

Courage

Transformation von Mobilitätsräumen
Prozesse, Akteure und Gestaltung

COURAGE BOOK LAUNCH

1. Oktober 2026 | 18:00 Uhr

Lendplatz, 8020 Graz in der Markthalle

TIMETABLE

- 18:00 Begrüßung
- 18:05 Input Filip Watteeuw (Gent)
- 18:30 Input Stefano Ragazzo (Mailand)
- 19:00 Buchpräsentation
- 19:30 Fishbowl Diskussion mit lokalen Entscheidungsträger:innen
- Drinks

Mehr zum Buch: www.jovis.de



Foto: Insitut für Städtebau

Hg. Eds.

Aglaée Degros, Martin Berger, Eva Schwab, Sabine Bauer,
Jonathan Fetka, Dominik Hölzl, Barbara Russo

COURAGE

Inhalt
– 8 Essays + Insights

Rad- und Fußverkehrsgipfel

Inhalt <i>Content</i>			
Aglaée Degros, Martin Berger		11	Intro
Einleitung			
Filip Watteeuw		19	Detachment, the key to powerful politics
Gelassenheit, der Schlüssel zu einer starken Politik			
Barbara Russo, Eva Schwab		35	Why Not Try ... Transformation! Learning from Experiments and Temporary Interventions
Probier doch mal ... Transformation! Von Experimenten und temporären Interventionen lernen			
Sabine Bauer, Barbara Russo		45	From Pilot to Norm. On the Transformative Potential of Pilot Projects in Mobility Spaces
Vom Pilot zur Norm. Vom Potenzial des Pilotprojekts für die Transformation von Mobilitätsräumen			
Jonathan Fetka		63	What to Expect from Transformation. Findings and Recommendations from Previous Evaluations
Was von Transformation zu erwarten ist. Ergebnisse und Empfehlungen aus bisherigen Evaluierungen			
Stefan Bendiks, Martin Berger, Gunnar Grandel, Markus Monsberger		73	Transformation in Practice. Conversation with Stefan Bendiks and Martin Berger
Transformation in der Praxis. Gespräch mit Stefan Bendiks und Martin Berger			
Johannes Bernsteiner		87	Towards Cultural Reinvention. Pedestrianizing the Seine Riverbanks in Paris
Auf dem Weg zur kulturellen Neuerfindung. Wie das Ufer der Seine zur Fußgängerpromenade wurde			
Dominik Hölzl		101	Green Gentrification in the Context of the Mobility Transition. What Truly Makes Transformation of Mobility Spaces Sustainable
Grüne Gentrifizierung im Kontext der Mobilitätswende. Was Transformation von Mobilitätsräumen wirklich nachhaltig macht			
Mimi Sheller		109	Supporting Mobility Justice with Mobile Commoning
Mobilitätsgerechtigkeit durch <i>Mobile Commoning</i>			
Christopher Mavrič		129	The Maribor Flow. Photo Essay
The Maribor Flow. Fotoessay			



Probier doch mal ... Transformation!

Von Experimenten und temporären Interventionen lernen

Barbara Russo, Eva Schwab

Why Not Try ... Transformation! Learning from Experiments and Temporary Interventions

Die soziale Norm ist eng mit inneren Wertehaltungen verknüpft und spiegelt gesellschaftlich und kulturell geprägte Regeln mit informellem Charakter wider – also die Erwartungen an das Verhalten und Handeln der agierenden und entscheidenden Akteur:innen (Dinibath 2020). Diese informellen Normen sind eng mit dem Begriff der Planungskultur = verbunden und nur langsam veränderlich. Im Vergleich dazu sind die beiden formalen Arten von Normen deutlich direkter beeinflussbar.

Es muss also das Ziel sein, dass die Lehren, die aus Pilotprojekten gezogen werden, mindestens in eine dieser drei einflussreichen Arten von Normen eingehen und so Einfluss nehmen auf zukünftige Planungen.

Beispiele wie das der *Place Aperte* (offene Plätze, vgl. S. 363) zeigen uns, wie diese Übertragung funktionieren kann. In diesem Prozess gelang es in beeindruckender Geschwindigkeit und sehr erfolgreich, ein neues System zur Umgestaltung öffentlicher Räume zu etablieren. Dabei wurde der verfügbare Raum innerstädtischer Freiflächen großzügig zugunsten der Aufenthaltsqualität sowie des Rad- und Fußverkehrs umverteilt. Die neue System beinhaltet sowohl die Lokalisierung der zu bearbeitenden Räume und eine Erhebung der Anforderungen an diese als auch den Entwurf zu deren Umgestaltung, ihre temporäre Erprobung und permanente Transformation – all das unter Beteiligung der lokalen Bevölkerung, wodurch die Straße auf verkehrliche und ökologische Herausforderungen sowie der Integration zugleich antworten konnte.

Der städtischen Planungsvision für Stadterneuerung, Umwelteverfügbarkeit und nachhaltige Mobilität bis 2032 folgend, arbeitete die *Place-Aperte*-Initiative

(*) Sanktion in Denkmalwesen und Handlungsgeheimnisse (ARL 2018).

The best-known examples in Austria are the ÖNorm standards, addressing topics such as accessibility and safety (Austrian Standards International, n.d.).

Social norms are closely tied to internal value systems and reflect societal and culturally shaped rules of an informal nature – namely the expectations regarding the behavior and actions of the stakeholders involved and those making decisions (Dinibath 2020). These informal norms are closely linked to the concept of planning culture = and tend to change only slowly. By comparison, the two formal categories above are considerably more amenable to direct influence.

The objective, therefore, must be to ensure that the lessons drawn from pilot projects enter into at least one of these three influential types of norm or standard and thereby shape future planning efforts.

Examples such as the *place-aperte* (open squares, see p. 363) illustrate how such transfer can function. In this case, a new system for transforming public spaces was established with impressive speed and considerable success. In the process, the available urban open space was substantially reallocated to enhance the livability of environment and to improve conditions for cycling and walking. The new system incorporates the identification of spaces to be addressed;

(*) Evidence in patterns of thinking and established practices (ARL 2018).



an assessment of the requirements for these spaces; the design of their transformation; their temporary testing; and their permanent conversion – all conducted with the involvement of the local population. In this way, the city was able to respond simultaneously to challenges regarding mobility, the environment, and social integration.

In line with the city's planning objectives for urban regeneration, environmental compatibility, and sustainable mobility through 2030, the *Place Aperte* initiative has operated – since 2017 – as a collaboration between the City of Milan, the *Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio* (AMAT, Agency for Mobility, Environment, and Territory), Bloomberg Associates, and the Global Designing Cities Initiative to transform inner-city public spaces. The very first trial implementation of the new system in 2018 proved highly successful: the first two *place-aperte* met with great approval among the population and generated the anticipated image gains for the city.

With this political backing, the process was able to gain additional momentum. The insights and experience gained by the consortium during the transformation of the first two squares were immediately translated into a toolbox for the citywide tactical urbanism programme, which has since served as a guiding framework for similar redesign projects. The decision, in 2019, to launch a public call for the submission of ideas and design ideas for additional *place-aperte* proved just as successful as the first transformations; the number of submissions far exceeded expectations. Riding the positive

Wie können aus temporären Lösungen permanente Umgestaltungen werden? Temporäre Umgestaltungen sind gut, um Projekte zu initiieren und Ideen zu testen, um zu experimentieren und zu bewerten. Sie sind daher besonders geeignet, neue Ansätze auszuprobieren, bei denen sich die Planung noch an Gestaltungsprinzipien herantasten muss. Unmittelbar danach müssen weitere Schritte folgen, um das Gelernte langfristig in eine Umgestaltung überführen zu lassen. Dabei geht es dann viel stärker um Details wie Barrierefreiheit, Entwässerung oder Materialwahl. Entscheidend ist, dass der Prozess dazwischen nicht abbricht. Ein gutes Beispiel dafür ist das Supergrüel in Wien-Favoriten, das wir auch im Forschungsprojekt Transitformaten in begleiten. Nach einer Pilotphase mit sukzessiven Veränderungen der Gestaltung und Verkehrsorganisation wurde die konsolidierten Learnings in die dauerhafte Umgestaltung aufgenommen.

Ob ein Schritt für Schritt-Ansatz funktioniert, hängt stark vom Projekt ab. Bei größeren Vorhaben – etwa dem Hauptplatz einer Stadt – braucht es den ganzen Wurf. Wenn man dort nur ein paar Bäume pflanzt und sagt: „Der Rest kommt später“, dann entsteht keine Straße. Aber der öffentliche Raum ist nie „fertig“, daher braucht es auch weiterhin kontinuierliche, nachvollziehbare Anpassungen

How can temporary solutions be turned into permanent transformations? Temporary implementations are well suited to initiating projects and testing ideas – to experiment and to engage the public. They are therefore particularly appropriate for trying out new approaches where planning still needs to explore and refine design principles. Further steps must follow promptly in order to translate what has been learned into a lasting redesign. At that stage, the focus shifts much more strongly to details such as accessibility, drainage, or material selection. What is crucial is that the process does not break off in between. A good example is the *Supergrüel* in Vienna-Favoriten, which we are also accompanying as part of the research project *Transitformaten*. After a pilot phase involving successive changes to the design and traffic organization, the consolidated lessons learned were incorporated into the permanent transformation.

Whether a step-by-step approach works depends very much on the project. For larger interventions – such as a city's main square – a bold, comprehensive move is often required. If only a few trees are planted with the promise that "the rest will come later," the project lacks impact. At the same time, public space is never truly "finished," which means that continuous, transparent adjustments to changing usage requirements are always necessary. This is especially true for cycling infrastructure, where we cannot predict when and what will be using bike lanes in its years' time. A few years ago, no one would have expected cargo-bike combinations, e-scooters, or e-kateboards to become commonplace. Spaces therefore need to be designed with flexibility in mind.



(*) Ein gutes Beispiel für eine solche Kombination ist der Place Dumas in Boulogne. Um Raum für andere Nutzungen zu schaffen, haben wir Auto- und öffentlichen Verkehr (ÖV) auf einem kurzen Abschnitt wieder zusammengeführt – obwohl die Mobilitätsstrategie eigentlich auf Entflechtung setzt. Ein Verkehrsmodell zeigt, dass eine gemeinsame Führung weniger Störungen, flüssigeren Verkehr und mehr Sicherheit bedeuten würde. Dennoch blieb die ÖV-Betreiberin skeptisch. Überzeugt hat letztlich der Vorschlag eines „reversiblen Straßenprofils“ – zunächst so vorbereitet, dass bei Bedarf die Modi wieder entflochten werden können. Das hat funktioniert: Der Entwurf wurde umgesetzt und nicht wieder rückgängig gemacht. Eine Baustelle trennt den

an neue Nutzungsanforderungen. Gerade im Radverkehr wissen wir nicht, was in 10 Jahren alles auf Radwegen unterwegs sein wird. Vor einigen Jahren hätte niemand gedacht, dass dort Lastenradkombinationen, E-Scooter oder E-Skateboards wie selbstverständlich fahren. Deshalb müssen wir Räume flexibel gestalten.

Es werden aber auch die Möglichkeiten immer besser, Szenarien zu simulieren. Wann ist welcher Ansatz sinnvoll?

Beides hat seine Berechtigung. Das Verkehrsnachfragemodell ist ein starkes Werkzeug, um viele Varianten gegenüber Verkehrsorganisation, Entfall von Fahrbahnteilen, Abbiegebeziehungen etc. durchzuspielen und abzuschätzen, wie sich beispielsweise Routen des Autoverkehrs verändern. Gerade für den Rückbau von Autoverkehrsräumen im Sinne der Stadtregenerie können Verkehrsfragemodelle weitreichende Unbaupotenziale aufzeigen, wie der laufende Prozess zur B1a in Stuttgart zeigt. Hier können auch „reversible“ Varianten untersucht werden, denen es in frühen Phasen noch an Akzeptanz fehlt.

Der Nachteil der Verkehrsfragemodelle ist, dass die Ergebnisse oftmals nicht besonders anschaulich sind. Im Gegensatz dazu kann man bei Experimenten im öffentlichen Raum sofort die Auswirkungen erleben, Feedback einholen, nachstufen. Bei komplexen Fragestellungen ist daher die Kombination aus Modell und Test ideal.

Ein gutes Beispiel für eine solche Kombination ist der Place Dumas in Boulogne. Um Raum für andere Nutzungen zu schaffen, haben wir Auto- und öffentlichen Verkehr (ÖV) auf einem kurzen Abschnitt wieder zusammengeführt – obwohl die Mobilitätsstrategie eigentlich auf Entflechtung setzt. Ein Verkehrsmodell zeigt, dass eine gemeinsame Führung weniger Störungen, flüssigeren Verkehr und mehr Sicherheit bedeuten würde. Dennoch blieb die ÖV-Betreiberin skeptisch. Überzeugt hat letztlich der Vorschlag eines „reversiblen Straßenprofils“ – zunächst so vorbereitet, dass bei Bedarf die Modi wieder entflochten werden können. Das hat funktioniert: Der Entwurf wurde umgesetzt und nicht wieder rückgängig gemacht. Eine Baustelle trennt den

At the same time, the possibilities for simulating scenarios are improving. When is which approach appropriate?

Both approaches have their merits. Travel demand models are powerful tools for testing numerous variants of modified traffic organization – such as the removal of traffic lanes or changes to turning movements – and for estimating how, for example, car traffic losses might shift as a result. Especially when it comes to scaling back automobile traffic axes in the context of urban repair, travel demand models can reveal far-reaching transformation potentials, as the ongoing process along Stuttgart's B1a through road demonstrations. They also allow for the examination of "reversible" scenarios that may still lack public acceptance in the early stages.

The drawback of travel demand models is that their results are often not particularly tangible. Conversely, experiments in public space allow impacts to be experienced immediately, feedback to be gathered, and adjustments to be made in real time. For complex challenges, a combination of modeling and real-world testing is therefore ideal.

A good example of such a combination is Place Dumas in Boulogne. To create space for other uses, we brought car traffic and public transport back together along a short section – even though the mobility strategy originally called for their separation. A traffic model showed that a shared routing would result in fewer conflicts, smoother traffic flow, and greater safety. Nevertheless, the public transport operator remained skeptical. What ultimately proved convincing was the proposal of a "reversible street profile," structurally designed so that the modes could be separated again if needed. This approach was successful: the design was implemented and not reversed. A row of trees now

Sabine Bauer, Barbara Russo

TU
Graz

09.09.2026

COURAGE

Inhalt

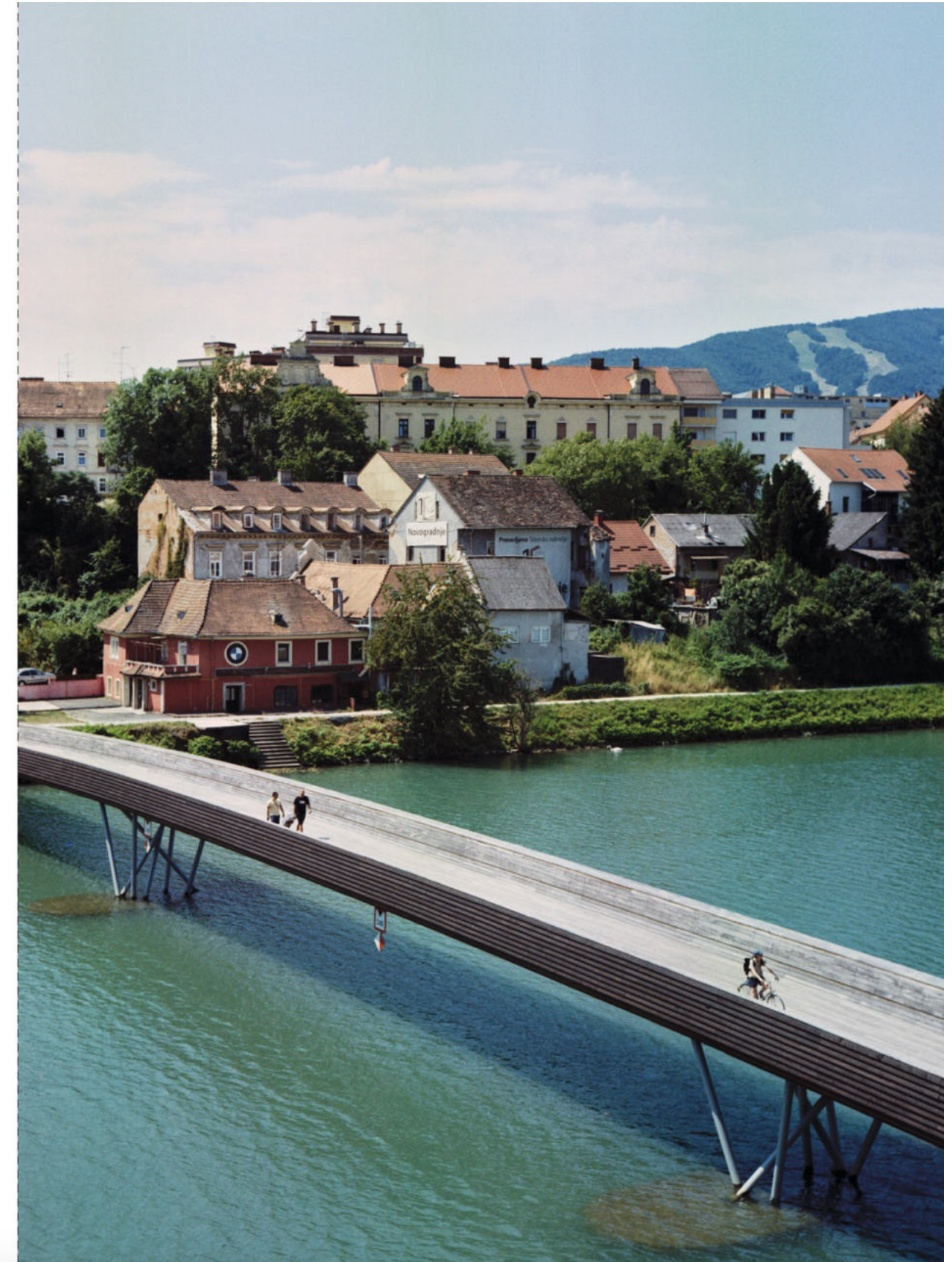
- 8 Essays + Insights
- 1 Fotoessay



132



Foto: Christopher Mavrič



09.09.2026

Sabine Bauer, Barbara Russo

COURAGE

Inhalt

- 8 Essays + Insights
- 1 Fotoessay
- 12 Projektanalysen

Projekte *Projects*

Projektübersicht	145	Project Overview
Gemeindezentrum (Göfis, AT)	151	Town Center (Göfis, AT)
Piazze Aperte (Mailand, IT)	163	Piazze Aperte (Milan, IT)
Lyssplus (Lyss, CH)	177	Lyssplus (Lyss, CH)
ÖRMI (Karlsruhe, DE)	191	ÖRMI (Karlsruhe, DE)
Kiezblock Bergmannkiez (Berlin, DE)	203	Kiezblock Bergmannkiez (Berlin, DE)
Promenadenring (St. Pölten, AT)	217	Promenadenring (St. Pölten, AT)
Park Belle-Vue (Leuven, BE)	231	Park Belle-Vue (Leuven, BE)
Südlicher Lendplatz (Graz, AT)	245	Southern Lendplatz (Graz, AT)
Catharijnesingel (Utrecht, NL)	259	Catharijnesingel (Utrecht, NL)
Argentinierstraße (Wien, AT)	273	Argentinierstrasse (Vienna, AT)
Good Move Pentagon (Brüssel, BE)	287	Good Move Pentagon (Brussels, BE)
Car-Free City Center (Ljubljana, SLO)	301	Car-Free City Center (Ljubljana, SLO)
Aglaée Degros, Martin Berger, Nina Hampl, Kobe Boussauw, Sabine Bauer, Barbara Russo	315	
Insights		Insights

Anhang *Appendix*

Biografien	328	Biographies
Danksagung	334	Acknowledgements

nur qualitativ eingeschränkt umsetzen lässt. Der Prozess zeigt zweierlei: Eine offene, qualitätsvolle Debatte kann Haltungen verändern und Akzeptanz für tiefgreifende Eingriffe schaffen. Und Investitionen in (externe) Planung, Zeit und Moderation ermöglichen echte Mitwirkung von Eigentümerinnen, Fachbehörden und Bürgerinnen. Ergebnis ist ein inklusiver, hochfrequentierter öffentlicher Raum von stadtweiter Bedeutung, der in Zeiten zunehmender Segregation sozialen Zusammenhalt, Aufenthaltsqualität und aktive Mobilität sichtbar stärkt.

enabled the development of an ambitious yet robustly aligned design concept, which the administration was subsequently able to implement with comparatively little conflict. During implementation, it became apparent that greening measures, which had been scheduled late in the process, would incur high costs and, due to limited remaining funds, could often only be realized at reduced quality.

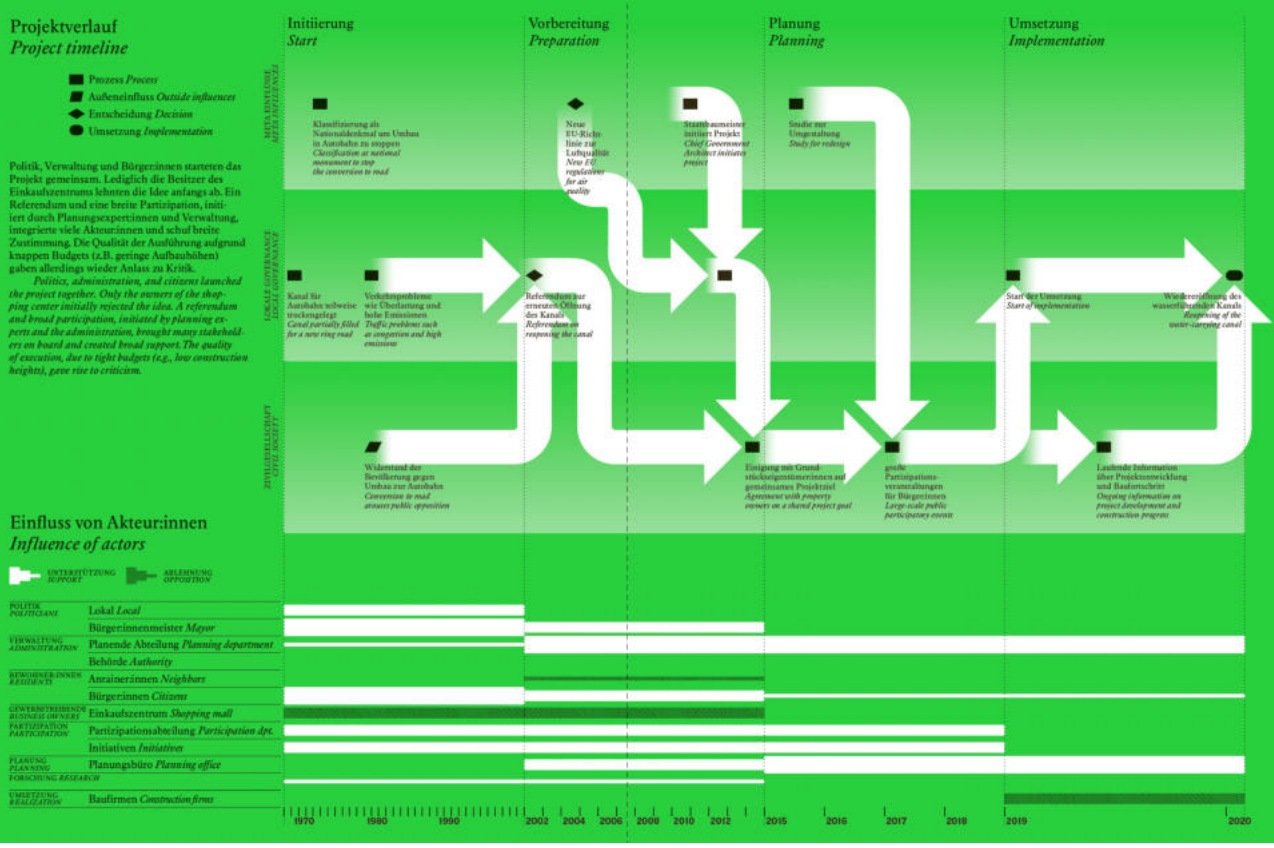
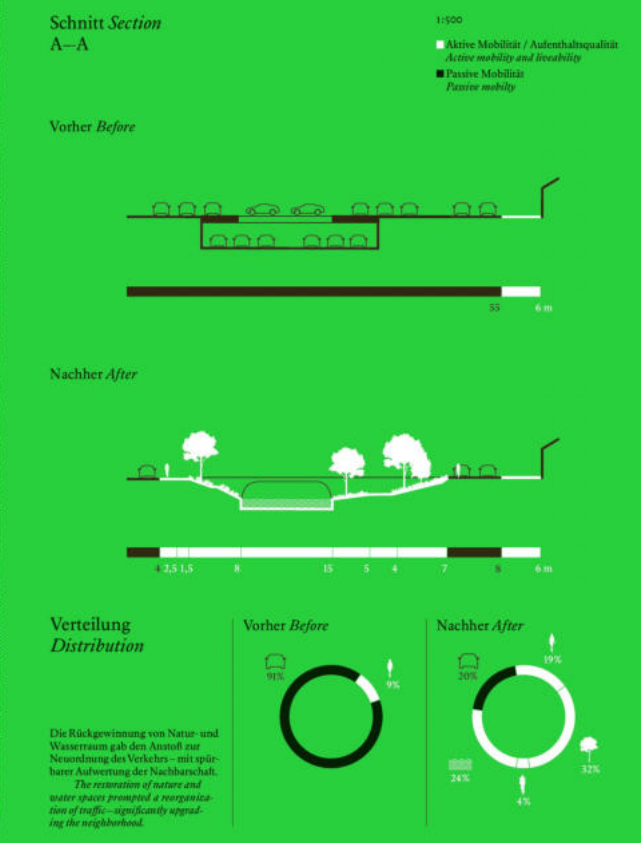
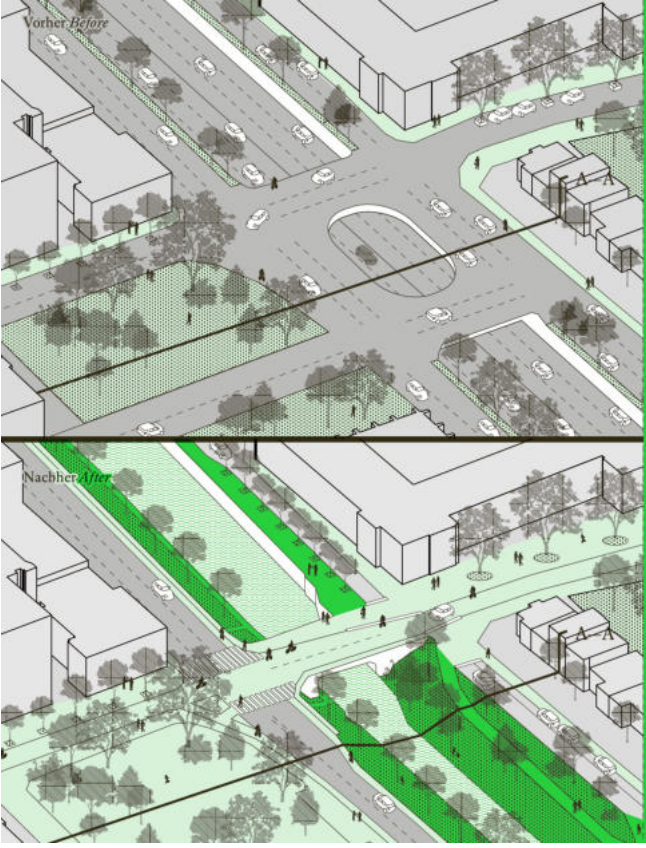
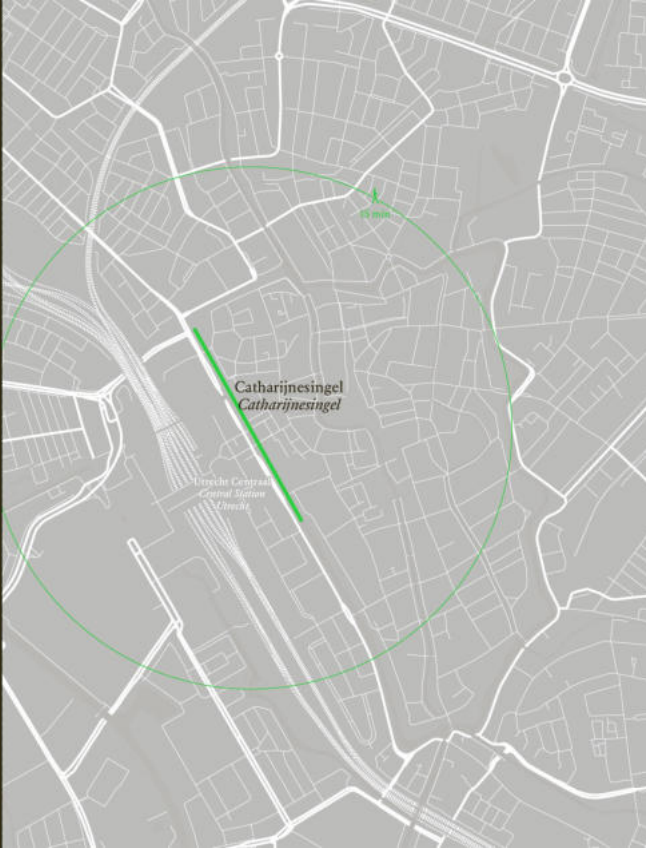
The process demonstrates two key lessons: first, an open and culture of debate can shift attitudes and build acceptance of profound interventions; second, investment in (external) planning expertise, time, and facilitation enables genuine participation by property owners, technical authorities, and residents. The result is an inclusive, highly frequented public space of citywide significance—one that visibly strengthens social cohesion, livability, and active mobility.

STANDORT PLACE
Utrecht, Niederlande The Netherlands

PLANUNG PLANNING
Stadt Utrecht City of Utrecht; Rijksbouwmeester; OKRA Landscape Architects; projektbezogene Ingenieur- und Planungsbüros: Witteveen+Bos, D. van der Steen BV

INITIIERUNG BIS UMSETZUNG
INITIATION TO IMPLEMENTATION
2002–2019

STATUS STATUS
Umgesetzt Completed



Wie kommen wir vom individuellen Handeln zum systemischen Wandel in der Mobilität – und bleiben dabei demokratisch?

Pilot zur Norm

Vom Potenzial des Pilotprojekts für die Transformation von Mobilitätsräumen

Sabine Bauer, Barbara Russo

“Der notwendige nächste Schritt ist der Transfer des Gelernten in zukünftige Planungen mit dem Ziel, zu langfristigen Verbesserungen in Planungs- und Umsetzungsprozessen beizutragen.”



Park Belle-Vue, Leuven. Um den Radverkehr zu priorisieren, trennt ein Pflasterstreifen die beiden Radspuren; Kfz müssen auf dem unebenen Streifen langsamer fahren. Unterschiedliche Ebenen für Kfz-Verkehr sowie Aufenthalt und aktive Mobilität gliedern die Nutzung.

Sabine Bauer, Barbara Russo

09.09.2026

Piazze Aperte Mailand

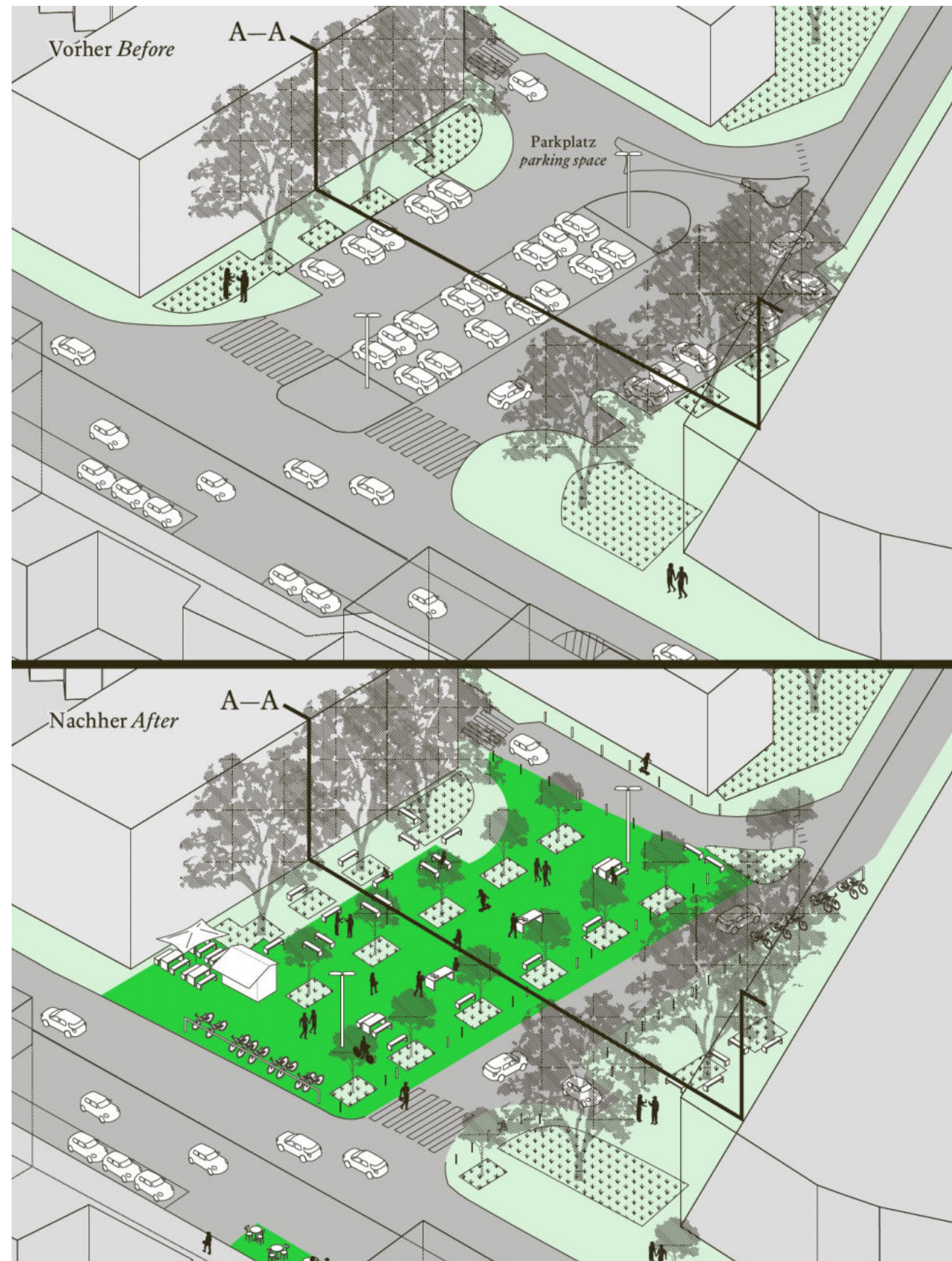
Taktische Interventionen und groß angelegte Beteiligung ermöglichen die stadtweite Transformation

Rad- und Fußverkehrsgipfel

STANDORT	Mailand, Italien
PLANUNG	Metropolitanstadt Mailand Metropolitan, City of Milan; Bloomberg Associates; AMAT; WinWin Office + Studio Hypnos; Repubblica del Design
ZEITRAUM	2016–2023
STATUS	In Umsetzung



09.09.2026

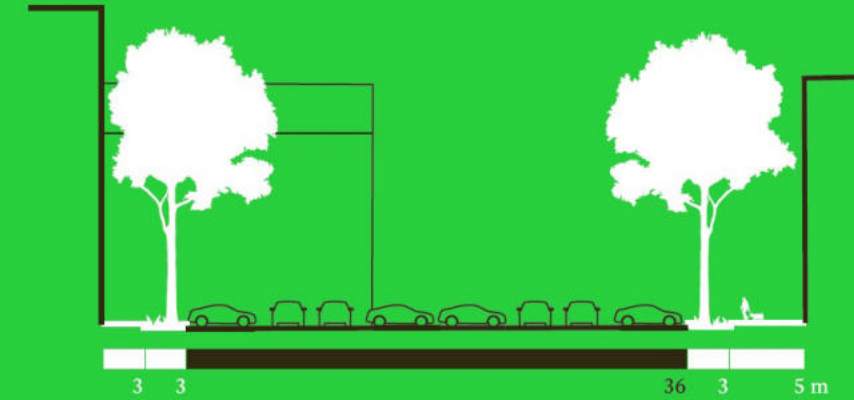


Schnitt Section A—A

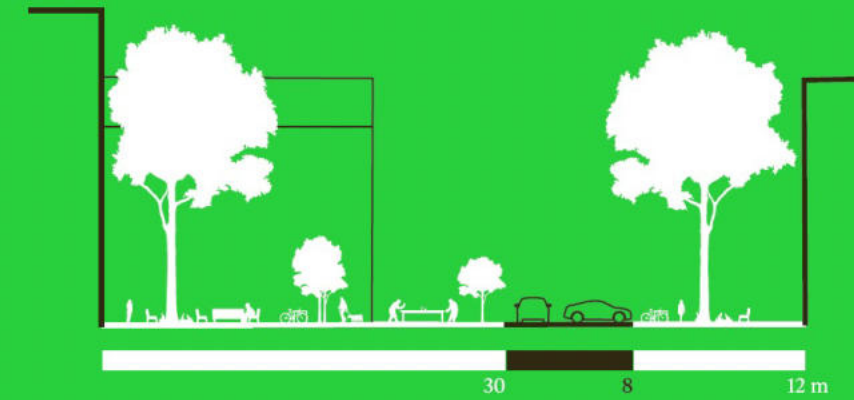
1:500

■ Aktive Mobilität / Aufenthaltsqualität
Active mobility and liveability
■ Passive Mobilität
Passive mobility

Vorher Before



Nachher After



Verteilung Distribution

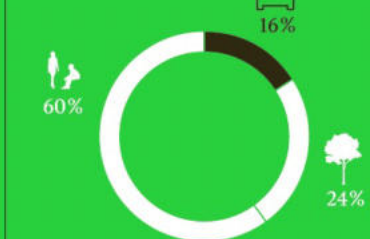
Die große Platzfläche im Wohngebiet wird vom Kfz-Parkplatz zur begrünten und aktivierten Aufenthaltsfläche; viele rasch umgesetzte punktuelle Eingriffe summieren sich zur Gesamttransformation.

The large open space in the residential area is transformed from a car path into a green, activated public space; many quickly implemented interventions add up to an overall transformation.

Vorher Before



Nachher After





Wie überwinden wir die über Jahrzehnte gewachsene Autoabhängigkeit?

Gelassenheit, der Schlüssel zu einer starken Politik

Filip Watteeuw

“Besonders beim Thema Mobilität stoßen politische Entscheidungsträger:innen immer wieder auf emotionale Reaktionen, sei es bei der Vorstellung eines Verkehrsplans oder schlicht beim Streichen eines Parkplatzes. Mobilität ist Emotion – grundsätzlich.”



Foto: Jesse De Meulenaere

Annie Vande Wielebrug, Gent. Eine blaugrüne Fuß- und Radbrücke, die aktive Mobilität über die Schelde priorisiert und Quartiere sicher und direkt verbindet.

Südlicher Lendplatz

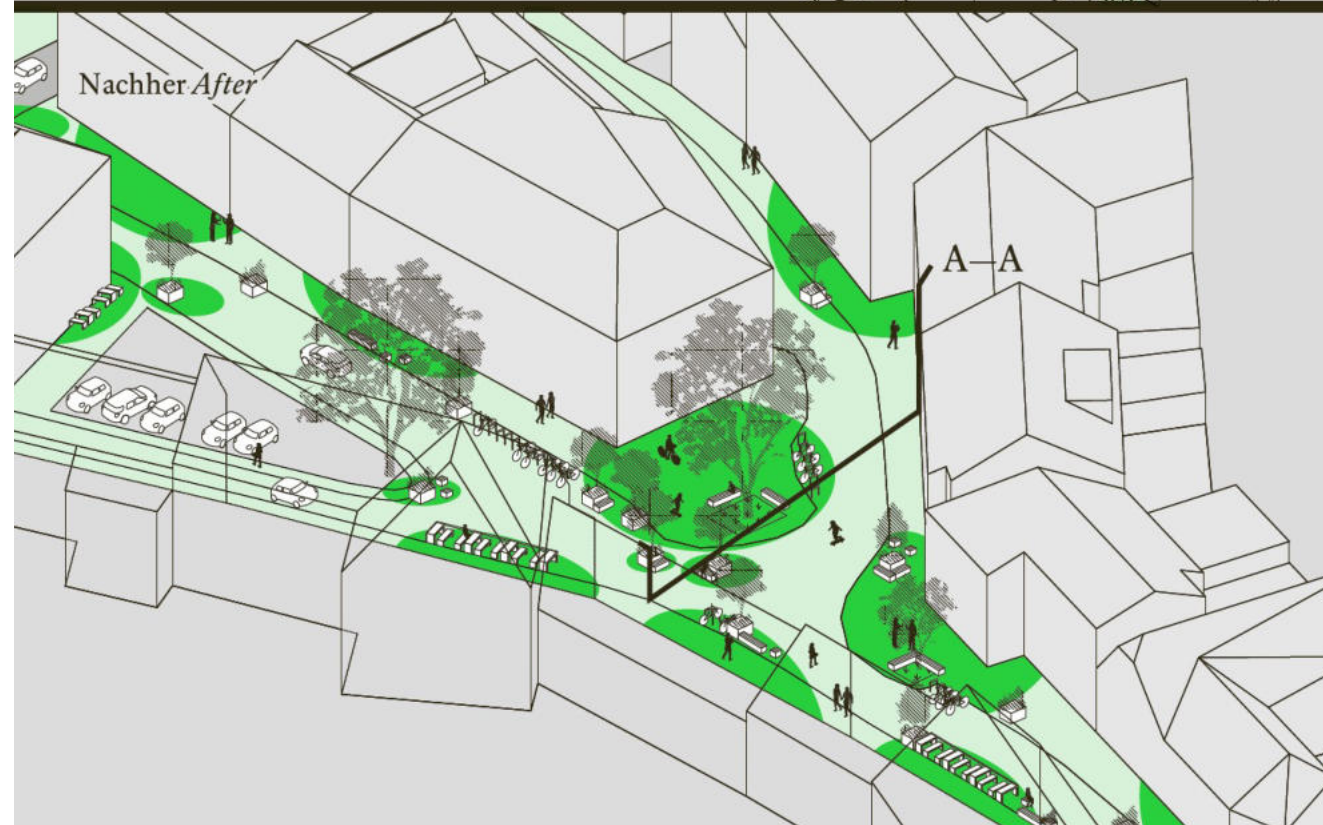
Durch hochwertige temporäre Gestaltung trotz begrenzten Budgets
zu mehr aktiver Mobilität

Rad- und Fußverkehrsgipfel

STANDORT	Graz, Österreich
PLANUNG	Stadt Graz, verkehrplus
ZEITRAUM	2007–2021
STATUS	Umgesetzt

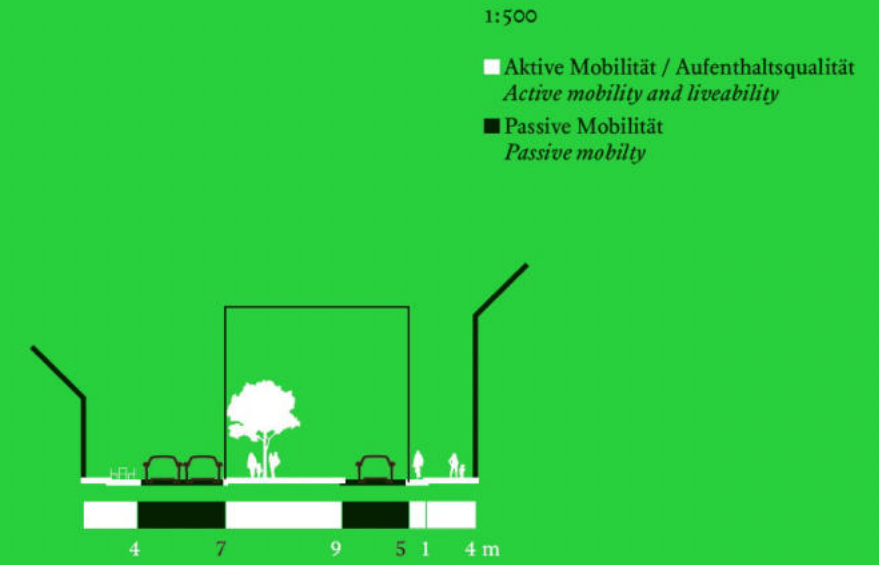


09.09.2026

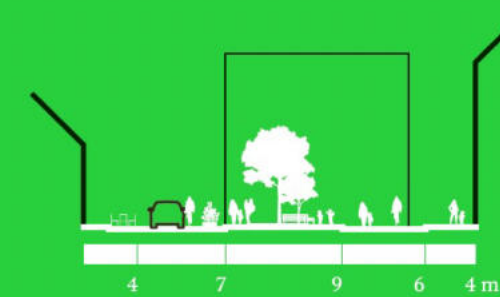


Schnitt *Section* A—A

Vorher Before



Nachher After

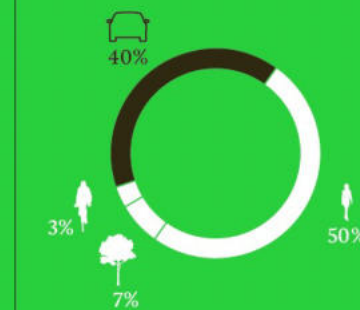


Verteilung *Distribution*

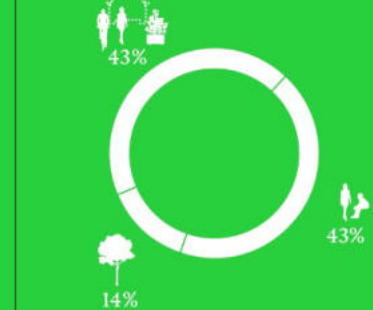
Die gezielte Flächenneuverteilung abseits gerader Linien lädt zur Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden ein – unabhängig davon, ob Fußgänger:innenzone, Begegnungszone oder angrenzende Kfz-Straßen.

Targeted reallocation of space beyond straight lines encourages mutual consideration among all users—whether in pedestrian zones, shared spaces, or along adjacent motor-traffic streets.

Vorher Before



Nachher After



Projektverlauf
Project timeline

- Prozess Process
- Außeneinfluss Outside influences
- ◆ Entscheidung Decision
- Umsetzung Implementation

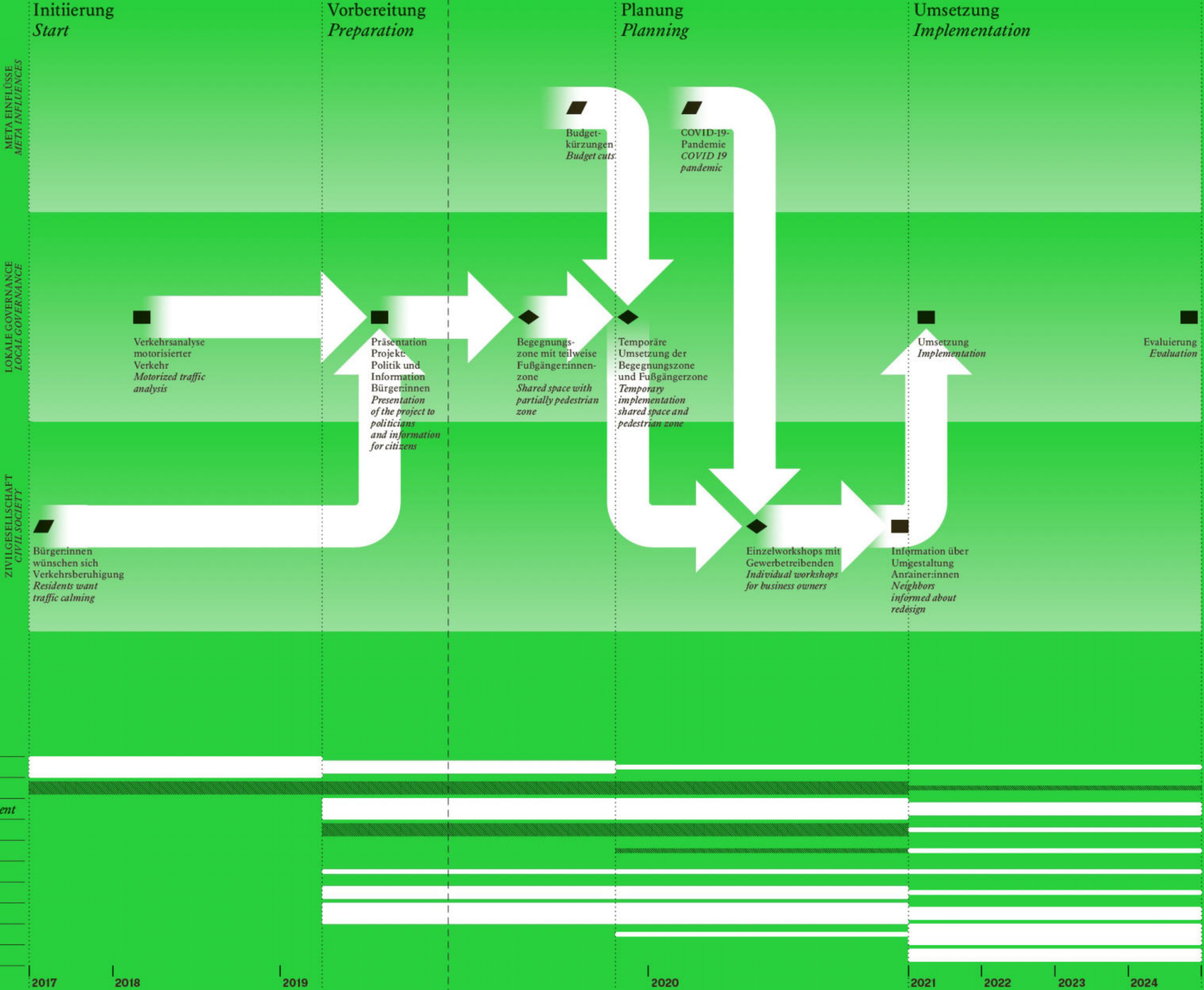
Die lokale Politik initiiert gemeinsam mit der Verwaltung das Projekt, auch wenn es teilweise internen Gegenwind gab. Verwaltung und ein extern beauftragtes Planungsbüro übernehmen die Beteiligung der Bevölkerung. Die anfangs vorhandene Ablehnung gegenüber der temporären Umsetzung unter Gewerbetreibenden und Anrainer:innen wird durch unterschiedliche Diskussionsformate weitgehend ausgeräumt.

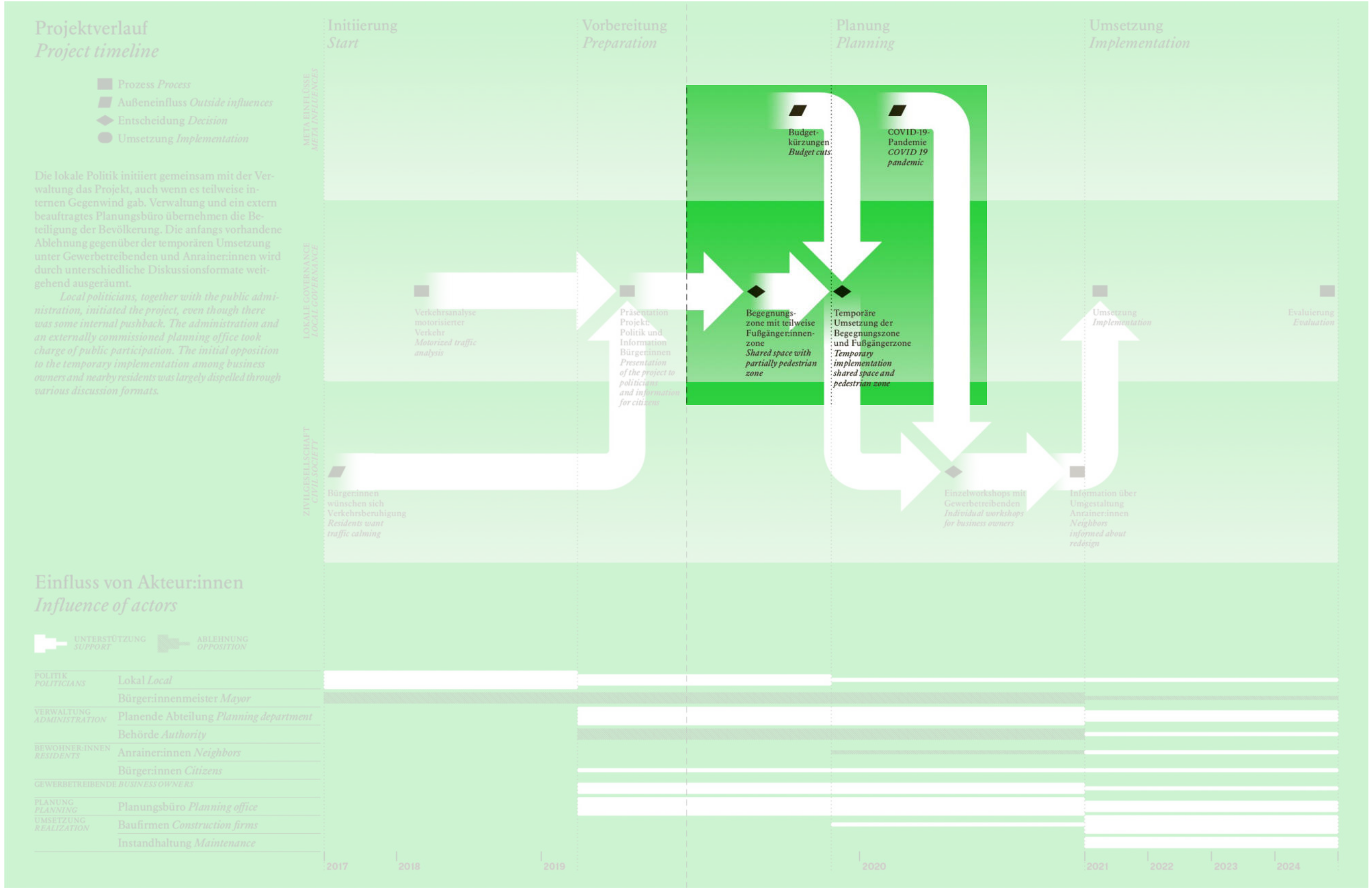
Local politicians, together with the public administration, initiated the project, even though there was some internal pushback. The administration and an externally commissioned planning office took charge of public participation. The initial opposition to the temporary implementation among business owners and nearby residents was largely dispelled through various discussion formats.

Einfluss von Akteur:innen
Influence of actors

- UNTERSTÜTZUNG SUPPORT
- ABLEHNUNG OPPOSITION

POLITIK POLITICIANS	Lokal Local
	Bürger:innenmeister Mayor
VERWALTUNG ADMINISTRATION	Planende Abteilung Planning department
	Behörde Authority
BEWOHNER:INNEN RESIDENTS	Anrainer:innen Neighbors
	Bürger:innen Citizens
GEWERBETREIBENDE BUSINESS OWNERS	
PLANUNG PLANNING	Planungsbüro Planning office
UMSETZUNG REALIZATION	Baufirmen Construction firms
	Instandhaltung Maintenance







Wie schmieden wir mutige Koalitionen, die bürgergetragene Initiativen langfristig sichern?

Insights

Aglaée Degros, Martin Berger, Nina Hampl, Kobe Boussauw, Sabine Bauer, Barbara Russo

“Diese Erkenntnisse helfen denjenigen, die Veränderungen vorantreiben, ihre Energie, Zeit und Ressourcen gezielt einzusetzen, um bei zentralen Akteur:innen in entscheidenden Phasen Veränderungsprozesse anzustoßen. Das Ergebnis ist ein demokratischer, inklusiver und umweltverträglicher öffentlicher Raum, der dem Gemeinwohl dient.”

Rad- und Fußverkehrsgipfel

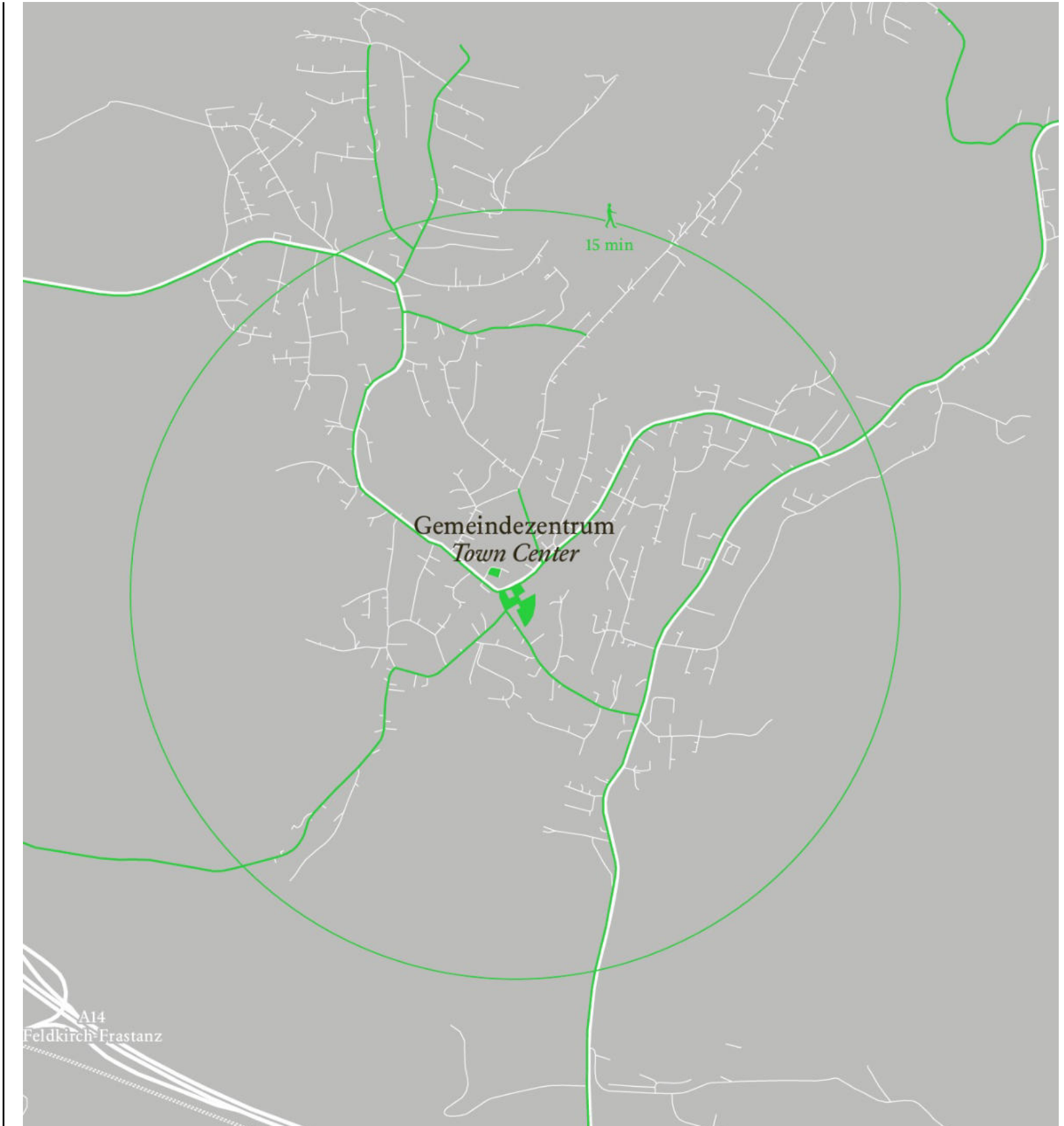


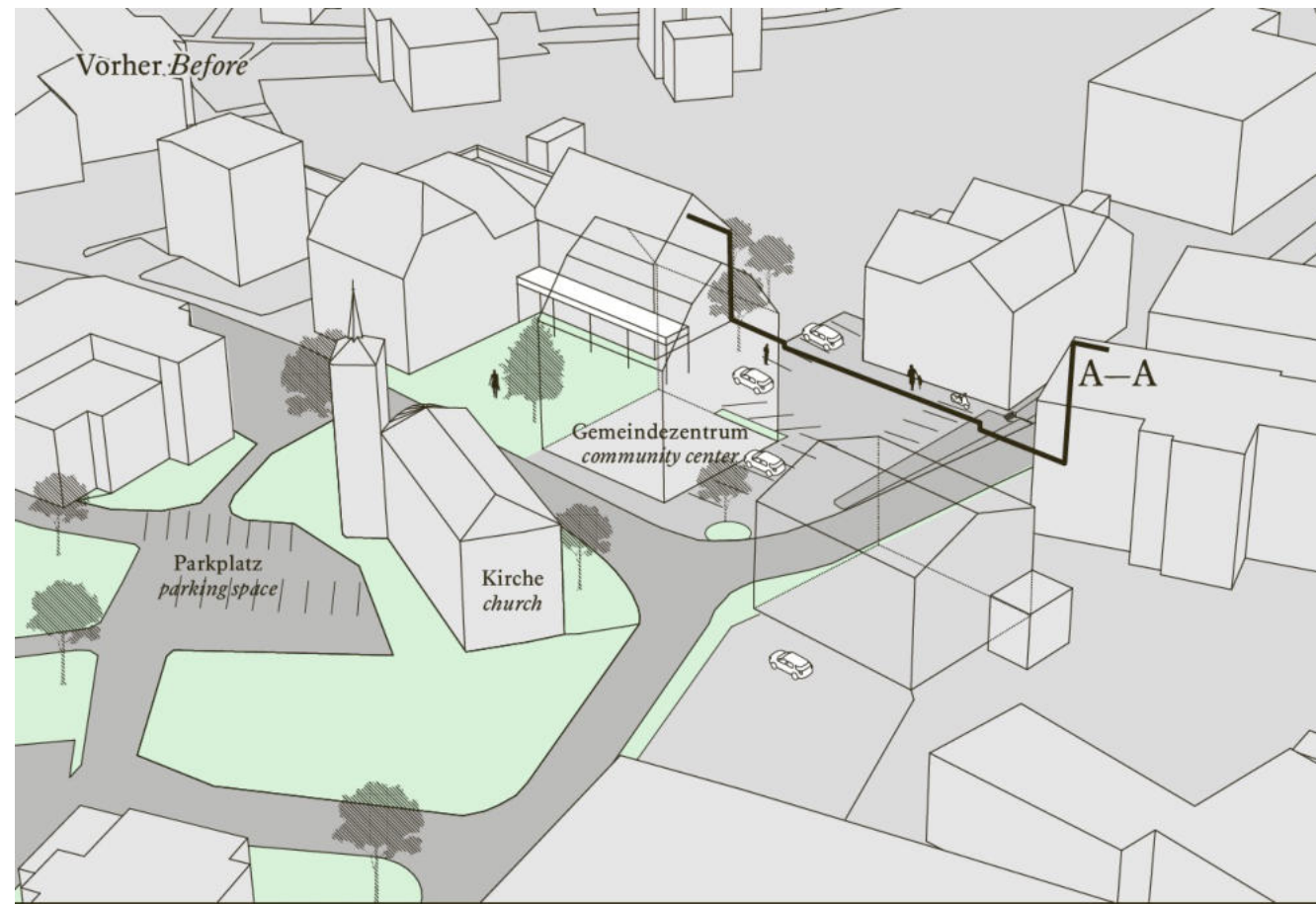
09.09.2026

Gemeindezentrum Göfis

Vorausschauende Planung und Eigeninitiative der Bürger:innen stärken das Ortszentrum

STANDORT	Göfis, Österreich
PLANUNG	Gemeinde Göfis, DI Sonja Entner, Bertram Sonderegger
ZEITRAUM	2009–2019
STATUS	Umgesetzt



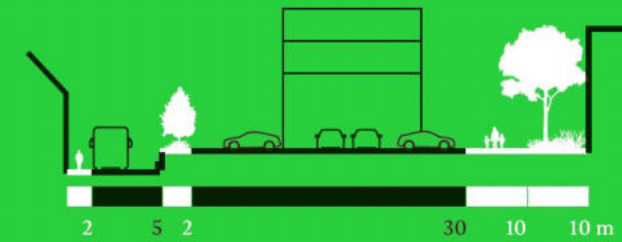


Schnitt *Section* A—A

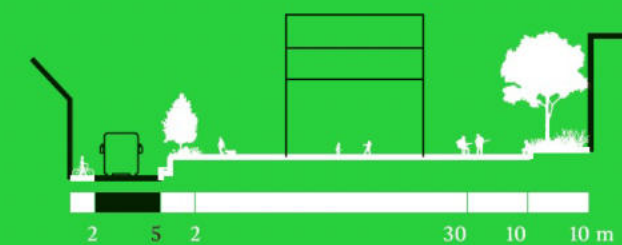
1:500

■ Aktive Mobilität / Aufenthaltsqualität
Active mobility and liveability
■ Passive Mobilität
Passive mobility

Vorher *Before*



Nachher *After*

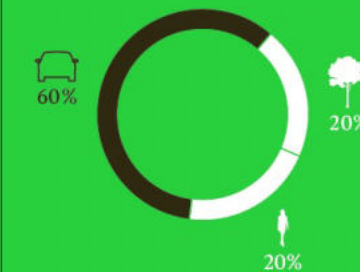


Verteilung *Distribution*

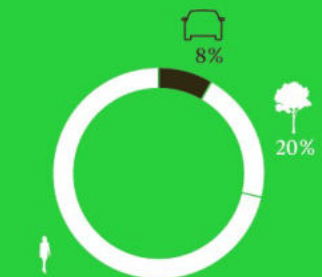
Der ineffizient genutzte Parkplatz hinter dem Gemeindeamt wird zum vielfältig nutzbaren Dorfplatz transformiert und bildet gemeinsam mit angrenzenden Umgestaltungen ein grünes, lebendiges Dorfzentrum.

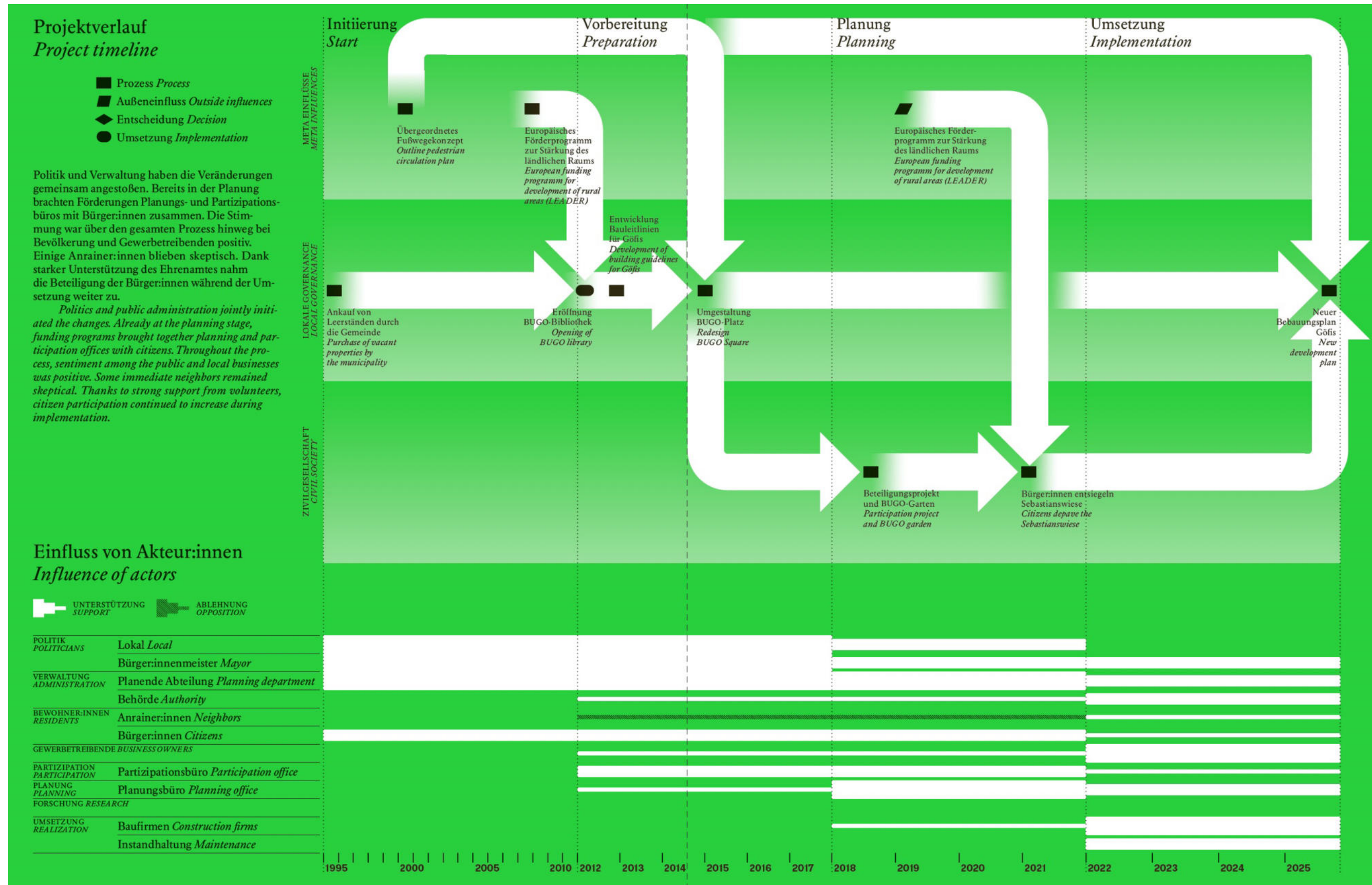
The underused parking lot behind the town hall is transformed into a multi-use village square, forming—together with surrounding improvements—a green, vibrant village center.

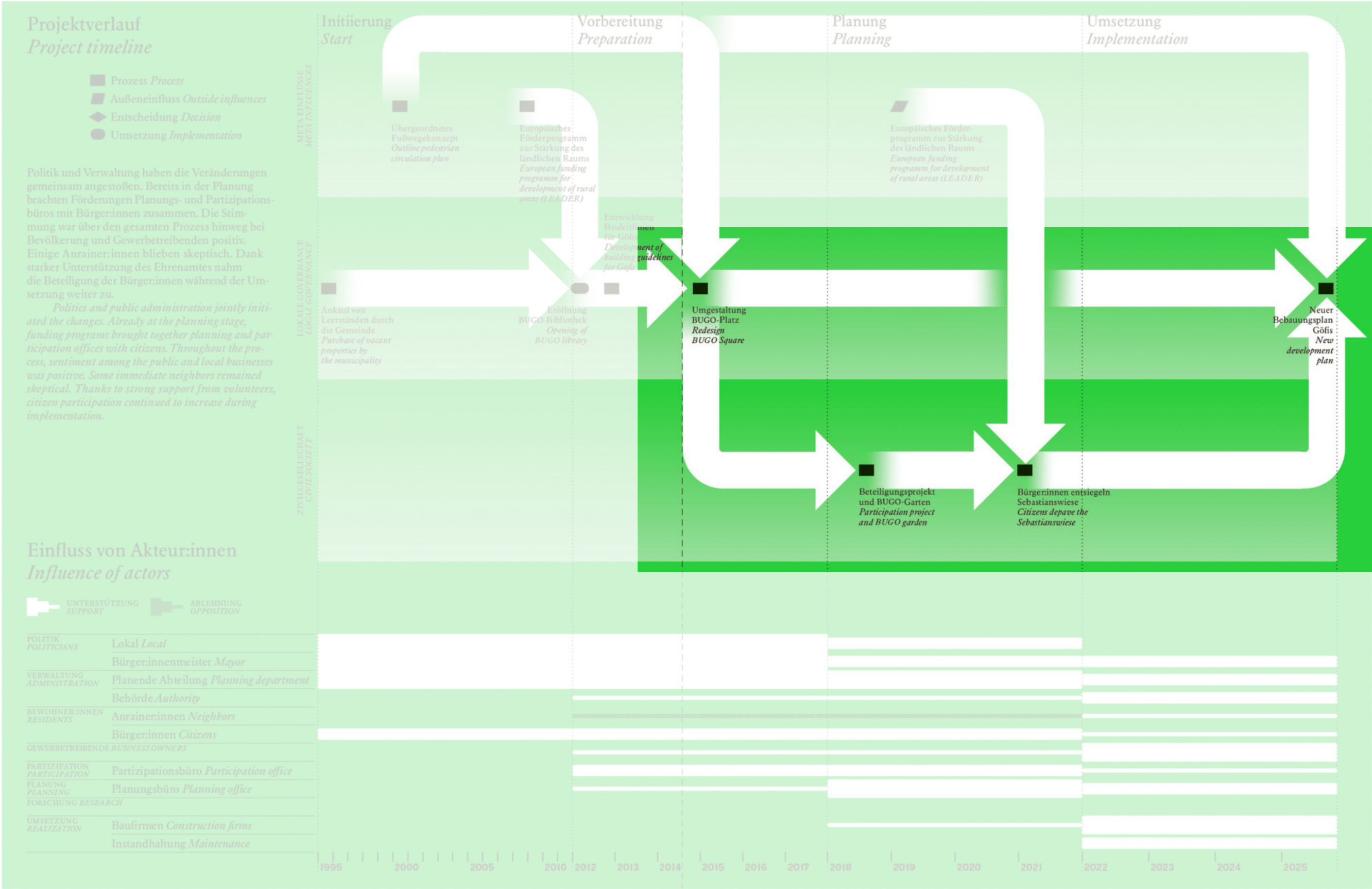
Vorher *Before*



Nachher *After*

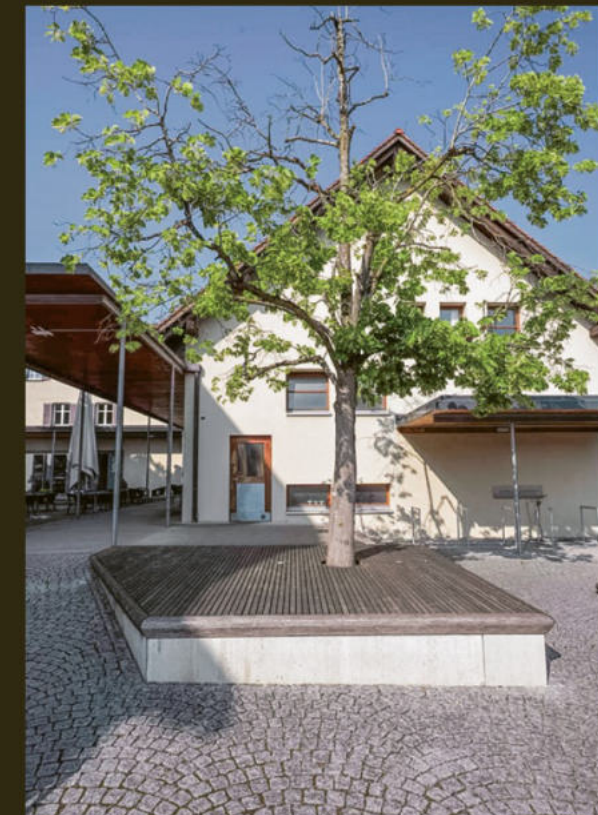








Durch die Öffnung von Bibliothek und Café zum Platz wird der öffentliche Raum aktiviert. Pflasterflächen markieren Aufenthalts- und Fußgänger:innenbereiche; Sitzkanten und Pflanztröge mit Holzauflage laden zum Verweilen ein.
Opening the library and café façades toward the square activates the public realm. Paved areas define pedestrian and stay zones; seating edges and planters with wooden tops invite people to linger.



Danke



Courage ist in Kooperation zwischen dem TU Graz, Institut für Städtebau und der TU Wien, Institut für Raumplanung und Forschungsbereich für Verkehrssystemplanung (MOVE)

Viele der im Buch vorgestellten Inhalte wurden im österreichischen Forschungsprojekt Transformator:in erarbeitet.

Kontakt:

Institut für Städtebau – TU Graz

ZAM Zentrum für Aktive Mobilität

Sabine Bauer
sabine.bauer@tugraz.at

Barbara Russo
b.russo@tugraz.at

www.stdb.tugraz.at

www.instagram.com/institutfuerstaedtebautugraz

Sabine Bauer, Barbara Russo