

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 Stadtregierung: Die Umwandlung der Wiener Mariahilfer Straße in eine verkehrsberuhigte Zone.

Geschichte: von der Pferdetramway...

Die Mariahilfer Straße ist seit Jahrhunderten eine der wichtigsten Straßenzüge der Stadt. Durch den Gürtel umgangssprachlich in „Innere“ und „Äußere“ Mariahilfer Straße geteilt war sie auch immer eine Hauptverkehrsachse Richtung Westen, seit einigen Jahrzehnten hat sich der Hauptverkehrsstrom aber auf die Wientalbegleitstraßen verlagert.

Spätestens ab 1858, mit der Fertigstellung des Westbahnhofes und der Schleifung der Stadtmauer wurde die Straße zur klassischen „Bahnhofsstraße“ mit ihren riesigen Kaufhäusern, Gastronomie und Hotels.



Bereits seit 1869 befahren Straßenbahnen die Mariahilfer Straße: Vorerst die Pferdetramway (ab der Stiftgasse stadtauswärts nach Rudolfsheim), dann die „Elektrische“. Die Strecke wurde, wie auch die Ringstraße, mit Unterleitung betrieben; fast alle Quellen geben ästhetische Vorbehalte des Kaisers als Grund an, der hier nach Schönbrunn zu fahren pflegte. Eventuell war auch das Sicherheitsrisiko herabfallender Leitungen Anlass für diese aufwändige Art der Stromzuführung. Während des Ersten Weltkrieges wurde diese Betriebsform aufgegeben.

Die Mariahilfer Straße wurde von einem ganzen Bündel wichtiger Straßenbahnlinien befahren, bereits Anfang des 20. Jahrhunderts war sie zusammen mit Währinger und Alser Straße eine der dichtest befahrenen Radialstraßen der Stadt. Neben den am ursprünglich am Neuen Markt, später am Ring beginnenden Linien 52, 58 und 59 verbanden die Durchgangslinien L und M den Westen

der Stadt über die Ringstraße mit dem Prater. Dieses Geflecht wurde in der Zeit der Autoeuphorie ausgedünnt, zuletzt befahren nur noch 52 und 58 die Strecke bis zum Ring. 1979 – die Zeiten hatten sich inzwischen geändert – kamen die beiden Linien in den Genuss eines Beschleunigungsprogrammes, wobei erstmals in Wien der Gleiskörper mit Schwellen vom Autoverkehr abgetrennt wurde. Pläne für neue Ringlinien nach Eröffnung der U1 – angedacht war, die Linien den Ring umrunden zu



lassen – wurden hingegen nicht verwirklicht.

... zur U-Bahn

Nach Fertigstellung des U-Bahn-Grundnetzes waren U3 und U6 die nächsten Projekte. Leider wurden ursprüngliche Überlegungen, die Ost-West-Verbindung als S-Bahn analog zu München auszuführen, nicht weiter verfolgt; hier wurde eine riesige Chance vergeben. (In München ist die Innenstadt-S-Bahn das echte Rückgrat des Schnellverkehrs: in kürzesten Intervallen fahren die Züge direkt ins Herz der Stadt, um sich auf Außenstrecken aufzufächern.) Auf die Mariahilfer Straße hatte diese zweite Bauetappe großen Einfluss: Mit Eröffnung der U3 erfolgte die Herausnahme des ÖV an der Oberfläche.

Während der Bauzeit wurde die Straßenbahn beibehalten; dies war auch die Begründung, die beiden Streckengleise der U-Bahn übereinander zu legen. Leider nahm man damit stark verlängerte Zugangswege in Kauf, die die U3 für Kurzstreckenfahrten unattraktiv machen. In dieser Zeit - 1989 war der „Eiserne Vorhang“ gefallen – änderte sich der Charakter der Mariahilfer Straße entscheidend, wenn auch nur vorübergehend. Tagestouristen aus den Reformländern stürmten Wien, vor allem Haushaltsgeräte – im Osten Mangelware – wurden auf der von den Wienern scherzhaft umbenannten „Magyarhilferstraße“ an den Mann gebracht. Dieser Spuk verschwand mit der Fertigstellung der neuen Oberfläche rasch wieder, die neu gestaltete Mariahilfer Straße wurde von den Wienern schnell „zurück erobert“.

Bis Juni 1993 fuhr die Straßenbahn noch zum Ring, das letzte Jahr als Kuriosität auf einer Umleitungsstrecke durch die Stiftgasse; die dort seit Jahrzehnten unbenutzt liegenden Gleise wurden reaktiviert und die Linien 52 und 58 zur Bellaria geführt. Damit konnte die Oberflächengestaltung im stadtnächsten Bereich der Straße vorgezogen werden. Die Kaufleute kritisierten übrigens schon damals den Wegfall des Oberflächenverkehrs und forderten eine Straßenbahn zumindest in diesem Bereich; kurz war dann sogar ein Museumsbetrieb mittels Pferdebahn im Gespräch.



Die letzten 20 Jahre

Aus Sicht des Fahrgastes ist vor allem der Verkehrsbruch zwischen äußerer und innerer Mariahilfer Straße nachteilig; auch Wege Richtung Karlsplatz sind nur über Umwege machbar. Wegen der tiefliegenden Stationen mit ihren langen Zugangswegen sind Kurzstreckenfahrten unattraktiv – im Gegensatz zu weiteren Strecken: Die U3 hat andere Einkaufsstraßen wie Landstraßer Hauptstraße oder Favoritenstraße geschwächt. Wie so oft benachteiligen schnelle Verkehrswege das regionale Angebot in der Fläche und stärken bereits vorhandene Zentren.



Schon vor Fertigstellung der U3 wurden verschiedene Varianten der Oberflächengestaltung untersucht, die Befürworter der Fußgängerzone konnten sich damals noch nicht durchsetzen. Bei der Neugestaltung der Straße wurde der durch den Wegfall der Gleise frei werdende Raum hauptsächlich den Fußgängern zur Verfügung gestellt; dem Autoverkehr blieb zumeist eine Fahr- und eine Parkspur pro Richtung. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 30 km/h festgelegt, Fahrbahnaufdoppelungen verdeutlichen den Fußgängervorrang auf den Zebrastreifen. Neue

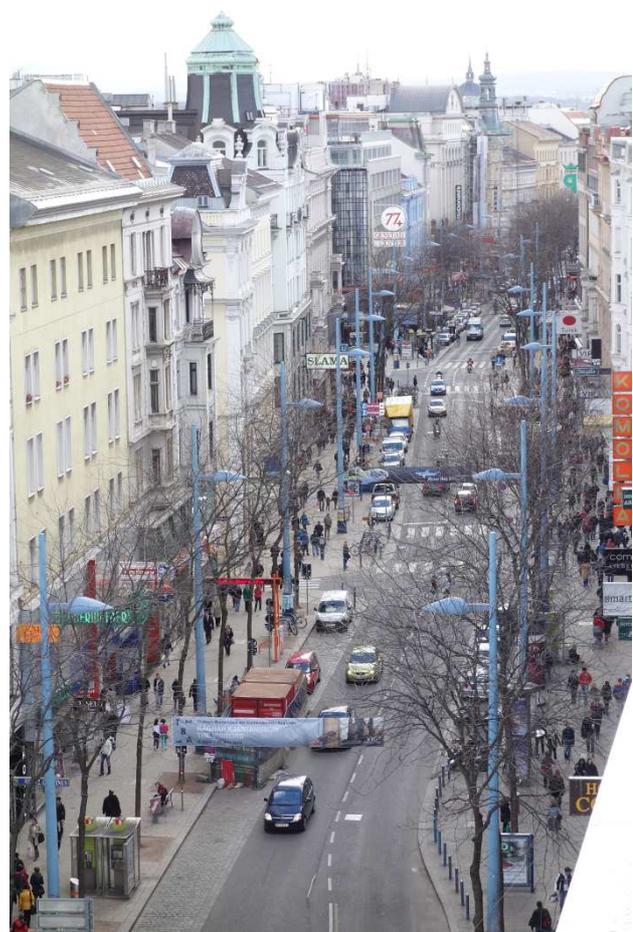
Baumpflanzungen und eine einheitliche Möblierung ganz in blau wurden ein „Markenzeichen“ der Mariahilfer Straße, das Design wurde vereinfacht später auch im Bereich außerhalb des Gürtels angewandt.

Der ÖV wurde ursprünglich fast zur Gänze aus der Straße genommen, auch Nachtbusse verkehrten nicht mehr (nur die stark nachgefragte Buslinie 13A verblieb in Richtung Norden zwischen Neubaugasse und Kirchengasse). Damit zeigten sich aber die Probleme der tief liegenden U3: Die Fußgängerfrequenz im innersten Bereich der Mariahilfer Straße nahm seit der Neuorganisation und Einstellung der Straßenbahn ab, während sie in der Umgebung der U-Bahn-Stationen zunahm. Bald wurde daher die Forderung nach einem neuen Oberflächenverkehrsmittel laut; leider wurde die Chance nicht genutzt, eine vollwertige Buslinie z. B. zum Karlsplatz einzurichten – stattdessen verlängerte man die Innenstadt-Buslinie 2A auf einer unsteten Route mit eher geringem Verkehrswert zur Kirchengasse. Der Mangel einer sinnvollen Verbindung Richtung Karlsplatz ist damit weiterhin gegeben, die einzige öffentliche Querverbindung zwischen den Bezirken 4 bis 8 ist die Buslinie 13A – die dementsprechend in dichtesten Intervallen verkehrt.

Auch wenn es ein Kompromiss war - insgesamt war die Oberflächengestaltung der 1990er-Jahre wohl gelungen, Baumpflanzungen und breite Gehsteige machten aus der Mariahilfer Straße einen attraktiven Stadtboulevard.

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 Flächenerweiterungen 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 hat man sich an das Projekt noch nicht herangetraut; die als Juniorpartner neu in die Stadtregierung 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 sämtliche Straßenbenutzer gleich; die erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h festgelegt. Eine durchgehende Fußgängerzone ist u.A. wegen Garageneinfahrten nicht möglich.



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 Kernzone scheint noch nicht ganz fix. Prinzipiell werden die allgemein befahrbaren Teile der Mariahilfer Straße lokale Erschließungsfunktion haben – der stadtnähere Teil wird als Zufahrt zum Siebensternviertel 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 schubweise 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.

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. 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 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 durgeführten 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?

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 wird, 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.

