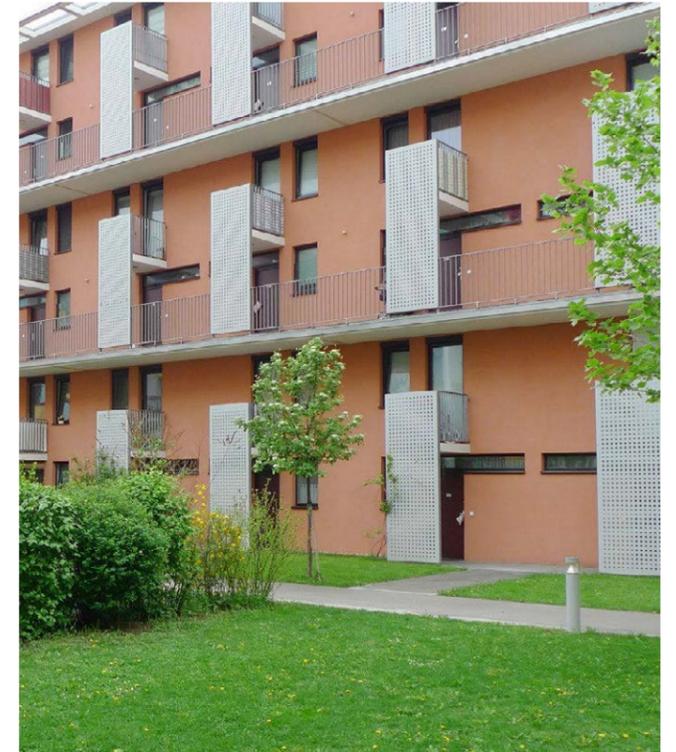
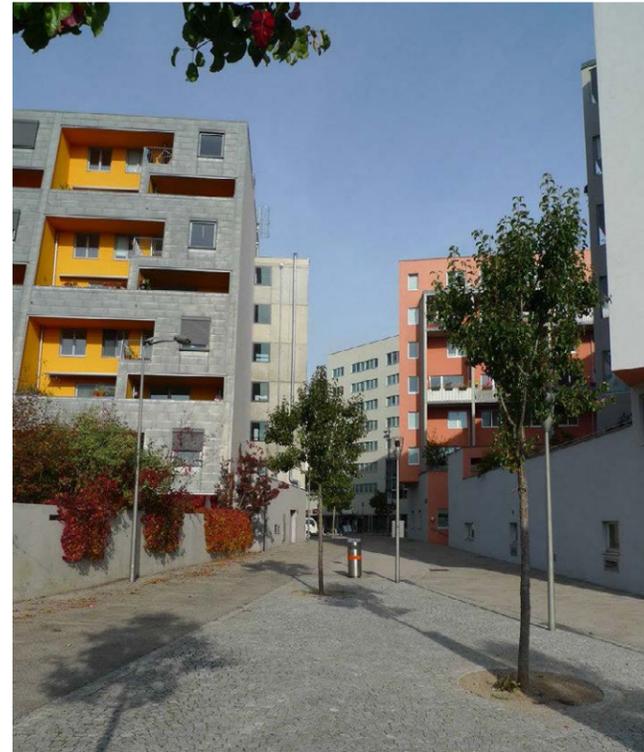


'SAY HELLO' STREIFEN

Karin Graf, Katja Simma und Liz Zimmermann - Superscape 2014

Inhalt

1. KONTEXT	3
2. THESE	4
3. IDEE	5
4. HISTORIE	6
5. BEISPIELE	8
6. RECHTLICHER RAHMEN	11
7. VERFAHREN	12
8. ORGANISATION	13
9. ANWENDUNG	14
10. AUSFÜHRUNG	16
BILD-/ LITERATURNACHWEIS	23
ZITATE	24



I. KONTEXT

In Wien wird derzeit viel gebaut und verdichtet, sowohl innerstädtisch als auch am Stadtrand. Freie Stadt- und offene Landschaftsräume werden dadurch weniger. Der Druck auf die verbleibenden Freiräume steigt, ihre Bedeutung und ein reflektierter Umgang mit diesen Räumen nehmen zu.

Sowohl im dicht verbauten Stadtgebiet als auch in den Stadterweiterungsgebieten ist der Straßenraum verkehrsdominiert und weist eingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten für die StadtbewohnerInnen auf: Parken – Fahren – Gehen prägen die Nutzungsfunktionen. Die Nutzung und Bereicherung des Straßenraumes als

Durchgangs-, Begegnungs- und Kommunikationszone werden durch eine verstärkte Aneignung von Teilen des Gehsteigbereiches durch die AnrainerInnen eines Straßenzugs bzw. eines Grätzels ermöglicht.

'SAY HELLO' STREIFEN

„Der einfache soziale Kontakt, der entsteht, wenn Leute einander auf der Straße treffen, ist eine der wesentlichsten Arten des sozialen ‚Klebstoffs‘ der Gesellschaft.“ Christopher Alexander et al



2. THESE

*Menschen wollen sich verankern:
mit dem Boden
mit anderen Menschen
mit dem Grätzl*

ANEIGNUNG
AUFWERTUNG
PRÄSENTATION
ORIENTIERUNG
INDIVIDUALISIERUNG



3. IDEE

Jedem Haus wird ein privat genutzter Streifen, der ‚Say Hello‘ Streifen, vorgelagert. Der private Wohnraum wird dadurch in den öffentlichen Straßenraum erweitert. Jede Bewohnerin, jeder Bewohner hat einen Anspruch auf ein Stück des öffentlichen und halböffentlichen Raumes vor dem Wohnhaus, vergleichbar mit dem Anspruch auf ein Postkasterl.

Im Gehsteigbereich, aber auch in den halböffentlichen Zugangszonen zu Wohnhäusern werden damit neu definierte Freiräume geschaffen, die der verstärkten Kommunikation, als Anknüpfungspunkte und als Darstellungsmöglich-

keiten sowie als Orientierungsmarker im Stadtdschungel dienen.

Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der BewohnerInnen werden zugelassen und Eigeninitiativen gestärkt.

Die ‚Say Hello‘ Streifen können individuell von den BewohnerInnen genutzt und ausgestaltet werden. Interventionen und Inszenierungen können entweder temporär oder ganzjährig stattfinden. Mögliche gestalterische Maßnahmen sind Veränderungen von Bodenbelägen, Möblierung, Bepflanzung und die Attraktivierung von Teil- oder Gesamtfassaden.

Durch die Dynamik der AnwohnerInnenstruktur hervorgerufen durch Alterungsprozesse, Zuzug etc. bleibt das System dynamisch und entwickelt sich mit den BewohnerInnen gleichsam mit. Transformationsprozesse verändern das Straßenbild und erschaffen es immer wieder neu, Kommunikationsprozesse verlagern sich, die Straße erhält mehr individuelle Prägung und soziokulturelle Vielfalt. Eine Bereicherung der städtischen Lebensbedingungen wird ermöglicht und eine verbesserte Verschmelzung des Privaten mit dem Öffentlichen erreicht.

'SAY HELLO' STREIFEN



Judengasse, Frankfurt am Main, 1845



Innere Mariahilfer Straße, Blick Richtung Stadtzentrum, mit Straßenbahn, 1908

4. HISTORIE

Im antiken Griechenland war der Straßenraum ein integraler Bestandteil des alltäglichen Lebens. Die Straße war in ihrer Funktion vorrangig Verbindungsweg, bot aber Raum für wesentlichen sozialen Austausch. Die Straße war ein Ort der Begegnung und der Kommunikation, Marktplatz und Bühne.

Im römischen Weltreich wurde ein ganzes System an Straßen angelegt, das alle Städte des Reiches miteinander verband. Auch innerhalb der Städte gab es genau geplante Straßensysteme. Die Straßen im alten Rom waren so überfüllt, dass tagsüber ein Fahrverbot für Fuhrwerke herrsch-

te. Nachts, wenn das Fahrverbot aufgehoben war, kam es durch die vielen Fuhrwerke zu langen Staus. Ein Drittel der Tage im Jahr waren offizielle Feiertage, an denen auf den Straßen Feste gefeiert wurden.

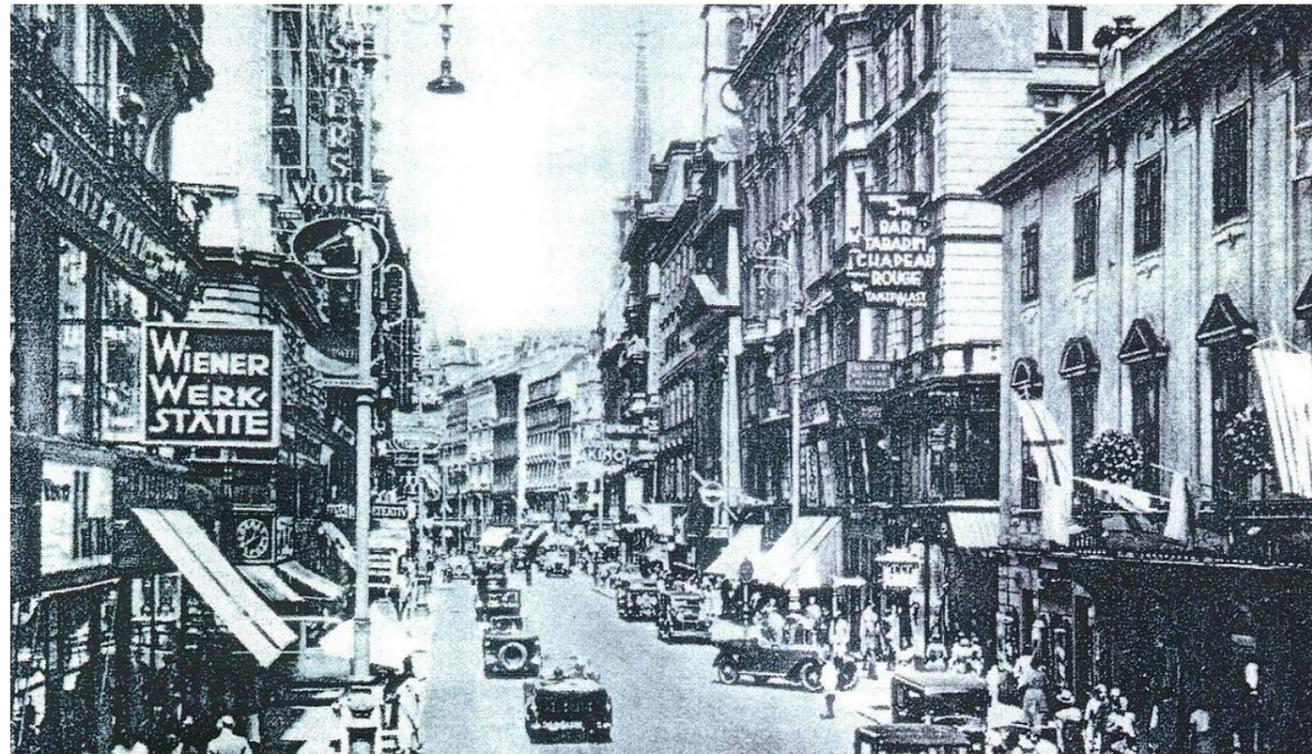
Im Mittelalter wurden die Straßen, die die Römer errichtet hatten, vernachlässigt. In mittelalterlichen Städten gab es zumeist ein sehr unregelmäßiges Straßennetz mit schmalen Straßen und Gassen, die oft überfüllt, besonders schmutzig und unhygienisch waren. Auch der Lärmpegel war durch Kleinbetriebe und Fuhrwerke zuweilen hoch. Der öffentliche Brunnen stellte den Mittelpunkt des Ge-

schehens dar. Hier wurden Wasser geholt und alle wissenswerten Informationen ausgetauscht. Der Marktplatz diente als Treffpunkt und Handelsort. Durch die Entwicklung von Abflusssystemen und die Kanalisation konnte vor allem eine hygienische Entlastung des mittelalterlichen Straßenraums erreicht werden.

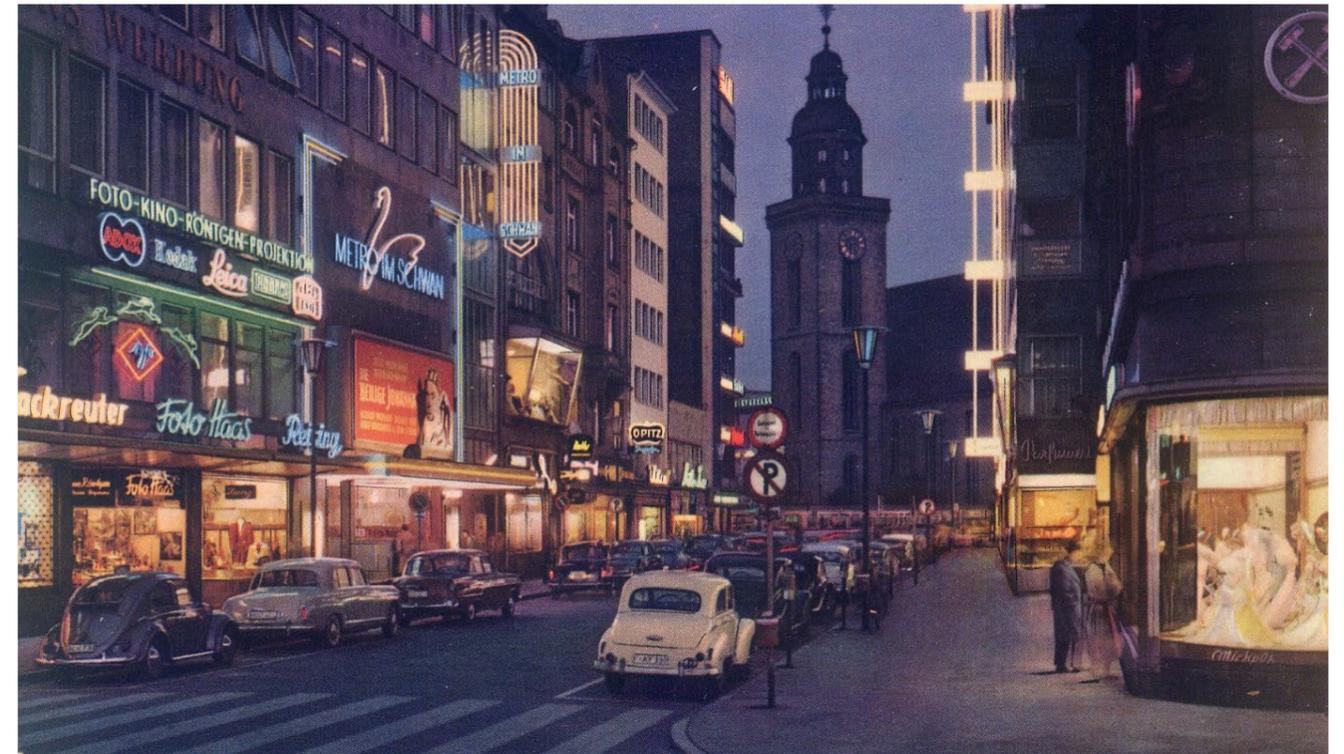
In der Renaissance fand ein Wandel in der Stadtbaukunst statt, der zur Entstehung einer geometrischen und geordneten Stadt führte. Straßen wurden orthogonal und breiter angelegt, Alleen halfen, den Straßenraum zu gliedern. Während des Barocks wurden diese Gedanken weiter-

geführt und die Straße nahm zunehmend eine politische Funktion an. Ordnung und Breite der Straßen waren Ausdruck absolutistischer Macht, sie wurden bewusst gestaltet und der Straßenraum durch tiefe Perspektiven optisch erweitert.

Im 19. Jahrhundert dominierten Pferdefuhrwerke das Straßenbild. Obwohl die hygienischen Probleme durch Entwässerungen und Kanalisation nur teilweise gelöst waren, fungierte die Straße als wichtiger Lebensraum, auf dem das gesamte öffentliche Leben sowie das Arbeits- und Gemeinschaftsleben stattfanden. Kinder nutzten ihn als Spiel-



Kärtnerstraße, Wien, ca. 1930



Frankfurt am Main, ca. 1960

platz, Erwachsenen diente er als Ort der Unterhaltung nach einem Arbeitstag und es gab viele Feste, die auf den Straßen stattfanden.

Die Einführung von Pferde- und Straßenbahn erhöhte die Mobilität der Menschen. Dies führte dazu, dass die Stadt stärker als davor nach Funktionen mit Gewerbe- und Wohngebieten aufgeteilt wurde und sich die Erholungsgewohnheiten der StadtbewohnerInnen änderten. Die Straße wurde zum ersten Mal in verschiedene Bereiche gegliedert: FußgängerInnen, Fuhrwerk- und Straßenbahnverkehr.

Im 20. Jahrhundert wurde das Automobil nach dem ersten Weltkrieg und vor allem nach dem zweiten Weltkrieg zum allgemein erschwinglichen Transportmittel. Der motorisierte Straßenverkehr stieg dadurch stetig an und führte zu massiven Veränderungen im Stadtraum: Straßen wurden breiter und gerader gebaut, eine automobilen Infrastruktur entstand. In den dicht verbauten Gebieten war das Straßenbild vom ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr dominiert.

In den 1970er Jahren erkannte man erstmals die negativen Auswirkungen einer autogerechten Stadt für die StadtbewohnerInnen.

Die Straße verlor zunehmend ihre Bedeutung als Lebensraum für die AnrainerInnen und an stark frequentierten Verkehrsachsen wurde die Lebensqualität durch Kfz-Lärm und Abgase massiv verschlechtert. Erste Gegenmaßnahmen waren Einschränkungen und Umleitungen von Verkehrsströmen und die Wiederbelebung und Aufwertung einzelner Straßenzüge als städtische Multifunktionsräume; die ersten Fußgängerzonen entstanden.

Trotz zahlreicher Maßnahmen, wie der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes, verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen und die Offensive zum Bau von Sammel-

garagen, stellt die Verkehrsproblematik in der Stadt ein bis heute ungelöstes Problem dar.

Das Bewusstsein, den Straßenraum als Sozialraum und Lebensraum für die StadtbewohnerInnen zu begreifen, setzt sich allerdings in den letzten Jahrzehnten wieder vermehrt durch. Eine (Wieder-)Aneignung wird sowohl durch öffentliche wie auch private Initiativen vielerorts sichtbar.



1. 1070 Wien



2. Toronto, Canada



3. Resistencia, Chaco, Argentinien



4. 1050 Wien

5. BEISPIELE

ANEIGNUNG

- 1. Kistlgarten, Badhausgasse, 1070 Wien
Privatinitiative einer Nachbarschaftsgemeinschaft
- 2. Queen Street East, Toronto, Canada

AUFWERTUNG

- 3. "International Sculpture Biennial" in der Stadt Resistencia, Chaco, Argentinien
- 4. Wohn- und Geschäftshaus, Wiedner Hauptstraße, 1050 Wien, Architektur: Rüdiger Lainer + Partner

'SAY HELLO' STREIFEN

„Die Stadt muss diese zwei Erfahrungen erlauben: dass sie zur Gemeinschaft zwingende und zugleich individuelle Freiheit spendende und garantierte Umwelt ist. Diese Aufgabe kann nur sein, dieser möglichen Freiheit Spielraum zu geben.“ Alexander Mitscherlich



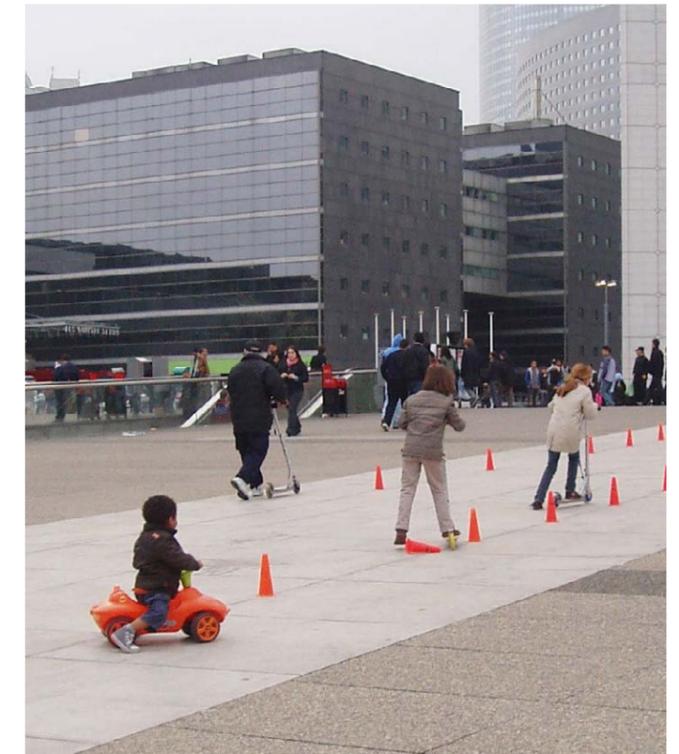
1. 1040 Wien



2. Paris, Frankreich



3. 1220 Wien



4. Paris, Frankreich

PRÄSENTATION

1. Schleifmühlgasse 12-14, Galerie, 1040 Wien
2. Rue Saint Honoré, Paris, Frankreich

ORIENTIERUNG

3. Baustelle, Seestadt Aspern, 1220 Wien
4. Grande Arche de la Defense, Paris, Frankreich



1. London, England



2. 1200 Wien



3. Niederlande



4. London, England

INDIVIDUALISIERUNG

1. Balkon, London, England
2. Baumscheibe, temporäre Aktion Dezember 2012 von Katja Simma und Liz Zimmermann, 1200 Wien
3. Einkaufsstraße, Niederlande
4. Mistkübel, London, England

'SAY HELLO' STREIFEN

„In summarizing the studies, a close relationship between outdoor quality and outdoor activities can be noted.“ Jan Gehl



6. RECHTLICHER RAHMEN

Es gibt derzeit keinen magistratsübergreifenden Leitfaden, aus dem etwa erforderliche Unterlagen, Verfahrensarten, Bewilligungspflichten und dergleichen hervorgehen. Jedes Projekt im öffentlichen Straßenraum wird damit sozusagen „neu erfunden“ und erfordert einen hohen Aufwand an Eigeninitiative und Zeit zur Umsetzung.

In Wien gibt es im Zusammenhang mit der privaten und gewerblichen Nutzung von öffentlichem Straßenraum zahlreiche, zu berücksichtigende, rechtliche Bestimmungen:

- Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch BGBl. I Nr. 33/2014
- Straßenverkehrsordnung BGBl. Nr. 159/1960 idgF
- Bauordnung für Wien LGBl. Nr. 11/1930 idgF
- Gewerbeordnung BGBl. Nr. 194/1994 idgF
- Ggf. Denkmalschutzgesetz, BGBl. Nr. 533/1923, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2013, Gesetz über die Regelung des Veranstaltungswesens (Wiener Veranstaltungsgesetz) LGBl. 12/1971 idgF u.a.

Bei gewünschter Nutzung des öffentlichen Straßenraumes sind bei den in Wien zuständigen Behörden Ansuchen zu stellen bzw. Bewilligungen oder Zustimmungen zu erwirken:

- MA 19 - Architektur und Stadtgestaltung
- MA 28 - Straßen Wien
- MA 37 - Baupolizei
- MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
- Ggf. Bundesdenkmalamt, MA 22 – Wiener Umweltschutzabteilung, MA 36 – Veranstaltungswesen u.a.



7.VERFAHREN

Mittel- bis langfristig gilt es, im Interesse einer vereinfachten Umsetzung des ‚Say Hello‘ Streifens, eine einzige Anlaufstelle für ein Ansuchen zu schaffen. Diese Stelle koordiniert die Abwicklung mit den betroffenen Magistratsabteilungen. Eine nachhaltige, ressourcenschonende und bürgerfreundliche Nutzung der Stadt wird ermöglicht.

Die Ansiedlung der Durchführung könnte bei der Stadtbauverwaltung liegen, deren Aufgabenbereiche die Steuerung, Lenkung und Koordinierung technischer Angelegenheiten im Interesse der Wiener Bevölkerung unter Berücksichtigung technischer, ökologischer, kultureller und

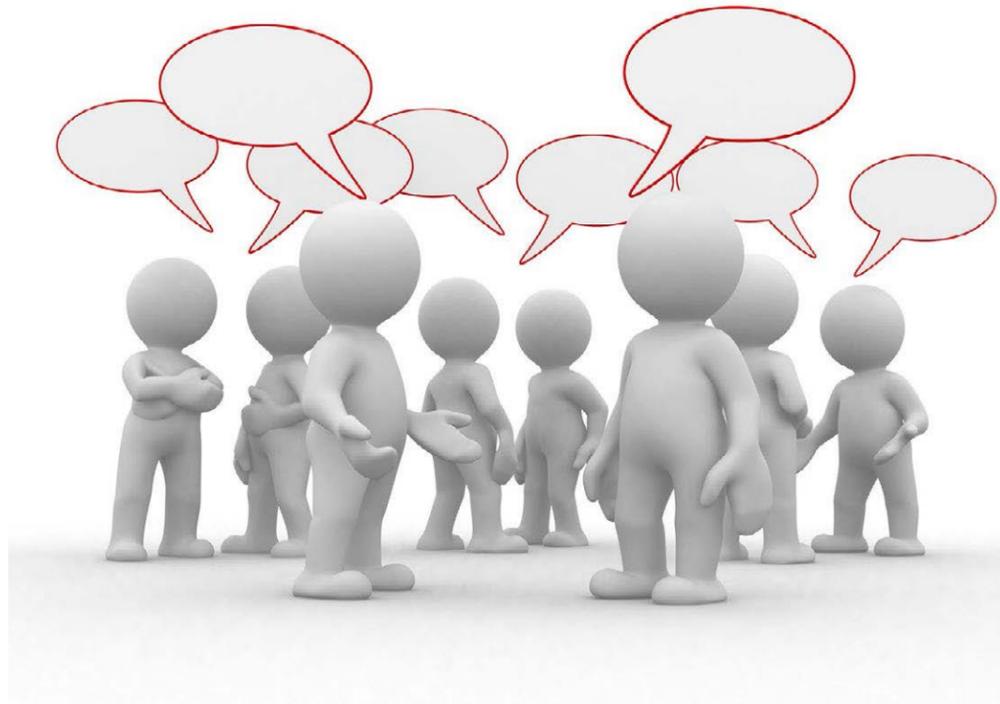
gesellschaftspolitischer Innovationen sind.

Der 10cm ‚Say Hello‘ Streifen soll bewilligungsfrei umgesetzt werden können.

Der 30cm und 60cm ‚Say Hello‘ Streifen sind bewilligungspflichtig. Bei diesen Breiten sind ein deutlich größerer Handlungsspielraum und vielfältigere Gestaltungsmöglichkeiten gegeben. Die Eingriffe in den öffentlichen Straßenraum sind sowohl räumlich als auch gestalterisch umfassender.

'SAY HELLO' STREIFEN

‚Was macht die Wohnung zur Heimat? Aus der Frage ist also herauszuholen, dass der Zynismus billig ist, Heimat sei all das, woran man sich gewöhnt habe.‘ Alexander Mitscherlich



8. ORGANISATION

Den ‚Say Hello‘ Streifen sehen wir als eine neue Form des Miteinanders in der Stadt. Die Stadt stellt den öffentlichen Raum den BewohnerInnen zur Verfügung, welche den Raum auf Zeit nutzen können. Die Nutzung und Aneignung des Straßenraumes durch ihre BewohnerInnen wird als neue Qualität der Stadt begriffen.

Der ‚Say Hello‘ Streifen ist vordringlich für den öffentlichen Straßenraum gedacht. In Wohnhausanlagen mit siedlungsöffentlichen Freiräumen ist eine Adaptierung des Streifens möglich.

Als InitiatorInnen eines ‚Say Hello‘ Streifens sehen wir Hausgemeinschaften, HauseigentümerInnen, Hausverwaltungen, GeschäftsinhaberInnen oder Einzelpersonen.

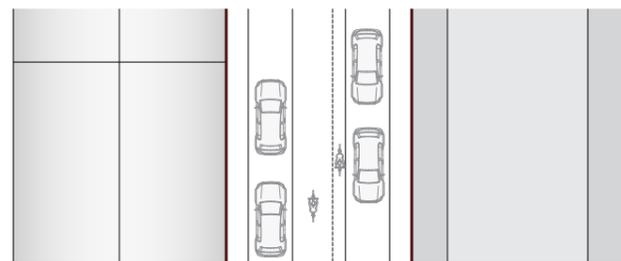
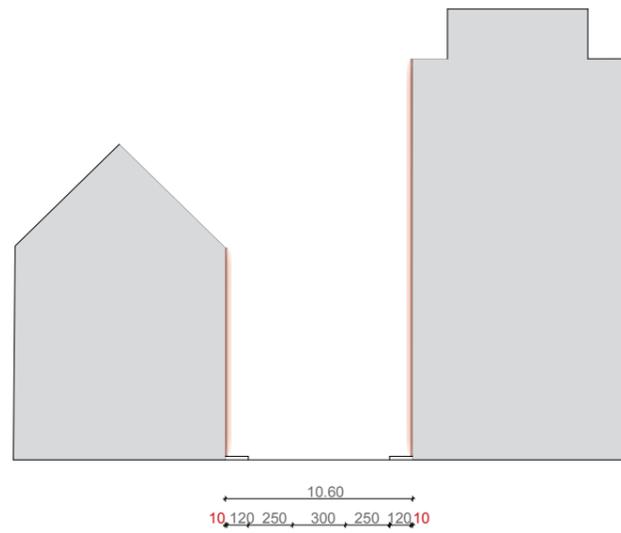
Befindet sich im Erdgeschoss des Gebäudes ein Geschäft, so hat dieses ein vorrangiges Nutzungsrecht auf den Streifen. Befindet sich eine Wohnung in der Erdgeschosszone, erhält diese nicht automatisch einen privat zugeordneten Freiraum. Vielmehr steht der Freiraum des Streifens allen HausbewohnerInnen gleichberechtigt zur Verfügung. Sie ernennen eine Ansprechperson, die das Projekt nach außen vertritt. Die Umsetzung, Wartung und Pflege fällt in

den Verantwortungsbereich der InitiatorInnen.

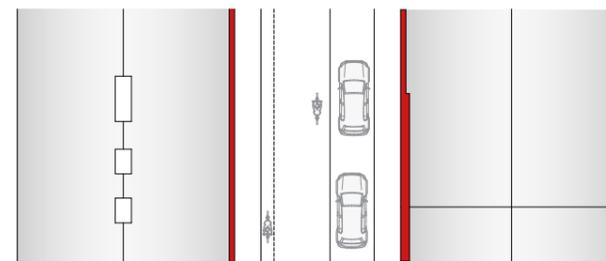
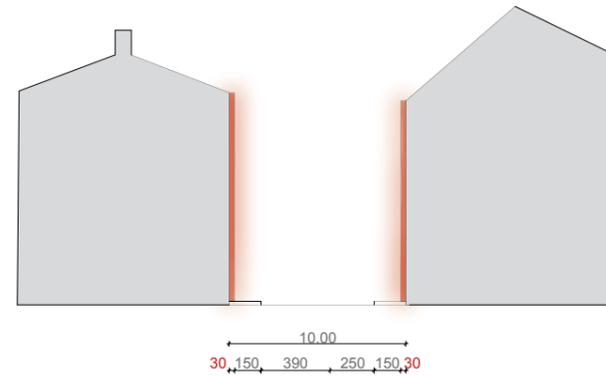
Mit der Stadt Wien wird eine privatrechtliche Vereinbarung über die Ausgestaltung, Nutzung und Pflege des ‚Say Hello‘ Streifens getroffen. Darin werden AnsprechpartnerInnen angeführt und die Nutzungsdauer festgelegt. Bei Nichtnutzung verfällt die Nutzungsbewilligung.

Die Breite des Streifens richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten (siehe Kapitel Anwendung), wobei eine Grundmarkierung den zur Verfügung stehenden Platz markieren kann. Bei Neubauten soll dieser Streifen bereits

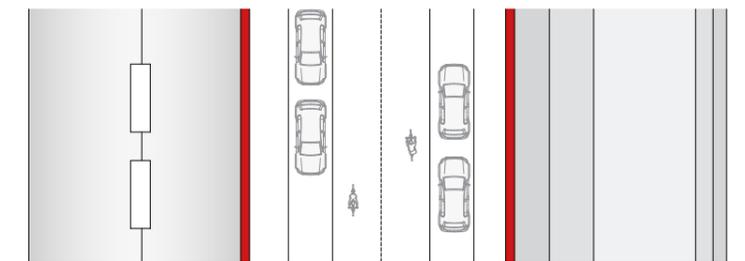
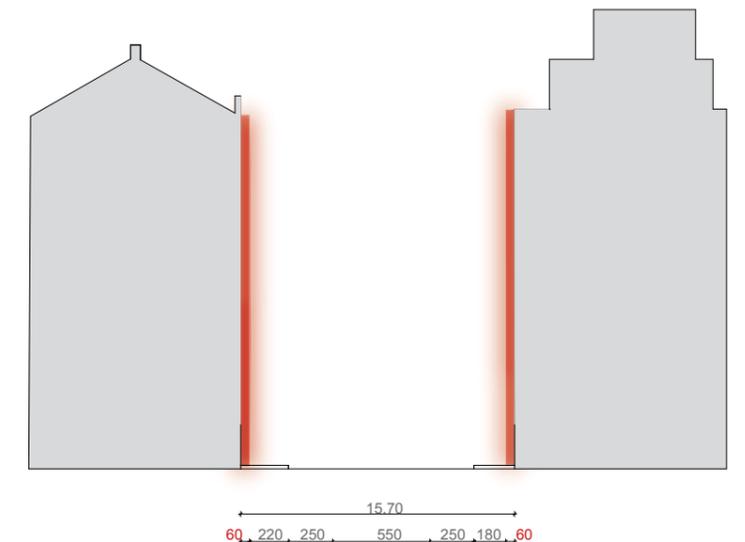
im Zuge der Errichtungsarbeiten hergestellt werden und kann von zukünftigen BewohnerInnen zur Nutzung übernommen werden.



10cm Streifen



30cm Streifen



60cm Streifen

9. ANWENDUNG

Der ‚Say Hello‘ Streifen ist entlang von bestehenden Gebäuden im dicht verbauten Stadtgebiet ebenso wie in den Stadterweiterungsgebieten und auch bei Neubauten ausführbar. Dabei sind es vor allem die öffentlichen Gehsteigebereiche, die durch die Errichtung der ‚Say Hello‘ Streifen attraktiviert werden sollen. Sind die Hauszugänge in halböffentlichen Bereichen, so soll auch hier die Eigeninitiative gestärkt werden.

Der ‚Say Hello‘ Streifen hat eine Mindestbreite von 10cm und eine Maximalbreite von 60cm, wobei bestehende Nischen und Fassadenelemente miteinbezogen werden sol-

len. Die Breite des Streifens ist abhängig vom zur Verfügung stehenden Raum.

Im dicht verbauten Stadtgebiet stehen häufig nur schmale Gehsteige mit einer Breite von 1,3m zur Verfügung. Hier soll der ‚Say Hello‘ Streifen mit 10cm Breite ausgeführt werden. Steht mehr Platz zur Verfügung, kann er 30cm breit sein. Bei großzügigen Gehsteigen mit mindestens 2,3m Breite werden die Streifen mit 60cm angelegt.

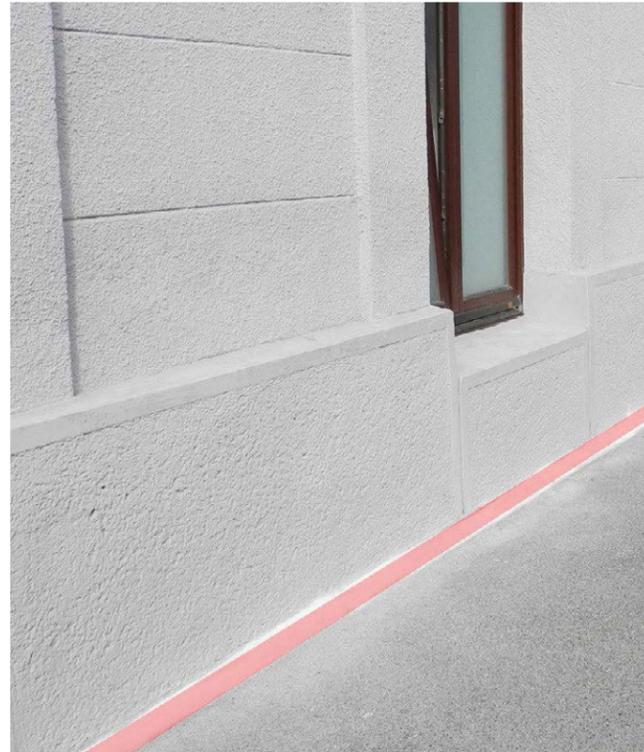
Die gleiche Dimensionierung gilt für halböffentliche Zugangsbereiche bzw. kann dort bei einem ausreichenden

Platzangebot ein von der Fassade abgerückter 1x3m großer ‚Say Hello‘ Streifen errichtet werden.

Der ‚Say Hello‘ Streifen funktioniert sowohl flächig als auch in der dritten Dimension. Die flächige Ausführung des Streifens ist am Boden markiert und kann individuell bespielt werden. Bei der dreidimensionalen Ausführung gibt es die Möglichkeit entweder die Erdgeschoßzone oder den gesamten Fassadenbereich zu nutzen.

Bei Neubauten besteht die Aufforderung, den ‚Say Hello‘ Streifen in der Maximalbreite von 60cm im öffentlichen

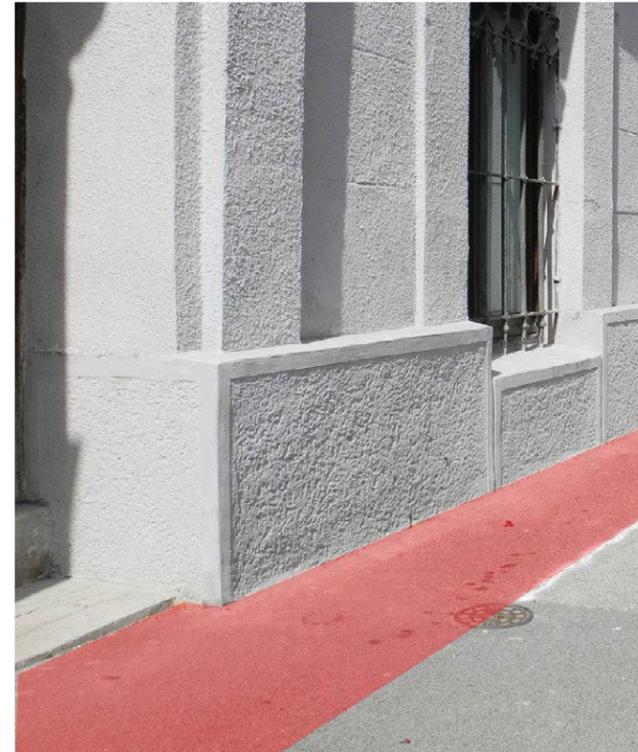
Straßenraum auszuführen. Als Orientierungshilfe werden die Streifen am Boden markiert.



10cm Streifen



30cm Streifen



60cm Streifen



1x3m Streifen

Für den ‚Say Hello‘ Streifen sind zwei grundsätzliche Systeme vorgesehen:

Eine Möglichkeit ist das ‚freie System‘. Hier können die InitiatorInnen die Ausgestaltung des Streifens frei wählen. Allein die vorgegebenen Streifenbreiten- und -höhen müssen eingehalten werden. Die Gestaltung wird im Zuge der Einreichung auf ihre Stadtauglichkeit überprüft.

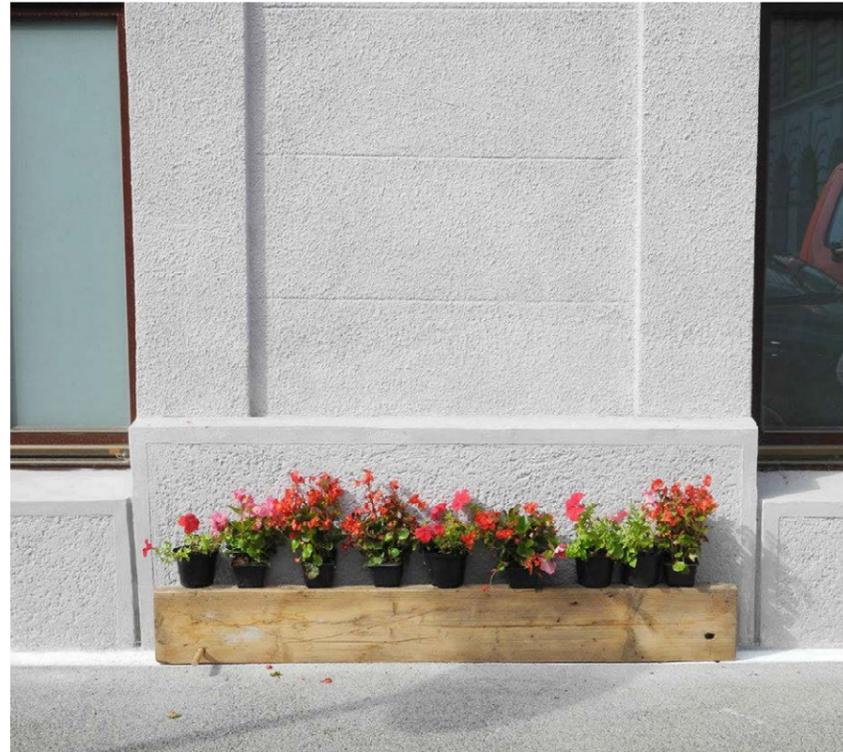
Die andere Variante ist ein ‚Modulsystem‘, das aus vorgefertigten Gerüst- und Regalteilen besteht, die flexibel zusammengestellt und -gebaut werden können. Es ist ver-

gleichbar mit einem Ikea Regalsystem, das individuellen Situationen angepasst werden kann.

Die Palette des Modulsystems beschränkt sich auf drei Rahmenvarianten, drei Füllungsvarianten und drei verschiedene Farben. Das System kann der jeweiligen Situation angepasst werden (z.B. Fensteröffnungen). Das Modulsystem ist aus Metall, als langfristig haltbares und stabiles Material.

'SAY HELLO' STREIFEN

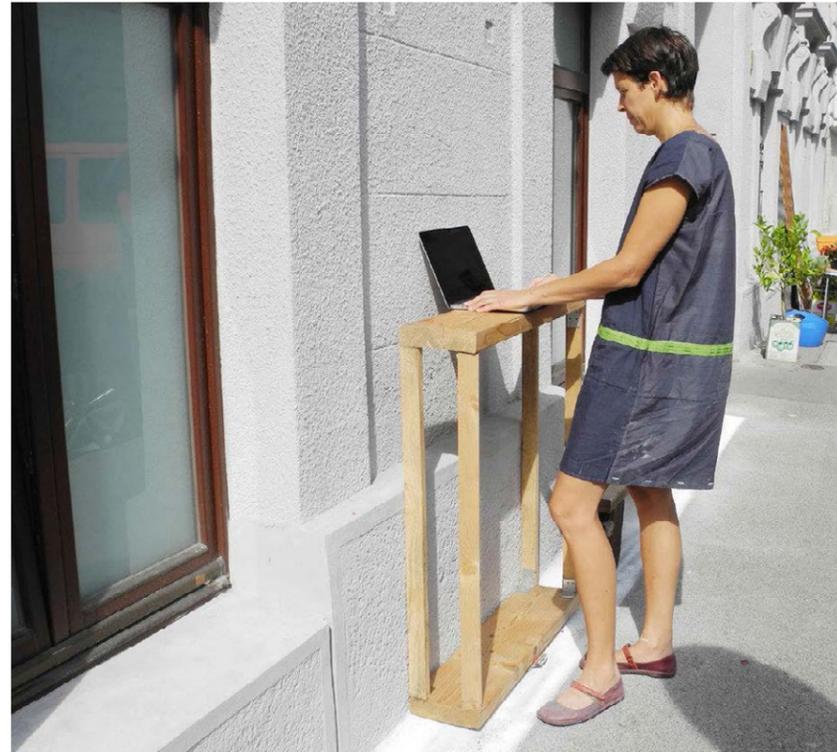
„Eine lebendige Stadt hat sowohl Benutzer als auch Zuschauer.“ Jane Jacobs



10.AUSFÜHRUNG

10 CM - FREIES SYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
flächig	versiegelt: Stahlkante, farbiger Asphalt (rot, gelb, blau) unversiegelt: Gräder 0/32mm	temporäre Nutzung mit Stellelementen, Blumentöpfen etc. mit einer Tiefe von max. 10cm, eventuell Klappenelemente Spontanvegetation
bis 2,5m	Gerüst / Rahmen / Regal	Elemente zum Hängen / Stellen schmaler Elemente, Tiefe max. 10cm
gesamte Fassade / Hülle	Gerüst / Rahmen / Bau- und Fassadenelemente	Elemente zum Hängen / Stellen Drähte, Stangen, Netze, in Fassade integrierte Elemente



30 CM - FREIES SYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
flächig	versiegelt: Stahlkante, farbiger Asphalt (rot, gelb, blau) unversiegelt: Gräder 0/32mm	temporäre Nutzung mit Sitz- und Stellelementen (Blumentöpfe, Bankerl, Sessel, Tische,...) mit einer Tiefe von max. 30cm Spontanvegetation oder Bepflanzung
bis 2,5m	Gerüst / Rahmen / Regal	Elemente zum Sitzen / Ablegen / Ausstellen / Verstauen / Bepflanzen / Kommunizieren, Tiefe max. 30cm
gesamte Fassade / Hülle	Elemente ums Fenster / Fassadenhülle	Tröge / Rahmen zum Bepflanzen / Präsentieren, Nistkästen für Vögel



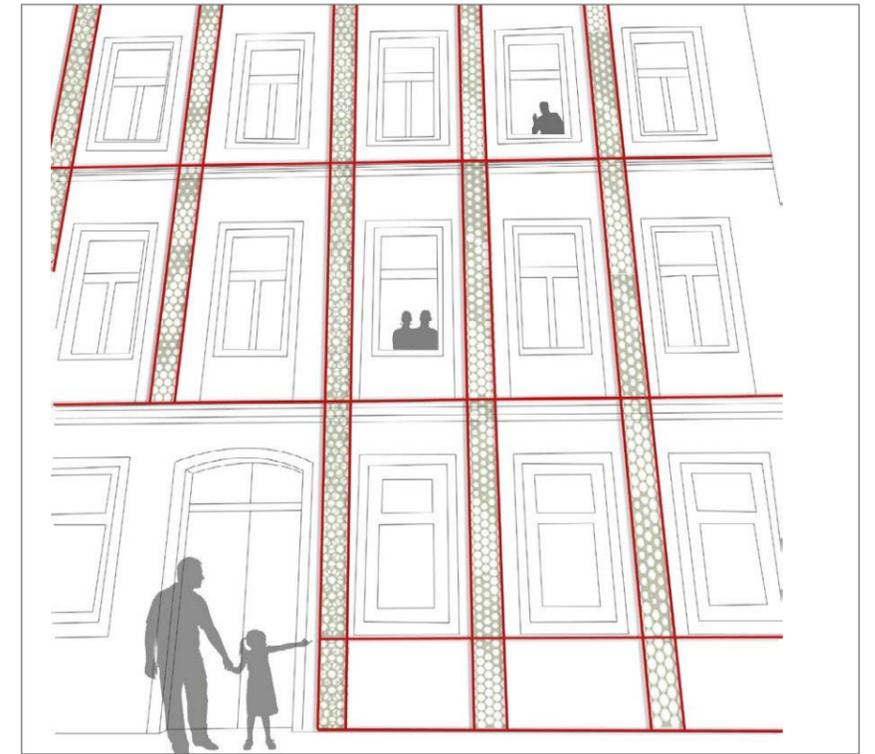
60 CM - FREIES SYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
flächig	versiegelt: Stahlkante, farbiger Asphalt (rot, gelb, blau) teilversiegelt: Kleinsteinpflaster, eingefärbter Drainbeton	temporäre Nutzung mit Sitz-, Liege- und Stellelementen (Bankerl, Sessel, Tische,...) mit einer Tiefe von max. 60cm Bepflanzung
bis 2,5m	Gerüst / Rahmen / Regal max. 30cm tief Füllungen bis max. 60cm tief	Elemente zum Sitzen / Ablegen / Ausstellen / Bepflanzen / Kommunizieren / Arbeiten / Schlafen / Beobachten, Tiefe max. 60cm
gesamte Fassade / Hülle	Gerüst / Rahmen / Bau- und Fassadenelemente	Elemente zum Hängen / Stellen / zur Kühlung, Stromerzeugung, Begrünung, Wasser- sammlung Tröge, Balkone



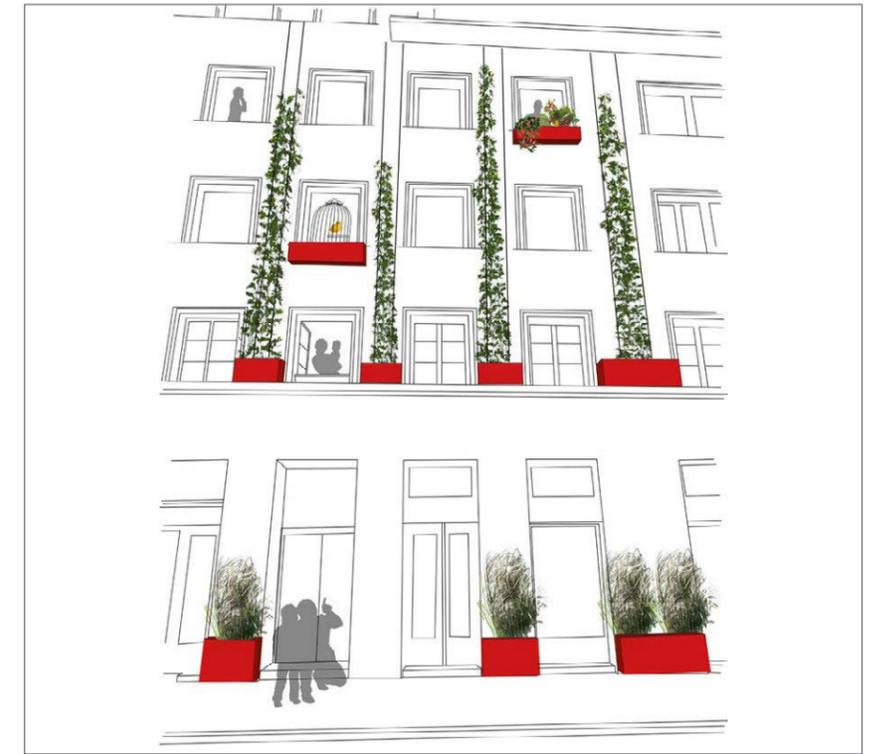
1x3m - FREIES SYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
flächig	unversiegelt: mit Stahlkante gefasst, Boden oder wassergebundene Decke versiegelt: Stahlkante, farbiger Asphalt (rot, gelb, blau) teilversiegelt: Kleinsteinpflaster, eingefärbter Drainbeton	Nutzung mit Stell-, Sitz- und Liegeelementen etc. Blumen- oder Gemüsebeet
20cm hohes Podest	Rahmen / Podest	Rahmen: Blumen- oder Gemüsebeet Podest: Stell-, Sitz- und Liegeelemente zum Präsentieren / Kommunizieren



10CM MODULSYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
bis 2,5m	Metallrahmen + Regal Metallrahmen + Füllung (Gitter, Lochblech, Stäbe)	Elemente zum Hängen / Stellen schmaler Elemente, Tiefe max. 10cm
gesamte Fassade / Hülle	Modul für Gerüst / Rahmen / Bau- und Fassadenelemente	Elemente zum Hängen / Stellen, Tiefe max. 10cm Drähte, Stangen, Netze, in Fassade integrierte Elemente



30CM MODULSYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
bis 2,5m	Metallrahmen + Regal Metallrahmen + Füllung (Gitter, Lochblech, Stäbe)	Elemente zum Sitzen / Ablegen / Ausstellen / Verstauen / Bepflanzen / Kommunizieren, Tiefe max. 30cm
gesamte Fassade / Hülle	Modul für Elemente ums Fenster / Fassadenhülle	Tröge / Rahmen



60CM MODULSYSTEM

Höhe des Streifens	Ausführung des Streifens	Möblierung und Nutzung des Streifens
bis 2,5m	Metallrahmen max. 30cm tief Module für Bank / Tisch / Regale längs oder quer, max. 60cm tief	Elemente zum Sitzen / Ablegen / Ausstellen / Bepflanzen / Kommunizieren / Arbeiten / Schlafen / Beobachten
gesamte Fassade / Hülle	Module für Elemente ums Fenster / Fassadenhülle	vorgefertigte Module für Balkone und Tröge zum Hängen / Stellen / ins Freie Treten

BILD-/ LITERATURNACHWEIS

1. KONTEXT

Photo 1: Liz Zimmermann, Photo 2-4: Katja Simma

2. THESE

Photo 1-2: Büro Schön, Photo 3: Katja Simma

3. IDEE

Photo: Liz Zimmermann

4. HISTORIE

http://de.wikipedia.org/wiki/Freie_Stadt_Frankfurt

http://de.wikipedia.org/wiki/Straßenbahn_Wien

http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ecke_Kärntnerstraße_Annagasse_mit_Werbetafel_Tabarin_und_Cha-peau_Rouge_ca_1930.jpg

http://motorbloeckchen.com/?page_id=19761

Literatur: Linda Liebl, Straßenraum im gesellschaftlichen Wandel, Leibniz Universität Hannover WS 2005/ 06

5. BEISPIELE

Photo 1-2: Katja Simma,

Photo 3: <http://aajpress.wordpress.com/2012/11/22/bienal-del-chaco-2012-international-sculpture-biennial-resistencia-argentina/>

Photo 4: <http://www.lainer.at/wied135/?sc=14>

Photo 5: Katja Simma, Photo 6-8: Karin Graf

Photo 9: Karin Graf, Photo 10: Yewo.at

Photo 11: entnommen: VO Freiraumgestaltung, Das Voka-

bular der Stadt, Detzlhofen, TU Graz, Photo 12.: Karin Graf

6. RECHTLICHER RAHMEN

<http://www.babykindundmeer.de/kinderbuecher/ab-5-jahren/>

<http://sanierung.hoehr-grenzhausen.de/?p=101>

7. VERFAHREN

<http://www.friedrissick.de/>

<http://www.gmbh-gruenden-schweiz.ch/firmenkauf/gmbh-mantel/>

8. ORGANISATION

<http://weg-hausverwaltung.net/2011/11/urteil-zur-wegverwaltung-aus-koblenz-redezeit-darf-beschränkt-wer->

den/

http://www.europarl.de/de/aktuell_presse/presse/aktuell/pr-2013/aktuell-2013-april/1_04.html

9. ANWENDUNG

Photos, Montagen und Pläne: Karin Graf, Katja Simma und Liz Zimmermann

10. AUSFÜHRUNG

Photos und Montagen: Karin Graf, Katja Simma und Liz Zimmermann

ZITATE

1. KONTEXT

Christopher Alexander, Sara Ishikawa, Murray Silverstein
ua, Eine Mustersprache, Wien 1995, S. 527

2. THESE

Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities,
New York 1961+1989, S. 29

4. HISTORIE

Jan Gehl, Life between Buildings, Denmark 2001, S. 40

Christopher Alexander, Sara Ishikawa, Murray Silverstein
ua, Eine Mustersprache, Wien 1995, S. 67

5. BEISPIELE

Alexander Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte
- Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt am Main 1965, S. 120

Jan Gehl, Life between Buildings, Denmark 2001, S. 139

Jan Gehl, Life between Buildings, Denmark 2001, S. 39

6. RECHTLICHER RAHMEN

Jan Gehl, Life between Buildings, Denmark 2001, S. 19

7. VERFAHREN

Alexander Mitscherlich, Die Unwirtlichkeit unserer Städte
- Anstiftung zum Unfrieden, Frankfurt am Main 1965, S. 128

8. ORGANISATION

Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities,
New York 1961+1989, S. 37

9. ANWENDUNG

Christopher Alexander, Sara Ishikawa, Murray Silverstein
ua, Eine Mustersprache, Wien 1995, S. 592

Jane Jacobs, Tod und Leben großer amerikanischer Städte,
Braunschweig/Wiesbaden 1993, S. 34