

ZuZugLeben(s)Raum Passauer Straße – Tactical Urbanism als strategischer Baustein der Quartiersanierung

Andreas Palenik, Ernst Rainer, Werner Sellinger

(BSc Andreas Palenik, Büro für resiliente Raum- und Stadtentwicklung, 8020 Graz, ap@ernst-rainer.at)
(Dipl.-Ing. Ernst Rainer, Büro für resiliente Raum- und Stadtentwicklung, 8020 Graz, office@ernst-rainer.at)
(Ing. Werner Sellinger, grünplan Landschaftsarchitekten, 2100 Leobendorf, w.sellinger@gruenplan.at)

DOI: 10.48494/REALCORP2026.7169

1 ABSTRACT

Im Forschungsprojekt „ZuZugLeben“, gefördert durch den Klima- und Energiefonds, revitalisiert die ÖBB das historische Wohnquartier „Eisenbahnerhöfe“ in St. Pölten und entwickelt prototypische Ansätze für klimaresiliente und leistbare Quartiersanierung. Ein Schwerpunkt liegt auf der Rückgewinnung und qualitativen Aufwertung öffentlicher Räume als soziale und klimawirksame Infrastruktur im Wohnumfeld. Da Wohnqualität nicht alleine durch den Gebäudebestand bestimmt wird, untersucht das Projekt zusätzlich die funktionale und räumliche Einbettung des Quartiers in sein städtisches Umfeld. In diesem Kontext wurde die Passauer Straße zwischen zwei der drei Höfe als Testareal für eine einwöchige Intervention mittels Tactical Urbanism ausgewählt. Ergänzend zur Gebäudesanierung wurde die Passauer Straße als Testareal für eine temporäre Intervention mittels Tactical Urbanism ausgewählt. Durch die Umwidmung vormals verkehrsdominierter Flächen in Aufenthalts- und Bewegungsraum wurden Akzeptanz, Nutzungsverhalten und klimarelevante Gestaltungselemente (Begrünung, Entsiegelung, Beschattung) unter Realbedingungen erprobt. Die Intervention wurde als Phase-0-Prototyp angelegt, um frühzeitig belastbare Entscheidungsgrundlagen für eine langfristige Umgestaltung zu gewinnen.

Keywords: Tactical Urbanism, Quartiersanierung, Stadtplanung, St. Pölten, Nachhaltigkeit



Abb. 1: Aktive Bespielung der Passauer Straße (Blick Richtung Norden). Quelle: eigene Darstellung BRRS – Ernst Rainer 2025.

2 EINLEITUNG

Die Passauer Straße zwischen Hof 2 und Hof 3 der Eisenbahnerhöfe wurde im Rahmen des Forschungsprojekts ZuZugLeben als Reallabor für eine temporäre Straßenraum-Intervention genutzt. Ziel

war es, Tactical Urbanism als strategisches Planungsinstrument in der Phase 0 zu testen: durch kurzfristige, reversible Maßnahmen sollten Akzeptanz, Nutzungsmuster sowie klimarelevante Effekte (Aufenthaltsqualität, Beschattung, Begrünung) sichtbar und bewertbar gemacht werden. Das Paper beschreibt Untersuchungsraum, Konzeption und Methodik, fasst die Ergebnisse der Intervention zusammen und leitet daraus planerische Schlussfolgerungen für die Verstetigung ab.

3 UNTERSUCHUNGSGEBIET, KONZEPTION UND METHODEN



Abb. 2: Potenzial- und Übersichtskarte des Projektgebietes. Der in Nord-Süd-Ausrichtung verlaufende Abschnitt der Passauer Straße ist in lila Farbe dargestellt. Quelle: eigene Darstellung BRRS – Ernst Rainer 2026.

3.1 Untersuchungsgebiet

Das Wohnquartier der Eisenbahnerhöfe (rot punktiert) befindet sich südwestlich des Stadtzentrums von St. Pölten im Stadtbezirk Sankt Pölten. Abbildung 2 zeigt das Quartier und die Passauer Straße (lila), welches von den Anlagen der ÖBB Hauptwerkstätte im Westen, dem Fabrikgelände der Voit-Werke im Norden und der B20 (Mariazeller Straße) im Osten eingefasst wird. Zwischen Hof 2 und 3 befindet sich die Passauer Straße, welche als Austragungsort für die einwöchige Bespielung bestimmt wurde. In der ursprünglichen Konzeption zum Beginn des 20. Jahrhunderts wurden in den Erdgeschoßzonen von Hof 2 und 3 Nahversorgung, ärztliche Betreuung und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs untergebracht, sowie die Passauer Straße dazwischen als Verkehrsweg und sozialer Aufenthaltsort mit Baumallee zur Beschattung angelegt. Aufgrund dieser überaus stimmigen Vorbedingungen wurde die Passauer Straße für diese temporäre Aktivierungs- und Revitalisierungsintervention ausgewählt.

3.2 Konzeption des Straßenfestes

Die Konzeption des Straßenfestes sah von Beginn an den Zugang über Tactical Urbanism vor. Tactical Urbanism ist eine aus dem anglo-amerikanischen Raum kommende Bottom-up Bewegung, welche sich der Selbstermächtigung bei der Partizipation und Gestaltung des öffentlichen und sozialen Raumes bedient (vgl. Lydon & Garcia 2015). Tactical Urbanism wurde als kurzfristig umsetzbares, reversibles Format eingesetzt, um planerische Annahmen unter Realbedingungen zu testen und Rückmeldungen frühzeitig in die Quartiersentwicklung zu integrieren (vgl. Lydon & Garcia 2015). In Workshops und Veranstaltungen im Laufe des Projektes wurden die Anwohnerinnen und Anwohner wiederholt zur Teilnahme an der Gestaltung bzw. dem Einbringen von wichtigen Informationen ermutigt. Diese im Rahmen einer umfassenden Sozialraumanalyse vorgenommenen vor-Ort-Begehungen, Kurzinterviews, vertiefenden Einzelgespräche, Gruppendiskussionen, sowie Fragebogenerhebungen mit potenziellen künftigen wie auch bestehenden Anwohnerinnen und Anwohnern bildeten die Grundlage für die Projektentwicklung des Straßenfestes.

Das Herzstück und somit die eigentliche Aufgabe dieser urbanen Intervention war es, den rechtliche Rahmen, die notwendigen Konzepte, die Kooperationsbereitschaft der Stadt St. Pölten sowie die behördlichen Genehmigungen für die Bevölkerung einzuholen und dafür zu sorgen, dass Menschen den Sozialraum wieder für sich nutzen und aneignen können.

Die Aktivierung der Passauer Straße mittels Straßenfest wurde für einen Zeitraum von einer Kalenderwoche angelegt, fand jedoch in einer gekürzten Form an 4 Tagen statt. Kern des Konzeptes war die Sperre der Passauer Straße für den Straßenverkehr und die Bereitstellung von Aufenthaltsflächen, Sozialraum und Bespielung mittels aktiver Elemente. Die Bespielung wurde nach thematischen Schwerpunkten gegliedert

und mit Vorträgen, Workshops und Inhalten des jeweiligen Themas versehen. Dabei wurde darauf geachtet, dass alle relevanten Zielgruppen, Anwohnerinnen und Anwohner des Quartiers, Passantinnen und Passanten aus der Umgebung und Kinder des Viertels, inhaltlich angesprochen und die Straße wieder zu einem Ort der Begegnung, des Aufenthalts und des Austausches wurde.

Thematisch unterteilten sich die Aktivitäten in 4 Hauptgruppen: Urban Gardening, Klimaresilienz und natürlicher Lebensraum, Aktivitäten für Kinder, Sport und Mobilität sowie Fachvorträge zu Projekten und Bildungsangebote. Als gesonderter Veranstaltungspunkt wurde zum Abschluss der Woche noch ein Straßenfest mit „Langer Tafel“ für die Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch Bürgerinnen, Bürger, Besucherinnen und Besucher der Stadt St. Pölten ausgerichtet. Die Intervention umfasste vier Themencluster: (1) Urban Gardening und Biodiversität, (2) Klimaresilienz und naturbasierte Lösungen, (3) Bewegung, Spiel und aktive Mobilität sowie (4) Bildung und Quartiersinformation. Ergänzend wurde ein KlimaWalk als niederschwelliges Bildungs- und Beteiligungsformat durchgeführt. Den Abschluss bildete ein Straßenfest („Lange Tafel“) als sozialer Höhepunkt und sichtbarer Test einer zukünftigen Nutzung als Begegnungsraum.

3.3 Methoden

3.3.1 Urbanistische Methoden

Die Intervention in der Passauer Straße wurde als Tactical-Urbanism-Reallabor zur kurzfristigen, reversiblen Erprobung klimaresilienter Straßenraumgestaltung umgesetzt. Zentrale Elemente waren die temporäre Umwidmung einer hochversiegelten Verkehrsfläche (94,2 % Versiegelungsgrad) in einen fußläufig nutzbaren Aufenthaltsraum sowie die partielle Entsiegelung von fünf Stellplätzen, die als begrünte Rasenflächen umgestaltet wurden. Ergänzend wurden mobile Großbäume, Hochbeete und hitzeresistente Vegetation installiert, um Beschattung, Verdunstungskühlung, Staubbindung und mikroklimatische Regulation zu demonstrieren. Textile Schattenspende und helle, hochreflektive Oberflächen reduzierten zusätzlich die thermische Belastung. Diese grün-blauen Elemente wurden bewusst in ein verkehrliches Experiment eingebettet, das durch Sperrung des Autoverkehrs, Nutzung als Radweg, Begegnungszone und Spielstraße alternative Nutzungsformen des Straßenraums testete. Wesentliches Element der Aktion war die Ausstattung der Straße mit Sitzmöglichkeiten wie Parklets und Straßenmöbel um die Aufenthaltsqualität zu steigern sowie Austausch und Diskurs zu fördern. Abbildung 3 soll einen Überblick über die Gestaltung des Straßenraumes während der Bespielung geben.

Ein weiteres Ziel der Aktivierung des Straßenraumes war eine Entlastung der Innenhöfe. Durch Verlagerung von Aktivitäten wie Sport- und Spielmöglichkeiten soll der Innenhof stärker zur Erholung, insbesondere für die Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter der ÖBB, und für naturräumliche Nutzung aufbereitet werden. Zudem sollten mittels Ausstellungsflächen Informationen über das Projekt und die Höfe vermittelt und Kunstinstallation lokaler Akteure weitere Identifikation schaffen.

Die Verwendung von Tactical Urbanism diente hierbei als Schnittstelle zwischen strategisch orientierter Planung, Konzeptionierung und Bereitstellung des Sozialraumes sowie der Rückeroberung und Reaktivierung des Straßenraumes durch die Bevölkerung. Dabei galt es diesen Ansatz zu testen und die Rahmenbedingung für künftige Projekte auszuloten. Insgesamt fungierte die Intervention als niedrighschwellige, partizipative Prototypisierung zukünftiger klimaangepasster urbaner Straßenräume, in der ökologische Funktionen, Mobilität und soziale Nutzung räumlich integriert und empirisch überprüfbar gemacht wurden.

3.3.2 Methoden der Erhebung

Die Erhebung basierte auf der Erfassung von Wahrnehmungen und Bewertungen von Anwohnerinnen, Anwohnern, Passantinnen, Passanten und Gästen mittels analoger und digitaler Fragebögen, Kurzinterviews, informellen Gesprächen sowie einem niederschweligen Abstimmungstool. Thematisch wurden im Fragebogen, neben den obligatorischen personenspezifischen Daten, die Aufenthaltsqualität in der veränderten Passauer Straße, Fragen der Mobilität im Quartier und der größeren Umgebung behandelt. Darüber hinaus Fragen zum Stadtklima mit dessen Auswirkungen und Bedarfen, sozialräumliche Empfindungen im Stadtviertel und der Straße sowie die Wohnqualität und Erreichbarkeit öffentlicher und privater Einrichtungen und Freizeitangebote. Die Bewertung der Fragen erfolgte nach einem Schulnotensystem von 1 (sehr gut) bis 5 (nicht genügend). Mittels eines Abstimmungstools – via

Kugleinwurf – konnten Ja-Nein-Fragen zu den Veränderungen in der bespielten Straße beantwortet werden, zusätzlich waren diese Fragen im Fragebogen enthalten. Dies sollte vor allem ein Familien- und Kinderfreundlicher Ansatz sein, um auch die Meinung und Empfindung von Kindern einzufangen und ihnen eine Mitsprache zu ermöglichen.



Abb. 3: Lageplan der Bespielung der Passauer Straße. Quelle: eigene Darstellung gruenplan 2025.

Die Auswertung erfolgte deskriptiv; qualitative Aussagen aus Gesprächen und Interviews wurden thematisch gebündelt und in die Interpretation der Ergebnisse integriert.

Abschließendes Element der Erhebungen war der Versuch, nach einem „KlimaWalk“ genannten Spaziergang durch das Quartier, unter Verwendung von hochauflösenden Wärmebildkameras und gemeinsam mit Expertinnen und Experten auf die beim Spaziergang vermittelten und erkannten Themen einzugehen und daraus Ideen für eine „Zukunftsvision“ des Quartiers zu finden. Dieser Spaziergang zielte dabei besonders auf Schülerinnen und Schüler der höheren Schulen sowie Lehrlinge der Lehrwerkstätte und damit auf künftige Bewohnerinnen und Bewohner in St. Pölten ab.

4 ERGEBNISSE

Dieses Kapitel fasst einen Ausschnitt der Resultate in drei thematischen Schwerpunkten zusammen: die Bespielung der Straße und ihre Effekte, prozessrelevante Ergebnisse, sowie die Auswertung der Umfragen und die „Zukunftsvision“. Eine Anerkennung der Bemühungen des Gesamtprojektes und der Aktivierung des öffentlichen Straßenraumes bildete der Besuch des Vizekanzlers und Ministers für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport (BMWKMS) am Ende der Bespielung. Die Präsentation der Ergebnisse und Erkenntnisse des Prozesses vor der Stadt St. Pölten und dem Konsortium bildet den Abschluss des Projektes.

4.1 Bespielung der Straße und deren Effekte

Die Bespielung und Aktivierung der Passauer Straße darf als Erfolg gewertet werden. Die gesetzten Maßnahmen der Straßenraumgestaltung mittels Parklets und Straßenmöbel einer privaten Firma, landschaftsarchitektonischer Mittel wie der Umwandlung von versiegelten Parkplätzen mittels Rollrasen und zusätzlicher Begrünung in der Straße konnten einen Großteil der Anwohnerinnen, Anwohner und Gäste überzeugen. Die anfängliche Skepsis gegenüber der Transformation von Parkflächen hin zu Aufenthaltsflächen für die Anwohnerinnen und Anwohner des Quartiers und der umliegenden Straßenzüge wich schnell einer Begeisterung und Freude über die Veränderungen. Besonders die aufgestellten Parklets und Straßenmöbel wurden ausgiebig genutzt und führten zu verstärktem Austausch und sozialen Interaktionen zwischen den Bewohnerinnen, Bewohnern, Passantinnen und Passanten des Viertels.

Zu Beginn war die Nutzung zurückhaltend, nahm jedoch im Verlauf der Intervention deutlich zu. Beobachtungen und Gespräche deuten darauf hin, dass die aktive Bespielung, die Sichtbarkeit der Maßnahmen sowie informelle Weitergabe im Umfeld zu steigender Akzeptanz und Nutzung beitrugen. Mehrfach wurde der Wunsch geäußert, einzelne Elemente dauerhaft zu erhalten. Sehr positiv wurden die temporären Begrünungsmaßnahmen aufgenommen. An besonders warmen Tagen war die kühlende Wirkung auf den Parkplätzen mit Rollrasen deutlich spürbar. Sichtbar wurde der kühlende Effekt von Bepflanzung und Begrünung beim KlimaWalk. Durch die Nutzung von Wärmebildkameras konnte dieses Wissen direkt veranschaulicht und der Vorteil von Stadtgrün bzw. die Hitzeinselbildung auf dunklen oder versiegelten Oberflächen dargestellt werden.

Als großen Erfolg darf man die Workshops und Aktivitäten für Schulklassen und Kindergartengruppen nennen. Die Bespielung zielte besonders auf eine Attraktivierung der Straße für Kinder ab und es zeigt sich, dass das Angebot durch Schulen und Kindergärten sehr gerne angenommen wurde. Besondere Freude bereitete dabei die Bemalung und künstlerische Gestaltung der Straße und die sportliche Betätigung im Rahmen der Workshops.

Auffällig war die intensive Nutzung der verkehrsberuhigten Straße durch Kinder und Familien aus dem Quartier. Dadurch ergaben sich neue Kontaktmomente zwischen bislang wenig vernetzten Nachbarschaften. Gleichzeitig wurden bestehende Nutzungskonflikte und unterschiedliche Erwartungen an den Straßenraum sichtbar, was den Bedarf an moderierter Kommunikation und klarer Verstetigungsstrategie unterstreicht. Als positive Elemente können die Filmvorstellung „A Human Ride“ und die Vorträge genannt werden, welche speziell als informative Plattformen gedacht waren, um Themen von Klimawandel, Mobilität, Nachhaltigkeit und Wohnstandort zu behandeln. Dadurch konnten interessante Gespräche und Diskussionen initiiert und an die Bevölkerung herangetragen werden.

Als Abschluss der Aktivitäten bot das Straßenfest eine lange Tafel, an der zahlreiche hochrangige Vertreterinnen und Vertreter. Unter den Anwesenden waren auch der Vizekanzler und Minister für Wohnen, Kunst, Kultur, Medien und Sport sowie die Vorständin der ÖBB Infrastruktur AG, die Stadtverwaltung und politische Entscheidungsträger. Alle nutzten die Gelegenheit, sich direkt vor Ort ein umfassendes Bild von der Situation zu machen. Die gesetzten und geplanten Maßnahmen des Gesamtprojektes konnten so unmittelbar an verantwortliche Stellen herangetragen werden.

Eine externe Nutzung der umgestalteten Straße erfolgte am darauf folgenden Samstag, als die „Kidical Mass“ die Passauer Straße als Auftaktort für ihre Demonstration mit zahlreichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern genutzt hat. Hierbei zeigt sich wieder das Potenzial und der Wert von verkehrsberuhigtem Sozialraum für gesellschaftlich relevante Themen und Aktivitäten.



Abb. 4: Teilnehmende Kindergruppen der Workshops, im Hintergrund Parklets und Abstimmungstool. Quelle: © NexGen Creation by Kirill Lialin.

4.2 Prozessrelevante Ergebnisse

Die ursprüngliche Konzeption einer einwöchigen Bespielung konnte nur im Umfang von 4 Tagen umgesetzt werden. Grund für die Abänderungen waren überschneidende Veranstaltungen der Stadt St. Pölten mit zum Teil großem Besucheraufkommen (z.B. „Höfefest“, ORTE Architekturnetzwerk Niederösterreich Stadt-Gespräch zur Stadtentwicklung im Spannungsfeld der Interessen). Zudem waren erhöhte Kosten durch die Beauftragung eines Eventmanagement-Teams zu tragen, wodurch letztendlich die Reduktion des Programmes resultierte.

Die Veranstaltung wurde an sämtliche Haushalte im näheren Umkreis des Quartiers mittels Plakaten ausgeschildert und zusätzlich mehrfach vor dem Event in großem Umfang Flyer an alle Haushalte der Umgebung verteilt. Zudem konnten die Kanäle der Stadt St. Pölten mittels Postwurfswendung an alle Haushalte, Platzierung auf Homepages der Stadt, in sozialen Medien und dem Gemeindeblatt genutzt werden. Darüber hinaus gab es eine erhöhte Webpräsenz durch die Projektpartner, Workshop-Anbieter, Aussteller und dem ORTE-Magazin für die Veranstaltung betrieben.

Zusätzlich war ein Mobilitätskonzept und ein Umleitungsplan zu erstellen, eine Straßensperrung zu beantragen und eine offizielle Veranstaltung behördlich anzumelden. Dies erforderte einen konkreten Lageplan für die Bespielung, damit sicherheitstechnische Aspekte für eine Rettungsgasse in der Straße eingehalten werden konnten.

Trotz großer Bemühungen von Seiten des Teams konnten leider nur relativ wenige Bewohner des Quartiers mobilisiert werden. Zum Teil lag dies an der geringen Belegung der Wohnungen in Hof 1 und 2 (z.T. Leerstände vor Sanierung der Wohnungen), aber auch daran, dass sich viele nicht vom Konzept überzeugen ließen bzw. es in Ermangelung von Vorgängerveranstaltungen noch keine Erfahrungen hierzu gab. Jedoch hat sich durch Mundpropaganda von Passantinnen, Passanten, Anwohnerinnen und Anwohnern und der Neugierde über die Veränderungen und Aktivitäten im Laufe der Veranstaltung zunehmend Publikum gefunden.

Als abschließendes Ergebnis des Prozesses kann der intensive Austausch des Projektteams, des Eventmanagements, der Akteurinnen und Akteure der Stadt St. Pölten und der Personen die für die Bespielung der Straße zuständig waren, genannt werden. Durch diese enge Kooperation und Bemühungen konnte die Intervention erfolgreich stattfinden.

4.3 Auswertung der Erhebungen und Gespräche

Im Laufe der Bespielung haben 34 Personen aktiv an den Umfragen teilgenommen und diese analog oder digital ausgefüllt. Das Abstimmungstool wurde gerne genutzt und konnte mit seiner einfachen und unkomplizierten Abstimmungsform punkten. Jedoch wurden die Ergebnisse der Abstimmung durch unbeaufsichtigte Kinder stark verfälscht, daher gelten 3 von 4 Abstimmungstagen als kompromittiert und können nicht in die Wertung aufgenommen werden. Nachfolgend die wichtigsten Ergebnisse der Abstimmung, der Umfrage und den Kernaussagen der Besucherinnen und Besucher.

- Auf die Frage „Gefällt es Dir, dass in der Passauer Straße (mehr) Sitzgelegenheiten angeboten werden?“ gab es eine überwältigend positive Rückmeldung. Von 42 wertbaren Abgaben stimmten 39 Personen mit „Ja“, 3 mit „Nein“.
- Auf die Frage „Würde es Dir gefallen, wenn es in der Passauer Straße mehr Grünflächen gäbe?“ stimmten 31 Personen mit „Ja“, 7 mit „Nein“.
- Bei der Frage „Würde es Dir gefallen, wenn es weniger Parkplätze und dafür mehr Aufenthaltsflächen gäbe?“ war die Rückmeldung deutlich durchwachsen. Von 37 wertbaren Abgaben stimmten 24 Personen mit „Ja“, 13 mit „Nein“.
- Auf die Frage „Gefällt es Dir, dass in die Passauer Straße zur Spielstraße wurde?“ gab es 43 wertbare Rückmeldung. Dabei stimmten 34 Personen mit „Ja“, 9 mit „Nein“.

Ein auffälliges Ergebnis der Umfrage war, dass über 40% der abgefragten Personen von außerhalb kamen, nur etwa 55% Personen waren aus dem Quartier, der näheren Umgebung oder allgemein aus St. Pölten. Dies ist auf das erhöhte Besucheraufkommen im Zuge der Ansprachen von Politik und Vertreterinnen und Vertretern der ÖBB zurückzuführen.

Gute Noten vergaben die Besucherinnen und Besucher dem Thema Aufenthaltsqualität in der Passauer Straße mit der Frage zur Veränderung in eine Spielstraße (Note 1,76), den aufgestellten Sitzgelegenheiten (Note 1,88), und den räumlichen Veränderungen (Note 2,03) der Straße.

Auf die Frage der häufigsten Fortbewegungsart in ihrem eigenen Wohnviertel gaben 24 Personen an sich zu Fuß, 12 mit dem Rad, 6 mit öffentlichen Verkehrsmittel, 7 mit dem PKW und 3 mit Roller oder E-Scooter fortzubewegen.

Die häufigsten genannten Wünsche der Verbesserung der Mobilitätsaspekte waren dabei der Wunsch nach besseren Radwegen (16 Nennungen), besserem Öffi-Netz (12 N.), mehr Sicherheit im Verkehr (11 N.), weitere Angebote wie Sharing-Angebote (8 N.) und mehr Parkplätze (6 N.).

Diese Ergebnisse korrelieren mit den Befragungen zum Thema Mobilität, wo die Zufriedenheit mit den Fußwegen im Quartier (Note 2,82), den Radwegen (Note 2,97), dem Sicherheitsgefühl als Fußgängerin, Fußgänger, Radfaherin oder Radfahrer im Straßenverkehr (Note 2,79) und der Angewiesenheit auf den PKW im Alltag (Note 2,97, entspricht der Antwortmöglichkeit „etwas“) abgefragt wurden.

Die Befragung zum Thema Stadtklima ergab, dass die Belastung durch Hitze im Sommer merklich (Note 2,51), der Aufenthalt im Freien bei Hitze als mehrheitlich angenehm (Note 2,27), die Versorgung mit Schattenplätze im Quartier durchschnittlich (Note 2,97), die Ausstattung mit Grünraum im Wohnumfeld eher durchschnittlich (Note 2,82), die Versorgung mit Trinkwasserstellen als nicht ausreichend (Note 3,97), der Wunsch nach Begrünung an Häusern und Straßen als eher dringend (Note 2,30) und Häufigkeit des Vermeidens von Hitzeplätzen im Stadtgebiet mit oft (Note 2,18) angegeben wurde.

Häufigste Nennung gemiedener Orte sind große versiegelte Freiflächen und dabei für St. Pölten relevant, der Domplatz, der Rathausplatz, das Regierungsviertel allgemein und die an das Quartier im Osten unmittelbar angrenzende Mariazeller Straße (B70).

Auf die Fragen zum Sozialraum ihres Wohnquartiers wurde die Lebendigkeit des Viertels mit wenig lebendig (Note 3,39), die Häufigkeit der zufälligen Begegnungen mit eher selten (Note 2,65), die Wichtigkeit von Begegnungsorten mit wichtig (Note 1,90) und Wichtigkeit der Passauer Straße als Begegnungsort mit wichtig (Note 2,12) beurteilt.

Bei den abschließenden Fragen zur Wohnqualität wurde die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung mit eher zufrieden (Note 2,24), die Ruhe im Wohnumfeld als eher ruhig (Note 2,33), das Grünflächenangebot als eher durchschnittlich (Note 2,79), die Erreichbarkeit und Nähe von Geschäften, Ärzten und Bildung als eher

durchschnittlich (Note 2,70), das Sicherheitsgefühl als eher sicher (Note 2,3), die Spiel- und Freizeitmöglichkeiten als durchschnittlich (Note 2,97) und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr als eher gut (Note 2,36) bewertet.

Bei den Gesprächen mit Anwohnerinnen, Anwohnern, Besucherinnen und Besuchern stellte sich heraus, dass durch die Installation der Parklets zum ersten Mal seit geraumer Zeit wieder intensivere Kontakte zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern der drei Höfe entstanden sind. Dies zeigte sich durch eine deutliche Nutzung der Sitzgelegenheiten im Bespielungszeitraum und dass die räumliche Intervention sozial wirkt.

Ein wichtiges Gesprächsthema war zudem die Nutzung der Passauer Straße als PKW-Stellfläche, an dem sich die Meinungen deutlich unterschieden. Es kam dabei zu einer Lagerbildung zwischen Pro Parkplatz und Pro Sozialraum. Es wurden die Veränderungen ebenso begrüßt, wie die weggefallenen Parkplätze beklagt.

Die Idee der Belebung wurde von vielen Personen als sehr positiv aufgenommen, Ablehnung entstand vor allem durch die Eingriffe in die Gewohnheiten der Bewohnerinnen und Bewohner. Dabei zeigte sich eine Konfliktlinie zwischen zukunftsorientierter Stadtplanung und Verlustangst bei Parkraum und Gewohntem.

Feedback gab es auch im Bezug auf die Kommunikation, wo zum Einen berichtet wurde, dass über das Fest an vielen Stellen informiert wurde. Zum Anderen haben selbst Bewohnerinnen und Bewohner aus dem Quartier nichts von der Aktivierung gewusst oder die Straßenbespielung aufgrund der farblichen Ähnlichkeit von ÖBB und SPÖ für eine politische Veranstaltung gehalten.

Als Ergebnis des partizipativen KlimaWalks mit rund 25–30 Teilnehmenden, bestehend aus Bewohnerinnen und Bewohnern sowie potenziell zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern des Quartiers, beschreibt folgender Text die ausgearbeitete Vision: „Das Quartier soll als klimaadaptiver, autoarmer und sozial integrativer Wohnstandort konzipiert werden. Durch Entsiegelung, Begrünung und wasserbasierte Infrastrukturen werden mikroklimatische Effekte verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht. Verkehrsberuhigte Straßen sowie vielfältige Spiel-, Bewegungs- und Gemeinschaftsräume fördern Sicherheit, Gesundheit und soziale Interaktion. Kulturelle, gemeinschaftliche und gastronomische Nutzungen stärken lokale Identität, Alltagsbelebung und langfristige Quartiersbindung.“



Abb. 5: Ideensammlung des KlimaWalks für die Zukunftsvision. Quelle: © NexGen Creation by Kirill Lialin.

5 ERKENNTNISSE

5.1 Prozessrelevante Erkenntnisse

Die Durchführung temporärer Straßenraum-Interventionen ist mit hohem organisatorischem und finanziellem Aufwand verbunden (Genehmigungen, Sicherheitskonzepte, Umleitungsplanung, Koordination). Im vorliegenden Fall zeigte sich, dass Tactical-Urbanism-Formate zwar als Phase-0-Prototyp wertvolle Erkenntnisse liefern, jedoch nicht per se kostengünstig sind. Ihr Nutzen liegt vor allem in der Reduktion langfristiger Fehlplanungen, in der frühzeitigen Konflikterkennung sowie in der verbesserten Entscheidungsgrundlage für Verstetigungsmaßnahmen. Aus diesem Grund sind Gemeindeverwaltungen und Stadtteilpolitik gefordert, im Rahmen von nutzerorientierter Planung, die grundlegenden Voraussetzungen zu schaffen, die es Bürgerinnen und Bürgern erlaubt, sich ihren Lebensraum wieder aneignen zu können. Beispielhaft sind hier die „Grätzloase“ und „Grätzinitiative 20+2“ in Wien zu nennen. Selbstorganisation von Quartieren setzt die Verfügbarkeit entsprechender Ressourcen voraus.

Wesentlicher Faktor für das Gelingen solcher Interventionen ist die enge Kooperation und Kommunikation der Schlüsselakteure. Gerade im Hinblick auf die konkreten Umsetzungen der geplanten Maßnahmen ist ein Koordinationsteam (Eventmanagement) vor Ort unabdingbar. Dies mag zwar in diesem Fall der Konstellation der Projektpartner von außerhalb St. Pöltens geschuldet sein, kann aber als allgemeine Erkenntnis betrachtet werden.

Es zeigt sich auch, dass die temporäre Bespielung als Phase 0 – Prototyp in der Quartiersentwicklung einen wesentlichen Beitrag zur Senkung von Kosten für die Gestaltung von Sozial- und Lebensraum bieten können. Durch die gezielte Einbindung der Bevölkerung und deren Bedürfnisse, Wünsche und Anliegen bereits in der Planungsphase und dem anschließenden Austesten solcher temporärer Maßnahmen, können Planungsfehler und negative Spätfolgen effektiv vorgebeugt werden. Im konkreten Fall dieser Bespielung kamen diese Effekte nicht zu tragen.

Abschließend ist die Situation vor Ort zu nennen. Über den Erfolg oder das Scheitern solcher Belebnungsmaßnahmen entscheidet der Zustand des Quartiers, die Jahreszeit und Witterung, sowie zeitgleich in der Stadt stattfindende Events wesentlich mit. Der deutliche Leerstand der Höfe hat eine intensivere Einbindung der Anwohnerinnen und Anwohner wegen Fehlens selbiger erschwert.

Ziel muss es werden, dass Anreize zur Eigeninitiative der anliegenden Bewohnerschaft gefunden werden, um von einer Finanzierung dieser Aktivitäten durch Dritte, hin zu einer (teil-)selbstständigen Gestaltung und Belebung solcher Orte zu gelangen.

5.2 Interventionistische und räumliche Erkenntnisse

Die Verwendung von Tactical Urbanism als Werkzeug zur Belebung, Rückgewinnung und Gestaltung von Lebensraum konnte sich bewähren. Die im Kontext der lokalen wie nationalen Rahmenbedingungen zur Nutzung öffentlichen Raumes notwendigen Maßnahmen konnten über diesen Ansatz eingeleitet und die Bevölkerung zu kurzzeitigen „Besitzern“ der Straße gemacht werden. Um die tatsächliche Tragfähigkeit solcher taktisch-strategischer Überlegungen unter Beweis zu stellen, bedarf es jedoch längerer Bespielungszeiträume.

Die Bevölkerung ist es nicht gewohnt, eigenständig die Nutzung vormals für andere Zwecke belegter öffentlicher Flächen für sich zu beanspruchen. Daher wäre es notwendig diesen neuen Zugang zur Mitgestaltung fachlich zu begleiten oder diesen öfter und länger zu trainieren.

Anhand des Feedback der Bevölkerung ist festzuhalten, dass eine klimaresiliente Anpassung von städtischem Lebensraum als vordringliche Angelegenheit angesehen wird. Die Ausstattung von öffentlichem Raum mit Trinkwasserstellen, Schattenplätzen, Entsiegelung überhitzender Bereiche und kühlender Begrünung muss ein entscheidender Faktor für künftige Revitalisierungen und Gestaltungen von Wohnquartieren werden.

Weiters gilt die Notwendigkeit der Integration von nachhaltigeren Mobilitätsformen und die Umwandlung von vormals für den Verkehr genutzter Flächen zu mehr Sozialraum als gegeben. Dabei sollte jedoch nicht gänzlich auf die Abhängigkeit der Bevölkerung von PKW vergessen werden. Es bieten sich bei der Gestaltung neuer Quartiere Sammelparkplätze oder -garagen an.

5.3 Soziale Erkenntnisse

Die Bereitstellung von Aufenthalts- und Sozialflächen hat zu einem erhöhten Austausch innerhalb der Nachbarschaft und zu einer Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls geführt. Soziale Interaktionen sind ein Grundbaustein menschlichen Lebens und einer funktionierenden Gesellschaft. Sie bieten Freizeitmöglichkeiten im gleichen Maß, wie sie als Forum für gesellschaftlichen Austausch und zur Konfliktbewältigung dienen können.

Dieser gesellschaftliche Mehrwert hat sich auch im Bereich der Integration und Inklusion bemerkbar gemacht. Durch das Zusammentreffen verschiedener Kulturen, Sprachen und Religionen entstand die Möglichkeit des gegenseitigen Kennenlernens und des Abbaus von Spannungen.

Als Erkenntnis aus Gesprächen und Befragungen lässt sich ableiten, dass der Wunsch nach einem lebendigen Quartier und die Wichtigkeit von sozial Interaktionen vordringlich ist. Daher gilt es das Wesen der europäischen Wohnstraße als wichtigen gemeinschaftlichen und demokratischen öffentlichen Raum zu erhalten. Denn dieser demokratische und freie Zugang zu öffentlichen Raum ist Grundlage für eine organisierte Nachbarschaft und damit Grundbaustein (selbst)organisierter Quartiere.

6 SCHLUSSFOLGERUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

Die temporäre Bespielung der Passauer Straße zeigt exemplarisch das Potenzial öffentlicher Straßenräume als soziale und klimawirksame Infrastruktur in der Quartiersentwicklung. Tactical Urbanism erwies sich als wirkungsvolles Phase-0-Instrument, um Nutzungskonflikte (v. a. Parkraum), Akzeptanz und räumliche Wirkungen unter Realbedingungen sichtbar zu machen.

Die Ergebnisse der Befragungen und Beobachtungen belegen eine hohe Priorität von Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Begrünung, Schatten und aktiver Mobilität gegenüber einer rein autozentrierten Flächennutzung. Temporäre Begrünungs- und Beschattungselemente sowie kleinmaßstäbliche Entsiegelungen machten mikroklimatische Effekte unmittelbar erfahrbar und stärkten die Legitimation für grün-blaue Infrastruktur.

Insgesamt bestätigt das Reallabor, dass kurzfristige Interventionen ein geeignetes Instrument sind, um langfristige Transformationsprozesse evidenzbasiert vorzubereiten und partizipativ abzusichern. Die Passauer Straße kann damit als prototypischer Ausgangspunkt für eine dauerhafte Umgestaltung zu einem klimaangepassten, nutzerorientierten Begegnungs- und Bewegungsraum dienen.

7 PROJEKTINFORMATIONEN

Projekt ZuZugLeben: Zug um Zug zum Lebensraum – Partizipative, soziale und klimaresiliente Vitalisierung von Arbeitersiedlungen der ÖBB. Dieses Projekt wird aus Mitteln des Klima- und Energiefonds gefördert und im Rahmen des Programms „Leuchttürme für resiliente Städte 2040“ durchgeführt.

Projektpartner

- ÖBB-Infrastruktur AG
- e7 energy innovation & engineering
- Ernst Rainer – Büro für resiliente Raum- und Stadtentwicklung e.U.
- grünplan gmbh
- Herry Consult GmbH
- realitylab GmbH
- Söhne & Partner Architekten ZT GmbH

8 KONTAKT PROJEKTLEITUNG:

DI (FH) Gerhard Hofer
e7 energy innovation & engineering
Hasengasse 12/2, A-1100 Wien, Österreich
Tel. +43 1 907 80 26
gerhard.hofer@e-sieben.at
www.e-sieben.at

9 LITERATURVERZEICHNIS

- <https://presse-oebb.at/news-oebb-praesentieren-innovatives-wohnhaussanierungsprojekt-fuer-schichtarbeiterinnen-in-st-poelten?id=223105&menueid=27020&l=deutsch>
- <https://www.st-poelten.at/news/19600-sanierung-eisenbahnerh%C3%B6fe-%C3%B6bb-pionierprojekt-macht-fortschritte>
NachhaltigWirtschaften.at – TU Wien / HdZ Aspern. (o. J.). Wirkungszusammenhänge Freiraum und Mikroklima. Abfrage 02/2026:
https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/hdz_pdf/aspernplus_freiraum-mikroklima.pdf?m=1469659857
- Fraunhofer-Institut für Bauphysik IBP. (o. J.). Mikroskalige Stadtklimaanalyse und Modellierung. Abfrage 02/2026:
<https://www.ibp.fraunhofer.de/de/kompetenzen/hydrothermik/stadtbauphysikalische-modellierung/mikroskalige-analyse.html>
- CORGO, J., Cruz, S. S., & Conceição, P. (2024). Nature-based solutions in spatial planning and policies for climate change adaptation: A literature review. *Ambio*, 53, 1599–1617, Abfrage 02/2026:
<https://link.springer.com/article/10.1007/s13280-024-02052-1>
- LYDON, M.; Garcia, A. (2015): Tactical Urbanism – Short-term Action for Long-term Change. Washington: Island Press.
- MANSOUR, E., Aram, F., & Ramzy, M. (2023). Nature-based solutions planning for urban microclimate improvement and human well-being. *Land*, 13(12), 2143. Abfrage 02/2026: <https://doi.org/10.3390/land13122143> <https://www.mdpi.com/2073-445X/13/12/2143>
- SILVA, P. (2016): Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach?. In: *Environment and Planning B: Planning and Design* 2016, Vol. 43 (6), S. 1040–1051. DOI: 10.1177/0265813516657340
- VALLANCE, S.; Edwards, S. (2021): Charting New Ground: Between Tactical Urbanism and Strategic Spatial Planning. In: *Planning Theory & Practice* Vol. 22, No. 5, S. 707-724. DOI: 10.1080/14649357.2021.1966081
- WOHL, S. (2018): Tactical urbanism as a means of testing relational processes in space: A complex systems perspective. In: *Planning Theory* 2018, Vol. 17(4), S. 472-493. DOI: 10.1177/1473095217722809
- XUENING F., Jingwei L., Qun M., Rui Z., Shiqiang D. (2024). A quantitative review of nature-based solutions for urban sustainability (2016–2022): From science to implementation. *Science of The Total Environment*, Volume 927. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2024.172219>