende Themenfelder standen im Fokus der Bearbeitung:

Erforschen der Wechselwirkung zwischen aktiver Mobilität und Begrünung: Formen, Funktionen und der Bedeutung der Begrünung; Vor- Nachteile von Begrünungsmaßnahmen aus Sicht der Expertinnen und Experten und der Bürgerinnen und Bürger; Potenzialanalyse und Übersicht über nationale und internationale Good-Practice-Beispiele attraktiver öffentliche Räume mit Grünelementen.

Raumanalysen für die Erarbeitung der Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern; Barrieren/Hindernisse in Bezug auf Begrünungsmaßnahmen;

Sponsoring- bzw. Fundingmöglichkeiten von Straßengrün;
Empfehlungen und Kriterien für die Förderung aktiver Mobilität durch Begrünung.

2.2 Methoden

Um diese Forschungsthemen zu bearbeiten, wurden mehrere Methoden in Kombination verwendet:

Literaturanalyse: Für die Literaturanalyse wurde sowohl im Internet recherchiert als auch Gespräche mit Kolleginnen und Kollegen geführt, um internationale Good-practice-Beispiele in Bezug auf unterschiedliche Formen der Begrünung zu sammeln.

Expertinnen- und Experteninterviews: Es wurden 13 Expertinnen und Experten aus den Bereichen Wissenschaft, Politik, Landschaftsplanung und Landschaftsarchitektur zu ihren Erfahrungen und Wissen über Begrünung im öffentlichen Raum befragt. Die Interviews fanden im August, September und Oktober 2015 statt. Beim Expertinnen- und Experteninterview handelt es sich um eine qualitative Befragungsmethode, bei der der Untersuchungsgegenstand in einer ganzheitlichen Form erfasst wird. Dabei geht es um das Beschreiben, Interpretieren und Verstehen von Tatbeständen und Zusammenhängen. Qualitative Interviews eignen sich sehr gut als Vorbereitung von quantitativen Befragungen. Die Interviews wurden zum Teil mit Tonband aufgezeichnet und transkribiert zum Teil handschriftlich mitprotokolliert. Die Antworten der Expertinnen und Experten wurden anonym und fragenspezifische zusammengefasst und mittels Themenanalyse (Froschauer & Lueger 2003) ausgewertet.

Fokusgruppeninterviews: In drei Fokusgruppeninterviews mit Fußgängerinnen, Fußgängern, Radfahrerinnen, Radfahrern, Autofahrerinnen und Autofahrern und sechs Tiefeninterviews mit Kindern und gehbeeinträchtigten Personen wurden die Bedürfnisse und Wünsche unterschiedlicher Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmerin Bezug auf Begrünung erforscht.

Ein Fokusgruppeninterview ist eine Form der Gruppendiskussion, bei der in einem strukturierten Prozess vorgegebene Inhalte unter der Leitung geschulter wissenschaftlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter diskutiert werden. Insgesamt nahmen 20 Personen an den Fokusgruppen teil, 10 Frauen und 10 Männer. In einer Fokusgruppe diskutierten ausschließlich Jugendliche zwischen 14 und 17 Jahren. Bei den anderen Fokusgruppeninterviews waren die Gruppenteilnehmerinnen und Gruppenteilnehmer im Alter von 20 bis 75 Jahren. Die Interviews wurden mit Tonband aufgezeichnet und transkribiert. Die Fokusgruppen wurden anhand eines Leitfadens durchgeführt, der auf Basis der Literaturstudie und der Expertinnen- und Experteninterviews ausgearbeitet worden war.

Befragung: Eine standardisierte Straßenbefragung in Wien gibt Aufschluss über die Bedeutung von Begrünung beim Zufußgehen, über die Bereitschaft der Bevölkerung selbst aktiv an der Begrünung der Stadt mitzuwirken und ob Grün zur Attraktivierung des öffentlichen Raums und zu mehr Sicherheit beitragen kann. Der Fragebogen wurde in einem iterativen Prozess im Rahmen interner GoGreen-Workshops auf Basis der Ergebnisse der Expertinnen- und Experteninterviews und FokusgruppenDiskussionen entwickelt. Zehn Interviewerinnen und Interviewer wurden hinsichtlich des Fragebogens und Vorgehens bei der Befragung eingeschult und führten die Befragung in allen 23 Bezirken Wiens durch. Dabei erhielten sie Vorgaben bezüglich der demographischen Verteilung der zu befragenden Personen. Ziel war es, eine Verteilung an Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu erreichen, die auch die tatsächliche Verteilung der Population spiegelt. Die Straßenbefragungen wurden im November 2015 bei gutem Wetter im öffentlichen Raum in unterschiedlichen Bezirken Wiens durchgeführt. Insgesamt nahmen 414 Personen (212♀, 202♂) im Alter zwischen 14 und 92 Jahren (Mittelwert = 41,19 Jahre, Standardabweichung = 19,15 Jahre) an der Befragung teil. In der Stichprobe waren alle Verkehrsteilnehmerinnengruppen und Verkehrsteilnehmergruppen vertreten (39 % regelmäßige Fußgängerinnen und Fußgänger, 33 % regelmäßige ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer, 10 % regelmäßige Radfahrerinnen und Radfahrer, 17 % regelmäßige Autofahrerinnen und Autofahrer).

Workshops: In mehreren internen und drei externen Workshops mit Expertinnen und Experten aus der Wissenschaft und Politik wurden Evaluationskriterien und Maßnahmen erarbeitet. Die Maßnahmen wurden analysiert und strukturiert zusammengefasst.

2.3 Ergebnisse (Auszug)

Aus dem Blick der Pflanzenverwendung steht im Stadtraum eine Vielfalt von Begrüpfungsmöglichkeiten zur Verfügung. Durch verschiedene Bepflanzungstypen können unterschiedliche Raumqualitäten in der Stadt erzeugt werden und zur Einprägsamkeit und zum Charakter des Stadtbildes als das „Gesicht der Stadt“ beitragen. Begrünte Flanierwege mit passender Erdgeschoßnutzung verstärken Geh- und Verweilaktivitäten. Es werden drei Kategorien nach den Raumqualitäten des Straßengrüns unterschieden:

- Straßenbäume in vegetationslosen Baumscheiben oder in Grünstreifen
- Unterpflanzungen
- Bauwerks- und Infrastrukturbegrüpfung mit Gehölzen und Stauden.

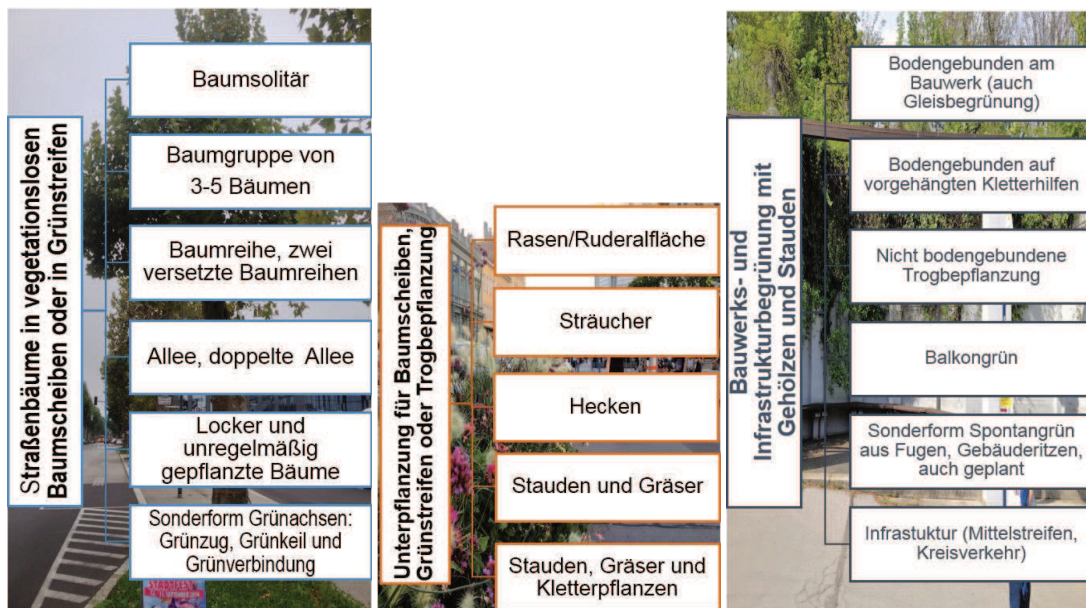


Abb.1. Die drei Begrüpfungsförmungen (©MK Landschaftsarchitektur)

Der Idealfall von urbaner Begrüpfung besteht aus einer Kombination von Vegetationsformen aus den vorgestellten drei Begrüpfungsförmungen, der Baumallee, der Fassaden- und Dachbegrüpfung und der Unterpflanzung. Dadurch wird im Weiteren ein hoher Beschattungsgrad in Verbindung mit Wasserelementen angestrebt, um urbane Hitzeinseln zu reduzieren. Optimal ist ebenfalls eine Trennung der Fahrbahn von Gehwegen.



Abb.2: der Idealtyp der Begrüpfung entlang von Gehwegen (©MK Landschaftsarchitektur)

2.4 Meinungen von Expertinnen und Experten zum Zusammenhang zwischen aktiver Mobilität und Begrünung

Alle Expertinnen und Experten sind sich einig, dass es einen Zusammenhang zwischen Straßengestaltung und erhöhter aktiver Mobilität gibt. Das Straßengrün spielt dabei eine wesentliche Rolle. Grünräume regen laut Expertinnen und Experten Menschen zum Hinausgehen an, zum Stehenbleiben, zum Schauen und Betrachten. Grün mache eine Stadt lebendig, auch wenn man alleine auf der Straße unterwegs sei. Es wird als angenehm bewertet, wenn Stadtgrün in den Alltagswegen integriert werden kann, damit nicht auf zusätzlichen Wegen Parks und Grünräume aufgesucht werden müssen, um Grün erleben zu können, wie es auch die Abbildung 1 zeigt.

Die Bedeutung von Straßengrün beim Gehen und Radfahren

In den Befragungen wird der Begrünung eine hohe Priorität eingeräumt: für drei Viertel der Befragten ist Grün gemeinsam mit Verkehrsberuhigung wichtig auf ihren alltäglichen Wegen. Insbesondere ältere Personen, und jene, die bereits viel zu Fuß unterwegs sind, schätzen Straßengrün. Umwege, um auf grünen Wegen zu gehen, werden nur bedingt gemacht. Ältere Personen, Frauen, sowie Personen, die öfter zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, nehmen am ehesten einen Umweg in Kauf. Etwas weniger als die Hälfte der Befragten hätte nichts dagegen, Parkplätze in Grünflächen umzugestalten. Hier gab es keine signifikanten Unterschiede zwischen regelmäßigen Fußgängerinnen, Fußgängern, Autofahrerinnen und Autofahrern. Ähnliche Ergebnisse in Bezug auf die Umgestaltung von Parkplätzen lieferten bereits frühere Studien in Wien (siehe z. B. Ausserer et al 2009, Ausserer et al. 2013).

Mehr Grün in der Stadt wäre für rund die Hälfte der Befragten ein Anreiz mehr Wege zu Fuß zurückzulegen. Den größten Vorteil der Begrünung sehen die Befragten in der Verbesserung der Luftqualität und in der Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Ein Fünftel der Befragten (20 %) ist bereit, an der Begrünung der Stadt mit Baumscheiben- und Restflächenbepflanzung mitzuwirken und für die Pflege aufzukommen. Hier besteht großes Potenzial, die Bürgerinnen und Bürger aktiv an der Lebensqualität in der Stadt mitwirken zu lassen. Mehr als 60 % wissen jedoch nicht, an wen sie sich wenden sollen, wenn sie sich aktiv an der Gestaltung des öffentlichen Raumes beteiligen wollen. Hier besteht Kommunikationsbedarf.

Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu bzw. nicht zu?

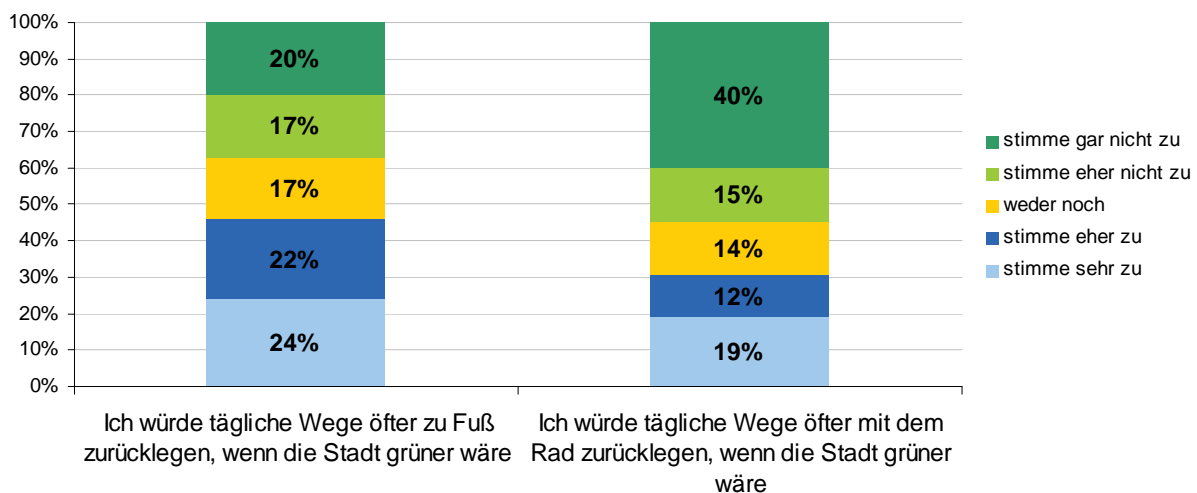


Abb. 3: Bereitschaft zu aktiver Mobilität bei höherem Grünanteil in der Stadt (n=414) (© Factum OG)

Vorteile und Nachteile von Begrünung

Begrünung ist laut Meinung der Expertinnen und Experten mit einer Vielzahl von **Vorteilen** verbunden. Die von den Expertinnen und Experten erwähnten Vorteile entsprechen den Funktionen von Begrünung. Folgende Aspekte wurden von den Expertinnen und Experten genannt, die auch in der Literaturanalyse bestätigt wurden.

Begrünung ist raumbildend: Bei breiteren Straßen wird laut Meinung der Expertinnen und Experten durch Begrünung als Abstandhalter zum Autoverkehr wieder ein menschlicher Maßstab hergestellt. „In einem 30-

40m Straßenquerschnitt fühlt sich ein Mensch ohne Baum verloren.“ (Verkehrsplaner). Durch Begrünung würden Teilräume im Gesamtstraßenraum geschaffen, sodass sich der Mensch auch wohl fühlen könne (siehe auch Gehl et al. 2013, Hancrenci 2013).

Schallschutz: Rein technisch zeige Grün aus Expertinnensicht und Expertensicht zwar eine geringe Schallreduktion von 5 bis 10 dB, könne aber subjektiv das Gefühl einer Lärmreduktion positiv beeinflussen.

Beschattung: Begrünung biete einen Schutz vor Sonne und spendet Fußgängerinnen, Fußgängern, Radfahrerinnen und Radfahrern Schatten (siehe auch Bowler et al. 2010, Zheng et al. 2014).

Wahrnehmung des Jahreskreislaufes: Begrünung ermögliche die Jahreszeiten bewusster zu erleben und den Kontakt zur Natur nicht zu verlieren. Es biete auch einen Lebensraum für Insekten und Kriechtiere (siehe auch Ausserer et al. 2012).

Physisches und psychisches Wohlbefinden: Laut Expertinnensicht und Expertensicht wirkt Grün entspannend, belebt den öffentlichen Raum und hat einen positiven Einfluss auf das Wohlbefinden. Gleichzeitig rege es an sich draußen aufzuhalten (siehe auch De Vries et al. 2013, Krekel et al. 2015).

Die Expertinnen und Experten sahen mit einer Begrünung des öffentlichen Raumes primär Vorteile verbunden. **Nachteile** der Begrünung kämen laut Expertinnensicht und Expertensicht nur dann zu Tage, wenn die Begrünung nicht fachgerecht erfolge und die Pflege vernachlässigt werde. Durch eine unpassende Pflanzenwahl und durch fehlenden jährlichen Rückschnitt können Sichtverhältnisse eingeschränkt werden und dies könne sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Zusätzlich bestehe die Gefahr, dass durch eine nicht fachgerecht ausgeführte Begrünung, z. B. durch eine falsche Baumwahl und ohne Baumscheibe die Infrastruktur zerstört werden könne, in dem zum Beispiel Wurzeln großer Bäume den Asphalt wölben. Dies berge eine potenzielle Sturzgefahr für Fußgängerinnen, Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer.

Kriterien für Begrünungsmaßnahmen

Die Qualitätskriterien für die Förderung der aktiven Mobilität in begrünten Straßenräumen, werden anhand eines Kriterienbaums dargestellt. Der Baum besteht aus drei „Kriterien-Astpaaren“, die unterschiedliche Aspekte beleuchten. Die Grundvoraussetzung für alle Maßnahmen bilden die räumlichen, personellen und wirtschaftlichen Ressourcen – sie stellen die Wurzeln des Baumes dar. Die unteren beiden Äste beziehen sich auf den Stellenwert von Straßengrün in der Gesellschaft in Bezug auf grüne Alltagswege. Die mittleren auf das emotionale und individuelle Erleben. Die obersten Äste sind den grundlegenden Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer zugeordnet (Nutzungskomfort, Sicherheit).



Abb.4: Der Kriterienbaum (©MK Landschaftsarchitektur)

Dieser Kriterienbaum zeigt, dass Straßengrün als Raumveränderung gesellschaftlich getragen werden muss. Verhaltensveränderungen sind mit Raumveränderungen eng miteinander verknüpft. Die nachhaltige Erhöhung des Anteils der aktiven Mobilität am Gesamtmodalsplit durch urbane Begrünung setzt räumliche, personelle und wirtschaftliche Ressourcen voraus. Diese Ressourcen sind die Wurzeln im Kriterienbaum und die Basis für erfolgreiche Maßnahmen. Vorhandene, begrenzte Raumpotenziale müssen kreativ genutzt werden. Dieses „Substrat“, nährt, und schafft Raum für Veränderungen.

Bedürfnisse und Erfahrungen mit Straßengrün

Die Mehrheit (64 %) der befragten Wienerinnen und Wiener wünschten sich mehr Bäume und Grünflächen in Wien, wobei von einem Großteil der Befragten (65 %) auch im Sommer viel Grün auf den Alltagswegen bereits wahrgenommen wird. Nur 21 % der befragten Wienerinnen und Wiener gehen jedoch davon aus, dass für die Politikerinnen und Politiker Straßengrün ein wichtiges Thema darstellt.

Zu den Bedürfnissen zählen prioritär Komfort, Sicherheit und Wohlbefinden bei der Nutzung von Straßenräumen. Im Weiteren sind

- Schutz vor schlechter Witterung (Sonnen-, Regen- und Windschutz)
- Schutz vor Lärm und Schadstoffen,
- Lenkung des Blicks,
- ein ästhetisches Erleben,
- Natur- und Raumerleben,
- das Empfinden des menschlichen Maßstabs als relevante Bedürfnisse.

Wünsche in Bezug auf grüne Gestaltungselemente

Die befragten Wienerinnen und Wiener wurden gebeten maximal vier der genannten Gestaltungselemente zu benennen, die wichtig sind, damit sie gerne aktiv unterwegs sind. Außerdem hatten sie die Möglichkeit, sonstige Wünsche anzugeben (siehe Abb.5).

Mit welchen Gestaltungselementen sollte eine Straße/ein Platz ausgestattet sein, damit sie gerne aktiv unterwegs sind?

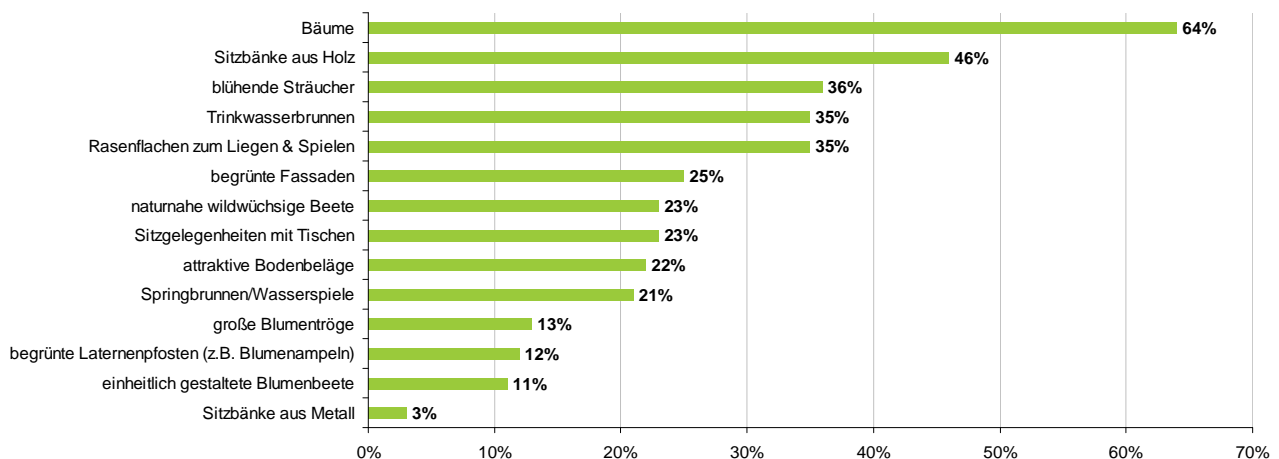


Abb. 5: Bevorzugte Gestaltungselemente (n=400) (© Factum OG)

Das beliebteste Gestaltungselement sind Bäume (64 %), gefolgt von Sitzbänken aus Holz (46 %) und blühenden Sträuchern (36 %). Trinkwasserbrunnen und Rasenflächen zum Liegen und Spielen wurde von mehr als einem Drittel der Befragten gewünscht. Begrünte Fassaden, naturnahe wildwüchsige Beete, attraktive Bodenbeläge und Springbrunnen nannten etwas mehr als ein Viertel der Befragten. Rund jeder Achte findet Blumentröge und begrünte Laternenpfosten attraktiv. Sitzbänke aus Metall werden von den wenigsten Befragten als den öffentlichen Raum belebendes Gestaltungselement empfunden. Unter Sonstiges wurden Wünsche geäußert, die indirekt mit Begrünung zusammenhängen. So wurden mehr Aschenbecher und Mistkübel gewünscht, mehr Fußballspielflächen, mehr Radwege und mehr autofreie Straßen (nicht in der Abbildung dargestellt).

Hemmnisse und Barrieren

Um die Identifikation mit Grün zu stärken, wird in Wien, aber auch in vielen andern Städten, den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit geboten, sich aktiv in die Gestaltung des öffentlichen Raumes einzubringen. Die Pflegeübernahme von Pflanzbeeten durch Bürgerinnen und Bürger bringt Vorteile für die urbane Bevölkerung. In der GoGreen-Umfrage begrüßten 90 % der Wienerinnen und Wiener Partizipationsmöglichkeiten in Bezug auf eine aktive Mitgestaltung des öffentlichen Raums. Die Bereitschaft, aktiv mitzuwirken, war jedoch bedeutend geringer. So würden rund 20 % der Befragten selbst aktiv werden. Die Gründe, warum Bürgerinnen und Bürger nicht selbst zum „Garteln“ anfangen sind vielfältig. In Gruppendiskussionen und Expertinnen- und Experteninterviews wurden unter anderem folgende Hemmnisse und Barrieren bei der Bürgerbeteiligung konstatiert:

Persönliche Einstellungen: Desinteresse an der Gestaltung, Angst vor Vandalismus, vor ungewollter Rauminanspruchnahme vor starkem Nutzungsdruck, vor Konflikten (z. B. Beschattung, Geruchsbelästigung), ...

Grenze der persönlichen Ressourcen: Zeit, Geld, Geduld, Kenntnisse, fehlende zusätzliche Informationen z. B. Pflanzenkenntnisse, Kenntnisse der Genehmigungsprozesse

Rechtliche Erschwernisse: Eigentumsverhältnisse, Haftungsfragen (eine nachträgliche „Legalisierung“ von nicht genehmigten Begrünungsmaßnahmen ist kaum realisierbar).

Räumliche Einschränkungen: fehlende Aufstellmöglichkeit wegen Raumknappheit (enge Straßenräume), Einbauten, fehlende Besonnung

Sponsoring

Unterstützungen in Form von Sach-, Dienst- oder Geldleistungen tragen erheblich zur Umsetzung und somit zum Gesamterfolg von Projekten, Veranstaltungen und Aktionen bei. Dazu ist eine gezielte Suche nach potenziellen Sponsorinnen und Sponsoren sinnvoll.

Neben den alternativen Finanzierungsmodellen gibt es die herkömmliche Methode, Sponsoren für ein Einzelprojekt durch gezielte Ansprache zu finden. Im Rahmen des Projektes wurde bei den Unternehmen generell die Bereitschaft abgefragt, „Grünprojekte“ zu unterstützen. Insgesamt wurden 50 kleinere und größere Unternehmen aus unterschiedlichen Bereichen (Blumenhandel, Baumärkte, Lebensmittelketten, Elektronikunternehmen etc.) kontaktiert. Da sich bereits nach den ersten Telefongesprächen gezeigt hat, dass eine allgemeine Anfrage nicht zielführend ist, wurde bei den weiteren Anfragen von einem fiktiven Begrünungsprojekt in der Mechitaristengasse (1070 Wien) ausgegangen. Dabei wurde von einer realisierbaren und wirkungsvollen Begrünungsmaßnahme ausgegangen. Die visionäre Umgestaltung wurde visualisiert (siehe Abb.5).



Abb. 6: Visualisierung des Straßenraums in 1070, Mechitaristengasse, Status quo, Wunsch und Vision © MK Landschaftsarchitektur

Die Bereitschaft, Grünprojekte zu finanzieren war sehr niedrig. Als Hauptablehnungsgrund wurde erwähnt, dass das Unternehmen bereits gezielte Projekte fördere oder sich auf ganz bestimmte Bereiche z. B. Gesundheit, Bildung, Sport, humanitäre Projekte (SOS-Kinderdörfer, Licht ins Dunkel, Sozialverein Concordia, etc.) konzentriere, die gesponsert würden. Einige Baumärkte und Supermärkte konnten sich vorstellen, Sachspenden zu leisten. Es wurde jedoch generell von den Unternehmen betont, dass für die Anfrage zum Sponsoring eines Projektes eine Vorlaufzeit von einem Jahr einberechnet werden sollte.

Sponsoring stellt keine einseitige Leistung dar, sondern beruht immer auf einer Gegenleistung, d. h. auch der/die Sponsor-Suchende muss einen Kundinnen- und Kunden-Nutzen anbieten können. In Bezug auf Sponsoring kann festgehalten werden, dass es Kooperationsmodelle gibt, die auch für Begrünungsprojekte zur Förderung der aktiven Mobilität angedacht werden können. Empfehlenswert ist, wenn die Sponsoringprojekte sehr lokal organisiert sind, und auch von lokalen Politikern unterstützt werden. Der gemeinschaftliche Gedanke muss dabei herausgearbeitet werden, z. B. Fassadenbegrünung für eine Schule. Geduld, Hartnäckigkeit und Ausdauer sind wesentliche Kriterien, um bei einer Sponsorsuche erfolgreich zu sein. Ein gut durchdachtes Sponsoringkonzept erleichtert die Akquise, ermöglicht eine gezielt vorgehende Vorgehensweise und erhöht die Erfolgchancen.

3 CONCLUSION

Ins Tun kommen ist hier der Schlüsselsatz. Dabei ist eine Vorgangsweise über die Einzellösung weiter zu denken: Im Wesentlichen ist auf die Kombination und Variation der drei vorgestellten Begrünungsformen zu achten. Dabei ist auch das Augenmerk auf Prozesse zu legen, die vom Großen, Übergeordneten ins Kleine, ins Detail reichen. Das Empowerment gelingt, wenn eine Unterstützung der Initiativträgerinnen und Initiativträger erfolgt und der gemeinschaftliche Nutzen für alle sichtbar ist. Die Vernetzung der Bezirke und eine überparteiliche Kooperation sind sinnvoll, aber auch individuelle, wenig planbare Raumaneignungsprozesse müssen zugelassen werden.

Die Belebung der Stadtviertel kann gesteigert werden, wo urbaner Raum für Lebendigkeit und Veränderungen zur Verfügung steht und, wo unterschiedliche, gemeinschaftliche Nutzungsaktivitäten gezielt unterstützt werden. So können etwa eine Agentur für Begrünung und Bewusstseinsbildung sowie die Leerstands- und die Mobilitätsagentur der Realisierungsmüdigkeit Abhilfe schaffen und den vielfachen Wert von Grün in unterschiedlichen Prozessen und Verfahren vermitteln. Eine wichtige Voraussetzung ist Fachwissen in Umsetzungsprozesse einzubringen. Eine Weitere ist die Anerkennung der Arbeit, die für Grün geleistet wird, ein Fakt, der zugleich aber auch Grenzen des Handelns definieren kann.

Der Beitrag endet mit einem offenen Ausblick und mit der Frage, wie viel Urbanität benötigt eine Stadt, wenn alle Raumpotenziale ausgenutzt werden? Wird in Zukunft ein Begrünungsfaktor auch für öffentliche Räume festgelegt, an dem sich bindend gehalten werden muss?

Hinweis: Weitere Ergebnisse zu **GoGreen** werden auch in Form einer Broschüre, die bei den Autorinnen und Autoren angefordert werden kann, sowie als Endbericht zum Download zur Verfügung gestellt.

4 REFERENCES

- Ausserer, K., Sumper E., Reindl I., Röhsner R., Risser R (2012) GEMMA WEITER: Auswirkungen von Mobilitätsmanagement im Kindergarten auf das Mobilitätsverhalten von Eltern und Kleinkindern, Endbericht; Projekt im Rahmen der 3. Aussch. ways2go des Forschungs- und Technologieprogramms iv2splus, Wien
- Ausserer K., Braguti I., Füssl E., Höfferer G., Risser A., Risser R.: Bef(w)usst unterwegs: Fußgängerstudie in Wien. In: Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 191, BMVIT, Wien, 2009
- Ausserer K. Füssl E. Risser R.: Nutzerinnen- und Nutzerbefragung: Was gefällt am Gehen und was hält davon ab. Studie im Auftrag der MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Endbericht, Wien, 2009
- Bowler, D.E. ; Buyung-Ali, L. ; Knight, T.M. ; Pullin, A.S. (2010): Urban greening to cool towns and cities: A systematic review of the empirical evidence. *Landscape and Urban Planning*, 97(3), S. 147-155
- De Vries, S. ; van Dillen, S.M.E. ; Groenewegen, P.P. ; Spreeuwenberg, P. (2013): Streetscape greenery and health: Stress, social cohesion and physical activity as mediators. *Social Science and Medicine*, 94, S. 26-33
- Gehl, J. and Svarre, B. (2013): *How to Study Public Life*, Island Press, Washington DC
- Gehl, J. and Svarre, B.: *How to Study Public Life*, Island Press, Washington DC, 2012
- Gehl, J.: *Leben zwischen den Häusern*, Jovis Verlag, Berlin, 2012
- Gehl, J.: *Städte für Menschen*, Jovis Verlag, Berlin, 2010
- Hancrencl G. (2013) Fassadengebundene Vertikalbegrünung. Untersuchung des Mikroklimas fassadengebundener Begrünungssysteme, Masterarbeit an der BOKU, Wien
- Krekel Ch. Kolbe J., Wüstemann H. (2015): The Greener, the happier? The effects of Urban Green and Abandoned Areas on Residential Well-Being, SOEP-Paper 728, Berlin
- Stiles, R. et al. (2014): *Urban Fabrik and Microclimate Response – Assessment and Design Improvement*, TU Wien, Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, Austrian Institute of Technology/ Energy Department, TU München, Lehrstuhl für Strategie und Management in der Landschaftsentwicklung, Wien
- Zheng T., Ng E. (2014): Influence of Greenery in cooling the Urban Atmosphere and Surfaces in Compact Old Residential Building Blocks: A building morphology approach, 30th International PLEA Conference 16-18 Dec. 2014, Ahmedabad