

# MEHR ALS NUR EIN POP-UP-PHÄNOMEN? VERÄNDERTE WAHRNEHMUNGEN DES ÖFFENTLICHEN RAUMS DURCH DIE ERRICHTUNG VON FREISCHANKFLÄCHEN IM ZUGE DER UMNUTZUNG URBANER FLÄCHEN WÄHREND DER CORONA-PANDEMIE AM BEISPIEL MÜNCHENS

Philipp NAMBERGER, Larissa BERNHARD, Valentin BÖLL, Saskia LEHMANN  
und Nick RADOWSKY (alle München)\*

*Erste Einreichung / initial submission: 06/2022; revidierte Fassung / revised submission: 12/2022;  
endgültige Annahme / final acceptance: 12/2022*

mit 4 Abbildungen und 6 Tabellen im Text und im Anhang

## INHALT

<i>Zusammenfassung</i> .....	170
<i>Summary</i> .....	170
1 Einleitung .....	171
2 Konzeptionelle Einbettung .....	172
2.1 Wahrnehmung des öffentlichen Raums .....	172
2.2 Freischankflächen als Teil des öffentlichen Raums .....	174
3 Freischankflächen im Untersuchungsraum München .....	175
4 Methodisches Vorgehen .....	176
5 Ergebnisse .....	177
5.1 Allgemeiner Einfluss der Freischankflächen auf die Wahrnehmung von öffentlichen Räumen .....	177
5.2 Erklärungswert sozio-demographischer Aspekte sowie von Aspekten der Einstellung und des Verhaltens auf die Wahrnehmung von öffentlichen Räumen .....	182
5.3 Einfluss von Freischankflächen auf unterschiedliche Aspekte der Wahrnehmung von öffentlichen Räumen .....	186
5.4 Einordnung der Entwicklung der Schanigärten in München vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie .....	188

---

\* Priv.-Doz. Dr. Philipp NAMBERGER, Akademischer Oberrat, Larissa BERNHARD, Valentin BÖLL, Saskia LEHMANN, Nick RADOWSKY, alle: Department für Geographie, Ludwig-Maximilians-Universität München (LMU), Luisenstraße 37, D-80333 München. – E-Mails: philipp.namberger@lmu.de, larissa.bernhard@campus.lmu.de, v.boell@campus.lmu.de, saskia.lehmann@campus.lmu.de, nick.radowsky@campus.lmu.de.

6	Fazit und Ausblick.....	190
7	Literaturverzeichnis.....	191
8	Anhang.....	194

## Zusammenfassung

*Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich mit der durch die Corona-Pandemie bedingten Veränderung in der Wahrnehmung öffentlicher Räume. Dabei steht mit der Umnutzung urbaner Flächen durch die Errichtung von Freischankflächen ein aktueller und bis dato aus wissenschaftlicher Perspektive vernachlässigter Sachverhalt im Mittelpunkt. Vor dem Hintergrund der Einbettung der Konzepte „öffentlicher Raum“ und „Freischankflächen“ (bzw. synonym: „Schanigärten“) wird der Umgang mit letzteren im Untersuchungsraum München thematisiert. Im Kontext der aktuellen Lage in München wird zunächst der Einfluss von Freischankflächen auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raums mittels einer explorativen Umfrage analysiert. Das Ergebnis der Conjoint-Analyse zeigt unter anderem einen positiven Zusammenhang zwischen dem Vorhandensein von Freischankflächen und der Präferenz entsprechender Computer-simulierter Straßenszenen (mit allen möglichen Kombinationen aus dem Vorhandensein bzw. Fehlen von Freischankflächen, Baumbestand und Parkplätzen). Darüber hinaus wird mittels einer Regressionsanalyse analysiert, inwiefern einzelne sozio-demographische Aspekte (z. B. Alter, Geschlecht) und Aspekte der Einstellung (z. B. zur Umnutzung städtischer Parkplätze) und des Verhaltens (Autonutzung) die Wahrnehmung beeinflussen.*

*In einem weiteren Schritt werden ganz konkrete Straßenszenen anhand von aktuellen Fotos aus München beurteilt, um auch unterschiedliche Aspekte der Wahrnehmung zu messen. Dabei zeigt die Auswertung eines semantischen Differenzials, dass Straßenabschnitte mit Schanigärten durchwegs positiver (z. B. interessanter, sicherer, einladender) wahrgenommen werden als solche ohne diese. Abschließend wird die Entwicklung der Schanigärten in München vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie aus Sicht eines Experten eingeordnet, bevor der Beitrag mit einer Zusammenfassung und einem Ausblick schließt.*

*Schlagwörter: Freischankflächen, Schanigärten, Wahrnehmung, öffentlicher Raum, Corona-Pandemie, Umnutzung, München*

## Summary

### CHANGED PERCEPTIONS OF PUBLIC SPACE THROUGH THE CONSTRUCTION OF OUTDOOR BAR AREAS IN THE COURSE OF THE CONVERSION OF URBAN AREAS DURING THE CORONA PANDEMIC, USING THE EXAMPLE OF MUNICH

*This article deals with the change in the perception of public spaces due to the Corona pandemic. The focus is on the conversion of urban spaces through the construction of outdoor bar areas, a current and so far neglected issue from a scientific perspective. Against the background of the conceptual embedding of the concepts of public space and curb side dining areas (or synonymously: “Schanigärten”), the dealing with the latter in the study*

*area of Munich is explained. In the context of the current situation in Munich, the influence of curb side dining areas on the perception of public space is first analysed by means of an explorative survey. The result of a conjoint analysis shows, among other things, a positive correlation between the presence of curb side dining areas and the perception of respective computer-simulated street scenes (with all possible combinations of the presence or absence of curb side dining areas, trees and parking spaces). In addition, a regression analysis is used to analyse the extent to which individual socio-demographic aspects (e.g., age, gender) and aspects of attitude (e.g., toward the conversion of urban parking lots) and behaviour (car use) influence perception.*

*In a further step, specific street scenes are assessed using recent photographs from Munich in order to measure different aspects of perception as well. The evaluation of a semantic differential shows that street sections with "Schanigärten" are consistently perceived more positively (e.g. more interesting, safer; more inviting) than those without. Finally, and in the light of the Corona pandemic, the development of the "Schanigärten" in Munich is explained from an expert's perspective, before the article concludes with a summary and an outlook.*

*Keywords: Curbside dining areas, "Schanigärten", perception, public space, Corona pandemic, conversion, Munich*

## 1 Einleitung

Laut FLORIDA et al. (2021, S. 1) kann die Corona-Pandemie kurz- und langfristige Veränderungen von Städten, Vororten und Metropolregionen auf der Mikroebene bewirken. SEPE (2021, S. 159) geht in diesem Zusammenhang von einem grundlegenden Wandel der bisherigen Nutzung von Orten und Städten durch den Menschen aus. Aufgrund der neuen Gegebenheiten werden tiefgreifende Maßnahmen getroffen, die das gesellschaftliche Zusammenleben beeinflussen, jedoch notwendig sind, um das Infektionsgeschehen effektiv einzudämmen und das Ansteckungsrisiko so gering wie möglich zu halten. Neben der Einführung von Maskenpflicht und Abstandsregelungen wird beispielsweise das soziale Leben auf ein Minimum zurückgefahren (ALVI et al. 2020, S. 746ff).

Mit der gleichen Geschwindigkeit und Wirkungskraft, mit der die Corona-Pandemie auf das gesellschaftliche Zusammenleben Einfluss nimmt, musste die Gesellschaft mit innovativen und vor allem schnell umsetzbaren Maßnahmen reagieren. Pop-Up-Phänomene waren ab diesem Zeitpunkt keine Einzelfälle mehr. Zahlreiche Städte auf der ganzen Welt installierten Pop-Up Radwege, die den ehemals nur für das Auto vorgesehenen Straßenraum vereinnahmten und von nun an für die Radfahrerinnen und Radfahrer bestimmt waren (JANSEN 2021, S. 85). Auch die von den strengen Regularien zur Eindämmung des Infektionsgeschehens stark getroffene Gastronomieszene schloss sich diesem Trend der Umnutzung urbaner Flächen an. Dabei waren kreative Ideen gefragt, durch die die Ansteckungsgefahr so gering wie möglich gehalten und gleichzeitig die Gastronomie vor flächendeckenden Insolvenzen bewahrt werden sollte (SIMON et al. 2021, S. 135 und 155; LARIS 2020; StMWI Bayern 2021). Aufgrund des vergleichsweise niedrigen Infektions-

risikos außerhalb von Gebäuden erschien eine weitere Öffnung der Gastronomiebetriebe nur auf Außenflächen möglich (FLORIDA et al. 2021, S. 15). Die Münchner Gastronominen und Gastronomen ließen sich von bereits erprobten Praktiken anderer Städte inspirieren und setzten auf Außenanlagen, wie sie bereits in Wien zu sehen waren. Ganz nach dem gestalterischen Vorbild der wienerischen Schanigärten wurden diese auch in München auf Parkflächen im öffentlichen Raum vor einigen Lokalen eingerichtet und betrieben (siehe Kapitel 3) (SCHOTTENHAMEL 2022).

Bezüglich des öffentlichen Raums im Allgemeinen gibt es in der Literatur keine einheitliche Definition, sondern zahlreiche verschiedene, um den unterschiedlichen Dimensionen des Begriffs gerecht zu werden (ZHANG und HE 2020, S. 761ff; CHEN et al. 2021, S. 2; CARMONA et al. 2008, S. 4f). Es werden jedoch die Konzepte Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Partizipation und Wahrnehmung der Örtlichkeiten durch die Bevölkerung in den Vordergrund gestellt, wobei auf eine ständige Weiterentwicklung der Funktionen und Ausprägungen hingewiesen wird (CHEN et al. 2021, S. 1; KLAMT 2012, S. 778f; BERDING und SELLE 2018, S. 1645ff). Zusammenfassend wird der öffentliche Raum positiver wahrgenommen, wenn folgende Merkmale vorhanden sind: Begrünung, gepflegtes Straßenbild, gute Fahrbahnbeschaffenheit, offene Architektur, aber auch die Vermittlung eines hohen Sicherheitsgefühls (ADKINS et al. 2012; CHOI et al. 2016; HEFFERNAN et al. 2014; PARK und GARCIA 2020; WOLTER 2008). Über den Einfluss von Freischankflächen auf die Wahrnehmung öffentlicher Räume liegen hingegen bislang keine Forschungsergebnisse vor. Die Analyse der veränderten Wahrnehmung des öffentlichen Raums durch die Errichtung von Freischankflächen setzt hier an und bildet den Kern der vorliegenden Studie.

Der Beitrag ist wie folgt gegliedert: Kapitel 2 dient der konzeptionelle Einbettung der Wahrnehmung des öffentlichen Raums sowie der Freischankflächen als Teil des öffentlichen Raums. Kapitel 3 setzt sich mit den Freischankflächen im Untersuchungsraum München auseinander, bevor in Kapitel 4 das methodische Vorgehen kurz erläutert wird. Im Ergebnisteil (Kapitel 5) wird zunächst der allgemeine Einfluss der Freischankflächen auf die Wahrnehmung von öffentlichen Räumen analysiert. Daran anschließend werden sozio-demographische Aspekte sowie Aspekte der Einstellung und des Verhaltens auf die Wahrnehmung von öffentlichen Räumen genauer untersucht. Im Anschluss daran wird der Einfluss von Freischankflächen auf unterschiedliche Aspekte der Wahrnehmung von öffentlichen Räumen analysiert (z. B. interessant, sicher, einladend), bevor die Entwicklung der Schanigärten in München vor dem Hintergrund der Coronapandemie eingeordnet wird. Kapitel 6 fasst die Ergebnisse zusammen und gibt einen Ausblick. Die Begriffe „Schanigarten“ und „Freischankflächen“ werden im Folgenden austauschbar verwendet.

## 2 Konzeptionelle Einbettung

### 2.1 Wahrnehmung des öffentlichen Raums

KLAMT (2012) beschreibt verschiedene Blickwinkel, aus denen Räume bewertet werden können, um zu beurteilen, ob diese öffentlich sind. So können u. a. die rechtliche, sozio-

geographische oder physisch-materielle Dimension berücksichtigt werden. Als zentrales Merkmal des öffentlichen Raums ist die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit dieser Flächen durch die Allgemeinheit festzuhalten (BERDING und SELLE 2018, S. 1640; KLAMT 2012, S. 782; MADANIPOUR 2010, S. 9; MURPHY und O'DRISCOLL 2021, S. 3). CHEN et al. (2021) greifen diesen Ansatz auf und ergänzen ihn um den Punkt der Partizipation: So müssen alle Menschen auch die Möglichkeit haben, diesen mitzugestalten. Der öffentliche Raum soll zudem das Aufeinandertreffen fremder Menschen fördern und so soziale Teilhabe ermöglichen (BERDING und SELLE 2018, S. 1642; CHEN et al. 2021, S. 3).

Die genauen Eigenschaften öffentlicher Räume sind dabei nicht einheitlich. Die entsprechenden Ausprägungen des Erscheinungsbilds sind oft Ergebnisse von ungeplanten, spontanen und dynamischen Prozessen. Diese Gestaltungsfreiheit ist ein Qualitätsmerkmal des öffentlichen Raums, welches laut CHEN et al. (2021, S. 3) in der Literatur als „looseness of space“ bezeichnet wird. Diese Wandelbarkeit kann und soll auch von privatwirtschaftlichen Akteuren mitgetragen werden, die öffentliche Flächen positiv verändern und so auch benachteiligte Stadtteile aufwerten sollen (KLAMT 2012, S. 794ff). Das führt dazu, dass eine klare Unterscheidung von nicht-öffentlichen und öffentlichen Räumen nicht mehr möglich ist. Häufig entstehen hybride Räume, die sowohl Eigenschaften von öffentlichen als auch privaten Räumen haben (BERDING und SELLE 2018, S. 1650; ATHANASSIOU 2017, S. 1; KLAMT 2012, S. 792). Das Hauptmerkmal bleibt aber immer die Zugänglichkeit: „Where there are no people, of course, there can be no public realm“ (LOFLAND 1998, S. 204).

Wie die Menschen den Straßenraum als den laut JACOBS (1963) bedeutendsten öffentlichen Raum unserer Städte wahrnehmen, hängt dabei von verschiedenen Faktoren ab. Positiv nehmen Passantinnen und Passanten beispielsweise begrünte Straßenzüge wahr. Besonders gut gepflegte und strukturiert platzierte Pflanzen führen zu einer hohen Attraktivität der Flächen (ADKINS et al. 2012, S. 506). Der Effekt ist am stärksten, wenn Grünflächen zwischen der Fahrbahn und dem Gehsteig platziert werden (ebd., S. 507; CHOI et al. 2016, S. 134). Ebenso hat die Fahrbahnbreite Auswirkungen auf die Wahrnehmung: Je mehr Fahrspuren die Fahrbahn hat, desto weniger komfortabel wird die Straße von Passantinnen und Passanten empfunden (CHOI et al. 2016, S. 131). Ein leicht positiver Effekt geht von Parkflächen auf der Fahrbahn aus, da diese, ähnlich zu Grünstreifen, eine klare Abgrenzung der Fußgänger zum fließenden Verkehr darstellen (ADKINS 2012, S. 507). Auch das Erscheinungsbild der raumbegrenzenden Häuser spielt beim Empfinden der Menschen eine Rolle. So werden der Einsatz von komplexen und geordneten stilistischen Elementen in ausgewogener Mischung sowie unterschiedliche Höhen der Gebäude bevorzugt (WOLTER 2008, S. 9). Auch offene Hausfronten mit Verglasung und Türen auf Gehsteighöhe haben einen signifikanten Einfluss darauf, ob sich Menschen in diesem Straßenzug wohl fühlen und sich gerne dort aufhalten. Solche Straßen mit „active frontages“ werden u. a. als komfortabler und sicherer wahrgenommen (HEFFERNAN et al. 2014, S. 100). Ebenso präferieren Fußgänger ansprechende Fassaden, breite Gehwege und reduzierten Kraftfahrzeug-Verkehr (STEINMANN et al. 2011, S. 269).

Bei der Wahrnehmung der Straßen sind des Weiteren sozio-demographische Merkmale zu berücksichtigen. So ist beispielsweise eine Abhängigkeit des Sicherheitsgefühls auf Straßen vom Geschlecht nachgewiesen. Frauen fühlen sich vor allem nachts auf Straßen

im Durchschnitt unsicherer als Männer. Auch der ethnische Hintergrund der Fußgänger hat einen Einfluss auf das Sicherheitsgefühl (PARK und GARCIA 2020, S. 864ff). Ebenso zeigt der Einfluss des Alters in zahlreichen Studien im Zusammenhang mit der Wahrnehmung öffentlicher Räume bzw. der Begehbarkeit („walkability“) zum Teil differierende Ergebnisse (SAADI et al. 2021, S. 6; JUN und HUR 2015, S. 118).

Allgemein ist festzuhalten, dass sich die Wahrnehmung der urbanen Flächen der Menschen während der Corona-Pandemie verändert hat. So stellen FLORIDA et al. (2021) unter dem Begriff des „social scarring“ (ebd., S. 7) fest, dass die Angst vor großen Menschenmengen sowohl in geschlossenen Räumen als auch unter freiem Himmel zugenommen hat und Stadtbewohnerinnen und -bewohner sich, zumindest für einige Zeit, mehr Raum wünschen, um sich vor möglichen Infektionen zu schützen (ebd. S. 7f). Zudem könnte sich die Wertschätzung öffentlicher Räume in Zukunft erhöhen, wenn auch nicht in allen Städten und Teilen der Gesellschaft in gleicher Form (HONEY-ROSÉS et al. 2020, S. 5). Ein Beispiel der Veränderungen stellen neue Freischankflächen in den Straßen vieler Städte dar. Bis dato liegen allerdings keine Forschungsergebnisse zu deren Wahrnehmung vor.

## 2.2 Freischankflächen als Teil des öffentlichen Raums

Freischankflächen – in München und Wien oft auch als „Schanigärten“ bezeichnet – sind bewirtete Freiflächen vor Gaststätten. Diese können unter bestimmten Voraussetzungen in Parkständen oder auf dem Gehsteig errichtet werden (SoNuRL München 2021, §23; New York City 2022b). In dieser Arbeit werden lediglich die Installationen auf dafür ausgewiesenen Parkflächen behandelt, da sich diese Form in vielen Städten während der Pandemie neu verbreitet hat (so auch in München, siehe Kapitel 3).

Bei Freischankflächen handelt es sich um keinen rein öffentlichen Raum, da die Gastronominnen und Gastronomen, also privatwirtschaftliche Akteure, großen Einfluss auf die Gestaltung der Fläche haben. So gilt auch auf Freischankflächen das Hausrecht der Gaststätte (VGH 2018). Beispielsweise könnte Besucherinnen oder Besuchern der Aufenthalt untersagt werden, sollten diese keine Speisen oder Getränke erwerben (News.de 2010). Das bedeutet, dass der öffentliche Raum in Form von Parkplätzen sozusagen privatisiert wird. Die Privatisierung bzw. allgemein der Wandel öffentlicher Räume hin zu unpersönlichen und fragmentierten städtischen Umgebungen ist ein Trend, der in vielen Städten weltweit zu beobachten ist bzw. kontrovers diskutiert wird (MADANIPOUR 2010).

Jedoch stellt auch ein Parkplatz keinen vollständig öffentlichen Raum dar. So wird zu dessen Benutzung der Besitz eines Autos vorausgesetzt und vielerorts häufig eine Parkgebühr fällig. Die Zugänglichkeit ist bei beiden Nutzungsarten – Freischankflächen und Parkraum – theoretisch gegeben, die Voraussetzungen zu deren Benutzung sind jedoch unterschiedlich. So besaßen im Jahr 2018 durchschnittlich 42 Prozent der Haushalte in deutschen Metropolen und 31 Prozent in deutschen Regiopolen und Großstädten keinen PKW (NOBIS und KUHNIMHOF 2018, S. 35) und waren von der Nutzung der Parkflächen somit gewissermaßen ausgeschlossen. Der Zugang zum Gastronomiegewerbe hingegen kann zwar beispielsweise durch finanzielle Hürden erschwert werden, diese erscheinen

jedoch vergleichsweise niedrigschwellig. Folglich kann die Zugänglichkeit bzgl. die Nutzung bei Freischankflächen höher als bei Parkplätzen bewertet werden. Zudem ist auch die Nutzerdichte auf Freischankflächen deutlich höher als auf Parkplätzen (KVR München 2020a, S. 5, siehe Kapitel 3). Allgemein können beide Flächen als hybrid bezeichnet werden, wobei die Freischankfläche deutliche Vorteile auf den Ebenen der Partizipation und sozialen Teilhabe aufweist. Auch das Qualitätsmerkmal der „looseness of space“ (CHEN et al. 2021, S. 3) ist hier erfüllt. Obwohl mit der Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch die Gastwirtschaft also de jure eine Privatisierung einhergeht, nimmt de facto die Qualität des öffentlichen Raums auf den verwendeten Flächen zu.

Eine solche Entwicklung während der letzten Jahre lässt sich nicht nur in München feststellen. Auf der ganzen Welt werden bzw. sind öffentliche Straßen zugunsten neuer Nutzungen umgewandelt. In Vilnius, Buenos Aires, Santa Barbara, Tampa und Washington D.C. werden ganze Straßenzüge neu genutzt, um vergleichsweise sichere Räume für soziale Teilhabe und Interaktion unter freiem Himmel zu schaffen (FLORIDA et al. 2021, S. 15; SIMON et al. 2021, S. 155; LARIS 2020). In New York City befinden sich mittlerweile zahlreiche Restaurants mit bedienten Außenarealen (New York City 2022a) – vergleichbar mit Freischankflächen. In Italien wiederum werden beispielsweise die schon während der Pest im 17. Jahrhundert entstandenen „Wein-Löcher“, sog. „buchette del vino“, reaktiviert, durch welche Gastronomen Wein und andere Getränke ohne Kontakt zum Gast ausschenken können (SQUIRES 2020; ZALAMEA et al. 2022, S. 18f). Der Einfluss von Pandemien beeinflusst demgemäß frühere Gesellschaften genauso wie heutige.

Allgemein tragen Restaurants und Cafés zur Attraktivität von Stadtteilen bei und führen dazu, dass Fußgängerinnen und Fußgänger Straßen mit diesen Einrichtungen als attraktiv wahrnehmen (KORCELLI-OLEJNICZAK und TAMMARU 2019, S. 108; STEINMANN et al. 2011, S. 269). MAROSI et al. (2019, S. 120) stellen fest, dass die öffentlichen städtischen Räume, gerade in Zeiten von sozialen Medien, maßgeblich für das urbane Leben sind. Je größer und gepflegter diese Flächen und je heterogener die zugelassenen Nutzungen auf diesen sind, desto höher ist die Lebensqualität in den betreffenden Städten. Parkflächen wird, wie bereits erwähnt, ein leicht positiver Effekt auf die Wahrnehmung zugeschrieben, weil sie als Abgrenzung vom Fußgängerbereich und der Fahrbahn dienen (ADKINS 2012, S. 507). Es ist zu erwarten, dass ein Ersatz durch Freischankflächen diesen Effekt verstärkt und letztere dadurch für Fußgängerinnen und Fußgänger attraktiver als Parkplätze macht. Dementsprechend sollen die zwei folgenden forschungsleitenden Hypothesen in diesem Beitrag getestet werden:

**H1:** Straßen mit Freischankflächen werden positiver wahrgenommen als Straßen ohne Freischankflächen.

**H2:** Freischankflächen haben einen positiven Einfluss auf die Bewertung verschiedener Eigenschaften einer Straße.

### 3 Freischankflächen im Untersuchungsraum München

Während Schanigärten bereits seit 1754 in Wien betrieben werden (CZEIKE 1997, S. 62), erließ die Stadt München erstmals im Mai 2020 auf Drängen der Gastronomen im Eilver-

fahren eine neue Sondernutzungsverordnung, die unter anderem eine großflächige Umnutzung von öffentlichem Parkraum in Freischankflächen erlaubt (KVR München 2020b, S. 3f; SCHOTTENHAMEL 2022). Dadurch sollten die durch die Corona-Pandemie verursachten finanziellen Schäden der Gaststätten abgefedert werden (StMWI Bayern 2021).

Die Voraussetzungen zur Genehmigung sind in München vielschichtig. So gibt es unterschiedliche Vorgaben zur Größe, Ausrichtung und Bauweise (SoNuRL München 2021, § 23). Die „Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München“ geben des Weiteren vor, dass Freischankflächen in Parkständen nur an Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h oder in Einzelfällen von 50 km/h genehmigungsfähig sind. Zudem muss der räumliche Bezug zur betreibenden Gaststätte klar erkennbar sein, das heißt, der nächste Punkt der Freischankfläche darf maximal 20 Meter vom Eingang der Gaststätte entfernt liegen. Wie auch bei allen anderen Sondernutzungen muss die Installation stets angemessen, ortsüblich und gemeinverträglich sein. Auch darf diese keine Gefahr für die öffentliche Sicherheit darstellen oder den Verkehr beeinträchtigen. Die Freischankflächen müssen als Teile des öffentlichen Raums wahrnehmbar bleiben und als „Gestaltungselemente am Geschehen dieses öffentlichen Raumes teilnehmen“ (SoNuRL München 2021, § 23 Abs. 5). Der Betrieb ist in München täglich von 6 bis 23 Uhr gestattet, von April bis September an Freitagen und Samstagen bis 24 Uhr. Seit Herbst 2021 ist auch eine Beheizung der Flächen durch von Ökostrom betriebenen Heizstrahlern gestattet (SoNuRL München 2021, § 23).

Nach Angaben des Kreisverwaltungsreferats München wurden zwischen 18. Mai 2020 und 7. September 2020 insgesamt 1.039 Anträge auf Erweiterung oder Neuerrichtung von Freischankflächen bearbeitet und 891 davon vollständig oder teilweise genehmigt (Kalenderjahr 2019: 397 Anträge). Mehr als die Hälfte der Anträge (558) betraf die Nutzung von Parkständen. Davon wurden 478 bewilligt, wodurch im Stadtgebiet insgesamt 1.037 Parkplätze umgenutzt und so ca. 4.800 Plätze für Gäste der Gastronomie geschaffen wurden (KVR München 2020a, S. 5).

## 4 Methodisches Vorgehen

Vor dem Hintergrund der analysierten Literatur und der aktuellen Lage in München wurde ein „Mixed-Method“-Forschungsdesign konzipiert, das sowohl eine quantitative statistische Analyse als auch ein qualitatives Experteninterview beinhaltet. Dabei sollten zunächst mittels einer explorativen Befragung die forschungsleitenden Hypothesen (siehe Kapitel 2.2) getestet werden.

Für die statistische Analyse – u. a. mittels Conjoint- und Regressionsanalyse – wurde ein dreiteiliger Fragebogen erstellt. Neben der Wirkung von Freischankflächen auf die Wahrnehmung der Befragten wurden sozio-demographische Aspekte der Befragten (z. B. Alter, Geschlecht) und relevante Aspekte der persönlichen Einstellung (z. B. zur Umnutzung städtischer Parkplätze) und des Verhaltens (Autonutzung) aufgenommen. Die Beantwortung des Fragebogens erfolgte online im Zeitraum von 7. Jänner bis 4. Februar 2022. Der Link zur Umfrage wurde über verschiedene soziale Medien verteilt, darunter unter anderen die Nachbarschaftsplattform „nebenan.de“. Dementsprechend liegt keine

Repräsentativität vor, vielmehr dient der Fragebogen einem explorativen Zweck, um erste grundlegende Einblicke zu gewinnen. Insgesamt nahmen 537 Personen an der Umfrage teil, 406 davon beenden die Umfrage auch, was einer Abbruchquote von nur 24,4 Prozent entspricht.

Das Experteninterview mit dem Kreisvorsitzenden des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbands e.V. (DEHOGA) München/Bayern, Herrn SCHOTTENHAMEL, durchgeführt am 26. Januar 2022 in einem persönlichen Gespräch von etwa einer Stunde, gibt wiederum einen Einblick in die Rolle der Freischankflächen während der Pandemie und zeigt eine Perspektive für die Post-Corona-Zeit auf, indem es unter anderem auf das Verhältnis von Gastronomie und Stadtverwaltung bzw. -gestaltung eingeht.

## 5 Ergebnisse

### 5.1 Allgemeiner Einfluss der Freischankflächen auf die Wahrnehmung von öffentlichen Räumen

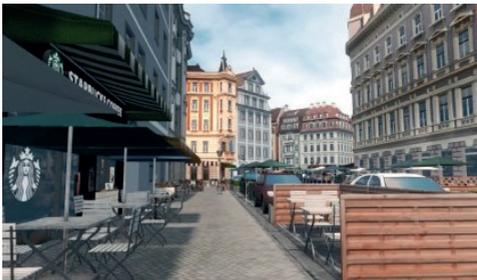
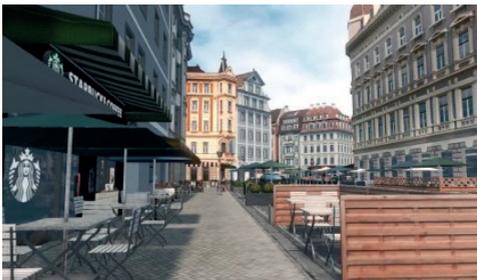
Um den Einfluss von Freischankflächen auf die Wahrnehmung des öffentlichen Raums zu messen und mit dem Einfluss anderer bereits erforschter Aspekte zu vergleichen, wurde anhand von Computer-simulierten Straßenszenen eine Conjoint-Analyse vorgenommen, die sich an FAWCETT et al. (2008) orientiert. Die Straßenszenen basieren auf der Stadtarchitektur Münchens und repräsentieren eine durchschnittliche Zone mit wohnwirtschaftlichen und gewerblichen Nutzungen. Zur Differenzierung wurden die Straßenszenen anhand von drei Attributen angepasst:

- Freischankflächen (Schanigarten / kein Schanigarten),
- Begrünung (Bäume / keine Bäume),
- Verkehr (Parkplätze / keine Parkplätze).

Durch Kombination der Attribute ergaben sich acht verschiedene Designtypen (Abb. 1 zeigt diese exemplarisch anhand einer Straßenszene). Da jeder der acht Designtypen mit allen anderen sieben Typen verglichen werden sollte, wurde ein einzelner Designtyp in insgesamt sieben Paare gezeigt. Weil dabei kein Designtyp in einer spezifischen Straßenszene in mehr als einem Paar erscheinen sollte, wurden insgesamt sieben verschiedene Straßenszenen simuliert. Dementsprechend wurden 56 verschiedene Bilder benötigt (acht Designtypen in jeweils sieben Straßenszenen), welche in 28 Paaren zur Bewertung gegeben werden.

Um die Zeit der Befragung zu reduzieren und somit eine höhere Abschlussquote zu erzielen, wurde den Befragten jeweils nur die Hälfte, also 14 Paare, gezeigt (Abb. 2 zeigt exemplarisch ein Paar). Dabei wurden die 28 Paare zufällig auf zwei Gruppen aufgeteilt, denen dann wiederum die Befragten zufällig zugeteilt wurden. Die Befragten konnten dann jeweils auswählen, wie stark sie eine der beiden gezeigten Szene präferieren.

Anhand einer Eingabe auf der vierstufigen Skala von „voll und ganz Straße X; eher Straße X; eher Straße Y; voll und ganz Straße Y“ trafen die Teilnehmenden Aussagen über ihre Präferenzen in Bezug auf Kombinationen und indirekt auch zu den Attributen. Es

Modell	Freischankflächen	Verkehr	Begrünung
	Schanigarten	Parkplätze	Bäume
	Schanigarten	Keine Parkplätze	Bäume
	Schanigarten	Parkplätze	Keine Bäume
	Schanigarten	Keine Parkplätze	Keine Bäume

Quelle: Eigener Entwurf (Computer-simulierte Variationen einer Straßenszene).

Abb. 1a: Designtypen am Beispiel einer Computer-simulierten Straßenszene

Modell	Freischankflächen	Verkehr	Begrünung
	Kein Schanigarten	Parkplätze	Bäume
	Kein Schanigarten	Keine Parkplätze	Bäume
	Kein Schanigarten	Parkplätze	Keine Bäume
	Kein Schanigarten	Keine Parkplätze	Keine Bäume

Quelle: Eigener Entwurf (Computer-simulierte Variationen einer Straßenszene).

Abb. 1b: Designtypen am Beispiel einer Computer-simulierten Straßenszene

ergab sich eine Abstufung von -2 (stark abgelehnt), -1 (schwach abgelehnt), 1 (schwach präferiert) und 2 (stark präferiert). Die Werte („Scores“) wurden für die Designtypen sowie Attribute über alle Paare hinweg gemittelt.



Quelle: Eigener Entwurf (Computer-simulierte Variation einer Straßenszene).

Abb. 2: Beispiel eines Conjoint-Paares aus dem Fragebogen

Tabelle 1 zeigt zunächst die durchschnittlichen Bewertungen der acht Designtypen. Danach erhielt die Kombination „Schanigarten, keine Parkplätze, Bäume“ mit 1,204 die beste Bewertung, gefolgt von den drei anderen Typen mit der Ausprägung „Bäume“. Am stärksten abgelehnt wurde die Kombination „kein Schanigarten, Parkplätze, keine Bäume“ mit einem mittleren Score von -1,481. Bei Betrachtung der berechneten Einzelbewertungen der Attribute bestätigte sich der Trend aus den Kombinationen. Den höchsten Wert erhielt die

Ausprägung „Bäume“, gefolgt von „Schanigarten“ und „Parkplätze“. Ein höherer absoluter Wert oder Betrag eines Attributs deutet hierbei auf eine größere Gewichtung des Attributs in der Auswahl der Szene hin (FAWCETT et al. 2008, S. 609). Das Vorhandensein von Bäumen hat demnach den stärksten Einfluss auf die Präferenzen der Befragten, Parkplätze den geringsten, unabhängig von der Richtung der Präferenz.

<b>Designtypen (Kombinationen)</b>	<b>Mittelwert</b>	<b>Standardabweichung</b>
Schanigarten – keine Parkplätze – Bäume	1,203846	0,876634
Schanigarten – Parkplätze – Bäume	0,955569	0,964787
kein Schanigarten – keine Parkplätze – Bäume	0,667079	0,962758
kein Schanigarten – Parkplätze – Bäume	0,048474	0,871444
Schanigarten – keine Parkplätze – keine Bäume	-0,127145	1,005456
Schanigarten – Parkplätze – keine Bäume	-0,418111	1,077463
kein Schanigarten – keine Parkplätze – keine Bäume	-1,091790	0,885474
kein Schanigarten – Parkplätze – keine Bäume	-1,480687	0,744012
<b>Attribute</b>	<b>Mittelwert</b>	<b>Standardabweichung</b>
Bäume	1,275767	0,617847
Schanigarten	0,841725	0,729601
Parkplätze	-0,353059	0,624520

Quelle: Auswertung der Fragebogenerhebung (Conjoint-Analyse); eigene Berechnungen

Tab. 1: Durchschnittliche Bewertungen der Designtypen und Attribute, sortiert nach dem Mittelwert

Die Existenz von Schanigärten auf der Straßenfläche liegt bezüglich ihrer Bedeutung in der Mitte. Um diesen Zusammenhang zu überprüfen, wurde des Weiteren eine einfache lineare Regression durchgeführt. Dabei war der Score, der den acht Designtypen jeweils von den Befragten durchschnittlich gegeben wurde, die abhängige Variable. Die drei Attribute dienen als unabhängige Dummy-Variablen. Tabelle 2 zeigt die Ergebnisse. Alle drei Zusammenhänge sind statistisch signifikant. So haben Bäume den stärksten positiven Einfluss auf die Präferenz einer Kombination, Schanigärten einen mittleren positiven und Parkplätze einen weniger gewichteten negativen Einfluss.

Attribute	Score	Standardfehler
Schanigarten	0,868***	(0,0329)
Bäume	1,498***	(0,0329)
Parkplätze	-0,387***	(0,0329)
Konstante	-1,020***	(0,0328)
N	3.230	
r <sup>2</sup>	0,475	

Lineare Regression. Abhängige Variable: durchschnittlicher Score der Designtypen. \* (\*\*, \*\*\*) entspricht  $p < 0,05$  (0,01, 0,001).

Quelle: Eigene Berechnung

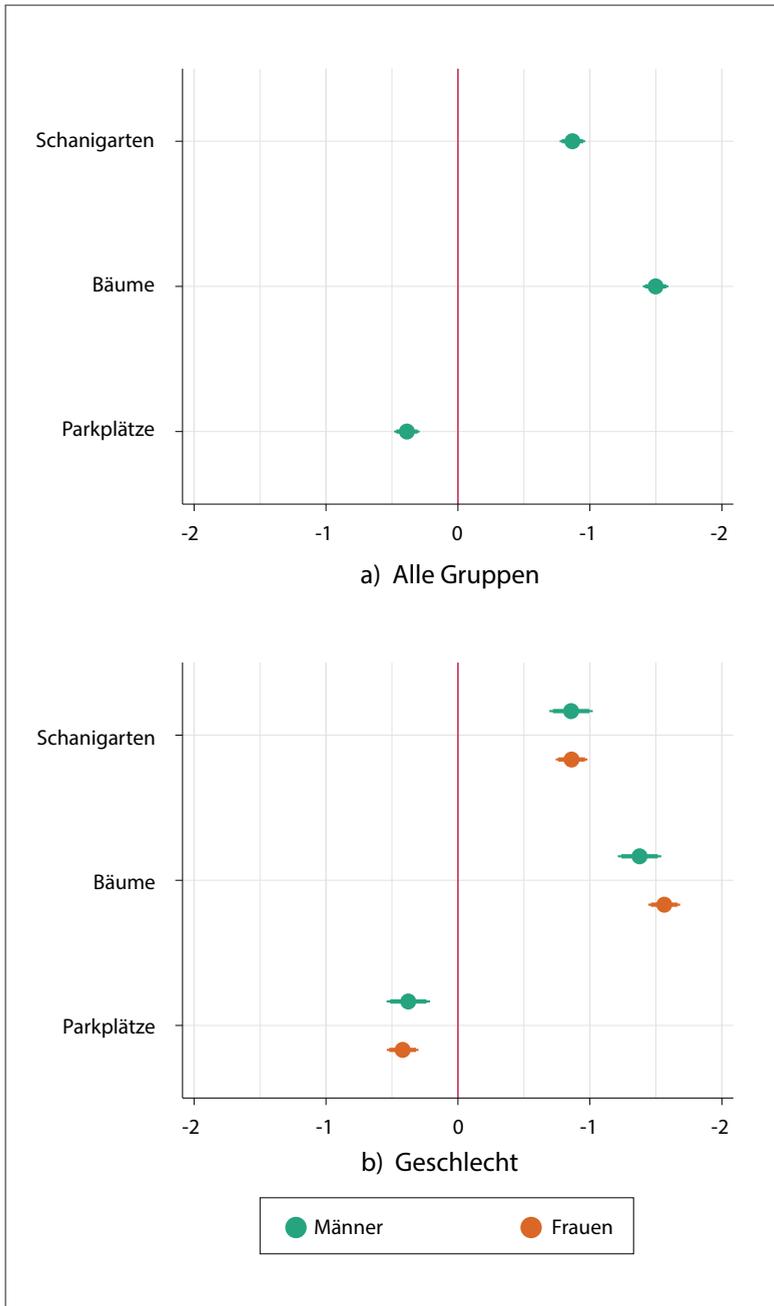
Tab. 2: Regression: Einfluss der drei Attribute auf den Score eines Designtyps

## 5.2 Erklärungswert sozio-demographischer Aspekte sowie von Aspekten der Einstellung und des Verhaltens auf die Wahrnehmung von öffentlichen Räumen

Da die Wahrnehmung von Räumen in der Fachliteratur unter anderem auf sozio-demographische Merkmale von Respondenten zurückgeführt wird (siehe Kapitel 2.1), wurde die Regressionsanalyse im Sinne einer explorativen Studie nach verschiedenen Gruppenzugehörigkeiten wiederholt, um mögliche Interaktionen zu hinterfragen. Herangezogen wurden das Geschlecht, die Altersgruppe, die Nutzung eines Kraftfahrzeugs, die Einstellung zur Umnutzung städtischer Parkplätze sowie die Wahlabsicht der Befragten für eine potenzielle Kommunalwahl. In Abbildung 3 sind die Koeffizienten graphisch dargestellt (siehe auch das allgemeine Modell aus Tabelle 2).

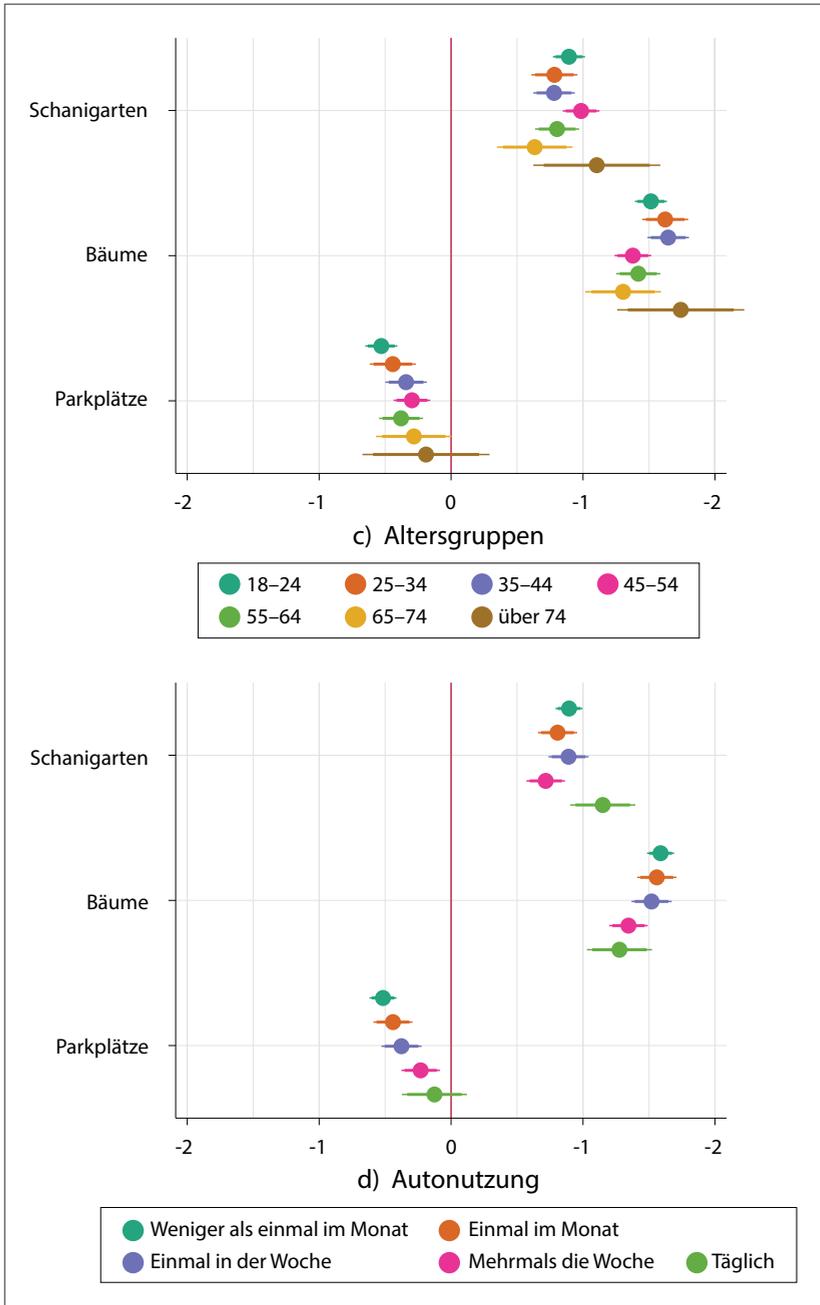
Hervorzuheben sind zum einen die etwas stärkere Bedeutung von Bäumen auf die Wahrnehmung von Frauen, jüngeren Altersgruppen und seltenen Autonutzerinnen und -nutzern. Die höhere Bedeutung von Begrünung für Frauen im Gegensatz zu Männern wird beispielsweise auch durch die Studien von FISCHER et al. (2018) und BONTHOUX et al. (2019) belegt. Mit zunehmender Autonutzung in der Stadt sinkt zum anderen – erwartungsgemäß – der negative Einfluss von Parkflächen auf den Score eines Designtyps.

Lassen sich bei den bereits genannten Gruppen kaum Unterschiede beim Einfluss von Schanigärten feststellen, so treten diese bei den Einstellungen zur Flächenumnutzung in der Stadt besonders stark auf. Die Scores der Befragten, die eine verstärkte Umwandlung von Parkflächen in andere Nutzungen wie Freischankflächen oder Begrünung befürworten, sind signifikant stärker positiv von der Existenz von Schanigärten sowie Bäumen beeinflusst als von Gegnern der Umnutzung. Damit zusammenhängen könnte die Bedeutung der Wahlabsicht. Hier ist beispielsweise bei den Wählern der



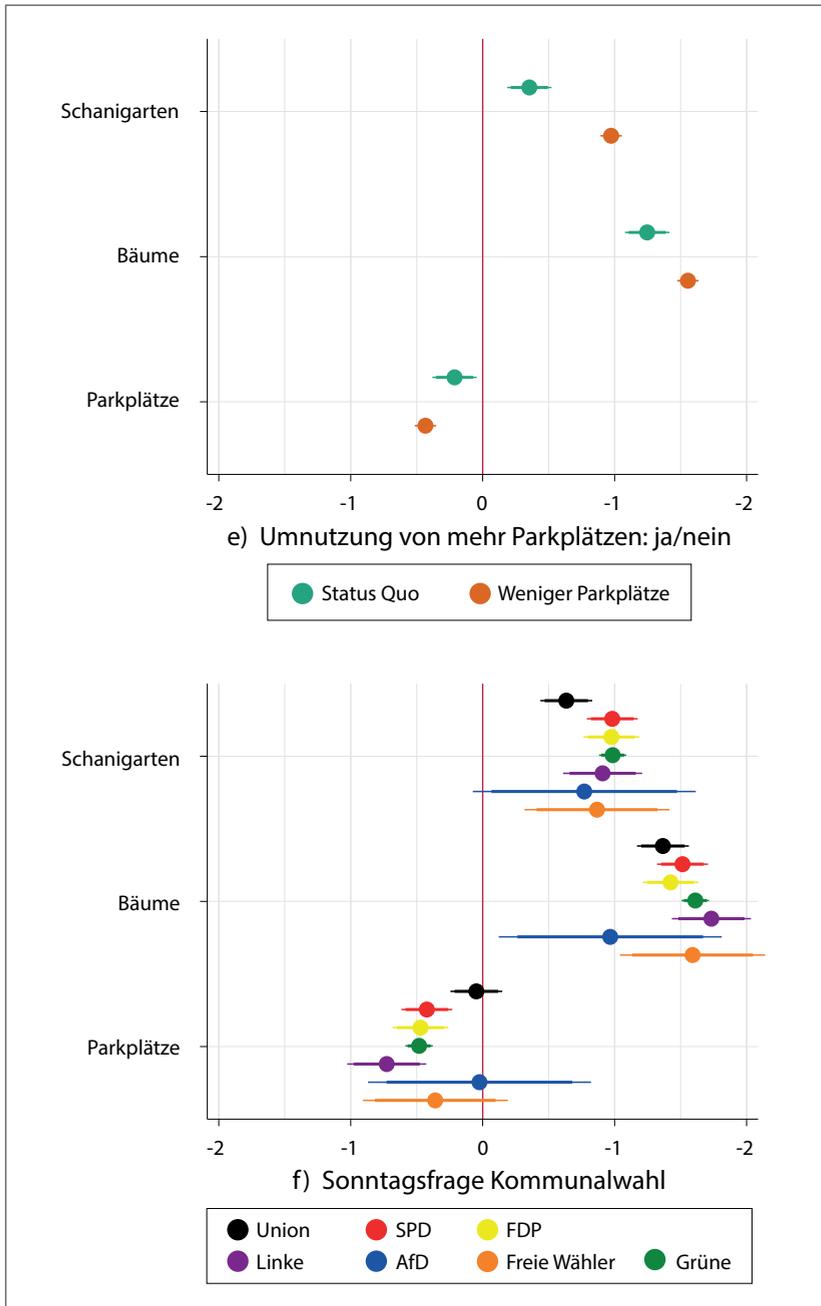
Quelle: Eigene Berechnungen, eigene Darstellung

Abb. 3a: Regressionsergebnisse nach verschiedenen Gruppen



Quelle: Eigene Berechnungen, eigene Darstellung

Abb. 3b: Regressionsergebnisse nach verschiedenen Gruppen



Quelle: Eigene Berechnungen, eigene Darstellung

Abb. 3c: Regressionsergebnisse nach verschiedenen Gruppen

Union (CSU) ein von anderen Wählenden abweichender Effekt bei der Beurteilung von Schanigärten und Parkplätzen zu beobachten, der unter anderem damit begründet werden könnte, dass gerade die Wählerinnen und Wähler der Union die Forderung nach einem Verbot von privatem Autoverkehr in Innenstädten ablehnen (FELDT und FILGES 2021). Wie die verschiedenen Wahrnehmungen der Freischankflächen ausgeprägt sind, wird in Kap. 5.3 erläutert.

### 5.3 Einfluss von Freischankflächen auf unterschiedliche Aspekte der Wahrnehmung von öffentlichen Räumen

Um den direkten Effekt von Freischankflächen auf die unterschiedlichen Aspekte der Wahrnehmung von Straßen zu messen, wurde ein Experiment durchgeführt, bei dem die Befragten zu Beginn des Fragebogens zufällig in zwei Gruppen eingeteilt wurden. Beiden Gruppen wurde dann eine Reihe von Fotos von fünf verschiedenen typischen Straßenszenen in München gezeigt. Die Fotos, die in den Stadtteilen Maxvorstadt sowie Schwabing aufgenommen wurden, datieren vom 23. Dezember 2021.

Fotografien stellen ein geeignetes Mittel dar, um die Einstellungen von Personen zu erfragen und sie weisen keine signifikanten Verzerrungen im Vergleich zur Befragung vor Ort auf (HEFFERNAN et al. 2014, S. 95). Während die „Treatmentgruppe“ (Gruppe 1) einen Abschnitt der Straße mit einem Schanigarten zur Betrachtung vorgelegt erhielt, zeigten die Fotos bei Gruppe 2 zur Kontrolle einen Abschnitt derselben Straße ohne Schanigarten. Die Teilnehmenden beider Gruppen wurden bei jedem Foto aufgefordert, ihre Wahrnehmung bezüglich verschiedener Eigenschaften der Straßen auf semantisch-differenziellen Skalen anzugeben.

Die Skalen enthalten sechs Schritte, die Antworten umfassen dementsprechend den Wertebereich von 1 bis 6. Hierbei ist eine Angabe im oberen Bereich mit einer „negativen“ Antwort gleichzusetzen. Tabelle 3 zeigt die Ergebnisse eines ungepaarten t-Tests mit ungleichen Varianzen (Tests zur Validität der Auswertung sind im Anhang zu finden; siehe die Tabellen A.1, A.2 und A.3 im Anhang).

Bei allen Paaren unterscheiden sich die Bewertungen der beiden Gruppen signifikant voneinander. Die Straßenabschnitte mit Schanigärten (Gruppe 1) wurden durchwegs positiver wahrgenommen. So wurden sie im Schnitt als interessanter, sicherer, belebter, gemüthlicher, entspannter sowie einladender als die Abschnitte ohne Freischankflächen bewertet. Abbildung 4 veranschaulicht die Mittelwerte der beiden Gruppen inklusive des Medians, der oberen und unteren Nachbarwerte und der 25- und 75-Prozent-Quantile. Ausreißer sind nicht dargestellt. Es ist darauf hinzuweisen, dass sich alle Mittelwerte im mittleren beziehungsweise oberen Bereich befinden, die Szenen in den vorgelegten Bildern von den Befragten im Schnitt also eher negativ bewertet wurden. Dies könnte auf den Zeitpunkt der Aufnahme im Winter zurückzuführen sein, der nicht den typischen Zeitraum repräsentiert, in dem sich Menschen vorwiegend außen und auf Freischankflächen aufhalten.

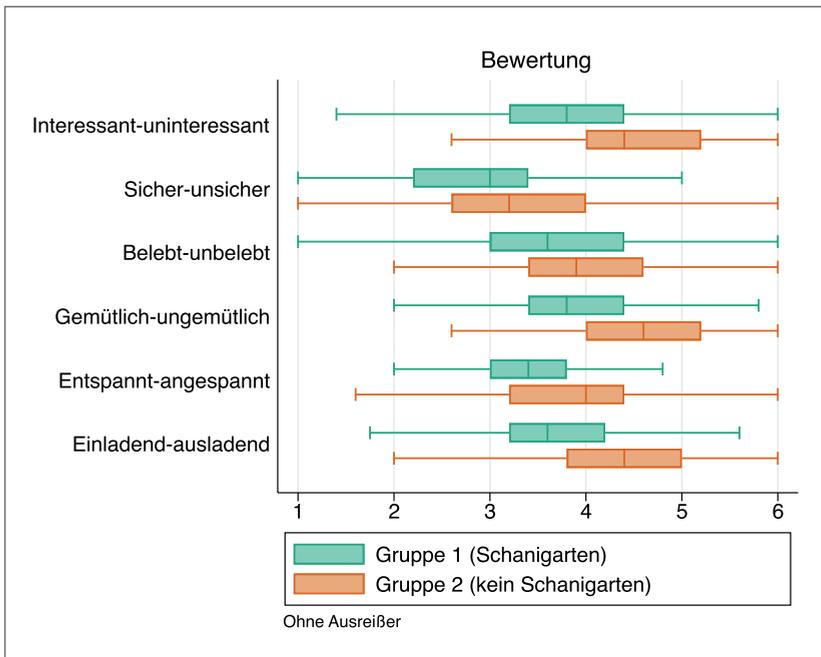
Die aufgestellte Hypothese, dass Straßen mit Freischankflächen positiver als Straßen ohne Freischankflächen wahrgenommen werden, kann angesichts der quantitati-

Semantisch-differenzielles Paar	Differenz	Mittelwert Gruppe 1	Mittelwert Gruppe 2	t
Interessant – uninteressant	-0,714***	3,763	4,477	-7,783
Sicher – unsicher	-0,419***	2,852	3,271	-3,974
Belebt – unbelebt	-0,283**	3,667	3,950	-3,108
Gemütlich – ungemütlich	-0,710***	3,868	4,578	-8,358
Entspannt – angespannt	-0,457***	3,407	3,864	-5,282
Einladend – ausladend	-0,742***	3,682	4,424	-8,652
N	403			

Ungepaarter t-Test mit ungleicher Varianz. \* (\*\*, \*\*\*) entspricht  $p < 0,05$  (0,01, 0,001).

Quelle: Eigene Berechnungen

Tab. 3: Bewertungen der semantisch-differenziellen Paare, t-Test



Quelle: Eigene Berechnungen, eigener Entwurf

Abb. 4: Boxplot der Verteilungen der Bewertungen der semantisch differenziellen Skalen

ven Ergebnisse angenommen werden. Auch deuten die Ergebnisse auf einen positiven Einfluss der Flächen auf die Bewertung verschiedener Aspekte der Attraktivität von Straßen hin.

#### **5.4 Einordnung der Entwicklung der Schanigärten in München vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie**

Neben einer Analyse der veränderten Wahrnehmungen wurde ergänzend ein qualitatives Experteninterview durchgeführt. Mit dem Ziel des Erlangens von Hintergrundinformationen zu der Entstehung, Etablierung, Akzeptanz und vor allem Zukunft der Freischankflächen in München wurde stellvertretend für den Deutschen Hotel- und Gaststättenverband (DEHOGA) Herr Christian SCHOTTENHAMEL, Kreisvorsitzender des DEHOGA in Bayern/München, als Experte herangezogen. Der DEHOGA ist ein wichtiger Interessenvertreter des Gastgewerbes in Deutschland und stellt laut SCHOTTENHAMEL (2022) – vor allem in Zeiten von Corona – eine große Hilfe für die Gastwirte dar.

So bewilligte die Politik die Novellierung der Sondernutzungsverordnung in München nach anfänglichen Schwierigkeiten im Genehmigungsverfahren und der Klärung bürokratischer Hürden letztendlich auf Grund des Drängens des DEHOGA: Mit dem Argument einer geringeren Ansteckungsrate im Freien wurde ein Schnell-Genehmigungsverfahren im Stadtrat beschlossen und somit der Weg für die „kreativen Rettungseinseln“ (SCHOTTENHAMEL 2022) für die Gastronominnen und Gastronomen Münchens geebnet.

Allgemein erfuhr das Pop-Up-Phänomen Schanigarten in der Landeshauptstadt großen Zuspruch. Sowohl Politik als auch Gastronomie und Bevölkerung sind von der innovativen Idee der Außengastronomie überzeugt (SCHOTTENHAMEL 2022; Süddeutsche Zeitung 2022b). Hierbei betonte SCHOTTENHAMEL (2022) den Zusammenhalt der Bevölkerung in solch schwierigen Zeiten und verneinte Bedenken wie die Parkplatzproblematik. Vielmehr wurde die Umnutzung der Parkflächen von ihm als „sinnvoll und charmant“ angesehen, vor allem vor dem Hintergrund der langfristigen Eindämmung des innerstädtischen Autoverkehrs und der Entwicklung zur „autoarmen Stadt“ – so auch MESSNER und SCHUBERT (2021, S. 62) in ihrem Werk zur Zukunft der Stadtmobilität. Hinzu kommen die gestalterischen und zugleich belebenden Aspekte der Schanigärten im Stadtbild Münchens (CHEN et al. 2021, S. 1).

Wie bereits aus der quantitativen Analyse (siehe Kapitel 5.1 bis 5.3) hervorgeht, hat die Existenz von Freischankflächen einen positiven Einfluss auf die Wahrnehmung und Attraktivität eines Straßenzugs. Nach dem Rückzug in das Private aufgrund der durch die Corona-Pandemie bedingten, zeitweise verstärkten Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen wirkt die Stadt durch die innovative, kreative und individuelle Umnutzungsidee des öffentlichen Raums lebendiger. Auch die individuelle und spontane Gestaltung der Außenflächen durch die jeweiligen Gastronominnen und Gastronomen trägt zu einem bunten und vielfältigen Stadtbild bei (BERDING und SELLE 2018, S. 1650). SCHOTTENHAMEL (2022) hob hier erneut die dadurch entstehende Diversität im Stadtbild hervor und führte diesen Effekt auf den Eilantrag zurück, in dem keine gestalterischen Vorgaben gemacht und das Erscheinungsbild folglich nicht standardisiert wurde.

Trotzdem sind in gewissen Punkten Debatten über die Zukunft der Freischankflächen in München zu führen. Zunehmend wird Kritik bezüglich ihres Missbrauchs laut. Die Nutzung der Außenflächen ist stark an das Wetter gebunden und weist folglich eine gewisse Saisonalität auf. In Zeiten des Nicht-Gebrauchs, vor allem in den Wintermonaten, werden die Gastroflächen von manchen Betreibern zu Abstellflächen von Mobiliar oder auch Müll umfunktioniert. Dies hat einen negativen Effekt auf die Wahrnehmung des Stadtbilds und führt zu Kritik in der Bevölkerung (Süddeutsche Zeitung 2022a). Hierbei spielt auch die Lage des Restaurants eine zentrale Rolle. Da die Stärke der Frequenzierung von der Zugänglichkeit und den saisonalen Gegebenheiten abhängt, appelliert der DEHOGA folglich an das Verständnis und die Eigenverantwortung der Betreiberinnen und Betreiber, in Zeiten von niedrigeren Besuchszahlen die Flächen eigenständig zu pflegen oder sie gar abzubauen (SCHOTTENHAMEL 2022). Denn nur so können das positive Image der Freischankflächen erhalten bleiben und Raumnutzungskonflikte vermieden werden (FTHENAKIS 2020, S. 22; HONEY-ROSÉS et al. 2020, S. 6f). Auch die Heizstrahler-Problematik ist ein wichtiger Bestandteil in dem Diskurs rund um die Post-Corona-Perspektive der Schanigärten. Selbst nach der Genehmigung von nur mit Ökostrom betriebenen Heizstrahlern ist die Nachhaltigkeitsdebatte noch nicht abgeklungen (SCHOTTENHAMEL 2022).

Um eine feste Etablierung der Freischankflächen im Münchner Stadtbild zu sichern, bedarf es einer gewissen Planungssicherheit sowohl für die Betreiberinnen und Betreiber als auch für die Verantwortlichen im Stadtrat (RAFF 2021). Beschlüsse über den zeitlichen Verbleib sowie über den saisonalen Gebrauch der Außengastronomie müssen gefasst werden. Die Häufigkeit von Verordnungsnovellierungen muss reduziert werden, damit sich eine Planungssicherheit für alle Nutzungsgruppen einstellen kann (SoNuRL München 2021; RAFF 2021). Hierzu gehört auch der Kompromiss über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung des öffentlichen Raums für einen privaten bzw. wirtschaftlichen Zweck. Denn laut Gemeindegebührenordnung der Stadt München müssen Sondernutzungen bezahlt werden (SoNuRL München 2021). Aufgrund der Errichtung der Freischankflächen mittels eines Schnell-Genehmigungsverfahrens entfielen diese Gebühren vorerst. Die Erhebung von Gebühren für die Sondernutzung bei einer festen Etablierung der Außengastronomieflächen in München ist noch zu klären (SCHOTTENHAMEL 2022).

Der Fokus liegt darauf, dass das Konzept Außengastronomie „auf rechtlich saubere Füße“ (SCHOTTENHAMEL 2022) gestellt wird, damit es eine Zukunft hat. Denn die feste Institutionalisierung der Freischankflächen im Stadtbild ist ein klar definiertes Ziel des DEHOGA und der beteiligten Gastronominnen und Gastronomen – weg von der Sondernutzung, hin zur Tradition: „Aus der Ausnahme ist mittlerweile, ich sag‘ immer, in Bayern nach zwei Jahren, eine Tradition geworden und so versuchen wir halt, daran festzuhalten, dass das auch so bleibt, weil es das Münchner Stadtbild mittlerweile ausmacht“ (SCHOTTENHAMEL 2022). Im Namen des DEHOGA Bayern bejaht der Experte eindeutig die Frage, ob die Freischankflächen mehr als nur ein Pop-Up-Phänomen sind, und hebt ein weiteres Mal das positive Umdenken in der Nutzung urbaner Flächen hervor (vgl. auch HEFFERNAN et al. 2014, S. 94ff). Freischankflächen sind eine „kreative Neufassung des öffentlichen Straßenraums“ (SCHOTTENHAMEL 2022).

## 6 Fazit und Ausblick

Die in dieser Arbeit erlangten Ergebnisse deuten darauf hin, dass Straßenabschnitte mit Freischankflächen als interessanter, sicherer, belebter, gemütlicher, entspannter und einladender sowie insgesamt positiver wahrgenommen werden als die gleichen Straßen ohne eine solche Nutzung (siehe Kapitel 5.1 bis 5.3). Diese Erkenntnis wird auch im Expertengespräch bestätigt (siehe Kapitel 5.4). Tenor dieses Gesprächs ist, dass Schanigärten, die in München aufgrund der geringen Ansteckungsrate im Freien schnell genehmigt wurden, von Seiten der Politik, Gastroszene und Bevölkerung durchweg positiv aufgenommen wurden. Wegen des Erfolgs wird zwar diskutiert, diese zukünftig, also auch in Post-Corona-Zeiten, beizubehalten, gleichzeitig werden aber verschiedene Debatten bezüglich der Saisonalität, der gestalterischen Umsetzung und der Planungssicherheit geführt (SCHOTENHAMEL 2022).

Zuletzt veröffentlicht der Stadtrat München den neusten Beschluss bezüglich der Freischankflächen (Mai 2022) und verkündete zugleich die dauerhafte Genehmigung von Schanigärten in der Stadt. Jedoch legt die neueste Satzung unter anderem fest, dass die Gestaltung der Gastflächen in Zukunft vom Kreisverwaltungsreferat genehmigt werden und eine für die Ordnung verantwortliche Person ernannt werden muss. Die Gestaltungsfreiheit der Gastronominnen und Gastronomen, auf die der Vertreter des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbands (DEHOGA) viel Wert legt (siehe Kapitel 5.4), wird somit eingeschränkt. Zusätzlich verkündet die neue Ordnung die Erhebung von Nutzungsgebühren für die Gastronomie. Auf diese Gebühr wurde bislang zugunsten der Gastronominnen und Gastronomen verzichtet, die Stadt München hingegen verspricht sich durch ihre Einhebung einen Gewinn von jährlich 1,4 Millionen Euro. Welche Auswirkungen die finanzielle Rentabilität für die Stadt auf die Zahlungsbereitschaft der Gastronominnen und Gastronomen und somit auch auf die Anzahl der Freischankflächen im Stadtbild haben wird, ist noch unklar (Süddeutsche Zeitung 2022b).

Im Sinne einer autoarmen Stadt obliegt es nun den Betreiberinnen und Betreibern der Schanigärten, diese weiterhin attraktiv zu gestalten, und dem Münchner Stadtrat, entsprechende Beschlüsse zu fassen, damit diese auch zukünftig in München erhalten bleiben. Die Schanigärten „erlaub[en] den Blick in eine urbane Zukunft, in der das Auto nicht ausgesperrt, seine Dominanz aber keine Selbstverständlichkeit mehr ist“ (FTHENAKIS 2020, S. 11).

Allgemein zeigt sich die Bedeutung der individuellen Gestaltung der Freischankflächen, die sich nicht nur auf die Wahrnehmung selbiger, sondern auch auf die der Straßen auswirkt. Dieser Aspekt ist ein möglicher Ausgangspunkt für zukünftige Forschung. Ebenso könnten die Meinungen von Anwohnerinnen und Anwohnern von Straßen mit einer hohen Dichte an Schanigärten gezielt erhoben werden, um die Einstellung der am stärksten betroffenen Personengruppe dezidiert zu ermitteln. Auch andere von der Umnutzung der Parkplätze betroffene Menschen, wie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Müllabfuhr oder Paketzustellerinnen und -zusteller, könnten in Zukunft befragt werden. Diese ergänzenden Datenerhebungen hätten das Ziel, ein umfassenderes Bild von der aktuellen Situation zu erhalten und ein breiteres Meinungsbild, sowohl von der Nachfrage- als auch Angebotsseite, nachzeichnen zu können. Bei diesen Erhebungen werden vor allem kritischere Sichtweisen auf die Entwicklung erwartet. Eine zentrale Rolle könnte hier – neben

der Perzeptionsgeographie – der Ökopsychologie zukommen, die laut BORS DORF (2007, S. 55) das menschliche Verhalten durch die Einbeziehung von räumlichen Gegebenheiten besser zu verstehen versucht.

Auch der Zeitpunkt der Datenerhebung muss bei zukünftigen Forschungen aufgrund der Saisonalität und der damit eng verbundenen Wahrnehmung von Straßenszenen und dem dadurch bedingten unterschiedlichen Antwortverhalten der Menschen berücksichtigt werden, um Verzerrungen zu vermeiden oder diese gegebenenfalls richtig zu bewerten. Durch die Digitalisierung der genehmigten Anträge auf Freischankflächen könnte vom zuständigen Amt der Städte in Zukunft, ähnlich wie von der Stadtverwaltung von New York City praktiziert (New York City 2022a), ein Informations- und Kommunikationstool für Einwohner und teilnehmende Gastronominnen und Gastronomen aufgebaut werden. Durch diese und weitere Verbesserungen kann das einstige Pop-Up-Phänomen Schanigärten zu einem festen Bestandteil der Post-Corona-Stadt werden.

## 7 Literaturverzeichnis

- ADKINS A., DILL J., LUHR, G., NEAL M. (2012): Unpacking Walkability: Testing the Influence of Urban Design Features on Perceptions of Walking Environment Attractiveness. In: *Journal of Urban Design*, 17 (4), S. 499–510. – <https://doi.org/10.1080/13574809.2012.706365>.
- ALVI M. M., SIVASANKARAN S., SINGH M. (2020): Pharmacological and Non-pharmacological Efforts at Prevention, Mitigation, and Treatment for COVID-19. In: *Journal of Drug Targeting*, 28 (7–8), S. 742–754. – <https://doi.org/10.1080/1061186X.2020.1793990>.
- ATHANASSIOU E. (2017): The Hybrid Landscape of Public Space in Thessaloniki in the Context of Crisis. In: *Landscape Research*, 42 (7), S. 782–794. – <https://doi.org/10.1080/01426397.2017.1372399>.
- BERDING U., SELLE K. (2018): Öffentlicher Raum. In: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): *Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL), S. 1639–1653.
- BONTHOUX S., CHOLLET S., BALAT I., LEGACY N., VOISIN L. (2019): Improving Nature Experience in Cities: What Are People’s Preferences for Vegetated Streets? In: *Journal of Environmental Management*, 230, S. 335–344. – <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2018.09.056>.
- BORS DORF A. (2007): *Geographisch denken und wissenschaftlich arbeiten*. 2. Auflage. Berlin: Springer Spektrum.
- CARMONA M., DE MAGALHÃES C., HAMMOND L. (2008): *Public Space: The Management Dimension*. Abingdon-on-Thames: Routledge.
- CHEN F., PIAZZONI F., XI J., SHUN KEI Y., ANTONOPOULOU A. (2021): Public Space. In: BREARS R. (Hrsg.) *The Palgrave Encyclopedia of Urban and Regional Futures*. Cham: Palgrave Macmillan, S. 1–7. – [https://doi.org/10.1007/978-3-030-51812-7\\_172-1](https://doi.org/10.1007/978-3-030-51812-7_172-1).
- CHOI J., KIM S., MIN D., LEE D., KIM S. (2016): Human-Centered Designs, Characteristics of Urban Streets, and Pedestrian Perceptions: Human-Centered Design. In: *Journal of Advanced Transportation*, 50 (1), S. 120–137. – <https://doi.org/10.1002/atr.1323>.
- CZEIKE F. (1997): *Historisches Lexikon von Wien*. Band 5 (Ru – Z). Wien: Kremayr & Scheriau.
- FAWCETT W., ELLINGHAM I., PLATT S. (2008): Reconciling the Architectural Preferences of Architects and the Public: The Ordered Preference Model. In: *Environment and Behavior*, 40 (5), S. 599–618. – <https://doi.org/10.1177/0013916507304695>.

- FELDT J., FILGES T. (2021): Umfrage: Deutliche Mehrheit der Deutschen ist gegen autofreie Innenstädte. In: *Businessinsider*, Ausgabe vom 31. Juli 2021. Berlin: Business Insider Deutschland GmbH. – <https://www.businessinsider.de/politik/umfrage-deutliche-mehrheit-der-deutschen-ist-gegen-autofreie-innenstaedte/> (aufgerufen am 31.05.2022).
- FISCHER L. K., HONOLD J., CVEJIĆ R., DELSHAMMAR T., HILBERT S., LAFORTEZZA R., NASTRAN M., NIELSEN A. B., VAN DER JAGT A. P. N., KOWARIK, I. (2018): Beyond Green: Broad Support for Biodiversity in Multicultural European Cities. In: *Global Environmental Change*, 49, S. 35–45. – <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2018.02.001>.
- FLORIDA R., RODRÍGUEZ-POSE A., STORPER M. (2021): Cities in a Post-COVID World. In: *Urban Studies*, Online First (June 27, 2021). – <https://doi.org/10.1177/00420980211018072>.
- FTHENAKIS A. (2020): Schanimorphologie. In: FTHENAKIS A. (Hrsg.): *Schanitown. Eine Momentaufnahme zur Botanisierung Münchens*. München: Sorry Press.
- HEFFERNAN E., HEFFERNAN T., PAN W. (2014): The Relationship Between the Quality of Active Frontages and Public Perceptions of Public Spaces. In: *Urban Design International*, 19 (1), S. 92–102. – <https://doi.org/10.1057/udi.2013.16>.
- HONEY-ROSÉS J., ANGUELOVSKI I., CHIREH V. K., DAHER C., KONIJNENDIJK VAN DEN BOSCH C., LITT J. S., MAWANI V., MCCALL M. K., ORELLANA A., OSOLOWICZ E., SÁNCHEZ U., SENBEL M., TAN X., VILLAGOMEZ E., ZAPATA O., NIEUWENHUIJSEN M. J. (2020): The Impact of COVID-19 on Public Space: An Early Review of the Emerging Questions – Design, Perceptions and Inequities. In: *Cities & Health*, 5 (Supplement 1), S. 5263–5279. – <https://doi.org/10.1080/23748834.2020.1780074>.
- JACOBS J. (1963): *Tod und Leben großer amerikanischer Städte*. Gütersloh: Birkhäuser.
- JANSEN S. A. (2021): Urbane Post-Corona-Mobilität. In: SCHULZ W. H., JOISTEN N., EDYE C. F. (Hrsg.): *Mobilität nach COVID-19*. Wiesbaden: Springer Gabler, S. 79–100. – [https://doi.org/10.1007/978-3-658-33308-9\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-658-33308-9_5).
- JUN H.-J., HUR M. (2015): The Relationship Between Walkability and Neighborhood Social Environment: The Importance of Physical and Perceived Walkability. In: *Applied Geography*, 62, S. 115–124. – <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2015.04.014>.
- KLAMT M. (2012): Öffentliche Räume. In: ECKARDT F. (Hrsg.): *Handbuch Stadtsoziologie*. Wiesbaden: Springer VS, S. 775–804.
- KORCELLI-OLEJNICZAK E., TAMMARU T. (2019): Social Diversity and Social Interaction: Community Integration and Disintegration in Inner-City Districts of Tallinn and Warsaw. In: *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft*, 161, S. 91–115. – <https://doi.org/10.1553/moegg161s91>.
- KVR München (Kreisverwaltungsreferat München) (Hrsg.) (2020a): Bericht zu den temporär während der Geltung des pandemiebedingten Abstandsgebots geschaffenen Freischankflächen und weiteres Vorgehen. München: KVR, Hauptabteilung III. – <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6231735> (aufgerufen am 31.05.2022).
- KVR München (Kreisverwaltungsreferat München) (Hrsg.) (2020b): Schnelle Hilfe für die Gastronomie in Corona-Zeiten. München: KVR, Hauptabteilung III. – <https://risi.muenchen.de/risi/dokument/v/6003815> (aufgerufen am 31.05.2022).
- LARIS M. (2020): Cities, Including D.C, Are Closing Streets to Make Way for Restaurants and Pedestrians. In: *The Washington Post*, Ausgabe vom 29.05.2020. – [https://www.washingtonpost.com/local/trafficandcommuting/cities-are-closing-streets-to-make-way-for-restaurants-and-pedestrians/2020/05/25/1f1af634-9b73-11ea-ad09-8da7ec214672\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/local/trafficandcommuting/cities-are-closing-streets-to-make-way-for-restaurants-and-pedestrians/2020/05/25/1f1af634-9b73-11ea-ad09-8da7ec214672_story.html) (aufgerufen am 31.05.2022).
- LOFLAND L. H. (1998): *The Public Realm*. New York: Aldine de Gruyter.

- MAROȘI Z., ADOREAN E., ILOVAN O., GLIGOR V., VOICU C., NICULA A., DULAMĂ M. (2019): Living the Urban Cultural Landscapes in the City Centre of Cluj-Napoca / Kolozsvár / Klausenburg, Romania. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, 161, S. 117–160. – <https://doi.org/10.1553/moegg161s117>.
- MADANIPOUR A. (2010): Introduction. In: MADANIPOUR A. (Hrsg.): Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design and Development. Abingdon-on-Thames / New York: Routledge, S. 1–15.
- MESSNER D., SCHUBERT T. (2021): Die Zukunft der Stadtmobilität. In: SIEBENPFEIFFER W. (Hrsg.): Mobilität der Zukunft. Intermodale Verkehrskonzepte. Berlin / Heidelberg: Springer Vieweg, S. 57–65.
- MURPHY K. D., O'DRISCOLL S. (2021): Public Space / Contested Space: Imagination and Occupation. Abingdon-on-Thames: Routledge.
- News.de (2010): Rechte des Gastes: Darf man im Restaurant nichts essen? In: News.de, Ausgabe vom 16.06.2010. – <https://www.news.de/amp/wirtschaft/855061298/darf-man-im-restaurant-nichts-essen/1/> (aufgerufen am 31.05.2022).
- New York City (2022a): NYC Open Restaurants. – <https://experience.arcgis.com/experience/ba953db7d541423a8e67ae1cf52bc698> (aufgerufen am 31.05.2022).
- New York City (2022b): Open Restaurants. New York: City Department of Transportation (NYC-DOT). – <https://www1.nyc.gov/html/dot/html/pedestrians/openrestaurants.shtml> (aufgerufen am 31.05.2022).
- NOBIS C., KUHNIMHOF T. (2018): Mobilität in Deutschland (MiD) – Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn / Berlin: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. – [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf) (aufgerufen am 31.05.2022).
- PARK Y., GARCIA M. (2020): Pedestrian Safety Perception and Urban Street Settings. In: International Journal of Sustainable Transportation, 14 (11), S. 860–871. – <https://doi.org/10.1080/15568318.2019.1641577>.
- RAFF J. (2021): Ärger über ungenutzte Schanigärten wächst. In: Süddeutsche Zeitung, Ausgabe vom 17. Dezember 2021. – <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-gastronomie-schanigaerten-parkplaetze-1.5489421> (aufgerufen am 31.05.2022).
- SAADI I., AGANZE R., MOEINADDINI M., ASADI-SHEKARI Z., COOLS M. (2021): A Participatory Assessment of Perceived Neighbourhood Walkability in a Small Urban Environment. In: Sustainability, 14 (1), Artikel 206. – <https://doi.org/10.3390/su14010206>.
- SCHOTTENHAMEL C. (2022): Persönliches Experteninterview von Saskia Lehmann und Larissa Bernhard mit Christian Schottenhamel, Kreisvorsitzender des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbands München/Bayern am 26.01.2022.
- SEPE M. (2021): Covid-19 Pandemic and Public Spaces: Improving Quality and Flexibility for Healthier Places. In: Urban Design International, 26 (2), S. 159–173. – <https://doi.org/10.1057/s41289-021-00153-x>.
- SIMON D., ARANO A., CAMMISA M., PERRY B., PETERSSON S., RIISE J., VALENCIA S., OLOKO M., SHARMA T., VORA Y., SMIT W. (2021): Cities Coping with COVID-19: Comparative Perspectives. In: City, 25 (1–2), S. 129–170. – <https://doi.org/10.1080/13604813.2021.1894012>.
- SoNuRL München (2021): Richtlinien für Sondernutzungen an den öffentlichen Straßen der Landeshauptstadt München. München: Stadtratsbeschluss vom 18. Mai 2022. – <https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/A14.html>. (aufgerufen am: 02.02.2023)

- SQUIRES N. (2020): Florence's 400-Year-Old "Wine Windows" Undergo Renaissance Thanks to Coronavirus Crisis. In: The Telegraph, Ausgabe vom 15. August 2020. – <https://www.telegraph.co.uk/news/2020/08/15/florences-400-year-old-wine-windows-undergo-renaissance-thanks/> (aufgerufen am 24.11.2022).
- STEINMANN R., HÄUSLER E., SCHMIDT M., REHRL K., GARTNER G. (2011): Gendersensitive Routenplanung für Fußgänger im urbanen Umfeld. In: Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, 153, S. 251–272. – <https://doi.org/10.1553/moegg153s251>.
- StMWI Bayern (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie) (Hrsg.) (2021): Pressemeldung Wirtschaftspolitik: Aiwanger: „Größere Freischankflächen helfen der Gastronomie wieder auf die Beine“. – <https://www.stmwi.bayern.de/presse/pressemeldungen/pressemeldung/165-2021/> (aufgerufen am 31.05.2022).
- Süddeutsche Zeitung (2022a): Rückbau der Schanigärten gefordert. In: Süddeutsche Zeitung, Ausgabe vom 23. Januar 2022. – <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/schanigaerten-bezirksaus-schuss-1.5513240> (aufgerufen am 31.05.2022).
- Süddeutsche Zeitung (2022b): Gastronomie im Freien. Stadterrassen dürfen bleiben. In: Süddeutsche Zeitung, Ausgabe vom 17. Mai 2022. – <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-schanigaerten-genehmigung-dauerhaft-1.5586597> (aufgerufen am 31.05.2022).
- VGH (Bayerischer Verwaltungsgerichtshof) (2018): Beschluss vom 26. November 2018 – 22 CS 18.2073: Einstweiliger Rechtsschutz gegen Auflagen zur erteilten Gaststättenerlaubnis. München: VGH Bayern.
- WOLTER B. (2008): Die Gestalt des öffentlichen Raumes. Stadträume in der Wahrnehmung der Nutzer. Dissertation, Technische Universität Dresden, Lehrstuhl für Raumgestaltung.
- ZALAMEA P., VIVES M., RODRÍGUEZ F. (2022): Visual Representations of the COVID-19 Pandemic and its Iconography on a Local/Global Scale: Crossing Borders Between Scientific and Non-scientific Imagery. In: Cogent Arts & Humanities, 9 (1), S. 1–24. – <https://doi.org/10.1080/23311983.2022.2055710>.
- ZHANG X., HE Y. (2020): What Makes Public Space Public? The Chaos of Public Space Definitions and a New Epistemological Approach. In: Administration & Society, 52 (5), S. 749–770. – <https://doi.org/10.1177/0095399719852897>.

## 8 Anhang

Der in Kapitel 5.3 angeführte t-Test wurde auf seine Validität geprüft. Da die zwei Gruppen zufällig aus derselben Stichprobe gezogen wurden, liegt eine ungepaarte Stichprobe vor. Zur Überprüfung der Normalverteilung der Werte wurde ein Shapiro-Francia-Test durchgeführt. Die Tabellen A.1 und A.2 zeigen die Ergebnisse getrennt für beide Gruppen. Bei beiden kann bei jeweils zwei von sechs Paaren die Nullhypothese, dass eine Normalverteilung vorliegt, abgelehnt werden. Bei einer Stichprobengröße wie der vorliegenden ist dies jedoch aufgrund des zentralen Grenzwertsatzes nicht unbedingt nötig. Um zu prüfen, ob die Varianzen in den beiden Gruppen jeweils gleich sind, wurde ein Levene's Test durchgeführt (siehe Tabelle A.3). Gemittelt über alle Orte zeigen sich keine signifikanten Unterschiede in den Varianzen der beiden Gruppen. Da es jedoch vereinzelt Unterschiede in den individuell betrachteten Orten gibt, wurde in Kapitel 5.3 ein t-Test mit ungleichen Varianzen angewendet.

**Tabelle A.1: Shapiro-Francia Test auf Normalverteilung (Gruppe 1)**

Variable	N	W'	V'	z	p > z
Interessant – uninteressant	211	0,99853	0,251	-2,866	0,99792
Sicher – unsicher	211	0,98421	2,692	2,055	0,01996
Belebt – unbelebt	211	0,99591	0,698	-0,747	0,77247
Gemütlich – ungemütlich	211	0,98955	1,781	1,198	0,11554
Entspannt – angespannt	210	0,98658	2,279	1,708	0,04380
Einladend – ausladend	211	0,99688	0,532	-1,311	0,90511

H0: Normalverteilung liegt vor.

**Tabelle A.2: Shapiro-Francia Test auf Normalverteilung (Gruppe 2)**

Variable	N	W'	V'	z	p > z
Interessant – uninteressant	192	0,98915	1,707	1,102	0,13514
Sicher – unsicher	191	0,99324	1,059	0,117	0,45331
Belebt – unbelebt	192	0,99155	1,329	0,586	0,27891
Gemütlich – ungemütlich	191	0,98245	2,748	2,084	0,01860
Entspannt – angespannt	191	0,98918	1,695	1,087	0,13845
Einladend – ausladend	191	0,98446	2,433	1,833	0,03341

H0: Normalverteilung liegt vor.

**Tabelle A.3: Levene's Test auf gleiche Varianz**

Variable	Gruppe 1			Gruppe 2			W0	W50	W10
	N	x	s	N	x	s			
Interessant – uninteressant	211	3,763	0,972	192	4,477	0,869	2,067	2,065	2,115
Sicher – unsicher	211	2,852	0,999	191	3,271	0,869	1,435	1,325	1,260
Belebt – unbelebt	211	3,667	0,974	192	3,950	0,855	4,207	4,132	4,204
Gemütlich – ungemütlich	211	3,868	0,911	191	4,578	0,793	1,462	1,287	1,434
Entspannt – angespannt	210	3,407	0,812	191	3,864	0,91	2,431	2,273	2,252
Einladend – ausladend	211	3,682	0,907	191	4,424	0,812	1,000	1,070	0,964