



So wie auf diesem Bild wird sich die Fußgängerzone Mariahilfer Straße ab August 2013 präsentieren – bis sie ab 2014 definitiv ausgestaltet wird.

© Foto: Harald A. Jahn

## Wiens Parade-Einkaufsstraße wird ab 2014 verkehrsberuhigt

### Neue Begegnungszonen sollen die Mariahilfer Straße aufwerten

Harald A. Jahn

**Es ist die erste bauliche Manifestation des erstmals Grün besetzten Ressorts für Stadtplanung und Verkehr – und damit das große „Leuchtturmprojekt“ des Juniorpartners in der Wiener Stadtregerung: die Umwandlung der Wiener Mariahilfer Straße in eine verkehrsberuhigte Zone.**

#### ■ **Mariahilfer Straße Neu**

Im Lauf der letzten 20 Jahre haben sich die innerstädtischen Verkehrsgewohnheiten verändert; der Modal Split hat sich deutlich zum ÖV verschoben. Die Passantenfrequenz ist durch Flächenenerweiterungen des Einzelhandels und das Museumsquartier laufend gestiegen. Der PKW-Bestand in den inneren Bezirken nahm dagegen trotz Bevölkerungszuwachs ab, der vor 20 Jahren irrelevante Radverkehr nimmt stetig zu. Nur noch 8 % erreichen die Mariahilfer Straße mit dem PKW; auf den Gehsteigen drängen sich die Passanten, auch wegen der Wiener Vorliebe zu exzessiver Stadtmöblierung. Schon länger liefen daher Untersuchungen zur Umgestaltung. Während der SPÖ-Alleinregierung hatte man sich an das Projekt noch nicht herangetraut; die als Juniorpartner neu in die Stadtregerung eingetretenen Grünen benötigten ein „Leuchtturmprojekt“, und so konnte der überfällige Umbau endlich angegangen werden – auch wenn es erneut ein Kompromiss geworden ist.

Der Entwurf sieht im mittleren Drittel der Straße eine Fußgängerzone (ausgenommen Buslinie 13A und Fahrrad) vor, in den Endstücken Richtung Gürtel und Getreidemarkt werden erstmals in Wien „Begegnungszonen“ eingerichtet. Diese wurden erst mit der letzten Novelle der StVO am 31. 3. 2013 ermöglicht und stellen sämt-

liche Straßenbenutzer gleich; die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h festgelegt. Eine durchgehende Fußgängerzone ist u. a. wegen Garageneinfahrten nicht möglich.

#### ■ **Start im Sommer 2013**

Die Sperre des zentralen Teils soll im August 2013 erfolgen; der Bevölkerung wurde ein Plan mit begleitenden Maßnahmen (Einbahnführungen, neue Sackgassen) präsentiert. Trotzdem bleibt vieles noch überraschend vage; sogar die Gesamtausdehnung der Kern-



Von den Wiener Linien nicht erwünscht: Busverkehr in Begegnungszonen oder Fußgängerzonen.

© Foto: Harald A. Jahn

zone scheint noch nicht ganz fix. Prinzipiell werden die allgemein befahrbaren Teile der Mariahilfer Straße lokale Erschließungsfunktion haben – der stadtnähere Teil wird als Zufahrt zum Siebenternviertel erhalten bleiben, der äußere Teil ist für die Erreichbarkeit von Ziegler- und Webgasse notwendig. Durch die Sperre der Querungsmöglichkeiten wird die neue Verkehrsorganisation aber weiter ausstrahlen: In Anrainerbefragungen sprach sich die Mehrheit für die Unterbrechung von Otto-Bauer-Gasse – Zieglergasse und Schottenfeldgasse – Webgasse aus. Diese Verbindungen waren beliebte „Schleichwege“ parallel zum Gürtel, nun wird der Individualverkehr zwischen 6. und 7. Bezirk völlig unterbunden.

Begleitend sollen auf der Gumpendorfer Straße und auf dem Einbahnzwilling Burggasse / Neustiftgasse 30 km/h Höchstgeschwindigkeit verordnet werden; bauliche Maßnahmen sind aus finanziellen Gründen nicht geplant, man wird aber die Ampelschaltungen entsprechend anpassen.

Bei der Umsetzung des Gesamtprojektes – so sehr es auch ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist – fallen strategische Defizite auf, die möglicherweise auf die politische Unerfahrenheit des neu besetzten Stadtplanungsressorts zurückzuführen sind. Mehrfache Konzeptänderungen sowie die scheinbar Abkehr von der ursprünglich angekündigten Fußgängerzone im Gesamtbereich erzeugen den Eindruck von Schwäche; die fehlende Klarheit öffnet Angriffspunkte, die von bremsenden Kräften lustvoll genutzt werden. Die Bürgereinbindung von Anfang an war gut, wurde aber zu wenig genutzt, um in großem Stil Öffentlichkeitsarbeit für das Projekt zu machen.

### ■ Eine eigenartige Allianz von Gegnern

Widerstand kommt z. B. aus parteitaktischen Überlegungen von der Wirtschaftskammer, obwohl gerade der Einzelhandel größter Profiteur der Maßnahmen sein wird. Bei einer Kammer-Umfrage sprachen sich z. B. 67 % gegen die Fußgängerzone aus; die bescheidene Rücklaufquote von nur 16 % wurde meist nobel verschwiegen.



Nur ca 8% erreichen die Mariahilfer Straße mit dem PKW. Auf diesem Bild ist die nicht adäquate Platzverteilung gut zu sehen. © Foto: Harald A. Jahn

Auch die Wiener Linien agieren nicht unbedingt zweckmäßig: Gerade wird das innerstädtische Busnetz neu strukturiert, die Verbindung von der City über den Ring zur Mariahilfer Straße wird gekappt; anstatt die Gelegenheit zu nützen und eine sinnvolle Verbindung zum Karlsplatz zu schaffen, soll es eine kurze Linie 2B parallel zur U3 und Straßenbahnlinie 49 geben, die eine einzige Haltestelle auf der unteren Mariahilfer Straße haben wird. Da man aus Prinzip nicht durch eine Fußgängerzone fahren möchte – warum eigentlich? – fordert man dort „aus Sicherheitsgründen“ Verkehrsampeln...

Die zaghaften und nur schrittweise durchgeführten Umbauten der verschiedenen Zonen könnten zu weiteren Erosionen des Projektes führen. Auch wenn die prinzipielle Verkehrslösung bereits im August 2013 eingerichtet wird: Erste bauliche Umgestaltungen werden erst 2014 in der zentralen Zone starten, bis dahin will man evaluieren. Die „Begegnungszonen“ werden überhaupt erst 2015 umgebaut – zwei Jahre lang wird sich der momentane Straßenquerschnitt also nicht ändern. Ob man die Begehrlichkeiten abblocken kann, wenn die Autofahrer an leeren, aber abgesperrten Parkspuren entlangrollen? Und ob sich die Fußgänger trauen werden, die Begegnungszonen frei zu nutzen, wenn es weiterhin Gehsteige gibt?

### ■ Weit ausstrahlende Verkehrsberuhigung

So wirkt bei diesem wichtigsten Verkehrsberuhigungsprojekt der letzten Jahrzehnte vieles merkwürdig unausgegoren – und doch ist es ein absolut wichtiges Symbol. Seit dem Umbau der Kärntner Straße in den 1970er-Jahren gab es kein Verkehrsberuhigungsprojekt vergleichbarer Größe. Die Mariahilfer Straße kann sich zum zentralen Platz der Bezirke 6 und 7 wandeln, wenn die vorgesehenen Aufenthaltszonen geschaffen sind. Mit der Reduktion des Angebots für den IV wird es zu weiterer Verlagerung auf den ÖV kommen; vor allem der 13A wird zu einer noch wichtigeren Zubringerlinie als er es schon heute ist. Es kann daher durchaus sein, dass das Umbauprojekt zur Straßenbahnlinie 13 wieder mehr Rückenwind bekommt. Insgesamt kann man davon ausgehen, dass die Verkehrsberuhigung und die Zunahme des Fußgängerverkehrs auf die Seitengassen positiv ausstrahlen werden, und es ist wahrscheinlich nur eine Frage der Zeit, bis die ersten Forderungen nach einer Ausweitung der Fußgängerzone auf die gesamte Mariahilfer Straße gestellt werden.

### ■ Zum Autor:



**Harald A. Jahn**

ist Fotograf und Autor, beschäftigt sich mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Er betreibt die Bildagentur Viennaslide mit Schwerpunkt auf Reise- und Architekturfotografie. Weiters ist er Betreiber der Website [www.tramway.at](http://www.tramway.at) und Autor des kürzlich erschienenen Buches „Die Zukunft der Städte – Die französische Straßenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raumes“.



**Thomas Blimlinger, Bezirksvorsteher, 7. Bezirk, Wien – Neubau**

„Die Verbindung der ersten Begegnungszone in Wien in der Mariahilfer Straße mit einer deutlichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs stellt eine große Herausforderung dar. Es wird funktionieren, da bin ich sicher, die Frage ist nur wann.“ © Foto: Harald A. Jahn