

# Begegnungszone Neubaugasse: Der wichtigste Puzzlestein der „Kühlen Zone Neubau“ wurde fertiggestellt

**Am Beginn der grünen Regierungsbeteiligung in Wien stand die zeitgemäße Umgestaltung der Mariahilfer Straße zu einer Begegnungszone. Nun ging die Koalition zu Ende – aber das damals umstrittene Konzept wurde zum Erfolgsrezept.**

Anfang September 2020: Nach einer intensiven Bauphase ist die Neubaugasse doch noch rechtzeitig zu Schulbeginn fertig geworden. Auf dem Einkaufsboulevard drängen sich die Fußgänger in der Spätsommersonne, die Gastgärten sind voll – und mittendrin der Bezirksvorsteher Markus Reiter, der über den Erfolg sichtlich begeistert ist. Es ist nur wenig mehr als ein Jahr vergangen, seit er bei einer Pressekonferenz das Ergebnis einer langen Meinungsfindung präsentiert hatte, das schlussendlich durchaus als Optimum gesehen werden kann.



© Harald A. Jahn

Reiters Erfolgsrezept: Intensive Einbindung aller Beteiligten in der Planungsphase.

Der Weg dahin war schwierig, die nun gelösten Probleme entstanden im Kleinkrieg um den Mariahilfer-Straßen-Umbau. Die wichtige Buslinie 13A befuhr früher ein Stück der Mariahilfer Straße, die 2014 zur Fußgängerzone wurde; im damaligen Polit-Hickhack wehrte sich die Gewerkschaft der Wiener Linien gegen die angebliche Gefährdung von Passanten, die Linie wurde daraufhin auf eine absurde Umleitungsstrecke verbannt. Glücklicherweise war damit niemand, der nun bevorstehende Bau der U2/5 verunmöglicht auch diese Umleitungsroute. Die an sich logische Führung in beide Richtungen durch die Neubaugasse wurde allerdings von einigen Geschäftsleuten und der Wirtschaftskammer massiv bekämpft, sogar eine Teilung der Linie stand im Raum. Im Ablaufplan der U2/5-Errichtung ist eine zweijährige Sperre der alten U2-Strecke vorgesehen, damit hätte es zwischen den Straßenbahn-Ringlinien und der überlasteten U6 am Gürtel keine Tangentialverbindung mehr gegeben; es musste also eine robuste und definitive Lösung für den 13A gefunden werden. Alle untersuchten Varianten abseits der Neubaugasse waren

unbefriedigend, die ursprüngliche Idee der Wiener Linien, die Einbahnstraße mit Ausweichbuchten für den Bus-Gegenverkehr auszurüsten, erschien wenig praktikabel für eine sowieso schon störanfällige Linie im 3-Minuten-Takt. Der Bezirk Neubau stellte sich ursprünglich geschlossen gegen die Zweirichtungsführung, die Wiener Linien beharrten aber auf dieser Route – aus Fahrgastsicht ist es tatsächlich die beste Lösung, den Bus ohne Umwege direkt in die attraktive Einkaufsstraße zu legen.

Ende 2017 übernahm Markus Reiter den Bezirksvorsteher-Posten von seinem lang dienenden Vorgänger Thomas Blimlinger, dessen pragmatische Grünpolitik beständig hohe Wählerzahlen brachte; bei den Wahlen von 2020 konnte Reiter das Ergebnis weiter steigern und erzielte mit 45 % den bisherigen Spitzenwert – eine gute Position für die Neubaugassen-Verhandlungen im Hintergrund. Inzwischen eröffnete ein umfangreicher Leitungsaustausch in der nahen Zieglergasse die Möglichkeit, dort den öffentlichen Raum aufzuwerten. Die Vorlaufzeit war kurz, aber Markus Reiter – er kommt aus dem Sozialbereich, hat für die Obdachlosen-Organisation „Neunerhaus“ mehrere Bauprojekte geleitet – sah die Gelegenheit, eine Art Pilotprojekt für den Bezirk zu starten, eine „coole Straße“ mit Baumpflanzungen, Begrünungen, Nebelbrunnen und mehr Platz für Passanten. Die Umsetzung war auch ein Lernprozess für alle Beteiligten (nicht alle Details scheinen perfekt durchdacht), förderte aber auch das Vertrauensverhältnis zwischen den beteiligten Stellen.



© Harald A. Jahn

Die Neubaugasse heute – Flaniermeile, Dorfplatz und Verkehrsband.



© Harald A. Jahn

Zentraler Streitpunkt: Der 13A in beiden Fahrtrichtungen, die Begegnungszone mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h macht's möglich.

Auch bei den Geschäftsleuten der Neubaugasse rückten jüngere, progressivere Unternehmer nach, mit Enthusiasmus und der Bereitschaft, die Meinung zu ändern. Hatte sich der bisherige, langjährige „Obmann der Kaufleute“ auf ein klares „Njet“ einbetoniert, war der neue Interessenvertreter Kurt Wilhelm bereit dazuzulernen: Er fuhr durch halb Europa, besuchte allein in Frankreich 15 Städte, um sich dort den öffentlichen Raum und die Einkaufsstraßen anzusehen – und erkannte, welche Aufwertung durch zeitgemäße Gestaltung möglich ist.

Ende Juni 2019, an einem brütend heißen Sommertag, konnte in einer Pressekonferenz endlich das zusammen mit allen Beteiligten erarbeitete Gesamtkonzept „Kühle Zone Neubau“ präsentiert werden. Reiter hatte gut verhandelt: Der 13A soll zwar in beide Richtungen durch die umkämpfte Neubaugasse fahren, diese allerdings zur Begegnungszone mit viel Grün aufgewertet werden, aber auch an vielen anderen Stellen des Viertels sollten Verbesserungen spürbar werden. Das ganze „Siebenstern-Grätzl“ soll umfassend umgebaut werden: Weg von der bisherigen autozentrierten Nutzung, hin zu einem zeitgemäßen Lebensraum für die Menschen des Bezirks, mit hoher Aufenthaltsqualität und angepasst an den immer fühlbarer werdenden Klimawandel – mit kräftiger Unterstützung aus den Finanztopfen der Stadt: Alleine mit dem Bezirksbudget von vier Millionen Euro jährlich wäre das nicht zu stemmen.

Die komplette Umgestaltung zur Begegnungszone begann nach kurzer Planungszeit im Herbst 2019: Auffassung sämtlicher Stellplätze, einheitliches Niveau ohne Gehsteige, 30 neue Bäume, kühlende Brunnen, völlige Umgestaltung von Fassade zu Fassade – eine in Frankreich übliche Vorgehensweise, in ihrer Stringenz im so kompromissbereiten Wien allerdings selten.

Auch wenn die heulenden Steinsägen für die Anrainer eine Qual waren: Das Ergebnis überzeugt heute fast alle. In den Tagen nach der Fertigstellung wurde die Neubaugasse geradezu gestürmt, inzwischen hat man sich auch mit dem Bus arrangiert, der nun langsam durch die Straße rollt. Im täglichen Betrieb fallen einige Kleinigkeiten auf, die nach einer Evaluierung vielleicht noch geändert werden sollten: So sind die für Begrünung vorgesehenen Flächen fast zu groß, sie stören den Passantenfluss – die Wiener Linien forderten eine gewisse Abtrennung zu den Gehbereichen, ohne zu bedenken, dass man dann auch dem Bus nicht ausweichen kann –, und die Ladezonen scheinen unterdimensioniert. Insgesamt aber eine Modelllösung, wie das Wien der Zukunft aussehen kann: Es ist eine kleinteilige Stadt der kurzen Wege, mit perfekter Nahversorgung und hoher Aufenthaltsqualität.

Das gelungene Projekt strahlt bereits aus: Im kommenden Jahr soll auch das von der 13A-Routenänderung nicht betroffene nördliche Stück umgestaltet werden, ebenfalls die Zollergasse, eine Sackgasse mit vielen Lokalen. Inzwischen werden im ganzen Bezirk Umgestaltungswünsche laut. Und Reiter? Er träumt von einem „Innenstadtdschungel“, rät zur Einbindung aller Beteiligten, zu Gesprächen, zu Überzeugungsarbeit – so akzeptieren irgendwann auch die Autobesitzer, dass sie kein Anrecht auf einen billigen Dauerparkplatz auf der Straße haben. Viele Stellplätze werden verschwinden, dafür werden allein 2020 fast 100 neue Bäume gepflanzt: Platz zum HIER bleiben, statt Platz für FORT-Bewegungsmittel, die man nur benötigt, wenn das Umfeld unerträglich ist und man vom Wohnort flüchten muss.



© Harald A. Jahn

Nebelbrunnen in der „Coolen Straße“ Zieglergasse, dem Pilotprojekt für die kommenden Umgestaltungen.



**Autor**  
**HARALD A. JAHN**

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite [tramway.at](http://tramway.at) präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.