



Dem Kreuzungsplateau Mariahilfer Straße / Kirchengasse sieht man an, dass sich manche Verantwortliche mit dem Konzept von Begegnungszonen noch etwas schwertun.

© Foto: Harald A. Jahn

Wien: Lebensräume für die Großstadt

Harald A. Jahn

Im Oktober wird in Wien der Gemeinderat gewählt – Grund genug für die Stadtverwaltung, einige Projekte rechtzeitig mediengerecht fertigzustellen.

In Wien nähert sich die erste rot-grüne Legislaturperiode ihrem Ende. Die große Wende in der Verkehrspolitik ist leider ausgeblieben; weiterhin wird am U-Bahn-Ausbau festgehalten, die von grüner Seite propagierten Straßenbahnprojekte sind still entschlafen, das Projekt der Lobau-Autobahn wird dagegen weiterhin verfolgt. Zumindest ein großes, stark diskutiertes Projekt wurde fertiggestellt: die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße durch zwei Begegnungszonen („Shared Space“) und eine Fußgängerzone im zentralen Bereich. Trotz heftigsten Diskussionen und viel Gegenwind ist damit ein Stadtraum entstanden, der über die Funktion einer Einkaufsstraße weit hinausgeht – die relativ breite Straße wurde zum lebendigen, zu jeder Tageszeit belebten Stadtplatz, der auch außerhalb der Öffnungszeiten vor allem von der lokalen Bevölkerung überraschend stark genutzt wird. Trotz mancher strategischer Fehler bei der Projektvorbereitung – RS berichtete mehrfach über den Entstehungsprozess des Projekts – scheinen sich inzwischen die meisten Beteiligten mit dem Umbau angefreundet zu haben, wengleich man die vielen Kompromisse spürt, die eingegangen wurden, um einzelne Interessensgruppen zu beruhigen. Speziell die Wiener Linien waren mit ihrer Weigerung, mit dem Bus durch die Fußgängerzone zu fahren, problematisch; dies mündete in eine mühsame Umwegführung der Linie 13A, deren Busse nun durch ungeeignete,

enge Gassen und die Begegnungs- statt die Fußgängerzone rollen; darüber hinaus wurden drei Ampeln installiert. Auch die Blindenverbände bekamen ihre Ampeln, fast noch grotesker als die für den Bus: Per Schlüssel aktivierbare Querungshilfen über die Fahrspur der Begegnungszone – ob eine dieser Ampeln seit ihrer Errichtung je aktiviert wurde, ist unbekannt. Auch die architektonische Gestaltung war gelegentlich Ziel von Kritik. In den ursprünglichen Präsentationen sah man viel Grün, Spielobjekte für Kinder, gemütliche Sitzbereiche; tatsächlich besteht die Möblierung aus großen Granitquadern, die Neubepflanzung beschränkt sich auf Tröge. Hydranten und Mistkübel wurden nicht in das Gestaltungskonzept integriert, sodass sich der Stadtraum, wie in Wien leider üblich, als Sammelsurium verschiedenster Formen zeigt. Auch die Straßenoberfläche ist ein seltsames Patchwork aus wiederverwendeten und neuen Materialien in mehreren Farben, an manchen Stellen durch speziell gepflasterte Bereiche ergänzt, deren Bedeutung aber unklar bleibt. Dazu kommt, dass man in Wien nicht ohne Markierungen und Verkehrszeichen auszukommen glaubt; der für die Stadt typische Stangenwald hat sich daher auch hier ausgebreitet.

Begegnungszone Wehrgasse: Es kann auch danebengehen

Auch für weniger belastete Straßenräume in Wohngebieten kann die Begegnungszone als „Wohnstraße light“ sinnvoll eingesetzt werden (während in Wohnstraßen die Durch-



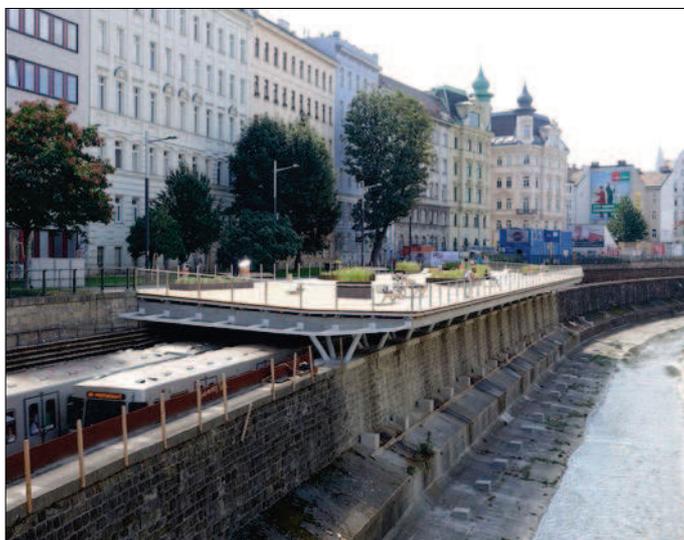
Begegnungszone Wehrgasse: keine Verbesserung für Fußgänger.

© Foto: Harald A. Jahn

fahrt verboten und die Höchstgeschwindigkeit auf Schritttempo beschränkt ist, gelten in Begegnungszonen üblicherweise 20 km/h).

Auch dort kommt es auf die intuitiv erfassbare Gestaltung ansichtbare Öffnung des Straßenquerschnitts für Fußgänger, möglichst Aufhebung des Erscheinungsbildes der „Straße“. Bei einem kleinen Projekt im 5. Gemeindebezirk hat man alle Grundregeln ignoriert, das Ergebnis ist entsprechend enttäuschend. In der engen Wehrgasse hat man versucht, das Problem der zu schmalen Gehsteige zu lösen, und die Straße neu gestaltet. Allerdings wurde die Aufteilung Gehsteig / Randstein / Fahrbahn beibehalten und mit den dafür typischen Materialien definiert; nur das Niveau der Fahrbahn wurde auf das der Gehsteige angehoben.

Parkplätze wurden unter der Prämisse, dass Fußgänger ja die Fahrbahn nutzen können, auf den „Gehsteigen“ markiert. Die Ausgestaltung widerspricht dem Konzept aber, die Gasse erscheint weiterhin dem Autoverkehr gewidmet. Das Ergebnis: Die Fußgänger drängen sich auf den Resträumen zwischen Parkplätzen und Fassaden; die nicht als Parkplatz markierten Flächen werden, da es kein physisches Hindernis gibt, ebenfalls verparkt. Die mäandernde Fahrbahn mag gut gemeint sein, wirkt sich aber auf die gefahrene Geschwindigkeit nicht aus. Jegliche weitere Gestaltung fehlt. Alles in allem ein Projekt, das praktisch keinen Mehrwert zum Zustand vor dem Umbau erkennen lässt.



Die Wiental-Terrasse – Ein neuer Freiraum am Wienfluss, die Gestaltung ist leider wie für Wien typisch etwas karg geraten.

© Fotos: Harald A. Jahn



Budapest, Kazinczy u: Gleicher Querschnitt, gleiches Grundprinzip – aber für den Autofahrer klar erkennbar, dass er sich hier anpassen muss. © Foto: Harald A. Jahn

Die Wiental-Terrasse: ein Prestigeprojekt zur Naherholung

Ein Projekt mit grüner Handschrift sind die sogenannten „Wiental-Terrassen“ – über der in diesem Bereich offen verlaufenden U-Bahn-Linie U4 angeordnete begrünte Freiflächen. Von den drei vorgesehenen Terrassen wurde die erste, nahe der Station Pilgrambrücke gelegene, am 1. September fertiggestellt. Rund 1.000 m² sollen konsumfreien Erholungsraum in einem mit Parks unterversorgten Bezirk bieten; ein neuer Fußgängersteg schlägt über den Wienfluss eine Verbindung zum benachbarten 6. Bezirk. Günstiger Zufall war, dass gleichzeitig die noch aus Stadtbahnzeiten stammende über hundert Jahre alte Stützmauer der U4 seitens der Wiener Linien saniert und stabilisiert wurde: ein bautechnisch extrem aufwendiger Prozess, da die Bodenbeschaffenheit dahinter unbekannt war. Die wasserseitige Fundierung der Plattform erfolgte nicht auf der Mauerkrone der Trennwand zum Fluss, sondern mit Mikropfählen durch diese hindurch – eine riskante Entscheidung, bei der man wegen der unbekanntenen Beschaffenheit der Mauer mit Überraschungen rechnen musste. Trotz der Komplexität des Gesamtprojekts verlief der Bau aber für alle Beteiligten überraschend problemlos; die gleichzeitige Durchführung von Mauersanierung und Plattformbau brachte Synergien, manche Kosten konnten zwischen den Projekten aufgeteilt werden. Leider wurden bei der weiteren Stützmauersanierung keine Vorkehrungen für die anderen beiden Terrassen getroffen, für die es noch keine politische Entscheidung gibt.

