MAHÜ

MAGAZIN ZU UMGESTALTUNG UND NEUORGANISATION
DER WIENER MARIAHILFER STRASSE

05 Wir stehen am Beginn einer Neuentwicklung
Interview Maria Vassilakou

27 Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger
Der politische Entschluss

42 Leitbild zur neuen Mariahilfer Straße

MARIAHILFER STRASSE NEU 03
Einleitung

WIR STEHEN AM BEGINN EINER NEUENTWICKLUNG 05
Interview Maria Vassilakou

STATEMENTS DER BEZIRKSVORSTEHER 08
Thomas Blimlinger, Markus Rumelhart

13 DER WANDEL EINER STRASSE
Ein historischer Rückblick

20 WENIGER AUTOS IN DER STADT
Ein internationaler Trend

24 DIALOG ALS PRINZIP

38 EIN BEGEGNUNGSRAUM FÜR ALLE
Interview Günther Meier, Interview Christian Pichler

42 LEITBILD
zur neuen Mariahilfer Straße

48 VERKEHRSKONZEPT

PROBEPHASE 54
Reportage

EINE STADT NACH MENSCHLICHEM MASS 60
Interview Harald Frey

64 GESTALTUNGSKONZEPT

EIN SPAZIERGANG 82
Reportage

86 BAUPHASEN UND FERTIGSTELLUNG

BAHÖ AUF DER MAHÜ 88
Reportage

MEDIENMELDUNGEN 94

EINLEITUNG

MARIAHILFER STRASSE

DER WEG ZU UMGESTALTUNG UND NEUORGANISATION

NEU

Die neue Fußgängerzone im Herzen Wiens ist ein internationales Vorzeigeprojekt. Die Umgestaltung hat die Gemüter bewegt und für viele Diskussionen gesorgt. Die vorliegende Publikation spannt einen breiten Bogen: Sie bietet einen Überblick über die historische Entwicklung der Einkaufsstraße, den Beginn des Umgestaltungsprozesses, die medialen und öffentlichen Diskussionen, den Prozess der BürgerInnenbeteiligung, die gestalterische Planung, die Bauarbeiten bis zur Eröffnung. Dabei kommen sowohl die verantwortlichen Politikerinnen und Politiker und Projektverantwortlichen zu Wort als auch Anrainerinnen und Anrainer sowie Unternehmen. Es wird dargelegt, wie ein derartiger Prozess angelegt ist und funktionieren kann. Eine Richtschnur für weitere Projekte, die zu einem besseren Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer führen und zu einer lebenswerten Stadt für alle.

Wir wünschen viele neue Einsichten und eine spannende Lektüre!

Die Redaktion

”

VIELE MENSCHEN WOLLEN INS FREIE, MITEINANDER INS GESPRÄCH KOMMEN, EINANDER BEGEGNEN, SITZEN UND BEOBACHTEN.

“

WIR

STEHEN AM BEGINN EINER NEUENTWICKLUNG

INTERVIEW MARIA VASSILAKOU

Die Mariahilfer Straße in eine Fußgängerzone umzuwandeln, ist eine Idee, die bereits seit vielen Jahren gewälzt wurde. Welche Entwicklungen haben dazu geführt, dass Sie dieses Projekt nun tatsächlich umgesetzt haben?

Vassilakou: Ein wesentlicher Grund ist, dass Wien wächst. Bis 2030 werden in Wien zwei Millionen Menschen leben. Wir brauchen mehr verkehrsberuhigte Bereiche, mehr Raum und Platz vor allem für die Bewohnerinnen und Bewohner der Innenstadt, wenn wir die hohe Lebensqualität erhalten wollen. Auch ist die Luftqualität in Wien, so wie in vielen anderen Millionenstädten, leider nicht optimal; Feinstaub und Ozon sind ein Problem und zu einem großen Teil verkehrsbedingt. Es gilt, die Stadt für alle zu öffnen und den öffentlichen Raum gerecht aufzuteilen. Es geht mir um die Rückeroberung von öffentlichem Raum. Die Städte von morgen sind Orte mit Lebensqualität, mit offenen Plätzen und begrünten Flächen, wo man die eigene Stadt genießen kann.

Was sind Ihre weiteren Vorstellungen? Sind noch mehr solche Projekte geplant wie die neue Mariahilfer Straße?

Mein Ziel ist, dass jeder Bezirk so ein verkehrsberuhigtes Zentrum hat, wie nun die Mariahilfer Straße zu einem zentralen Ort für die dicht verbauten Bezirke Neubau und Mariahilf geworden ist. Manche Bezirke haben ein historisch gewachsenes Zentrum, aber nicht alle. Begegnungszonen, Fußgängerzonen, Verkehrberuhigung, Neugestaltung von Plätzen, breite Gehsteige, saisonale Freigaben von Straßen für Fußgängerinnen und Fußgänger – es gibt viele Möglichkeiten, Platz zu gewinnen. Vorstellbar ist auch, dass es mehrere verkehrsberuhigte Bereiche pro Bezirk gibt, wo beispielsweise Urban Gardening oder andere Initiativen Platz finden. Die Brunnengasse und der Yppenplatz in Wien-Ottakring sind schöne Beispiele dafür, wie solche Grätzl aussehen und von Verkehrsberuhigung profitieren können. Ein völlig anders gelagertes Beispiel ist das Zentrum Kagran, wo sich die Menschen in einem Einkaufszentrum aufhalten, weil es sonst keinen attraktiven Platz gibt. Viele Menschen wollen aber ins Freie, sie wollen dort miteinander ins Gespräch kommen, einander begegnen, sitzen und andere einfach beobachten. Das zeigt auch der Trend zu mehr Schanigärten. Auch im Winter, wenn das Wetter passt, wünschen sich immer mehr Menschen, dass sie im Freien sitzen können. Darauf müssen wir reagieren. Ich setze mich dafür ein, dass wir Mehrheiten für Projekte finden, die unser Leben im Alltag konkret verbessern. Es sollen mehr Freiräume in Wien entstehen,

es gibt große Flächen, die anders genutzt werden können.

Was bedeutet die neue Mariahilfer Straße für Sie, auch als Politikerin?

Überwiegend ist es Freude, wenn ich auf der Mariahilfer Straße unterwegs bin, wenn ich sehe, wie gut sie angenommen wird, weil das Projekt einfach gelungen ist. Die neue Mariahilfer Straße ist nicht nur schön, sondern auch eine 1,6 Kilometer lange Piazza, an der viele Menschen eine Freude haben, wo sie flanieren, die Stadt genießen und ihre Kinder einfach frei laufen lassen können.

Es ist ein Ort der Begegnung, der Erholung und wo man hinausgehen kann und das Leben im Freien genießen kann. Das ist für mich auch als Mensch bedeutsam. Das Lebensgefühl auf dieser Straße hat mich überzeugt, dass es jeden einzelnen Streit und jede einzelne Auseinandersetzung wert war. Ich bekomme noch immer viele Rückmeldungen, viele sehr positive. Und einige, die immer der Meinung waren, die Umgestaltung hätte es nicht gebraucht, sagen nun, „aber schön ist sie schon." Durch die intensive Debatte ist die Mariahilfer Straße sehr bekannt geworden und jetzt pilgern alle hin, um sich die Umgestaltung anzuschauen. Wir stehen mit diesem Projekt am Beginn einer neuen Entwicklung. Davon bin ich überzeugt.

> „WIR BRAUCHEN MEHR VERKEHRSBERUHIGTE BEREICHE, MEHR RAUM UND PLATZ VOR ALLEM FÜR DIE BEWOHNERINNEN UND BEWOHNER DER INNENSTADT, WENN WIR DIE HOHE LEBENSQUALITÄT ERHALTEN WOLLEN."

Während der öffentlichen Debatte wurde das Projekt öfters als unnötig oder unangemessen dargestellt. Doch der internationale Trend geht in Richtung Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigung. Welche Projekte in anderen Städten gefallen Ihnen besonders gut?

Viele gefallen mir sehr gut. Die Beruhigung der Londoner City beispielsweise oder wie Barcelona vorgeht und nicht bei den Ramblas stehen geblieben ist oder wie Paris das Seine-Ufer umgestaltet hat. Das sind Vorbilder auch für die neue Mariahilfer Straße. Ich war während der gesamten Umgestaltungsphase immer wieder in Kontakt mit meinen Amtskolleginnen und Amtskollegen in anderen europäischen Städten und habe eines festgestellt: Überall sind derartige Projekte von viel Diskussion und Aufregung begleitet.

In unserer heutigen Welt, in der man in sozialen Medien sofort den eigenen Unmut oder die eigene Begeisterung kundtun kann und auf viele andere Menschen trifft, die darauf reagieren, tut sich eine breite Beteiligung und Aufregung auf, die es so vor 15 Jahren noch nicht gegeben hat.

Warum ist Ihnen die Bevölkerungsbeteiligung bei solchen Projekten wichtig?

Eine breite Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger ist für die Umsetzung eines solchen Projekts mitten in der Stadt von zentraler Bedeutung. Deshalb gab es von Anfang an viele Möglichkeiten, sich einzubrin-

gen: Bei Workshops, via Internet, im Dialogbüro, im Info-Container direkt auf der Mariahilfer Straße und bei anderen Veranstaltungen. Und schließlich bei der abschließenden BürgerInnen-Umfrage. Man muss aber unterscheiden: Bürgerinnen und Bürger sollen sich insofern einbringen, indem sie ihre Mobilitätsbedürfnisse formulieren, ihre Wünsche zur Gestaltung zum Ausdruck bringen. Dass Radfahren in der Fußgängerzone erlaubt bleibt, ist übrigens ein Ergebnis dieses Prozesses. Für uns war es nicht überraschend, dass sich eine Mehrheit bei der BürgerInnen-Umfrage dafür ausgesprochen hat. Sehr oft wurde auch der Wunsch nach konsumfreien Sitzmöglichkeiten geäußert.

Diese Bedürfnisse und Wünsche müssen eingeholt werden, doch dann sollten Expertinnen und Experten eine Lösung finden und Entscheidungen treffen. Politik und Verwaltung müssen hier noch viel lernen, aber auch die Gesellschaft. Es ist eine Illusion, dass die Bedürfnisse und Wünsche aller umgesetzt werden können. Einen Konsens kann es in allen Fragen auch nicht geben. Es müssen daher Mehrheitsentscheidungen getroffen werden und dann bestmöglich umgesetzt werden. Die Annahme, wenn ich allen die Möglichkeit gebe, mitzureden, wird es am Ende gut, ist ein Fehler. Bevölkerungsbeteilung schafft eine Akzeptanz für eine Änderung und verhindert auch, dass es im Nachhinein böse Überraschungen gibt.

Was würden Sie bei nächsten Projekten verbessern?

Wir sind die Testphase eingegangen, ohne bauliche Veränderung. Könnte ich die Zeit zurückdrehen, würde ich vorher einen kleinen Teil der Straße umbauen, damit alle sehen können, wie das einmal werden soll. Und wir sind nicht auf die Idee gekommen, zusätzlich zu den Online-Befragungen auch an alle Haushalte Fragebögen auszusenden. Denn bei den Befragungen haben sich Bürgerinnen und Bürger beteiligt, die von sich aus interessiert und aktiv waren. Durch einen Fragebogen an alle Haushalte hätten wir noch andere Gruppen erreicht. Dann hätten wir von Anfang an ein repräsentativeres Ergebnis gehabt. Das sind Lernprozesse für uns alle, aber das ist auch eine Erfahrung für jene, die nach mir kommen und ähnliche Projekte umsetzen wollen.

> BÜRGERINNEN UND BÜRGER SOLLEN SICH EINBRINGEN, INDEM SIE IHRE INTERESSEN FORMULIEREN, IHRE WÜNSCHE ZUR GESTALTUNG ZUM AUSDRUCK BRINGEN.

Durch die besondere Gestaltung der Fußgänger– und Begegnungszone sollte jeder Verkehrsteilnehmerin und jedem Verkehrsteilnehmer klar sein, wie er sich zu verhalten hat. Hat sich die Stimmung auch anhand der Rückmeldungen, die Sie bekommen, normalisiert?

Wir haben bewusst die neue Mariahilfer Straße nicht so gestaltet wie etwa die Kärntner Straße. Sondern sowohl den Bus, Autos als auch die Radfahrerinnen und Radfahrer berücksichtigt. Wir wollten so wenig Menschen wie möglich ausschließen. Die Fußgängerinnen und Fußgänger haben sofort begonnen, die Fahrbahn für sich zu nutzen, sobald die Pflasterung abgeschlossen war. Die Gestaltung vermittelt, dass Autofahrerinnen und Autofahrer vorsichtiger, rücksichtsvoller fahren. Eine asphaltierte Straße hingegen führt dazu, dass sie schneller fahren. Im Großen und Ganzen funktioniert das Miteinander auf der Mariahilfer Straße ganz gut, aber eines wird dort leider auch offensichtlich: Es ist offenbar nicht selbstverständlich, dass jede und jeder weiß, wie man sich bei einer roten Ampel, einem Zebrastreifen zu verhalten hat, oder was Schritttempo bedeutet. Deshalb werden wir weiterhin vor Ort informieren und die Entwicklung genau prüfen.

Vielen Dank für das Gespräch!

Markus Rumelhart
Bezirksvorsteher, 6. Bezirk

Unsere Vision nimmt Gestalt an. Und uns gefällt der neue Boulevard. Kaum wurden die neuen Sitzbänke aufgestellt, sind sie auch schon in Beschlag genommen worden. Kaum noch Autolärm, Sitzmöbel zum Ausruhen, zusätzliche Beleuchtung und gratis WLAN. Das alles macht Lust auf die Mariahilfer Straße. Sie hat sich von einer guten zu einer fantastischen Einkaufsstraße verwandelt.
Der Erfolg muss nun in den Sechsten strahlen. Wir wollen die positive Entwicklung zum Leben und Arbeiten in den Bezirk hineinbringen.

Mariahilf wächst, wird in den nächsten Jahren um tausende Bewohnerinnen und Bewohner reicher und vielfältiger. Mehr Menschen werden auf engem Raum mit unterschiedlichen Bedürfnissen leben. Der Bezirk stellt sich diesen Herausforderungen. Wir werden die Lebensqualität auf höchstem Niveau nicht nur halten, sondern weiter steigern.

Um Zufriedenheit bei den Bewohnerinnen und Bewohnern zu erreichen, müssen dafür viele Parameter berücksichtigt werden. Ein intelligentes Verkehrskonzept gehört ebenfalls dazu. Der Durchzug des Individualverkehrs ist im dicht besiedelten Gebiet einzudämmen, hingegen sollen Wohn-, Betriebs- und Arbeitsstätten erreichbar bleiben. Die neue Mariahilfer Straße macht einen großen Schritt in die richtige Richtung.

”

Durch die Einrichtung der Fußgängerzone konnte eine großräumige Freifläche entstehen. Die damit einhergehende Minimierung des Verkehrsaufkommens hat einen massiven Vorteil für Anrainerinnen und Anrainer, da es jetzt zu weniger Lärm und Schadstoffbelastung kommt. Selbstverständlich gab es an der Umsetzung auch Kritik. Gegen konstruktive Kritik ist nichts einzuwenden, sie trägt zu einem positiven Resultat bei. Dieses umfangreiche Projekt, das für viele Neuland dargestellt hat, wurde unter der Einbeziehung vieler Interessengruppen realisiert: Stadtverwaltung, Magistratsabteilungen, Wirtschaft etc. Hier mussten Kompromisse gefunden werden, was auch zulasten verschiedener Interessen gegangen ist.

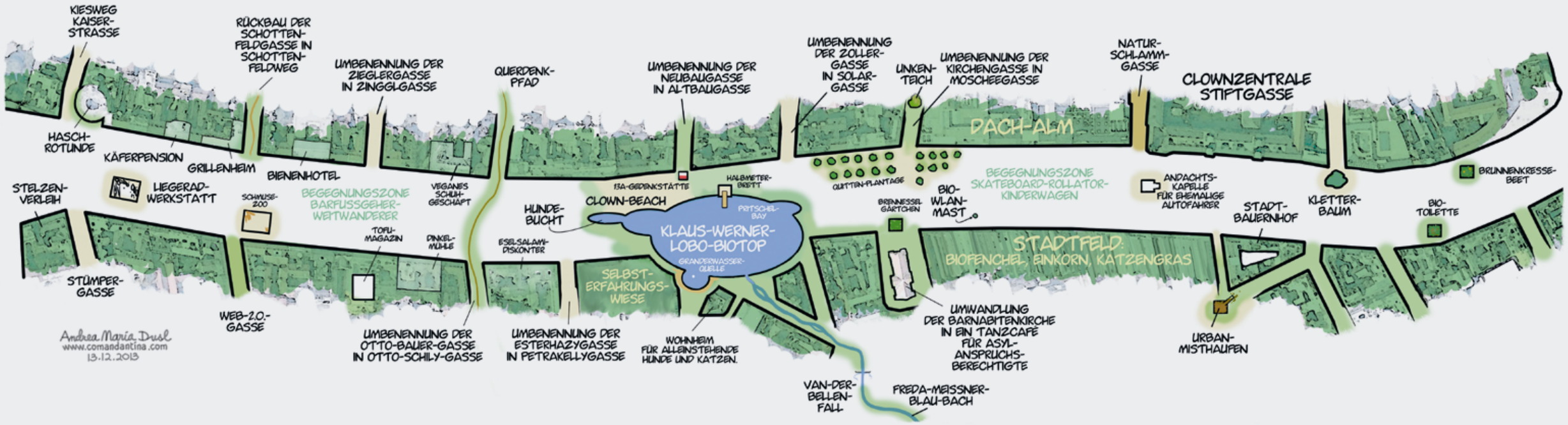
Teilweise war geäußerte Kritik nachvollziehbar, was z.B. die Frage der Gestaltung betrifft. Über Geschmack lässt sich ja bekanntlich nicht streiten. Teilweise war Kritik aber auch nicht nachvollziehbar: Es wurde von gewissen Interessengruppen ein Bild von einem Zusammenbruch der Wirtschaft rund um die Mariahilfer Straße gemalt. Dabei passiert bei autofreien Zonen bekanntlich das Gegenteil: Die Wirtschaft profitiert.

Dieser Interessenkonflikt hat sich auch auf die Umsetzung ausgewirkt, deren schwierigster Aspekt die Vermeidung der Verkehrsverdrängung von der Mariahilfer Straße in die Bezirke war. Im Großen und Ganzen ist es jedoch gelungen, dies zu vermeiden. Schwierig hat sich auch die Lösungsfindung für die Aufrechterhaltung der Verbindung zwischen Neubau und Mariahilf gestaltet. Die schwierigste Phase jedoch, da für alle Beteiligten von einer Unsicherheit geprägt, war der Zeitraum vor der Befragung. Von ihr hing die tatsächliche Umsetzung ab, obwohl schon viel Vorarbeit und Energie in das Projekt investiert worden war.

Thomas Blimlinger
Bezirksvorsteher, 7. Bezirk

"BEST-OF-BÖSE SECRET" ENTHÜLLT DIE GEHEIMEN PLÄNE DER WIENER GRÜNEN FÜR DIE FINALE AUSBAUSTUFE DER

MARIAHILFERVASSILAKOUSTRASSE



Diese Grafik ist aus „Best of Böse“, Falter Dezember 2013

1908

EIN HISTORISCHER RÜCKBLICK

DER WANDEL EINER STRASSE

Eine Wegverbindung im Bereich der heutigen Mariahilfer Straße existierte schon in der Eisenzeit, also rund 800 v. Chr. Die Römer bauten den Weg zu einer elf Meter breiten Straße aus, die in der Folge bis in die frühe Neuzeit die Verbindung von Wien nach Linz herstellte. Ab dem 17. Jahrhundert entstand aus der ursprünglich landwirtschaftlich geprägten Gegend eine Vorstadt, 1663 wurde die Straße zur Poststraße ernannt, und um 1770 reichte die Verbauung beidseitig bis zur Kaiserstraße. Bereits 1826 wurde die Straße gepflastert. Ab 1848 setzte entlang der Mariahilfer Straße ein Bauboom ein, die niedrigen Vorstadthäuser wurden durch mehrstöckige Gebäude ersetzt, Handelsbetriebe und später Kaufhäuser prägen seither die Straße. Die Eröffnung des Westbahnhofs im Jahre 1859 erhöhte die Bedeutung der Mariahilfer Straße zusätzlich.

Da die Mariahilfer Straße von Kaiser Franz Joseph I. für den Weg zum Schloss Schönbrunn genutzt wurde, erhielt sie Mitte des 19. Jahrhunderts als erste Vorstadt-Straße eine öffentliche Gasbeleuchtung. Die „Pferdetram" war 1869 das erste Schienenfahrzeug auf der Mariahilfer Straße. 1897 wurde diese elektrifiziert.

NACH DER ERÖFFNUNG DER U3 KONNTE DIE MARIAHILFER STRASSE AN IHRE HISTORISCHE BEDEUTUNG ANKNÜPFEN.

Da Kaiser Franz Joseph wünschte, dass die Straße durch die Oberleitung nicht optisch beeinträchtigt werden sollte, musste man bei den hier verkehrenden Tramwaylinien eine störungsanfällige unterirdische Stromschiene verwenden, mit der die Garnituren mit Strom versorgt wurden. Erst 1915 wurde hier auf die übliche Oberleitung umgestellt.

Seit den 50er-Jahren dominierte zunehmend das Auto diesen Stadtraum und die Fußgängerinnen und Fußgänger wurden immer mehr an den Rand der Straße verdrängt. Mit der Errichtung der U-Bahn 1993 veränderte sich der Charakter der Mariahilfer Straße wesentlich. Die Straßenbahnlinien wurden eingestellt und die Straßenoberfläche neu gestaltet. Fußgängerinnen und Fußgänger erhielten mehr Platz, eine fast durchgehende Baumallee konnte gepflanzt werden. Während der langen Bauphase siedelten sich zahlreiche Billigläden an, die den als exklusiv geltenden Ruf der Einkaufsstraße bedrohten. Nach der Eröffnung der U3 und der Neugestaltung der Oberfläche konnte die Mariahilfer Straße jedoch wieder an ihre historische Bedeutung anschließen und entwickelte sich zur wichtigsten Einkaufsstraße Österreichs.

1900-1950

vor 1900

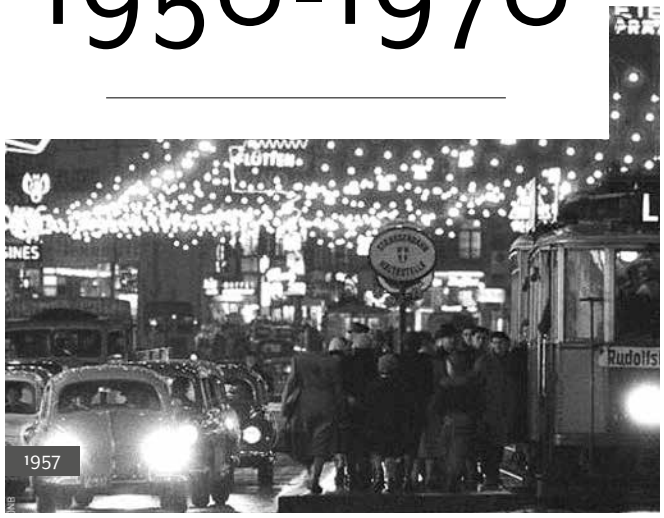
1905

1935

1951

1954

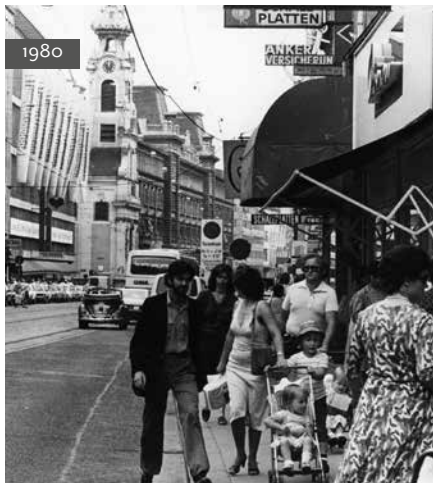
1950-1970



1957

1959

1980



1980

1992

1971

1970-2000

1985

HEUTE

FAKTEN
VOR DER NEUORGANISATION

VERKEHRSMITTELWAHL
AUF DER STRASSE

63% FUSSGÄNGER/INNEN

29% AUTO

4% FAHRRÄDER

4% MOTORRAD

Quelle: arealConsult, 08/2011

VERKEHRSMITTELWAHL
FÜR DIE ANREISE ZUR STRASSE

40% U-BAHN

13,8% FUSSGÄNGER/INNEN

9% ZUG

9% BUS

8% AUTO

7% STRASSENBAHN

3% FAHRRÄDER

1% MOTORRAD

Quelle: Wirtschaftskammer,
PassantInnenbefragung, 2008

Verkehrssituation vor dem Umbau

ARGUMENTE FÜR EINE ANPASSUNG

FUNKTIONS-WANDEL

DIE MARIAHILFER STRASSE
HAT SICH IM VERGANGENEN JAHRZEHNT
ZU EINEM LEBENDIGEN MITTELPUNKT
DER STADT ENTWICKELT.

Täglich kommen Zehntausende Menschen auf die Mariahilfer Straße, um Einkäufe zu erledigen oder um dort ihre Freizeit zu verbringen. Gleichzeitig wohnen in den umliegenden Bezirken Mariahilf und Neubau tausende Menschen, die direkt von der Entwicklung der Mariahilfer Straße betroffen sind; ebenso wie hunderte Geschäftstreibende und ArbeitnehmerInnen, die hier ihren Arbeitsplatz haben. Seit dem Jahr 1996 ist die Frequenz der Passantinnen und Passanten in der Straße stark angestiegen. Die Kapazitätsgrenzen auf den Gehsteigen wurden erreicht, gleichzeitig beanspruchte der motorisierte Individualverkehr große Bereiche des Straßenraums, obwohl der Großteil der Besucherinnen und Besucher seit jeher die öffentlichen Verkehrsmittel zur Anreise nutzt.

Die Ansprüche machten eine Neugestaltung des Straßenraums auch im Sinne einer gesamtstädtischen Planungsstrategie notwendig, um eine positive Entwicklung der Straße sicherzustellen. Die Mariahilfer Straße muss auch in Zukunft den vielseitigen Anforderungen als Wohngebiet, Einkaufsstraße und Verkehrsader gerecht werden können. Es geht um innerstädtische Verkehrsberuhigung, Rückeroberung von öffentlichem Raum und mehr Platz zum Zufußgehen. Die Städte von morgen sind Orte mit Lebensqualität, mit öffentlichen Plätzen und Flächen, auf denen jede und jeder die Stadt genießen kann. Die Mariahilfer Straße ist auch weiterhin ein wichtiger Bestandteil des städtischen Lebens von Wien.

AUSGANGS-LAGE

25.000
BIS
70.000
FUSSGÄNGER/INNEN
PRO TAG

BIS 6.000
16.000
AUTOS PRO TAG

1.000
BIS
3.000
FAHRRÄDER
PRO TAG
IN DER SAISON

Renate Kaufmann
ehem. Bezirksvorsteherin 6. Bezirk

Bereits 1993 als gewählte Bezirksvorsteher-Stellvertreterin in Mariahilf und 2001, als ich Bezirksvorsteherin wurde, habe ich eine Fußgängerzone auf der Mariahilfer Straße als mein langfristiges Ziel vorgestellt. Da sowohl die Stadtverwaltung als auch der Bezirk Neubau das Projekt vorerst ablehnten, waren die Chancen auf Verwirklichung jahrelang sehr gering. Mit der Regierungserklärung der rot-grünen Wiener Stadtregierung im Herbst 2010 wurde die Fußgängerzone als gemeinsames Projekt vorgestellt. Knapp danach wurden auch schon die Vorbereitungsarbeiten gestartet. Die anfangs positive, ja fast euphorische Stimmung schwand wegen der langen Vorbereitungszeit. Gegnerinnen und Gegner aus Politik und Wirtschaft nutzten dies, um gegen das Projekt mobil zu machen. Viele verunsichernde und polemisierende Geschichten wurden erfunden und veröffentlicht. Das erschwerte die Vorbereitungen sehr. Der Gipfel der Schwierigkeiten war die Weigerung der Wiener Linien, den 13A durch die Mariahilfer Straße zu führen. Während die Zustimmung der Geschäftsleute der Mariahilfer Straße von Monat zu Monat wuchs, blieb die Wirtschaftskammer bis zuletzt bei ihrer ablehnenden Haltung. Heute ist es so, wie bei allen Wiener Fußgängerzonen: Es gibt mehr und mehr begeisterte Benutzerinnen und Benutzer des neu gewonnenen Straßenraums. Wenn erst einmal ein paar Jahre ins Land gezogen sind, kann es durchaus sein, dass die erbittertsten Gegnerinnen und Gegner von einst plötzlich zu den Vätern und Müttern der Idee der erfolgreichen Fußgängerzone Mariahilfer Straße mutieren.

WENIGER AUTOS

IN DER STADT

EIN INTERNATIONALER TREND

Auch in anderen Städten werden die innerstädtische Verkehrsberuhigung und die Rückeroberung des öffentlichen Raums für Fußgängerinnen und Fußgänger, Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher als Notwendigkeit und Chance für städtisches Leben gesehen.

Zahlreiche Städte und Metropolen haben in den vergangenen Jahren bisher vom Auto geprägte Straßen und Plätze den Menschen als Aufenthaltsbereich und attraktives Lebensumfeld zurückgegeben.

Dazu zählt etwa der Times Square in New York, der seit einiger Zeit Fugängerinnen und Fußgängern vorbehalten ist oder die Ufer der Seine in Paris, die bis vor Kurzem noch mehrspurige Autostraßen waren. Auch Großstädte wie Montreal, Rom oder Seoul verwandelten bisher vom Auto dominierte Straßenzüge in Bewegungs- und Aufenthaltsräume zum Zufußgehen und Radfahren. Während die Fußgängerzone eine schon länger bekannte und vielfach eingesetzte Verkehrsorganisation ist, werden sogenannte Begegnungszonen erst seit einigen Jahren geschaffen. Die Begegnungszone entspringt dem Gedanken des Shared Space – einem Straßenraum, der von allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt wird. Eine Begegnungszone ist eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung, die im Gegensatz zur Fußgängerzone alle Fahrzeuge zulässt und daher auch auf stärker befahrenen Straßen möglich ist.

DIE BEGEGNUNGSZONE ENTSPRINGT DEM GEDANKEN DES SHARED SPACE.

Die Idee dahinter ist, den gesamten Straßenraum als Mischverkehrsfläche zur vielfältigen Nutzung zur Verfügung zu stellen. Im Gegensatz zur

NEW YORK

LONDON

BRIGHTON

BRIGHTON

LONDON

ST. GALLEN

IN BEGEGNUNGSZONEN IST DER FAHRZEUGVERKEHR GESTATTET, UND FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER NUTZEN DIE GESAMTE STRASSE ZUR FORTBEWEGUNG.

konventionellen Verkehrsorganisation wird auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen soweit wie möglich verzichtet. Stattdessen wird der Straßenraum selbsterklärend gestaltet, sodass für die Nutzerinnen und Nutzer das Verhalten ablesbar ist. Die dadurch entstehenden Situationen erhöhen die Aufmerksamkeit und senken die Geschwindigkeiten. Die Kommunikation der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wird gefördert. Hans Monderman, einer der federführenden Entwickler des Shared Space-Gedankens, sagte dazu: „Der Raum muss den Leuten sagen, wie sie sich verhalten sollen."

Die Gestaltung muss allerdings nicht nur funktionalen, sondern auch ästhetischen Anforderungen genügen. Ziel von Begegnungszonen ist es nicht, nur die Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu verbessern, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu steigern.

Die praktische Umsetzung der Idee des Shared Space erfolgte – im Rahmen eines Infrastrukturförderprogramms der EU – zuerst in Belgien, Dänemark, Deutschland, England und den Niederlanden. Vor allem in England, der Schweiz und den Niederlanden hat sich diese Art der Verkehrsorganisation langfristig durchgesetzt. Sehr anschauliche Beispiele dafür sind die New Road in Brighton und die Exhibition Road in London. In der Schweiz ersetzte die Begegnungszone die Wohnstraße. Dadurch zeigen die Umsetzungen dort eine große Bandbreite auf: von der Verordnung in ehemaligen Wohnstraßen ohne bauliche Maßnahmen, über Geschäftsstraßen, Zentralplätze, Bahnhofsvorplätze bis hin zu aufwendigen, künstlerischen Gestaltungen, wie dem roten Platz in St. Gallen.

In Österreich besteht rechtlich seit 2014 die Möglichkeit, Begegnungszonen zu verordnen. In Begegnungszonen ist der Fahrzeugverkehr gestattet und Fußgängerinnen und Fußgänger können die gesamte Straße zur Fortbewegung nutzen. Zufußgehende und Radfahrende dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Ebenso dürfen Fußgängerinnen und Fußgänger den Auto- und Radverkehr nicht mutwillig behindern.

BEGEGNUNGSZONE

ÖSTERREICH

Gesetzliche Grundlage
Seit 31.März 2014 laut § 76c der Straßenverkehrsordnung (StVO) rechtlich möglich. Die StVO definiert eine Begegnungszone als: *„eine Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist, und die als solche gekennzeichnet ist."* (§ 2 Abs 1 Z 2a StVO)

Eine Begegnungszone wird durch Hinweiszeichen gekennzeichnet
- Es handelt sich um eine Verkehrsfläche für den fließenden Verkehr, es gelten die allgemeinen Vorrangregeln.
- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 20 km/h. Bei ausreichender Begründung kann im Bedarfsfall von der Behörde auch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verordnet werden.
- Parken in der Begegnungszone nur an gekennzeichneten Stellen.

DIALOG

ALS PRINZIP

STADTSAAL
STADTSAAL
6., 7., Mariahilfer
Straße Neu

GRUNDLAGE FÜR DIE NEUORGANISATION DER MARIAHILFER STRASSE IST DAS ROT-GRÜNE REGIERUNGSÜBEREINKOMMEN AUS DEM JAHRE 2010.

VORRANG FÜR FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

DER POLITISCHE ENTSCHLUSS

„Um den Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger am Modal Split auch weiterhin auf hohem Niveau zu halten, ist eine weitere Attraktivierung des Öffentlichen Raums wichtig. Dazu gehört auch eine komfortable Ausgestaltung von Gehbereichen und Fußgängerzonen, z.B. auch die Neugestaltung „alter" FuZos wie die Meidlinger Hauptstraße oder die Schaffung neuer wie bspw. abschnittsweise in der Inneren Mariahilfer Straße. Für Letztere wird ein integriertes Verkehrskonzept für den 6. und 7. Bezirk, mit Bezug auf mögliche Verkehrsverlagerungen sowie Auswirkungen auf ÖV-Organisation und Wirtschaftsverkehr als Grundlage für weitere Planungsschritte erstellt."

Quelle: Gemeinsame Wege für Wien. Das rot-grüne Regierungsübereinkommen, November 2010

Umfangreiche und weitreichende Planungsmaßnahmen in einer Stadt können nur mit einer proaktiven Öffentlichkeitsarbeit und der Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung erfolgen. Die Stadt Wien hat sich daher bei der Neuorganisation der Mariahilfer Straße dazu bekannt, einen intensiven Dialog mit den Betroffenen der Umgestaltung zu führen. Die Bevölkerung war nicht nur eingeladen, sich umfangreich zum Projekt zu informieren, sondern war auch aufgefordert, die neue Mariahilfer Straße mitzugestalten.

DER GESAMTPROZESS

UND SEINE ELEMENTE

START

BÜRGER/INNEN-DIALOG

Mehr als 1.200 Personen bringen ihre Anregungen in den Dialogveranstaltungen und beim Online-Dialog ein.

ANRAINER- UND ANRAINERINNEN-BEFRAGUNG

Die Anrainerinnen und Anrainer stimmen über die zukünftige Verkehrsabwicklung in ihren Gassen ab. In den beiden Straßenzügen Schottenfeldgasse/Webgasse sowie Zieglergasse/Otto-Bauer-Gasse wird der Durchzugsverkehr unterbunden.

DIALOGBOX

Die Dialogbox ist die Anlaufstelle für Fragen, aber auch Ort des Austausches und der Kritik. Über 1.300 Personen nutzen die Möglichkeit, sich in der Dialogbox zu informieren und Anregungen, Ideen, Vorschläge und Anliegen auszutauschen.

ONLINE-BEFRAGUNG

Mit der Online-Befragung werden grundlegende Bedürfnisse und Anregungen zur Umgestaltung der Mariahilfer Straße erhoben.

ENTWURF VERKEHRSKONZEPT

Das neue Verkehrskonzept baut auf den Anregungen aus der Bevölkerung auf. Es behandelt die Mariahilfer Straße sowie die angrenzenden Bezirksteile.

ENTWURF GESTALTUNGSKONZEPT

Für den Straßenraum der Mariahilfer Straße wird ein neues Design erarbeitet. Wünsche und Bedürfnisse aus der vorangegangenen Bevölkerungsbeteiligung werden berücksichtigt.

BÜRGER/INNEN-UMFRAGE

Im Zuge der BürgerInnen-Umfrage Mariahilfer Straße werden 48.642 Fragebögen verschickt und 33.122 Fragebögen retourniert. 17.630, also rund 53 Prozent, sprechen sich für die Beibehaltung der Verkehrsberuhigung aus.

FERTIGSTELLUNG

Der Umbau des ersten Abschnitts wird im November 2014 abgeschlossen, die Fertigstellung der gesamten Straße erfolgt im Sommer 2015.

NOV. 2010 | HERBST 2011 | FRÜHJAHR 2012 | FEBRUAR 2013 | APRIL UND MAI 2013 | AUGUST 2013 | 12.2. BIS 5.4.2014 | 17.2 BIS 7.3.2014 | 19.5.2014 | SOMMER 2015

POLITISCHER ENTSCHLUSS

Rot-grünes Regierungsübereinkommen

ROUND TABLE

Alle Dialog-Ergebnisse werden mit Expertinnen und Experten diskutiert und wenn möglich in die konkrete Planung aufgenommen.

PROBERAUM

Ein kurzer Abschnitt der Fahrbahn wird drei Tage für den Autoverkehr gesperrt und der gesamte Straßenraum für die Menschen geöffnet.

GESTALTUNGS-WERKSTATT

Ideen und Anregungen zur Umgestaltung der Mariahilfer Straße können direkt vor Ort auf einem großen Plan bzw. Luftbild eingetragen und mit Fachleuten diskutiert werden.

PROBEPHASE

Am 16. August 2013 wird das neue Verkehrskonzept umgesetzt und auf Funktionalität geprüft. Der Umbau des Straßenraums erfolgt erst nach Evaluierung und BürgerInnen-Umfrage.

AUSSTELLUNG GESTALTUNG UND DESIGN

Die interessierte Öffentlichkeit macht sich anhand von Plänen, Visualisierungen und einem Modell ein Bild von der zukünftigen Gestaltung der Mariahilfer Straße. Expertinnen und Experten stehen vor Ort für Auskünfte zum Projekt zur Verfügung.

SPATENSTICH

Im Rahmen eines Baustellen-Festes wird der Startschuss für die Umgestaltung gegeben.

WEBSITE

Informationen, Neuigkeiten sowie vertiefende Studien und Ergebnisse zum Projekt können auf der Website www.dialog-mariahilferstrasse.at nachgelesen werden.

NEWSLETTER

Drei Newsletter informierten zum Stand der Planungen und zur neuen Verkehrsorganisation.

BETEILIGUNG

ICH SEHE DIE FUSSGÄNGER-ZONE POSITIV.

Ein Kritikpunkt ist die Gestaltung. Sie ist okay, aber nicht prickelnd. Dennoch, die Mariahilfer Straße ist nun ein schöner, städtischer Boulevard zum Flanieren und zum Verweilen. Es sollte noch mehr autofreie Zonen in der Stadt geben. Es schadet nicht, mehr zu Fuß zu gehen. Der Ausbau der Öffis muss natürlich auch dementsprechend Schritt halten. Die Rangordnung soll so sein:

1. FußgängerInnen,
2. RadfahrerInnen,
3. AutofahrerInnen.

Friedel Winkler,
wohnhaft Mariahilfer Straße, Architekt

Ziele und Leitbild für die neue Mariahilfer Straße wurden im Dialog mit der Bevölkerung entwickelt und waren Grundlage für die Ausarbeitung des Verkehrskonzepts und der Gestaltungsplanung.

Die in den Beteiligungsprozess eingebundenen Bevölkerungsgruppen waren vielfältig:

- Wohnbevölkerung der angrenzenden Bezirke
- Geschäftsleute in der Mariahilfer Straße und in direkt angrenzenden Straßen
- Erwerbstätige in der Mariahilfer Straße und in direkt angrenzenden Bereichen
- KundInnen und BesucherInnen der Mariahilfer Straße
- interessierte Öffentlichkeit, unabhängig vom Wohn- und Arbeitsort

Die Ansprache bzw. Aktivierung der verschiedenen Bevölkerungsgruppen erforderte Beteiligungsformate, die unterschiedliche Intensitäten der Beteiligung und der Einbindung zulassen. Anwohnerinnen und Anwohner und Geschäftsleute konnten sich direkter und intensiver beteiligen, als Personen, deren Lebensraum nicht oder nur selten die Mariahilfer Straße umfasst. Über den gesamten Planungszeitraum war eine durchgehende Beteiligung sichergestellt.

Bereits im Herbst 2011 startete der BürgerInnen-Dialog. In mehreren Veranstaltungen und bei dem zur gleichen Zeit stattfindenden Online-Dialog wurden gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit die Grundlagen für die neue Mariahilfer Straße erfasst. Die Ergebnisse unterstützten die Vision eines lebenswerten städtischen Raums und legten die Prioritäten für die Neugestaltung der Straße fest:

- Sicherheit schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen
- Erreichbarkeit von Wohn-, Betriebs- und Arbeitsstätten
- Vermeidung von Verkehrszuwachs im umliegenden Straßensystem
- Ausbau des öffentlichen Verkehrs
- Gestaltung des öffentlichen Straßenraums
- Schaffung konsumfreier Zonen

In Round Table-Gesprächen wurden mit Expertinnen und Experten die Ergebnisse des BürgerInnen-Dialogs diskutiert und für die konkreten Planungen aufbereitet. Einzelne Maßnahmen im Rahmen der neuen Verkehrsorganisation wurden anhand einer Befragung abgeklärt. Im Februar 2013 stimmten die Anrainerinnen und Anrainer der Straßenzüge Schottenfeldgasse / Webgasse sowie Otto-Bauer-Gasse / Zieglergasse über die künftige Verkehrsabwicklung in ihren Gassen ab. Das Ergebnis war eindeutig: In beiden Straßenzügen soll der Durchzugsverkehr

unterbunden werden. Dieser Wunsch der Anrainerinnen und Anrainer wurde im Entwurf des Verkehrskonzepts berücksichtigt.

Ab 2013 startete die zweite intensive Beteiligungsphase: Bürgerinnen und Bürger wurden eingeladen, aktiv an der zukünftigen Nutzung und Funktion der Mariahilfer Straße mitzuarbeiten. Gestaltungserfordernisse wurden gemeinsam erarbeitet und als Grundlage für die Detailplanung zur Verfügung gestellt.

Der Beteiligungsprozess baut dabei auf folgenden Prinzipien auf:

INFORMIEREN!

Newsletter und eine laufend aktualisierte Website lieferten eine umfassende Information zum Prozess und zum Planungsstand

MITEINANDER REDEN!

In der Dialogbox, die über mehrere Wochen hindurch direkt auf der Mariahilfer Straße aufgestellt war, konnten im persönlichen Gespräch Informationen zum Projekt abgeholt und Anregungen zum Projekt eingebracht werden. Auch der Dialog zwischen Besucherinnen und Besuchern wurde durch die Dialogbox ermöglicht: Unterschiedliche Positionen zum Projekt wurden diskutiert und festgehalten. Zusätzlich stand eine eigene E-Mail-Adresse für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Jede E-Mail wurde persönlich beantwortet. Zentrales Thema war die neue Verkehrsorganisation. Die Meinungen dazu gingen zum Teil weit auseinander. Es gab aber auch viel Übereinstimmung mit dem Verkehrskonzept.

TESTEN UND BEOBACHTEN!

Welche Anforderungen an die Gestaltung ergeben sich durch die neue Verkehrsorganisation in der Mariahilfer Straße? Wie muss umgebaut werden, damit der Straßenraum funktioniert? Um diese Fragen zu klären, wurde ein mehrtägiger Proberaum ermöglicht. Auf einem kurzen Abschnitt wurde der gesamte Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger geöffnet. Die gesammelten Erfahrungen konnten in der Dialogbox und im Rahmen der Gestaltungswerkstatt eingebracht werden. Gleichzeitig beobachteten Fachleute, wie sich die Nutzung des Straßenraums änderte. Bereits hier zeigte sich, dass die niveaugleiche Ausgestaltung der Oberfläche und zusätzliche Sitzgelegenheiten wichtig für die künftige Nutzung der Straße sind.

GEWICHTEN!

Über eine Online-Befragung bewertete die Bevölkerung, welche Maßnahmen für die künftige Gestaltung der Mariahilfer Straße besonders wichtig sind. Besonderes Anliegen: Zusätzliche Aufenthaltsbereiche und Grünelemente sowie das Vermeiden von Konfliktpunkten zwischen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern.

PRÄSENTIEREN!

Das Gestaltungskonzept, das die Anregungen der Bevölkerung soweit wie möglich berücksichtigt, wurde im Rahmen einer mehrwöchigen Ausstellung präsentiert. Die Ausstellung vermittelte einen Eindruck von der künftigen Gestaltung der Straße.

ABSTIMMEN!

Die Umsetzung der neuen Mariahilfer Straße wurde schlussendlich durch eine verbindliche BürgerInnen-Umfrage beschlossen.

ÖFFENTLICHKEITS-ARBEIT

INFORMIEREN UND VERMITTELN

Ein so umfassendes Projekt, wie die Neuorganisation der Mariahilfer Straße, das Auswirkungen auf die Lebenswelten der Anwohnerinnen und Anwohner, Besucherinnen und Besucher, Arbeitskräfte und Geschäftstreibenden der Straße hat, verlangt nach einer breit angelegten Informationsarbeit. Nicht nur die unmittelbar betroffenen Personenkreise konnten erreicht werden, sondern die breite Öffentlichkeit. Im Vordergrund stand die Bereitstellung von Informationen und die Vermittlung der Projektziele.

Die Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Planungsprozesses zur neuen Mariahilfer Straße konzentrierte sich folglich vor allem auf den Zeitraum vor und während der provisorischen Umsetzung der neuen Verkehrslösung. Für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer angepasste Informationskampagnen klärten über die neue Verkehrsorganisation auf. Gleichzeitig wurde um Verständnis geworben, wenn noch nicht jede Maßnahme von Anfang an ausreichend funktionierte.

Veranstaltungen in der Mariahilfer Straße selbst, Give-aways, Informationsplakate und Medienkampagnen sollten zudem das Verständnis für das Projekt steigern. Die besondere Herausforderung in diesem Zusammenhang war sicherlich die Umsetzung der neuen Verkehrslösung ohne gleichzeitigem Umbau des Straßenraums. Die neuen Qualitäten der Straße waren dadurch für viele Menschen nicht so ohne Weiteres ersichtlich. Zudem wussten die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer oft nicht, wie sie sich verhalten sollen – die für Österreich neue Verkehrsregelung „Begegnungszone" erschwerte dies zudem. Zusätzlich aufgeheizt wurde die öffentliche Diskussion durch die im Herbst

2013 stattgefundene Nationalratswahl.

Vor der BürgerInnen-Umfrage hat die Stadt Wien eine umfassende Informationskampagne gestaltet. Wahlberechtigte Personen erhielten umfassende Informationsmaterialien zu den Inhalten und Modalitäten der Umfrage, zusätzlich wurden Annoncen in Print- und Onlinemedien geschaltet.
Um für die Teilnahme an der Umfrage zu mobilisieren, wurden sämtliche Haushalte in den Abstimmungsbezirken von politischen Vertreterinnen und Vertretern persönlich besucht.

KONTAKTMÖGLICHKEITEN

Dialogbox
Persönlich sowie Gästebuch und Briefkasten

E-Mail
info@dialog-mariahilferstrasse.at

Website
www.dialog-mariahilferstrasse.at

Telefonisch
Über die Infoline der Stadt Wien

Persönlich
Proberaum und Gestaltungswerkstatt

DIE FUZO HAT SICH ZWEIFELSOHNE POSITIV AUSGEWIRKT.

Wir sind auch überzeugt davon, dass in ein paar Jahren dort gar kein Auto mehr fahren wird, weil die Fußgängerzone ausgeweitet wird, so wie das im 1. Bezirk war. Zuerst war die Kärntnerstraße autofrei, dann kamen nach und nach Graben und Kohlmarkt hinzu. Es gibt natürlich auch Nachteile, aber diese sind für uns nicht relevant. Wenn wir das Auto überhaupt in der Stadt benutzen, dann ist es nicht wichtig, ob man damit nun ein paar Minuten länger unterwegs ist.

Gerlinde und
Gerhart Volf, wohnhaft
Dominikanergasse, 1060

BÜRGER/INNEN-DIALOG

Zweck
Anregungen für die Neuorganisation der Mariahilfer Straße konnten eingebracht und gleich mit Expertinnen und Experten diskutiert werden.

Orte
Hofimmobiliendepot (7. Bezirk), ega (6. Bezirk)

Zeitraum
17., 22., 24. November 2011, moderierte Ausstellung insgesamt 30 Stunden Dialog

Teilnahme
Mehr als 600 Personen

Konzept
Information: grundlegende Informationen über die geplante Umgestaltung der Mariahilfer Straße
Interaktion: Expertinnen und Experten standen mit Analysen zum Sozialraum, zum Lieferverkehr und zur Geschäftsstraße für weitere Fragen zur Verfügung. Interessen und Bedürfnisse der Besucherinnen und Besucher wurden aufgenommen.
Dialog: Neben den Expertinnen und Experten waren auch Bezirksrätinnen und Bezirksräte aus Mariahilf und Neubau sowie Vertreterinnen und Vertreter der Wirtschaftskammer Wien vor Ort.

ONLINE-DIALOG

Zweck
Stimmungsbild und Anregungen für die Neuorganisation der Mariahilfer Straße konnten eingebracht werden.

Zeitraum
14. November – 11. Dezember 2011

Teilnahme
700 Fragebögen, vor allem von Kundinnen und Kunden, Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Wirtschaftstreibenden der Mariahilfer Straße.

Inhalte
Der Fragebogen hatte 26 geschlossene Fragen in Form einer Multiple-Choice-Liste und ein freies Textfeld zur Beschreibung von Ideen. Über das freie Textfeld wurden knapp 1.000 Ideen, Wünsche und Anregungen eingebracht.

ROUND-TABLE EXPERT/INNEN-GESPRÄCHE

Zweck
In Gesprächen mit Expertinnen und Experten wurde die Machbarkeit der Vorschläge aus dem BürgerInnen- und dem Online-Diaolg geprüft

Zeitraum
Frühjahr 2012

Teilnahme
Zuständige Magistratsdienststellen, Expertinnen und Experten, Stadt- und Bezirkspolitik

NEWSLETTER ZUM BETEILIGUNGSPROZESS

Zweck
Ankündigungen, Nachrichten, Updates, Ergebnisse, Motivation

Verteilung
Printausgabe (56.000 Stück) per Post an alle Haushalte der Bezirke 6, 7 und angrenzender Bereiche, 15. Bezirk (Äußere Mariahilfer Straße), Auflage bei der Dialogbox und weiteren Einrichtungen
Digitale Ausgabe per E-Mail an rd. 580 Adressen (bekannt aus den Dialogveranstaltungen und von den Bezirken) sowie im Downloadbereich der Website www.dialog-mariahilfer Strasse.at

Newsletter 1 (März 2013):
Vision, Stand Projekt, erster Entwurf Verkehrskonzept

Newsletter 2 (April 2013):
Motivation zur Mitgestaltung, Thema FußgängerInnen- und Begegnungszone, Good-Practice-Beispiele

Newsletter 3 (Juni 2013):
Zentrale Anliegen der Bevölkerung, Rückblick auf Proberaum, überarbeitetes Verkehrskonzept

ANRAINER/INNEN-BEFRAGUNG ZU QUERUNGEN DURCH BV 6 UND BV 7

Zweck
Anwohnerinnen und Anwohner konnten abstimmen, ob in zwei querenden Straßenzügen der Durchzugsverkehr unterbunden werden soll.

Zeitraum
Februar/März 2013

Teilnahme
Stimmberechtigt waren Anrainerinnen und Anrainer der Straßenzüge Schottenfeldgasse / Webgasse sowie Otto-Bauer-Gasse / Zieglergasse,
Beteiligung: 44,2 %

Ergebnis
Für Unterbrechung des Durchzugverkehrs stimmten:
Schottenfeldgasse / Webgasse: 55,07%
Otto-Bauer-Gasse / Zieglergasse: 67,57%

DIALOGBOX IN DER MARIAHILFER STRASSE

Zweck
Informations- und Anlaufstelle für Anrainerinnen und Anrainer, Nutzerinnen und Nutzer. Deponieren von Anregungen, Wünschen, Kritik. Persönliche Gespräche mit Expertinnen und Experten und politischen Vertreterinnen und Vertretern

Standort
Mariahilfer Straße zwischen Neubaugasse und Esterházy-gasse

Zeitraum
12. April – 17. Mai 2013, zwischen 3 und 6,5 Stunden täglich geöffnet
17. Juni – 28. Juni 2013: Aushang der gesammelten Anregungen und Anliegen zur Neugestaltung der Mariahilfer Straße

Besuch
Persönliche Gespräche mit mehr als 1.300 Personen

Betreuung
Ständig:
ModeratorInnen (ArchitektInnen, RaumplanerInnen)
Zu angekündigten Zeiten:
politische Vertreterinnen und Vertreter, Expertinnen und Experten des Magistrats, der Bezirksverwaltung, der Wirtschaftskammer

Ausstattung
Plakate Innen- /Außenwände: Überblick zum Projekt, zu Möglichkeiten der Mitgestaltung
Luftbild: Innere Mariahilfer Straße mit umliegenden Grätzln
Gästebuch
Briefkasten für Anliegen außerhalb der Öffnungszeiten

INFORMATIONS-FOLDER

Zweck
Kurzinformation zum Vorhaben, zum Beteiligungsprozess und zu weiteren Informations-möglichkeiten

Verteilung
Auflage: 20.000 Stück in der Dialogbox aufgelegt bzw. während des Proberaums auf der Mariahilfer Straße verteilt sowie im Downloadbereich der Website www.dialog-mariahilfer Strasse.at einsehbar

WEBSITE: DIALOG – MARIAHILFER STRASSE

Zweck
Neuigkeiten zum Umgestaltungsprozess, laufend aktualisierte Information.
Möglichkeit zur Interaktion.

Adresse
www.dialog-mariahilferstrasse.at
info@dialog-mariahilferstrasse.at

Inhalte
Information über die Inhalte der Newsletter (s.o.) hinaus:
zum Projekt, zur Vision, zum Zeitplan des Umgestaltungsprozesses, zu Möglichkeiten der Mitgestaltung

Sämtliche Ergebnisse zum Projekt: Raumanalyse, Dialogveranstaltung, Verkehrskonzept, Dialogbox, Online-Befragung.

Antworten auf regelmäßig gestellte Fragen (FAQ).

Elektronischer Briefkasten: Fragen, Anregungen, Kritik per E-Mail (bis Juli 2013 ca. 280 E-Mails). Jede E-Mail wurde persönlich beantwortet.

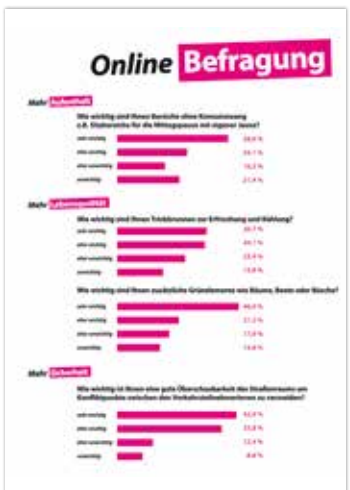
ONLINE-BEFRAGUNG

Zweck
Gewichten der Gestaltungsanforderungen für die Umgestaltung.
Verdichten der bisher gewonnenen Erkenntnisse zu klaren Handlungsanweisungen.
Einholen weiterer Anregungen.

Zeitraum
29. April – 5. Juni 2013

Teilnahme
789 Personen, überwiegend Bewohnerinnen und Bewohner sowie Berufstätige aus angrenzenden Bezirken

Anmerkung
Fragen wurden zu vier Themenbereichen gestellt:
1) mehr Komfort,
   z.B. niveaufreier Straßenraum, breiter Gehbereich, keine Behinderungen, ...
2) mehr Aufenthalt,
   z.B. konsumfreie Zonen, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsflächen, ...
3) mehr Lebensqualität,
   z.B. Grün- und Wasserelemente, ...
4) mehr Sicherheit,
   z.B. Überschaubarkeit, Ausleuchtung, ...



PROBERAUM

Zweck
Neuentdecken der Mariahilfer Straße. Erforschen und Testen neuer Nutzungsmöglichkeiten.
Unmittelbare Beteiligung sämtlicher Bevölkerungsgruppen.

Zeitraum
3. Mai – 5. Mai 2013

Proberaum,
Verkehrsorganisation
Gesamter Straßenraum zwischen Esterházygasse und Neubaugasse für Fußgängerinnen und Fußgänger offen. Allgemeines Fahrverbot, ausgenommen Radfahrerinnen und Radfahrer, Lieferverkehr. Taxis frei am Samstag von 6:00–10:30 Uhr. Allgemeines Halte- und Parkverbot.

Programm
Freitag, 3. 5. 2013: Gestaltungswerkstatt.
Samstag, 4. 5. 2013: Die junge Mariahilfer Straße, Kinderschminken, StelzengeherInnen, Luftballone, Cycle Cinema Club.
Sonntag, 5. 5. 2013, ab 10 Uhr: „Das neue Wohnzimmer in Mariahilf und Neubau." Platz zum Frühstücken und Picknicken.

GESTALTUNGSWERKSTATT

Zweck
Austausch, Diskussion und Information zum Projekt im persönlichen Gespräch. Sammeln von Hinweisen für die Umgestaltung.

Zeitraum
3. Mai .2013, 15 -19 Uhr (im Rahmen des Proberaums)

Ablauf, Teilnahme
Auf einem großen Plan bzw. Luftbild konnten Vorschläge und Ideen eingetragen werden. Diskussion mit Fachleuten sowie Politikerinnen und Politikern. An die 500 Personen nahmen an den Diskussionen teil, hinterließen Anmerkungen auf dem Luftbild oder informierten sich zum Projekt.

RAUMBEOBACHTUNG

Zweck
Erfassen von Tätigkeiten, Nutzungen, Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer, um daraus Erfordernisse für die Planung abzuleiten.
Dokumentation, der Änderungen der Nutzung des Straßenraums aufgrund der geänderten Verkehrsorganisation.

Ort
Mariahilfer Straße zwischen Neubaugasse und Esterházygasse

Zeitraum
Während des Proberaums:
Freitag, 3. 5. 2013
von 12:30–21:00 Uhr
Samstag, 4. 5. 2013
von 10:00–17:00 Uhr
Sonntag, 5. 5. 2013
von 9:00–17:00 Uhr

Beobachtet wurden
Tätigkeiten, Nutzungen, Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer. Gehlinien, Querungen, Hindernisse.
Aufenthaltsbereiche (Ausstattung, Beschattung etc.).
Konflikte, z.B. zwischen Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, Lieferverkehr, Taxis und sich aufhaltenden Personen.
Kinder, alte Menschen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität wurden besonders beachtet.

AUSSTELLUNG „DESIGN UND GESTALTUNG DIE NEUE MARIAHILFER STRASSE“

Zweck
Präsentation des Gestaltungsentwurfs. Erfassen von Anregungen, Kommentaren. Entscheidungshilfe für die BürgerInnen-Umfrage

Ort/Zeitraum
Mariahilfer Straße Nr. 103,
Ausstellungsfläche rd. 250 m²
12. 2. bis 7. 3. 2014,
Mo bis Fr 15:00–19:00 Uhr,
Sa 14:00–18:00 Uhr
12. 3. bis 5. 4. 2014,
Mo bis Fr 15:00–19:00 Uhr,
Sa 14:00–18:00 Uhr

Besuch
1.800 Personen

Betreuung
Ständige Betreuung: ArchitektInnen, Raum-, LandschaftsplanerInnen.

Inhalte
Tafeln: Ziele, Beteiligungsprozess, Neue Mariahilfer Straße in Zahlen, historische Entwicklung, internationale Beispiele der Verkehrsberuhigung, (ergänzte Tafel: Ergebnis BürgerInnen-Umfrage).
Großformatige, raumhohe Visualisierungen der Gestaltungsideen.
Vor /nach der Umgestaltung, Gegenüberstellung für Abschnitte.
Gestaltungsplan (Maßstab 1:500): Überblick
Entwurfsplan (Maßstab 1:200): technischer Detailplan
Modell (Maßstab 1:100): Gestaltung im Abschnitt Kirchengasse
Gästebuch

EIN BEGEGNUNGSRAUM

FÜR ALLE

INTERVIEW

GÜNTHER MEIER, CENTER-MANAGER GERNGROSS

Wie erleben Sie nun die neue Mariahilfer Straße?

Es ist ein einzigartiges Projekt und wir haben uns sehr gefreut, dass eine Umgestaltung möglich gemacht werden konnte. Wir sehen hier sehr viel Potenzial für die Zukunft. Die Erfahrung zeigt, dass Fußgängerzonen an guten Standorten starke Frequenzbringer sind. Mehr Menschen werden kommen und die Straße und das neue Einkaufserlebnis genießen wollen. Jene aus dem nahen Umfeld als auch Wientouristinnen und -touristen. Sie ist insofern eine schöne Ergänzung zum ersten Bezirk. Es hat sich die Aufenthaltsdauer erhöht, weil es mehr Ruhezonen und Schanigärten gibt. In Zukunft werden noch mehr Menschen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, weil sich auch die Verkehrssituation verändert hat.

Die Baustelle hat einige Zeit die Passantinnen und Passanten und Geschäftsleute eingeschränkt. Waren Sie mit dem Verlauf zufrieden?

Man muss lobend anerkennen, dass die Umgestaltung und vor allem die Baustelle professionell und zeitgerecht abgewickelt wurden. Ich hätte mir nicht gedacht, dass das so rasch möglich ist. Die Mariahilfer Straße ist immerhin die umsatzstärkste Straße in Österreich und hat fast zwei Kilometer Länge. Dennoch war es möglich, dass man gut zu den Geschäften gelangen konnte. Trotz aller Beeinträchtigung, die man hatte, muss man das wirklich anerkennen.

In der Debatte war stets ein Argument, dass Kundinnen und Kunden ausbleiben werden, weil sie nicht mehr so gut zufahren können oder Parkplätze finden. Wie sehen Sie das heute?

Wir haben natürlich eine veränderte Verkehrssituation. Es wird noch eine Zeitlang dauern, bis sich alle daran gewöhnt haben. Dennoch gibt es hier sicher noch Entwicklungspotenzial für den Pkw-Kundinnen und -Kunden, wie sie am besten an die Mariahilfer Straße heranfahren können. In Bezug auf Parkplätze haben wir als Gerngross den großen Vorteil, ein Parkhaus mit rund 350 Stellplätzen anbieten zu können, welches direkt an das Kaufhaus angebunden ist. Und es ist nach wie vor über den siebten Bezirk und über die Mariahilfer Straße bequem möglich, an unser Parkhaus heranzufahren. Auch ich fahre jeden Tag mit dem Auto zum Gerngross und benötige nicht mehr Zeit als vor der Umgestaltung der Mariahilfer Straße. Wir haben jetzt schon einen hohen Anteil an Kundinnen und Kunden, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen, und ich bin davon überzeugt, es werden noch mehr werden. Wir nutzen auch unsere Werbemittel, um aufzuzeigen, wie man am einfachsten zu uns findet. Hierbei sprechen wir all unsere Besucherinnen und Besucher an, egal, ob sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder mit dem Pkw zu uns kommen. Grundsätzlich muss man ein solch umfangreiches Neugestaltungsprojekt langfristig betrachten, und da glauben wir, dass in Zukunft alle davon profitieren werden.

Abgesehen von einem besseren KundenInnenaufkommen: Was gefällt Ihnen noch besonders gut an der neuen Mariahilfer Straße?

Es ist ein neues Raumgefühl entstanden. Man nimmt sie nicht mehr als Straße in dem Sinn wahr. Die optische Trennung von Gehsteigen, Parkzonen und Fahrbahn ist nun aufgehoben. Die Menschen bewegen sich jetzt im gesamten Raum. Sie flanieren und verweilen. Es werden mehr Treffpunkte für jüngere Menschen entstehen. Auch die Schanigärten sind im Raum nun besser wahrnehmbar. Es ist ein neues Lebensgefühl entstanden.

Wie haben Sie die langwierige Debatte erlebt?

Das Thema ist bei solchen Projekten immer, dass alle Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger, ob aus Politik oder Wirtschaft, ein gewisses Mitspracherecht haben und dass man gemeinsam überlegt, was ein gutes Ziel für diese Straße sein kann. Von unserer Seite aus gesehen haben wir uns gut einbringen können. Wir haben hier immer konstruktive und gute Gespräche geführt.

INTERVIEW

CHRISTIAN PICHLER, ARBEITERKAMMER

Wie beurteilen Sie das Projekt aus heutiger Sicht?

Als Arbeiterkammer haben wir stets die Meinung vertreten, dass man sich für die Mariahilfer Straße etwas überlegen muss. Erinnern Sie sich an die alte Mahü: Das war samstags am Gehsteig ein einziges Gedränge. Vor der Umbauphase waren pro Tag durchschnittlich 60.000 Fußgängerinnen und Fußgänger und etwa 10.000 Autos unterwegs. Das Verhältnis 5:1 zeigt, wie notwendig eine Umorganisation war. Die Gehsteige waren längst viel zu schmal. Es war logisch, den nächsten Schritt zu machen, um die Aufteilung der Räume den Verkehrsströmen anzupassen. Die Mariahilfer Straße lässt sich nicht als abgeschlossenes Projekt betrachten. Eine Fußgängerzone hat immer Folgewirkungen auf angrenzende Bezirksteile, auch auf den Umleitungsverkehr. Das ist zu einem guten Teil auch eingetreten. Deshalb knüpft unsere Kritik hier an: Wenn man sich so ein großes Projekt vornimmt, muss man sich vorher überlegen, was es für Folgewirkungen hat und welche Maßnahmen setze ich ein.

Wo konkret?

Die Gumpendorferstraße ist die Hauptachse im sechsten Bezirk, wo nun mehr Verkehrsaufkommen ist. Viele Schulen liegen dort, da geht es um Schulwegsicherheit und um Kreuzungsregelungen für Fußgängerinnen und Fußgänger. Man muss sich hier für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer konkrete Maßnahmen überlegen. Das gilt auch für den siebten Bezirk. In die Organisation der Umleitung des Autoverkehrs ist zu Recht viel Hirnschmalz investiert worden. Das würden wir uns bei den anderen Verkehrsmitteln auch wünschen – und zwar mit dem Ziel, dass sich die Stadt selbst im Mobilitätskonzept und im Stadtentwicklungsplan gegeben hat: mehr öffentlicher Verkehr, weniger Autoverkehr.

Was ist aus ArbeitnehmerInnensicht wichtig zu beachten?

Wir haben uns immer dafür eingesetzt, dass die Wünsche und Probleme der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einbezogen werden sollen. Es gibt auf der Mariahilfer Straße 9.000 Beschäftigte. Ihr Hauptwunsch war bei einer Befragung, dass sie ihren Arbeitsplatz gut erreichen können. Das leistet vor allem die U-Bahn, aber auch der viel genutzte 13A. Und mit der derzeitigen Lösung des 13A sind wir gar nicht glücklich. Für die Bus-Nutzerinnen und -Nutzer gibt es Umwege, die Umsteigemöglichkeiten haben sich verschlechtert. Sinnvoll wäre eine direkte Führung des 13A in beiden Richtungen über die Neubaugasse.

Aber die Neubaugasse ist auch eine verkehrsberuhigte Zone.

Ja, aber nun muss der Bus in einem beträchtlichen Ausmaß in der Begegnungszone fahren, die Geschwindigkeit reduzieren. Aus unserer Sicht ist das keine gute Variante. Würde der Bus via Neubaugasse fahren, hätte er nur einen Kreuzungspunkt mit der Mariahilfer Straße. Das wäre auch eine Zeitersparnis.

Wie gefällt Ihnen die Gestaltung der Mariahilfer Straße?

Es ist eine gute Verbesserung. Vorher gab es zu 90 Prozent kommerzielle Schanigärten, dazwischen nur hin und wieder eine Parkbank. Nun gibt es viel mehr Aufenthaltsbereiche, auch Bänke, wo man sich einfach nur hinsetzen kann, ohne etwas zu kaufen. Das ist für uns auch eine grundsätzliche Frage im Stadtbild: Im öffentlichen Raum muss es ein ausgewogenes Verhältnis zwischen kommerziellen und nichtkommerziellen Nutzungen geben.

Sehen Sie es nach wie vor kritisch, dass nur die Anrainerinnen und Anrainer am Ende des Prozesses befragt wurden?

Natürlich wäre es sinnvoll gewesen, auch die anderen Nutzerinnen und Nutzer zu befragen. Die Frage ist nur, wie man das organisiert und welche Abgrenzungen man trifft. Ein Stadtgebiet ist aber jedenfalls nicht nur auf Anrainerinnen und Anrainer fokussiert, gerade in der Mariahilfer Straße, wo nur 20 Prozent der Kundschaft Anrainerinnen und Anrainer sind. Bei den Beschäftigten ist das Verhältnis ähnlich. Sie alle sind jedoch tagtäglich mit den Maßnahmen konfrontiert.

Im Beteiligungsprozess war das Angebot an unterschiedlichen Plattformen für Gespräche mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern besonders wichtig. Das Sammeln von Ideen für die Neugestaltung konnte in Einzelgesprächen in der auf der Mariahilfer Straße aufgestellten „Dialogbox“ und der „Gestaltungswerkstatt“ direkt vor Ort umgesetzt werden. Eine unmittelbare Beteiligung sämtlicher Bevölkerungsgruppen ist auch im Rahmen des Moduls „Proberaum“ gelungen: Dabei lieferten die dokumentierten Raumbeobachtungen wertvolle Hinweise für die Anforderungen an die Neugestaltung. Ein weiteres Element der Beteiligung war schließlich die Sichtbarmachung der aufgenommenen Anregungen und die Rückmeldung des Ergebnisses an die Bevölkerung in der Ausstellung „Design und Gestaltung: die neue Mariahilfer Straße“. Mich persönlich beeindruckt hat die Fülle an Statements in Form von Klebezetteln, die von den BürgerInnen auf einem in der Dialogbox aufgehängten großen Luftbild Tag für Tag angebracht wurden.

DI Ljuba Goger,
MA 21

LEITBILD

ZUR NEUEN
MARIAHILFER STRASSE

VISION

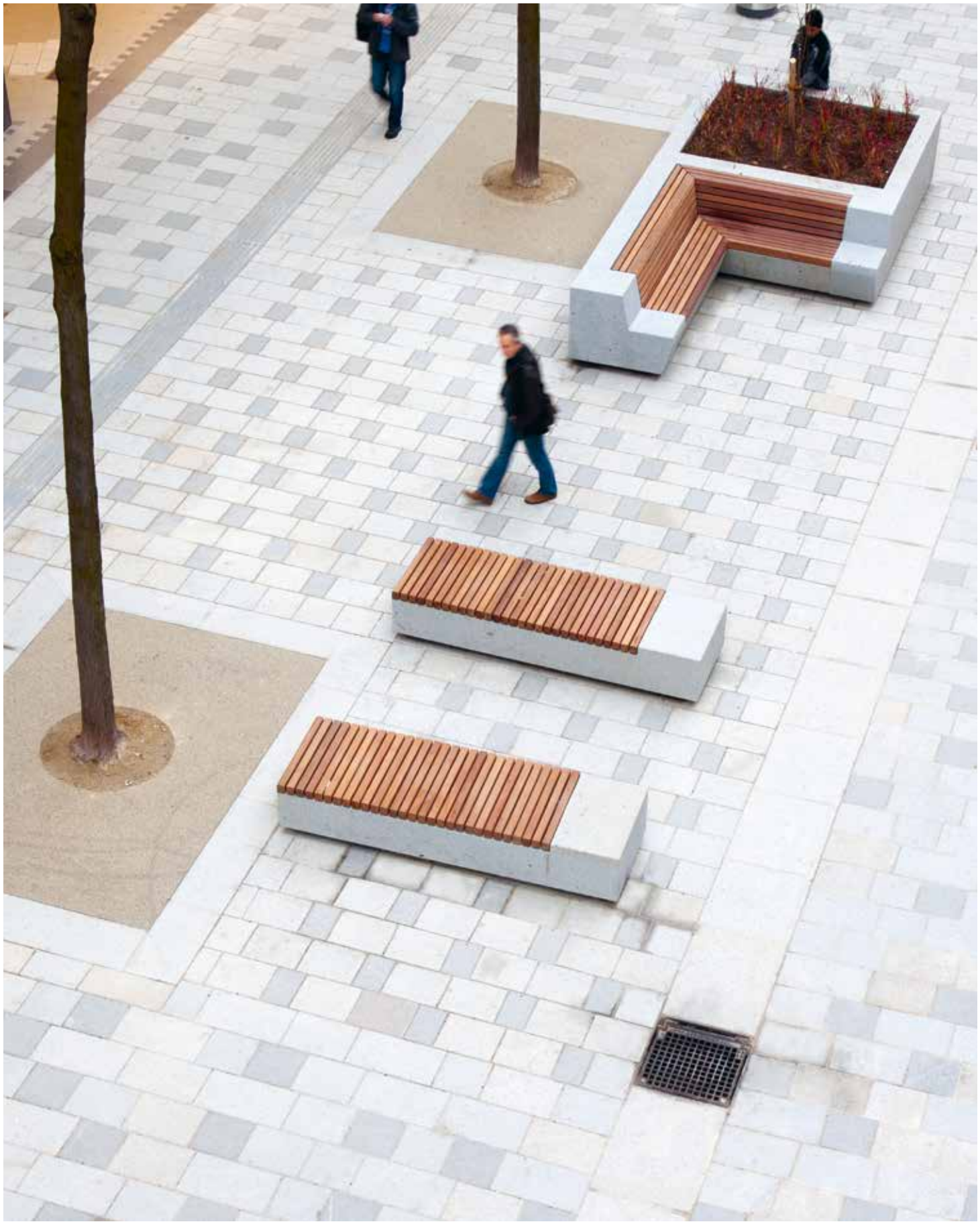
FÜR DIE NEUE MARIAHILFER STRASSE

Die Städte von morgen sind Orte
mit Lebensqualität,
mit öffentlichen Plätzen
und freien Flächen.

DAFÜR STEHT DIE NEUE MARIAHILFER STRASSE

Das Ziel der Neugestaltung der Mariahilfer Straße ist die Förderung eines offenen und integrativen Stadtraumes. Ihr Image als junge, urbane und umweltfreundliche Straße soll gestärkt und ihre Attraktivität weiter ausgebaut werden.

Der Verkehr wird verlangsamt, neue Freiräume entstehen und bieten Platz zum Ausruhen und Verweilen. Das gesamte Gebiet, inklusive Seiten- und Querstraßen, erfährt eine Verkehrsberuhigung und Entschleunigung.



ZIELE

ZUR MOBILITÄT UND GESTALTUNG

Das Ergebnis der umfassenden und vielfältigen Bevölkerungsbeteiligung ist ein Leitbild. Es gibt die Ziele für die Neuorganisation der Mariahilfer Straße vor und ist Grundlage für den weiteren Planungsprozess. Das zeichnet die neue Mariahilfer Straße nach der Umgestaltung aus.

FUSSGÄNGER/INNEN FREUNDLICH

Zufußgehen hat auf der Mariahilfer Straße Vorrang. Fußgängerinnen und Fußgänger erhalten mehr Platz zum Flanieren, Gehen und Verweilen. Das Queren der Straße wird erleichtert und die Verkehrssicherheit erhöht.

VERKEHRSBERUHIGT

Der Autoverkehr auf der Mariahilfer Straße wird entschleunigt. Die Belastungen durch Lärm und Abgase nehmen ab. In den beiden angrenzenden Bezirken wird der Autoverkehr auf ein verträgliches Maß reduziert, der Durchzugsverkehr wird verringert und der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad gefördert.

LEBENSWERT

Im dicht bebauten Stadtgebiet von Mariahilf und Neubau sind öffentliche Freiräume ein knappes Gut. Die Mariahilfer Straße ist ein neuer, nutzbarer und urbaner Freiraum. Die Lebensqualität für Anwohnerinnen und Anwohner, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie Besucherinnen und Besucher der Mariahilfer Straße und ihrer Umgebung wird erhöht.

BARRIEREFREI

Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung und Personen mit Kinderwägen können die Straße leichter nutzen. Menschen mit Sehbeeinträchtigung erhalten ein eigenes Blindenleitsystem und profitieren von mehr Platz zum Gehen.

ERREICHBAR

Das Zu- und Abfahren für Autos bleibt möglich. Menschen mit besonderen Bedürfnissen können die Mariahilfer Straße weiterhin nutzen. Das Ein- und Aussteigen bzw. Einladen der Einkäufe sowie Lieferzonen sind sichergestellt.
Die Parkplatzsituation für Anwohnerinnen und Anwohner der angrenzenden Bereiche wird nicht erschwert.

GESCHÄFTSTÜCHTIG

Die Neugestaltung macht das Einkaufen in der Mariahilfer Straße zum Erlebnis. Die größte Einkaufsstraße Wiens bleibt durch die Umgestaltung konkurrenzfähig gegenüber den Einkaufszentren am Stadtrand und dem Online-Handel.

FAHRRADFREUNDLICH

Die Mariahilfer Straße ist gut mit dem Fahrrad erreichbar, regelmäßige Abstellmöglichkeiten unterstützen das Einkaufen mit dem Fahrrad.

MODERN

Die neue Mariahilfer Straße steht für eine moderne Stadt. Als Anziehungspunkt und Chance für Geschäftstreibende. Das Erscheinungsbild der Straße wirkt „aufgeräumter". Infrastrukturen für die Bedürfnisse des heutigen Lebens werden bereitgestellt, WLAN ermöglicht freies Surfen.

VERKEHRS

KONZEPT

Zone
20
Zone
Ende
SATURN

VERKEHRS-ORGANISATION

SO FUNKTIONIERT DIE NEUE MARIAHILFER STRASSE

Aufbauend auf den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses wurde ein neues Verkehrskonzept entwickelt, das in einer mehr als sechsmonatigen Probephase auf Funktionalität und Anpassungserfordernisse hin getestet wurde. Die BürgerInnen-Umfrage im Februar/März 2014 bestätigte schlussendlich die Umsetzung folgender Verkehrsmaßnahmen.

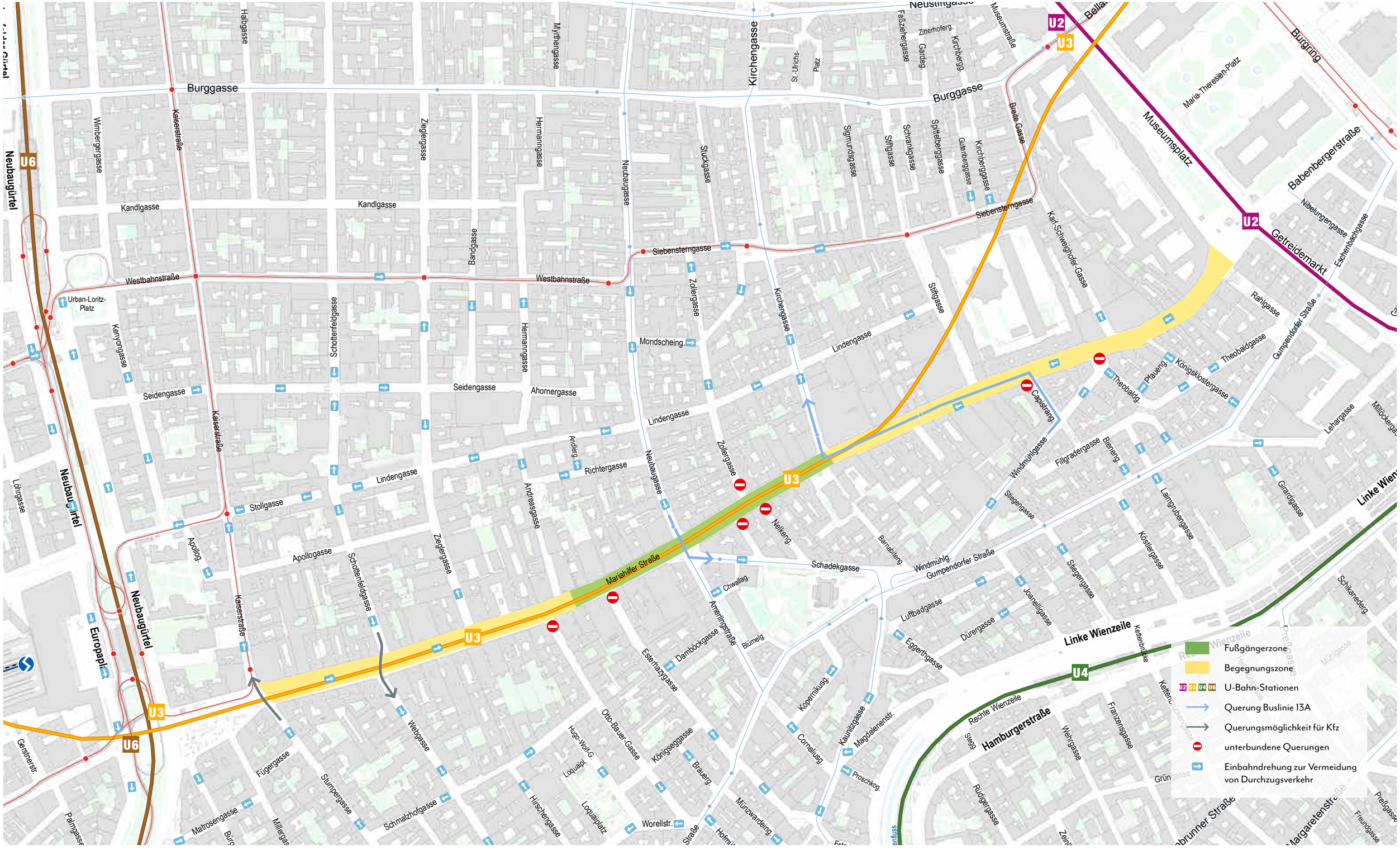
Mariahilfer Straße – Fußgängerzone
Der zentrale Abschnitt zwischen Kirchengasse und Andreasgasse wurde zur Fußgängerzone. Das Radfahren ist in angepasster Geschwindigkeit erlaubt. Der Lieferverkehr ist zwischen 6 und 13 Uhr möglich und wird als Einbahn in Fahrtrichtung Innere Stadt geführt. Die Länge des als Fußgängerzone umgestalteten Kernbereiches beträgt 432 Meter.

Mariahilfer Straße – Begegnungszonen
Die beiden Abschnitte am Anfang und Ende der Inneren Mariahilfer Straße wurden als Begegnungszonen verordnet. Die Begegnungszone beruht auf gegenseitiger Rücksichtnahme, wobei Fußgängerinnen und Fußgänger die Fahrbahn überall queren und auch in Längsrichtung benutzen dürfen. Der Radverkehr ist in beide Richtungen erlaubt. Der Autoverkehr wird als Einbahn geführt, im Abschnitt zwischen Andreasgasse und Zieglergasse ist das Fahren in beide Richtungen möglich. Die Buslinie 13A nutzt die Begegnungszone zwischen Capistrangasse und Kirchengasse mit und quert die Mariahilfer Straße in der Gegenrichtung bei der Neubaugasse. Es gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h. Bodenmarkierungen aufseiten des 6. Bezirks definieren Zonen, die für bestimmte Nutzungen reserviert sind (Taxizonen, Behinderten-Parkplätze, Ladezonen). Sonst ist das Halten in der Begegnungszone für zehn Minuten erlaubt, wo es die Straßenverkehrsordnung zulässt.

Die Länge der Begegnungszone im Abschnitt zwischen Getreidemarkt und Kirchengasse beträgt 739 Meter, im Abschnitt zwischen Andreasgasse und Kaiserstraße 459 Meter.

Querungen der Mariahilfer Straße
Die Mariahilfer Straße kann vom motorisierten Individualverkehr in den Bereichen Stumpergasse / Kaiserstraße sowie Schottenfeldgasse / Webgasse gequert werden. Dadurch bleiben Garagen und Wohnorte erreichbar, der Durchzugsverkehr wird jedoch verhindert und das Flanieren in der Fußgängerzone bleibt ungestört. Für den Lieferverkehr bestehen zusätzliche Querungsmöglichkeiten bei der Capistrangasse und bei der Neubaugasse.

Verkehrsorganisation in den angrenzenden Bezirksteilen
Im Zusammenhang mit der Neuorganisation der Mariahilfer Straße wurden zahlreiche Maßnahmen gesetzt, um den Autoverkehr auch in den beiden angrenzenden Bezirken auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Mehrere Einbahnumdrehungen, vor allem in den Straßenzügen Schottenfeldgasse / Webgasse sowie Stumpergasse, verringern den Durchzugsverkehr. Tempo 30 in der Neustiftgasse, Burggasse und Gumpendorfer Straße soll die Verkehrsbelastungen entlang dieser Straße reduzieren.


Neubaugürtel
U6
Burggasse
Halbgasse
Myrthengasse
Kirchengasse
Neustiftgasse
Museumstraße
U2
U3
Burgring
Maria-Theresien-Platz
Museumsplatz
Babenbergerstraße
Nibelungengasse
Eschenbachgasse
Getreidemarkt
Wimbergergasse
Kaiserstraße
Zieglergasse
Hermanngasse
Neubaugasse
Stuckgasse
Sigmundsgasse
Stiftgasse
Schrankgasse
Spittelbergasse
Gutenberggasse
Kirchberggasse
Breite Gasse
Siebensterngasse
Karl-Schweighofer-Gasse
Kandlgasse
Westbahnstraße
Urban-Loritz-Platz
Bandgasse
Zollergasse
Kenyongasse
Schottenfeldgasse
Seidengasse
Ahornergasse
Mondscheing.
Lindengasse
Rahlgasse
Gumpendorfer Straße
Theobaldgasse
Pfaueng.
Königsklostergasse
Capistrang.
Theobaldg.
Lehargasse
Millöckergasse
Löhrgasse
Stollgasse
Apollog.
Apollogasse
Andreasgasse
Richtergasse
Ardlerg.
Neubaugasse
Zollergasse
Neikeng.
Schadekgasse
Barnabiteng.
Windmühlg.
Gumpendorfer Straße
Windmühlgasse
Stiegengasse
Filigradergasse
Bienerg.
Lainzgrubengasse
Girardigasse
Köstlergasse
Linke Wienzeile
Schikanedeig.
Luftbadgasse
Joanelligasse
Dürergasse
Eggerthgasse
Kettenbrückengasse
Linke Wienzeile
U4
Rechte Wienzeile
Hamburgerstraße
Stegg
Wehrgasse
Franzensgasse
Rüdigergasse
Grüngasse
Margaretenstraße
Pretlgasse
Freundgasse
Mühlgasse
Europaplatz
Neubaugürtel
U3
U6
Mariahilfer Straße
Chwallag.
Amerlingstraße
Blümelg.
Dambockgasse
Esterhazygasse
Hugo-Wolf-G.
Otto-Bauer-Gasse
Königseggasse
Brauerg.
Loquaigl.
Loquaiplatz
Worellstr.
Hirschengasse
Münzwardeing.
Hofmühlgasse
Fügergasse
Stumpergasse
Schmalzhofgasse
Weigasse
Matrosengasse
Millergasse
Palmgasse
Gerstnerstr.
Kirchengasse
Lindengasse
Stiftgasse
Magdalenenstr.
Kaunitzgasse
Proschkog.
Cornelliusg.
Kopernikusg.
Fußgängerzone
Begegnungszone
U-Bahn-Stationen
Querung Buslinie 13A
Querungsmöglichkeit für Kfz
unbundene Querungen
Einbahndrehung zur Vermeidung von Durchzugsverkehr

PROBE PHASE

REPORTAGE

Maria Vassilakou ist fast jeden Tag auf der Mariahilfer Straße unterwegs. Zu Fuß oder mit ihrem Fahrrad stellt sich die Verkehrsstadträtin den Bürgerinnen und Bürgern. Immer ist sie schnell von Passantinnen und Passanten umringt. Ein älterer Mann regt sich auf, weil er nirgends mehr einen Parkplatz findet. „Sie können ins Parkhaus fahren, es gibt wirklich noch genügend Möglichkeiten zu parken", versucht ihn die Politikerin zu beruhigen. Eine junge Radfahrerin fährt vorbei und lobt: „Ein super Projekt, bitte durchhalten." Die frühere Nationalratsabgeordnete der Grünen, Theresia Haidlmayr, ist auch im Einsatz: Sie fährt mit ihrem Rollstuhl auf der Straße an Radfahrerinnen und Radfahrer nah heran und ermahnt sie: „Schritttempo, bitte!" Szenen aus der Probephase auf der Mariahilfer Straße im Sommer 2013. Auf der traditionellen Einkaufsstraße hatte damit eine große Veränderung begonnen, der einige „Kinderkrankheiten", wie die Grünen es nannten, folgten. Es war ein Ringen um dieses neue Projekt: zwei Begegnungszonen, dazwischen eine Fußgängerzone, wo die Buslinie 13A auf einer roten Spur durchfuhr, neue Parkregelungen, neue Schilder und anfangs viel Verwirrung und Aufregung.

Die Radfahrerinnen und Radfahrer sausten zu schnell durch die Fußgängerzone, viele Fußgängerinnen und Fußgänger trauten sich nicht auf die Straße. Mehr Polizeibeamte mussten Dienst versehen, anfangs informieren, dann aber auch strafen. Denn in der Begegnungszone herrscht eine 20-km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung, in der Fußgängerzone darf nur im Schritttempo Rad gefahren werden.

Auch die Zulieferung für die Handelsbetriebe musste sich erst einspielen, doch dass sie nun mehr Parkmöglichkeiten direkt vor den Geschäften vorfanden, wurde sehr positiv aufgenommen. Endlich Platz und Ruhe zum Halten. Ein Problem war in der Probephase allerdings der angedrohte Streik der Busfahrerinnen und Busfahrer. Obwohl die Wiener Linien in der Konzepterstellung eingebunden waren, verweigerten die Fahrerinnen und Fahrer der

13A-Linienführung die Durchfahrt in der Fußgängerzone. Zu gefährlich, hieß es.

Schnell war klar, dass die Buslinie 13A verlegt werden musste. Wobei die Aufregung darüber auch überraschte, denn bis zu diesem Zeitpunkt war es durchaus auch in anderen Städten üblich, dass öffentliche Verkehrsmittel durch Fußgängerzonen fahren, wie etwa in der Linzer und Grazer Innenstadt. Als entschieden wurde, dass der Bus via Windmühl- und Capistrangasse umgeleitet wird, begann dort der Protest: Anwohnerinnen und Anwohner klebten Zettel mit durchgestrichenem „13A“ auf die Fenster. Das Sujet tauchte auch bei der Straßenblockade auf: „Auf Wiedersehen!“ oder „13A, weg von da“, skandierten die Demonstrantinnen und Demonstranten. Sie behinderten den Bus auch durch kontinuierliches Überqueren des Zebrastreifens. „Wir sind da und wehren uns“, sagte eine der Initiatorinnen und Initiatoren. Ein anderer: „Das ist eine unzumutbare Wohnsituation. Ich kann kein Fenster mehr öffnen, ich kann in der Nacht nicht mehr schlafen.“ Mittlerweile hat sich aber auch in diesen Gassen die Aufregung gelegt.

Um für bessere Stimmung für die neue Mariahilfer Straße zu sorgen, warfen sich einige Prominente in die Bresche: Der Gastronom Bernd Schlacher gründete die Initiative „Ja-zur-neuen-Mahü“. „Science Buster“ Werner Gruber und die Mathematiker Bianca und Rudolf Taschner unterstützen das Projekt ebenfalls öffentlich.

Die neu aufgestellten Sitzbänke auf der Mariahilfer Straße wurden bereits in der Probephase rege genutzt. Da nun keine bzw. weniger Autos durchfuhren, hatte man die Abgase nicht mehr in der Nase, es herrschte mehr Ruhe und weniger Hektik. Ein Argument für eine Fußgängerzone wurde in der heftigen politischen und öffentlichen Debatte um das ehrgeizige Projekt immer wieder genannt, auch, um Bedenken der Händlerinnen und Händler auszuräumen: Aufgrund von Erfahrungen in anderen Städten konnte man davon ausgehen, dass mehr Menschen flanieren und einkaufen werden, die

Umsätze werden steigen. „Der Handel liebt Fußgängerzonen“, betonte Handelsverband-Präsident Stephan Mayer-Heinisch. Doch die Wiener Wirtschaftskammer meinte, das gehe zulasten anderer Einkaufsstraßen. Vor allem fehlende Querungen, neue Einbahnen und Sackgassen waren der damaligen Präsidentin Brigitte Jank ein Dorn im Auge.

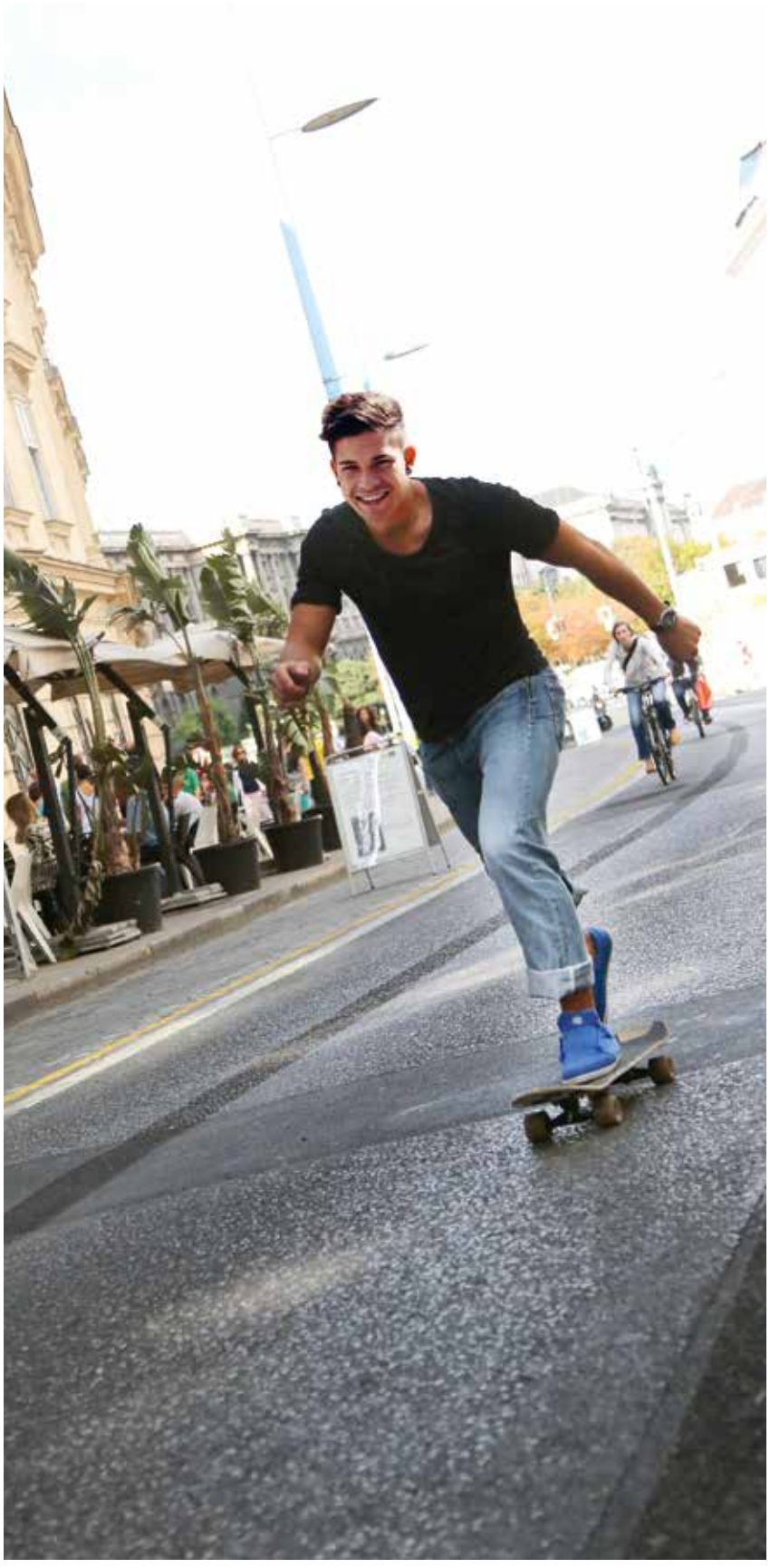
> „DER HANDEL LIEBT FUSSGÄNGERZONEN“

Sie forderte, trotz der damals bereits getätigten Umbauten mit Kosten von 1,1 Millionen Euro, eine Rücknahme des Verkehrskonzeptes. Allerdings hat auch die Wirtschaftskammer die Vorzüge einer Fußgängerzone später zu schätzen gelernt. Am „Autofreien Tag“ am 22. September 2014 war sie mit einem Stand auf der Mariahilfer Straße vertreten und veranstaltete ein „Mobilitätsfest“. Janks Nachfolger Walter Ruck betonte, er setze sich „für eine breite Bewusstseinsbildung in allen Branchen ein“, um aufzuzeigen, „dass klimafreundliche Mobilität für die Wirtschaft neue Möglichkeiten und Geschäftschancen bringt.“
Hauptbetroffene oder Hauptnutznießerinnen und Hauptnutznießer – je nach Sichtweise – sind die Handelsbetriebe, die 90 Prozent der Unternehmen in den Bezirken Mariahilf und Neubau ausmachen. „Jede Verkehrsberuhigung ist im Sinne einer Geschäftsstraße“, wurde Vassilakou nicht müde, zu betonen. Auch die Lieferzeiten für die Betriebe wurden so ausgedehnt wie sonst nirgendwo in Wien. Verkehrsplaner Hermann Knoflacher, der immer wieder Planungen von Fußgängerzonen durchführt, meint: „Je nach Situation ist immer eine Zunahme an Fußgängerinnen und Fußgängern nachweisbar. Bei kleineren Fußgängerzonen kann es zu dreistelligen Prozentzuwachsraten kommen, bei größeren sind die Steigerungen geringer, weil man an Spitzentagen auch schon an Leistungsgrenzen stößt. Tatsache ist, dass es immer auch zum Strukturwandel in den Geschäften kommt, aber noch nie eine gut und sorgfältig geplante Fußgängerzone rückgängig gemacht wurde.“

Grundsätzlich werde eine Stadt durch Fußgängerinnen und Fußgänger belebt und nicht durch Autos. Es geht bei Fußgängerzonen auch immer darum, Lebensqualität zu steigern, wie mit Sitzbänken, wo man nicht konsumieren muss, und mit Grünflächen.

Der Verkehrsclub Österreich kann bestätigen, dass jene Einkaufsstraßen, die Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigt sind, eine besonders hohe Frequenz an Personen aufweisen. Am Stephansplatz bewegten sich 2011. laut einer Erhebung vom Institut Infrapool, von Montag bis Samstag von 8 bis 18 Uhr rund 300.000 Menschen, in der Innsbrucker Fußgängerzone Theresienstraße fast 200.000. Mehr als 80 Prozent der Passantinnen und Passanten in den Einkaufsstraßen sind zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln angereist. Nach der erfolgreichen Befragung meinte Vassilakou sichtlich erleichtert: „Ich kann keine Worte finden, um Danke zu sagen. Das ist wie Weihnachten und Ostern zugleich. Mir ist es wichtig, dass keine Gräben zurückgelassen werden, sondern dass wir eine Straße schaffen, mit der alle eine Freude haben.“

> „ICH KANN KEINE WORTE FINDEN, UM DANKE ZU SAGEN.“



Die verkehrliche Umorganisation und bauliche Neugestaltung der bis dato vom Individualverkehr stark frequentierten Mariahilfer Straße ist ein höchst anspruchsvolles, spannendes und selektives Projekt. Die MA 46 war von Anfang an in ihren Kernkompetenzen gefordert: Verkehrsmanagement, Verkehrsorganisation und Verkehrssicherheit. Bis die neue Verkehrsorganisation realisiert werden konnte, gab es eine Vielzahl an Varianten auf dem Papier. Hier ging es um einen räumlich sehr opulenten Bereich, der linear die Mariahilfer Straße betrifft und darüber hinaus weite Teile der Bezirke Mariahilf und Neubau miteinbezieht. Um das erfolgreich bewältigen zu können, braucht man einen starken roten Faden und darf die Zielausrichtung nie aus den Augen verlieren.

Martin Schipany,
MA 46

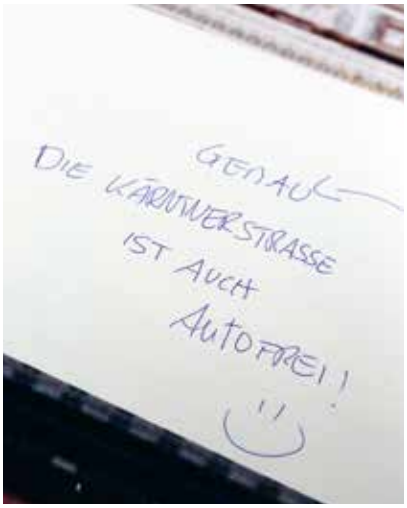
BÜRGER/INNEN SAGEN

ja

ZUM UMBAU

Der Wiener Gemeinderat beauftragte den Magistrat der Stadt Wien, eine Meinungserhebung Anfang März 2014 durchzuführen. Bei dieser Meinungserhebung konnten Bürgerinnen und Bürger der Bezirke Mariahilf und Neubau darüber entscheiden, ob die Verkehrsberuhigung auf der Mariahilfer Straße beibehalten (A) oder wieder aufgehoben (B) werden sollte. Informationen zur Meinungserhebung wurden an alle Haushalte in den beiden Bezirken zeitgerecht übermittelt. Die Teilnahme war sowohl per Brief als auch bei Annahmestellen möglich.

Die Auswertung der retournierten Fragebögen wurde von rund 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der magistratischen Bezirksämter vorgenommen. Über die gesamte Dauer waren Beobachterinnen und Beobachter aller politischen Fraktionen der Bezirksvertretungen des 6. und 7. Bezirks anwesend. Darüber hinaus wurde der Ablauf von einem Notar protokolliert.



Ergebnis
Ein deutliches „Ja" zum Umbau der Mariahilfer Straße!

Die Bewohnerinnen und Bewohner in Mariahilf und Neubau haben sich mit 53,2% für die neue Mariahilfer Straße ausgesprochen. 55,9% der Befragten, die für die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße gestimmt haben, stimmten auch für die Öffnung von Querungen.

52,9% der Befürworterinnen und Befürworter der Verkehrsberuhigung sprachen sich für das Radfahren in der Fußgängerzone aus.

BÜRGER/INNEN-UMFRAGE

Zweck
Meinungserhebung, ob die Verkehrsberuhigung auf der Mariahilfer Straße beibehalten oder wieder aufgehoben werden sollte

Zeitraum
17. Februar 2014 bis
7. März 2014, 10 Uhr

Stimmberechtigte
48.642 Personen, die am 13. Dezember 2013 (Datum des Beschlusses im Gemeinderat) in den Bezirken Mariahilf und Neubau mit Hauptwohnsitz gemeldet waren und bis zum 7. März 2014 das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Rücklauf
48.642
per Post versandte Fragebögen

33.122
retournierte Fragebögen
(68,1 Prozent)
davon 185 Fragebögen ungültig

Die Fragen

A. Die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße soll beibehalten werden. Für den Autoverkehr sollen Querungen geöffnet werden?
☐ Ja / ☐ Nein
Das Radfahren soll im Bereich der Fußgängerzone erlaubt bleiben?
☐ Ja / ☐ Nein

B. Die Verkehrsberuhigung der Mariahilfer Straße soll rückgängig gemacht werden.

EINE STADT NACH MENSCHLICHEM MASS

INTERVIEW HARALD FREY

Wie bewerten Sie das Projekt aus heutiger Sicht?

Was die bauliche Umsetzung betrifft, ist es ein erfolgreiches Projekt. Wir haben es geschafft, aus der Mariahilfer Straße eine Fußgänger- bzw. Begegnungszone zu machen. Was den Prozess selbst betrifft, war es etwas holprig. Doch das darf nicht verwundern:

In den letzten 20 Jahren haben wir keine wirklich großen Fußgängerzonen umgesetzt und die, die vorher umgesetzt wurden, wurden im Rahmen des U-Bahnbaus errichtet. Also dort, wo bereits der motorisierte Individualverkehr aufgrund der Baustellen unterbrochen war. Bei der Mariahilfer Straße wurde hingegen in einen offenen Organismus eingegriffen, um ihn maßgeblich zu verändern. Beides hat es sehr schwer gemacht, den Bürgerinnen und Bürgern eine gewisse Vorstellung zu vermitteln und gegenläufige Argumente zu entkräften.

Durch die Umgestaltung müssen sich Autofahrerinnen und Autofahrer an große Umstellungen gewöhnen. Funktioniert das?

Ja. Aber das ist immer bei Neugestaltungen im Verkehrssystem der Fall. Jede Verkehrsteilnehmerin und jeder Verkehrsteilnehmer durchläuft Lernprozesse, wenn sich infrastrukturell etwas ändert. Die AutofahrerInnen haben begonnen, sich in relativ kurzer Zeit an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Anhand der Zählungen sehen wir, dass im 6. und 7. Bezirk zwischen Lerchenfelderstraße und Wienzeile heute 14.000 Autos weniger unterwegs sind als früher, als die Mariahilfer Straße noch durchgehend befahrbar war. Doch auch diejenigen, die heute noch mit dem Auto in die Mariahilfer Straße fahren, die das Auto sozusagen als Bewegungsprothese verwenden, haben bessere Voraussetzungen als vorher. Lieferanten können heute bequem ein- und ausladen. Zulieferdienste können ohne Staus und verparkte Ladezonen erfolgen.

Anrainerinnen und Anrainer kritisieren allerdings, dass es in der Burggasse und Gumpendorferstraße nun so viel Stau gebe. Ist das nur ihr subjektiver Eindruck?

Auf den Parallelrouten wie Burggasse und Gumpendorferstraße kam es zu einer leichten Zunahme, aber nicht zu mehr Stau. Man muss die verhältnismäßig geringe Mehrbelastung dort im Verhältnis zur Reduktion am motorisierten Verkehr im gesamten Gebiet sehen. Diese Straßen sind ohnehin an ihrer Kapazitätsgrenze, die Möglichkeit eines Verlagerungspotenzials ist begrenzt.

De facto fahren also weniger Leute mit dem Auto in die Bezirke.

Ja, das deckt sich auch mit internationalen Erfahrungen. Es gibt die Bewältigungsstrategien, Fahrten zu unterlassen oder ein anderes Verkehrsmittel zu wählen. Das passiert vor allem in Wien, wo es gute Alternativen gibt. Die Mariahilfer Straße hat nicht an Attraktivität verloren, im Gegenteil, es halten sich nun viel mehr Menschen dort auf, weil die Fußgängerzone viele Personen aus den Nachbarbezirken anzieht, wo das Gebiet sehr verbaut ist.

> „ES GIBT DIE BEWÄLTIGUNGSSTRATEGIEN, FAHRTEN ZU UNTERLASSEN ODER EIN ANDERES VERKEHRSMITTEL ZU WÄHLEN. DAS PASSIERT VOR ALLEM IN WIEN, WO ES GUTE ALTERNATIVEN GIBT."

Sie meinen, die Umsetzung sei holprig gewesen. Was kann man hier in Zukunft besser machen?

Die Probephase war zu lang, da die Straße bereits als Begegnungszone umgewidmet war, aber sich baulich noch nicht verändert hat. Das hat Fußgängerinnen und Fußgänger nicht dazu animiert, die Fahrbahn zu benutzen, und das hat Kritikerinnen und Kritiker bestätigt, dass sie nicht angenommen werde. Das war aber logisch, denn bei einer Infrastruktur, die mir vermittelt, hier ist die Fahrbahn, hier ist der Gehsteig, überwiegt die bauliche Information und nicht die Information durch Schilder und Markierungen. Was ebenfalls schwierig und immer wieder zu diskutieren ist, ist die Art und Weise, wie abgestimmt wird.

Eine Beteiligung der Bevölkerung ist sinnvoll und wichtig, aber es ist nicht zwingend, die Ja-Nein-Frage als Beteiligungsvariante zu wählen. Es wird bei einer Befragung tendenziell die konservative Variante gewählt, weil man nicht weiß, was da kommt. Beim Verkehr ist so eine Abstimmung ein Problem, weil es in Wien 1.8 Millionen Expertinnen und Experten gibt. Das ist nicht abwertend gemeint, denn jeder ist ja Verkehrsteilnehmerin bzw. Verkehrsteilnehmer und hat eigene Erfahrungen. Als Planer muss ich mich aber zurücknehmen und überlegen, was ist für das Gesamtkonzept wichtig und dann entscheiden.

Welche weiteren Projekte wären in Wien noch möglich?

Es gibt viele Vorschläge. Die Landstraße, im Bereich zwischen Wien Mitte und dem Rochusmarkt, das historische Zentrum des 3. Bezirks, könnte man neu gestalten. Spannend wären auch Neugestaltungen in den großen Flächenbezirken, in Favoriten und Simmering. Dort liegen wir im Vergleich zu den Innenbezirken noch weit zurück, was eine zukunftsgerichtete Verkehrsmittelwahl betrifft. Viel Potenzial gibt es auch in den dichten Bereichen des 16., 17. und 18. Bezirks, in der Währinger Straße, Josefstäder

Straße, Reinprechtsdorfer Straße, nicht nur für flächige Fußgängerzonen, sondern auch für Begegnungszonen oder für einzelne Abschnitte einer menschengerechteren Gestaltung.

Warum ist es grundsätzlich nötig, Fußgängerinnen und Fußgänger mehr Platz zu geben und Autos zurückzudrängen?

Wien wächst nicht nur am Stadtrand, sondern auch in den inneren Bezirken, wo wir begrenzten öffentlichen Raum haben und Fläche knapp ist. Wohnraum ist teuer und öffentlichen Raum verschenken wir quasi an diejenigen, die Autos im öffentlichen Raum abstellen wollen. Fürs Parken zahlt man nur einen Bruchteil dessen, was Wohnungsmieten oder das Abstellen in Garagen kosten. Es ist auch eine Frage der Stadtgestaltung. Man braucht mehr Flächen, wo Menschen zu Fuß gehen, wo Kinder sich frei bewegen können. Sie haben ein Recht auf Bewegungsfreiheit. Der Begriff der Fußgängerzone zeigt ja den Reservatcharakter, er ist ein Ergebnis einer Planung, die auf das Auto orientiert ist. Fußgängerzonen sollten in einer Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger kein Thema sein, da gebe es Autozonen. Das Auto wird weiterhin einen Platz einnehmen in der Stadt der Zukunft, aber er wird nur noch fünf bis zehn Prozent des heutigen Anteils ausmachen. Krankentransporte, Behindertentransporte, Sachtransporte sind nötig, doch der Rest ist leicht zu verlagern.

Mit dem öffentlichen Verkehr steht ein leistungsfähiges und flächeneffizientes Verkehrsmittel zur Verfügung. Ein Gesundungsprozess einer Stadt, die in den 50er-Jahren vom Autoverkehr überrollt wurde, ist notwendig. Es ist schwierig und langwierig, sie wieder menschengerecht zu machen. Es ist immer einfacher, etwas zu zerstören, aber viel schwieriger, etwas aufzubauen. Wir sind nun mitten in diesem Aufbauprozess, in der Redimensionierung der Stadt auf das menschliche Maß.

> „BEIM VERKEHR IST SO EINE ABSTIMMUNG EIN PROBLEM, WEIL ES IN WIEN 1,8 MILLIONEN EXPERTINNEN UND EXPERTEN GIBT."

Der Autoverkehr hat auch infrastrukturelle Folgen, wie Einkaufszentren oder verwaiste Geschäfte in der Innenstadt. Fußgängerzonen sind immer ein Instrument der Belebung von Städten. Dort, wo diese Zonen erweitert werden, kommen junge Familien wieder zurück. Darin können sie sich wieder barrierefrei bewegen. Lebensqualität hat nichts mit Autobesitz oder Autofahren zu tun. Viele Menschen und Städte rücken immer mehr vom Auto ab, wie z. B. in London, Paris, Bern, Berlin, schon länger in Amsterdam, Stockholm etc. Aber auch Städte in den USA, wie New York, also auch in einem Land, das mit dem Auto groß geworden ist, gibt es diese Tendenzen. Denn jedes Auto weniger auf der Oberfläche bedeutet für andere, die umweltfreundlich unterwegs sind, mehr Platz.

Haus des Meeres

DAS

GESTALTUNGS

KONZEPT

GESTALTUNGS VORGABEN

DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

In der Dialogbox, bei der Gestaltungswerkstatt und über die Website wurden Vorschläge, Wünsche und Ideen für die Gestaltung der neuen Mariahilfer Straße gesammelt. Das Ergebnis ist mehr als eindeutig – der Großteil der beteiligten Personen wünscht sich mehr Sitzgelegenheiten.
Es sollen mehr Orte zum Verweilen einladen und darüber hinaus konsumfreie Zonen geschaffen werden.
Der Wunsch nach mehr Grünflächen ist ebenfalls sehr ausgeprägt – sehr verständlich,
verfügen doch die dicht bebauten Bezirke 6 und 7 über nur wenige öffentliche Parks und Grünbereiche.

GESTALTUNGS ELEMENTE

Die Empfehlungen der Bevölkerung wurden von den Architekturbüros B+B/orso.pitro übernommen und dienten als Grundlage für die Ausarbeitung des Gestaltungskonzeptes.
Die Grundaufgabe der Planung bestand darin, den bestehenden Straßenraum, der durch einen starken linearen Bewegungsfluss geprägt und auch getrennt war, in einen urbanen Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität und Querdurchlässigkeit umzugestalten. Besonderes Augenmerk lag auf der Schaffung attraktiver Möblierung, um so der Forderung nach konsumfreien Zonen nachkommen zu können.

Unbeschadet der unterschiedlichen Verkehrslösungen, erhält die gesamte Mariahilfer Straße ein durchgehendes Erscheinungsbild. Der neue verschmälerte Fahrbereich, der über Fußgänger- und Begegnungszone dieselbe Breite erhält, liegt leicht asymmetrisch und niveaugleich im bestehenden Straßenraum. Die Begrenzung erfolgt durch durchgehende Steinbänder, die auch die Entwässerung aufnehmen und so ein durchgehendes Element über die gesamte Straßenlänge bilden.

Die Möblierungszonen sowie Gastgärten, Fahrradständer und zusätzliche Elemente wurden in den Zonen zwischen der Baumachse und dem zukünftigen Fahrbereich verortet, damit wurde eine möglichst breite Gehfläche geschaffen. Die Anordnung erfolgte im Hinblick auf eine möglichst hohe Durchlässigkeit.

Für eine Neuinszenierung der Straßenbeleuchtung wurden bestehende Beleuchtungsmasten mit neuer Farbe und Beleuchtungselementen versehen.

In der Fußgängerzone sorgt ein einheitlicher Belag aus Granit für eine zeitlose Ausstrahlung und verbindet die verschiedenen Funktionsflächen der Straße zu einem gemeinsamen Raum. Die unterschiedliche Akzentuierung des Steines in Form, Größe und Farbe besticht durch Beständigkeit und Eleganz und gibt der Straße, je nach Lichteinfall und Wettersituation, eine besondere Identität.

In der Begegnungszone wurden die Gehsteige bis zum Fahrbereich mit Platten aus dem Bestand ergänzt. Die Fahrbahn wird mit neuer Pflasterung aus Betonstein ausgebildet. Es wird so der Fahrbereich erkenntlich gemacht und dennoch eine möglichst durchgängige Oberflächengestaltung des gesamten Querschnitts erreicht, um dem Wunsch nach Gleichberechtigung aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer im Straßenraum nachzukommen.

„Für mich ist die Fußgängerzone ein Riesenvorteil, vor allem kann ich nun mit meinen zwei Töchtern dort Rad fahren. Vorher war das angesichts des Verkehrs gemeingefährlich. Ich habe mich ab dem ersten Moment sehr über das Projekt gefreut. Anfangs fand ich es zwar verwirrend – vor allem das Schilderchaos. Und in der Probephase hat sich meine 80-jährige Mutter nicht auf die Straße getraut. Ich finde es schön, wie die Fußgängerinnen und Fußgänger die Straße zurückerobern. Die Gestaltung ist auch sehr gelungen, die vielen Sitzgelegenheiten, der Spieltisch."

Karin Kolde, Ärztin,
wohnhaft im 6. Bezirk,
Praxis Schottenfeldgasse

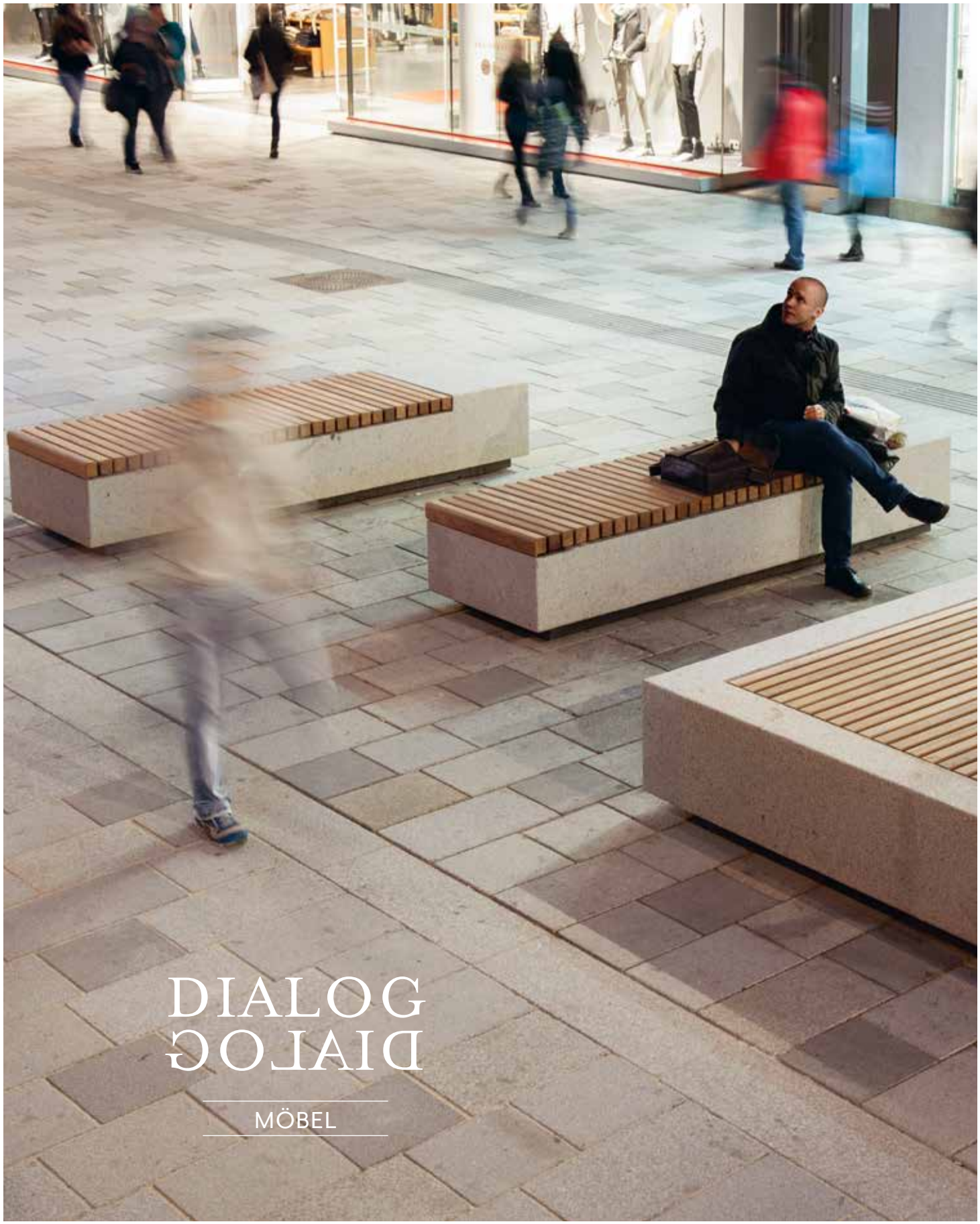
”

Die Verkehrsberuhigung hat quer durch Österreich die Gemüter erregt. Die Medienberichterstattung wurde von erhitzten Diskussionen auf verschiedenen Foren begleitet. Dies hat den Entwurfsprozess erschwert, da wir stets den Nachweis erbringen mussten, dass unsere Designvorschläge auch wirklich sicher und gemäß den rechtlichen Beschränkungen gedacht waren. Zum ersten Mal nach 37 Jahren Berufserfahrung mussten wir RechtsanwältInnen einstellen, um die Entwurfsvorschläge auf ihre gesetzlichen Grundlagen zu überprüfen. Es ist eine bemerkenswerte Leistung für die Stadt Wien, dieses Projekt innerhalb von eineinhalb Jahren verwirklicht zu haben.
Die österreichische Gepflogenheit, lokale Produkte zu wählen, wie in diesem Fall den dortigen Granit, finden wir bewundernswert. Eine solche Einstellung würden wir auch in den Niederlanden begrüßen.
Nun sind die negativen Stimmen zur Umgestaltung verstummt. Fahrräder, Autos sowie Fußgängerinnen und Fußgänger teilen sich den neuen Straßenraum und Kinder lernen das Fahrradfahren, wo einst Autos die Straße bevölkert haben. Es ist in aller Interesse und kommerziell wichtig, dass die Straße auch in Zukunft eine höhere Lebensqualität für alle bietet.

Mascha Onderwater,
Bureau B+B

“

Die „Dialogmöbel" – können einzeln platziert werden oder durch die Kombination mehrerer Elemente und zusätzlichem Belagswechsel Stadt-Oasen bilden, die durch ihre raumbildende Wirkung den Aufenthaltscharakter dieser Bereiche verstärken. Sie bieten angenehme Aufenthaltsräume und Treffpunkte im urbanen Raum.


DIALOG
MÖBEL

WASSER UND LUFT

FÜR DIE BÄUME

Mit der Neugestaltung der Mariahilfer Straße werden die Baumscheiben mit einer wasserdurchlässigen, kunstharzgebundenen Deckschicht versehen. Dadurch erhalten die Wurzeln der Bäume ausreichend Wasser und Luft, gleichzeitig können die Baumscheiben problemlos und barrierefrei begangen werden.

INTELLIGENTE

BELEUCHTUNG

Die neuen energieeffizienten Leuchten tragen wesentlich zum modernen Erscheinungsbild der neu gestalteten Mariahilfer Straße bei. Um die Einkaufsstraße noch attraktiver zu gestalten und mehr Sicherheit zu schaffen, wurde ein neues Konzept entwickelt. Dabei werden die Schaufensterbeleuchtung und Straßenbeleuchtung aufeinander abgestimmt. Ein Leuchtdichtesensor, der das Beleuchtungsniveau am Boden zwischen Leuchtenmast und Schaufenster misst, passt das Beleuchtungsniveau der Leuchte an. Dadurch soll zum einen immer die gleiche Lichtqualität am Boden gegeben sein und zum zweiten dunkle Flächen sowie eine Doppelbeleuchtung mittels Leuchte und Schaufenster vermieden werden. Das bedeutet mehr Sicherheit durch eine optimierte, gleich bleibende Beleuchtungsstärke. Mit der Umrüstung verringert sich zudem der Energieverbrauch um bis zu 80 Prozent.

Empfehlungen für die Neugestaltung.
Je häufiger ein Gestaltungselement genannt wurde, umso größer wird es hier dargestellt.

Die Vielzahl anderer Nutzungsvorschläge macht deutlich, dass es bei der Neugestaltung der Mariahilfer Straße nicht nur um die Einführung einer neuen Verkehrsorganisation ging. Die Bevölkerung wünscht sich, dass aus der Mariahilfer Straße ein Freiraum entsteht, der für neue Nutzungen geöffnet wird und so zu mehr Lebensqualität in der Stadt beiträgt.

Die Umgestaltung der Mariahilfer Straße war eine große Herausforderung, da sich die Teile der Begegnungszonen und die Fußgängerzone, mit ihren unterschiedlichen Voraussetzungen, zu einem harmonischen Ganzen fügen sollten. Ziel war EIN Straßenraum, bei dem die divergierenden Regeln der unterschiedlichen Bereiche jederzeit klar erkennbar sein sollten. Vor diesem Hintergrund hat mich besonders das konstruktive Miteinander des Bearbeitungsteams begeistert. Durch viel Engagement, Kreativität, Hartnäckigkeit, der Bereitschaft zur Diskussion und vor allem die Fähigkeit der Kolleginnen und Kollegen, über das Übliche hinaus zu denken, konnte ein überzeugendes Projekt zur gebauten Realität werden. Ich möchte mich für diese Erfahrung, dass gemeinsames Arbeiten zu so einem hochwertig gestalteten Straßenraum führt, bedanken.

Clarissa Knehs,
MA 19

ELEMENTE
DER NEUGESTALTUNG

4 Wassertische
24 neue Baumgärten **5** Lounges
rund 420.000 neue Steine
82 neue Sitzgelegenheiten
111 neue Lampen
über **3km** Blindenleitsystem
12 WLAN Stationen
5 Querungshilfen für sehbehinderte Menschen

Vorteile der Neugestaltung
- insgesamt mehr Platz für FußgängerInnen
- Schanigärten werden Richtung Straßenmitte verschoben, das bedeutet mehr Platz vor den Geschäften
- neues Schanigartenkonzept – bessere, modulartige, flexiblere Aufteilung für die Betriebe
- mehr Platz für Kinder
- mehr konsumfreie Zonen und neue Aufenthaltsbereiche mit Wassertischen neue, zusätzliche Gehsteigbeleuchtung – hellere Bereiche entlang der Geschäfte
- WLAN integriert in die Beleuchtung
- neue wasser- und luftdurchlässige Oberfläche für die Baumscheiben
- neue Sitzgelegenheiten (konsumfrei) mit teilweise integrierter Bepflanzung
- neues Ladezonenkonzept – weniger Verkehrszeichen, einheitliche Zeiten
- Fußgängerzone: komplette Neupflasterung auf der gesamten Breite
- Begegnungszone: Verbreiterung der Gehbereiche vor den Geschäften – neue Pflasterung der Fahrbahnbereiche
- barrierefreie Nutzung der gesamten Mariahilfer Straße durch ebene Ausführung
- neues Blindenleitsystem
- Straße wirkt nach dem Umbau „aufgeräumter“ – durchgängiges Konzept und weniger Schilder
- in regelmäßigen Abständen aufgestellte Fahrradabstellanlagen – Einkaufen mit dem Fahrrad besser möglich

NACHBARSCHAFTSPARKS

BEGEGNUNGSZONE

SEITENSTRASSEN

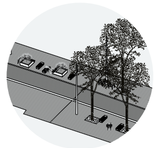
KREUZUNGEN

DIALOG INSELN

BEREICH NEUBAUGASSE

FUSSGÄNGERZONE

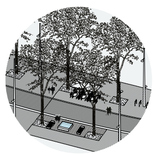
BEREICH KIRCHENGASSE



URBANE INSELN

BEGEGNUNGSZONE

BEREICH THEOBALDGASSE



NACHBARSCHAFTSGÄRTEN

EUROKEY
SIEMENS

QUERUNGS HILFEN

IN DER BEGEGNUNGSZONE

Im Zuge der Eröffnung der Begegnungszone wurden Querungshilfen für blinde und seheingeschränkte Personen in Betrieb genommen, die in Absprache mit den Vertreterinnen und Vertretern der blinden und seheingeschränkten Personen festgelegt worden sind. Mittels selektiver Anmeldung kann eine akustische Unterstützung aktiviert werden. Im Gegensatz zu herkömmlichen Ampeln verfügen diese Anlagen über keinerlei optische Signalisierung für die Fußgängerinnen und Fußgänger. Lediglich für den Individualverkehr (Pkw, Taxi, Radfahrerinnen und Radfahrer) wird mittels Rot/Gelb-Signal ein HALT angezeigt. Um einen Missbrauch zu vermeiden, hat sich die Stadt Wien dazu entschlossen, lediglich an Anspruchsberechtigte einen eigens angefertigten Chip auszugeben, um die Anlage aktivieren zu können.

Sale
Desigual
Desigual
KINO
ALDO
Kirchengasse

Hier gibt´s gratis
wien at
Public WLAN

LEITSYSTEM

FÜR FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

Im Rahmen der Neugestaltung erhält die Mariahilfer Straße ein neues Leitsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger. Dieses Leitsystem bietet vor allem für Ortsunkundige bessere und schnellere Orientierung und zeigt die Besonderheiten der Umgebung. Der auf der Info-Stele aufgedruckte Plan gibt unter anderem Entfernungen beziehungsweise Gehzeiten zu den umliegenden Öffi-Stationen, zu Carsharing-Standorten, den Citybike-Stationen oder öffentlichen WCs an. Zusätzlich sind Abkürzungen (z.B. Durchgänge durch Höfe) angegeben, ergänzt mit der Information, ob diese barrierefrei sind oder nicht. Die Informations-Stele ist werbefrei und wird nachts von innen beleuchtet. Das Leitsystem ist wichtiger Bestandteil der übergeordneten Flaniermeilen durch die Stadt.
Durch das Info-System wird der Fußverkehr in der Stadt weiter gefördert, da Entfernungen realistischer eingeschätzt und die beste Wegstrecke leichter gefunden werden kann. Öffentlicher Verkehr und der Fußverkehr werden besser verknüpft.

Die Gestaltung der Fußgängerzone ist sehr schön. Mich hat der Verkehr vorher aber auch nicht gestört. In den Cafés ist es nun natürlich angenehmer zu sitzen, ohne den Auspuff vor der Nase zu haben. Aber der Verkehr hat sich im ganzen Bezirk verteilt. Ich bin beruflich auf mein Auto angewiesen und muss nun Umwege fahren. Das finde ich nicht so gut.

Jennifer Brenon, wohnhaft Westbahnstraße, im Außendienst tätig

WLAN

ZUM FREIEN SURFEN

Die Mariahilfer Straße bietet in ihrem Gesamtbereich von Getreidemarkt bis Mariahilfer Gürtel kostenloses WLAN an. Die insgesamt zwölf Sendestationen in der Mariahilfer Straße sind ein wertvoller Beitrag zur Smart City Wien. Damit wird die Nutzung des Wiener WLAN-Systems stark vereinfacht und attraktiver gemacht. Zusätzlich wird das Wiener WLAN-Netz massiv ausgebaut: 400 neue Access Points entstehen.

EIN SPAZIERGANG

REPORTAGE

Baustellenlärm im Hintergrund, die Umbauphase ist im vollen Gang, während Ulrike Pitro und Franziska Orso auf der Mariahilfer Straße unterwegs sind. Die Architektinnen von „orso.pitro“ haben gemeinsam mit der Landschaftsplanerin Ricky Rijenberg vom „Bureau B+B“ in den Niederlanden den internationalen Wettbewerb für die Gestaltung der neuen Mariahilfer Straße gewonnen.

Das Ziel: maximalen Platz zum Zufußgehen, Radfahren und für Erholungszonen zu schaffen. Der holländische Teil des Planungsteams hat jahrelange Erfahrung mit der Gestaltung von Fußgängerzonen, auch mit Testphasen von derartigen Projekten. Ihre Sicht von außen sei daher oft sehr hilfreich gewesen, erzählt Pitro. „Sie konnten uns versichern, dass es funktioniert."

Mit zahlreichen Magistratsabteilungen sowie mit zwei Bezirksvertretungen musste kooperiert werden. In der hitzigen politischen Debatte mussten die Frauen einen kühlen Kopf bewahren, da sich Vorgaben immer wieder einmal geändert haben. Die Planung an sich stand im öffentlichen Fokus: „Wir haben uns sehr eingesetzt und viel gearbeitet, wussten aber nicht, wie die Befragung ausgeht. Dass sich viele das Projekt nicht vorstellen konnten, erst, als es tatsächlich umgesetzt war, war verständlich. Dann fuhren die Autos automatisch langsamer, weil die Straße eben von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern tatsächlich genutzt wurde. Die anfänglichen Probleme traten einfach auch teilweise deshalb auf, weil man sich das Endprodukt nicht vorstellen konnte. Das war anfangs einfach schwer zu kommunizieren. Wir haben aber sehr gehofft, dass alles gut geht", so Franziska Orso. Pitro, die auch selbst Anrainerin ist, fand es interessant, zu beobachten, wie die Straße mehr und mehr funktionierte, wie sich die Menschen langsam daran gewöhnten. „Sobald alles neu und vorhanden war, war es natürlich klarer. Ich hätte mir aber auch nie gedacht, dass ein Verkehrsthema so emotional diskutiert wird. In der Hitze der Diskussion hat sich kaum jemand Gedanken darüber gemacht, wie schaut das dann am Ende eigentlich aus. Das Thema war hingegen, wo kann ich noch mit dem Auto fahren. Sobald das erste Stück eröffnet war, gab es aber eindeutig einen Wandel im Meinungsbild. Der Vorteil von der etappenweise Vorgangsweise war, dass man vieles aufgrund der Testphase und der Erfahrungen auch noch adaptieren konnte." Dass die Stimmung in den Medien oft negativ gewesen sei, war bedauerlich, zumal es zahlreiche internationale Beispiele von Begegnungszonen in London, Amsterdam und Zürich gebe, „die zeigen, dass es ein Phase des Umbaus gibt, eine Umgewöhnung, und dann ist es ein Gewinn für alle", so Pitro und zeigt auf einen der vier Wassertische als Beispiel. Plätscherndes Wasser habe etwas Beruhigendes an sich, man kann sich erfrischen und für Kinder gebe es dadurch ein spielerisches Element.

DIE FRÜHEREN PARKPLÄTZE SOLLTEN NICHT EINFACH NEU GENUTZT WERDEN, SONDERN DIE STRASSE SOLLTE OFFENER ERSCHEINEN, ABER AUCH EIN EINHEITLICHES BILD ABGEBEN.

Bei einer neuen Verkehrsorganisation kann es nie nur um einzelne Veränderungen gehen, sondern eine komplette Neustrukturierung der Straße war nötig. Die bestehende Struktur mit den Bäumen auf beiden Seiten und den Beleuchtungsmasten bildete eine „starke Achse" und war ausgerichtet auf den Straßenverkehr, nun galt es, die Straße zu öffnen, Plätze zu schaffen, Barrieren aufzubrechen.

Die früheren Parkplätze sollten nicht einfach neu genutzt werden, sondern die Straße sollte offener erscheinen, aber auch ein einheitliches Bild abgeben. Räume wurden beispielsweise dadurch gewonnen, indem die neue Pflasterung der Fußgänger- und Begegnungszone in Seitengassen ausgedehnt wurde. Das sei einerseits ein Hinweis für Personen von der Gasse kommend, hier beginnt die Fußgängerzone, andererseits hat sich der Raum geweitet, erklärt Pitro an einer der Nebenstraßen. Die auffällige Farbe Blau der Beleuchtungsmasten wurde ersetzt durch ein mattes Weiß. Die neuen Lichtkörper beleuchten

die Straße flächendeckender als vorher. Zudem: „Einen neuen Anstrich hätten sie sowieso gebraucht“, lacht Pitro. Die Architektinnen mussten ein Konzept für Schanigärten ebenso ausarbeiten wie ein Konzept für die Feuerwehr, die alle 20 Meter zufahren können muss. Mit den Geschäftsleuten hat es Diskussionsrunden gegeben, um über die Nutzung des öffentlichen Raumes zu verhandeln. Gastgärten beleben den Raum, das will auch die Stadt, doch jeder Quadratmeter bietet die Möglichkeit, ihn auch kommerziell zu nutzen und so galt es, hier eine Balance mit konsumfreien Aufenthaltsbereichen zu finden. Nur in der Begegnungszone haben Schanigärten Abgrenzungen, weil dort der Bus und die Autos fahren, in der Fußgängerzone stehen Tische und Sessel offener im Raum.

Wir flanieren an einer der zahlreichen Sitzgruppen vorbei, die allesamt rege genutzt werden. Der Bedarf an Sitzgelegenheiten, wo man nicht konsumieren muss, war und ist groß, wurde aber bisher nicht gedeckt. Einfach verweilen, rasten und beobachten können, das haben sich viele Anrainerinnen und Anrainer gewünscht. Insgesamt wurden mehr als 100 Stadtmöbel in der Nähe von Gastgärten, Brunnen und Bäumen aufgestellt. „Wir wollten kleine Inseln schaffen und die Möbel nicht einzeln aufstellen. Man sollte in den Raum schauen können, die Passantinnen und Passanten beobachten können oder in andere Richtungen, etwa zu den Geschäften, schauen können.

„EINE BALANCE ZWISCHEN KOMMERZIELLEN UND KONSUMFREIEN ZONEN.“

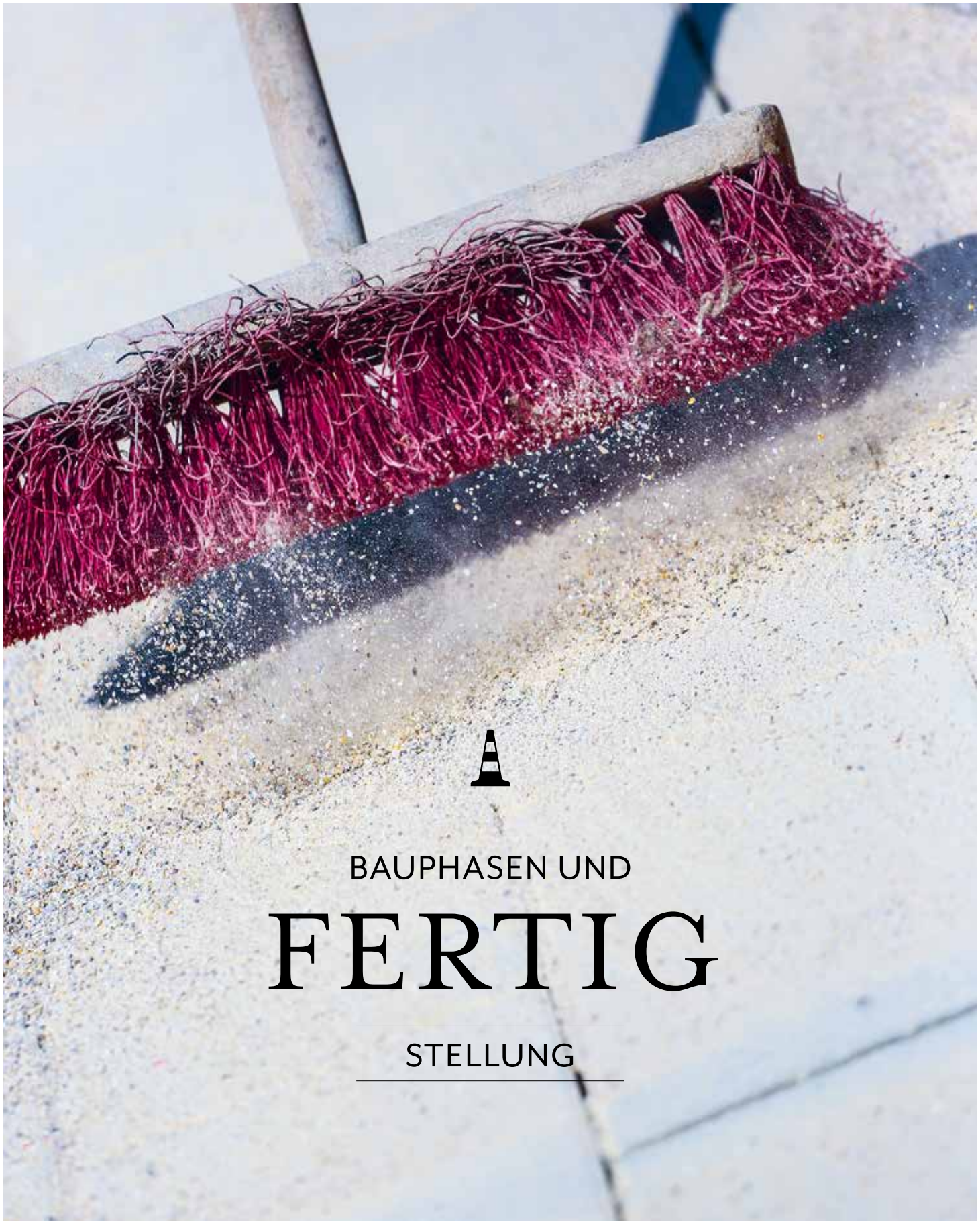
„Vorher standen die Bänke längs der Straßenrichtung, das ist nun aufgebrochen, der Bewegungsfluss wird dadurch durchbrochen. Mit wenigen Elementen ergeben sich unterschiedliche Positionen. Gleichzeitig sollte sich eine einheitliche Linie ergeben, etwas Ruhiges, weil die Straße ohnehin schon so bunt ist.“, erzählt Orso.

Die Möbel sollten schlicht, schön, benutzerfreundlich, flexibel, aber auch robust sein. Die Wahl fiel auf langlebigen Granit aus Schrems im Waldviertel und auf das Tropenholz Cumaru aus Peru. Das zertifizierte Holz ist für den Außenbereich ideal und kommt ohne Lackierung aus. Bei dieser Beanspruchung durch Passantinnen und Passanten und Witterung ist das wichtig und im Endeffekt auch kostensparend. Insgesamt wurden mehr als

100 solche Sitzinseln aufgestellt. Holz wurde auch deshalb ausgewählt, weil es angenehm zum Sitzen ist und im Winter wärmender als Stein ist. Die Erhaltung und Pflege von öffentlichem Gut und Raum benötigt ein großes Budget, deshalb war die Freude der Architektinnen umso größer, dass so viele konsumfreie Sitzmöglichkeiten Realität geworden sind. Die Möbel ermöglichen unterschiedliche Nutzungen, auch bequemes Sitzen und Liegen. Das wird zwar immer wieder kontroversiell diskutiert, doch die Erfahrung mit den berühmten Enzis im Museumsquartier zeigt, dass durch die Möbel auch am Abend der Raum belebter ist und eine ganz andere Stimmung vorherrscht als untertags. Mehr Pflanzen neben den vorhandenen Bäumen waren nur in Trögen möglich, da dicht unter der Straße unzählige Leitungen verlegt sind und die U3-Linie fährt. In die Pflasterung der Straße wurde ein Blindenleitsystem nicht nur quer, sondern auch längs der Straße eingearbeitet. Die Steine, die aus der Fußgängerzone abgebrochen wurden, fanden eine Wiederverwertung in der Begegnungszone und wurden mit Betonsteinen ergänzt. Der wertvolle Granit wurde nur in der Fußgängerzone für die Pflasterung verwendet und ergibt eine schöne Akzentuierung des Steins in Form, Größe und Farbe. Auch mehr Fahrradständer sind dazugekommen, in kleineren Gruppen, dafür über die ganze Straße besser verteilt.

„DIE AUTOS KOMPLETT AUS DER STADT ZU VERBANNEN, IST ILLUSORISCH, ABER DIE RICHTIGE BALANCE MUSS WIEDERHERGESTELLT WERDEN."

Das Projekt sei der Anfang eines Umdenkens: „Wir haben hier nun so viel Platz gewonnen, das ist faszinierend. Die Autos komplett aus der Stadt zu verbannen, ist illusorisch, aber die richtige Balance muss wiederhergestellt werden", sind Pitro und Orso überzeugt.



BAUPHASEN UND

FERTIG

STELLUNG

Die Umbauarbeiten in der Mariahilfer Straßen starteten am 19. Mai 2014. Bis November 2014 wurde der Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Kirchengasse fertiggestellt, der Umbau des zweiten Bereichs bis zum Getreidemarkt folgte im Frühjahr 2015.

Während der Umbauzeit verblieben jeweils zwischen Straßenabschnitten mit Baumaßnahmen arbeitsfreie Bereiche, auf welchen eine Zufahrt möglich war. Die Abschnitte, auf denen gerade gearbeitet wurde, wurden für die Dauer der Bauarbeiten für den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr gesperrt.

Für Fußgängerinnen und Fußgänger blieb die Mariahilfer Straße freilich durchgängig begehbar. Das ausgeklügelte Baustellenmanagement sorgte dafür, dass die Belastungen für Geschäftstreibende und Anwohnerinnen und Anwohner möglichst gering gehalten werden konnten.

Am 14. November 2014 wurde der erste Abschnitt mit einem „Grätzl-Fest für alle" feierlich von Politik und Stadt eröffnet.

DER UMBAU

Gesamtfertigstellung:
31. Juli 2015

Bauabschnitt 1
Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Kirchengasse
Baubeginn: 19. Mai 2014
Fertigstellung: 14. November 2014

Bauabschnitt 2
Abschnitt zwischen Kirchengasse und Getreidemarkt
Baubeginn: Februar 2015
Fertigstellung: 31. Juli 2015

Projektkosten
(Gesamt brutto)

25 Mio. EURO

BAHÖ

AUF DER

MAHÜ

REPORTAGE

Im Sommer wurde wochenlang gebaggert, gehämmert, gebohrt, geschweißt, geschleppt und gestemmt. Ohrenbetäubender Lärm, Staub, Absperrungen und enge Korridore auf der Mariahilfer Straße. Mit Hund, Fahrrad und Einkaufstaschen mussten sich Passantinnen und Passanten aneinander vorbeibewegen, auch für die Anwohnerinnen und Anwohner und die Geschäftsleute waren die Bauarbeiten mühselig.

Ohne Baustelle keine Neuerung: „Entschuldigen Sie den kleinen ‚Bahö' auf der ‚Mahü'", baten deshalb Banner am Baustellengitter um Geduld und Verständnis. „Es gab teilweise extremen Baulärm, der weder Kundinnen und Kunden noch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zumutbar war. Aber diese mühsame Zeit zahlt sich nun aus. Zu erkennen ist eine schöne Flaniermeile, wo Kundinnen und Kunden sich zukünftig sehr wohlfühlen können", betont Clemens Kvarda, Gebietsverkaufsleiter vom Schuhhändler Deichmann. Manche Händlerinnen und Händler meinten, sie hätten in der Umbauphase Kundinnen und Kunden verloren. Das kann durchaus zutreffen, dass die Mariahilfer Straße von vielen Menschen wegen der Bauarbeiten gemieden wurde, doch genaue Zahlen konnten nicht eruiert werden. Die Bauphase fiel auch in die Sommerzeit, wo tendenziell viele Wienerinnen und Wiener auf Urlaub sind.

Die Stadt Wien bot einen Service rund um die Neugestaltung an und zwar mit einer eigenen App für AnwohnerInnen, Gewerbetreibende und KundInnen. Ein Routenplaner ermittelte je nach Status der Umbauarbeiten die kürzesten Wege für Auto- und RadfahrerInnen sowie FußgängerInnen und NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel.

„ENTSCHULDIGEN SIE DEN KLEINEN BAHÖ AUF DER MAHÜ."

Interessierte konnten sich über diese Anwendung auch über die aktuellen und kommenden Bauabschnitte sowie die geplante Gestaltung informieren.

90 Arbeiter der Baufirma Teerag-Asdag waren zu den Spitzenzeiten jedenfalls emsig bei der Sache, um die Umbauphase möglichst kurz zu halten. Abschnitt für Abschnitt, Meter für Meter wurde die 1,6 Kilometer lange Fußgängerzone und die Begegnungszonen auf der Mariahilfer Straße fertig gestellt: Die bestehenden Straßenkonstruktionen wurden abgebrochen und weggeräumt, nebenan stapelten sich schon die neuen Pflastersteine für den Fahrbahn- und die Gehsteigbereiche. Zuerst war der Bereich Kaiserstraße bis Kirchengasse an der Reihe, dann folgte ab Frühjahr 2015 der Abschnitt bis zum Getreidemarkt. Die bisher unterschiedlichen Niveaus von Fahrbahn und Gehsteigen wurden beseitigt, eine einheitliche Pflasterung und eine entsprechende Möblierung aus Granit und Holz machen nun deutlich: Das ist eine Fußgängerzone zum Flanieren und Verweilen. Zudem wurde ein neues Schanigartenkonzept ausgetüftelt und umgesetzt. Wenn keine Autos mehr brummen, ist es angenehmer, im Freien zu sitzen.

Für Projektkoordinator Peter Lux war das Projekt eine deutlich größere Herausforderung als bisherige Fußgängerzonen-Umbauten. „Diese Baustelle war technisch sehr komplex, allein schon wegen der großen Zahl an Menschen, die entlang der Baustelle wohnen. Eine weitere Herausforderung ist die U-Bahn, die unterhalb der Mariahilfer Straße relativ seicht verläuft." Deshalb war der Einsatz schwerer Baumaschinen sehr heikel. Die Umsetzung des Bauplans ab 2015 war ebenfalls schwierig, die Termine noch knapper einzuhalten, weil der Vienna City Marathon im April zu berücksichtigen war. Dazu kam noch die Fertigstellung des Stafa-Umbaus auf der oberen Mariahilfer Straße, welche die Voraussetzung für den notwen-

digen Lückenschluss der dortigen Begegnungszone war.

Die jeweiligen Bauabschnitte mussten für den Verkehr gesperrt werden, die Buslinie 13A blieb hingegen in der ersten Bauphase

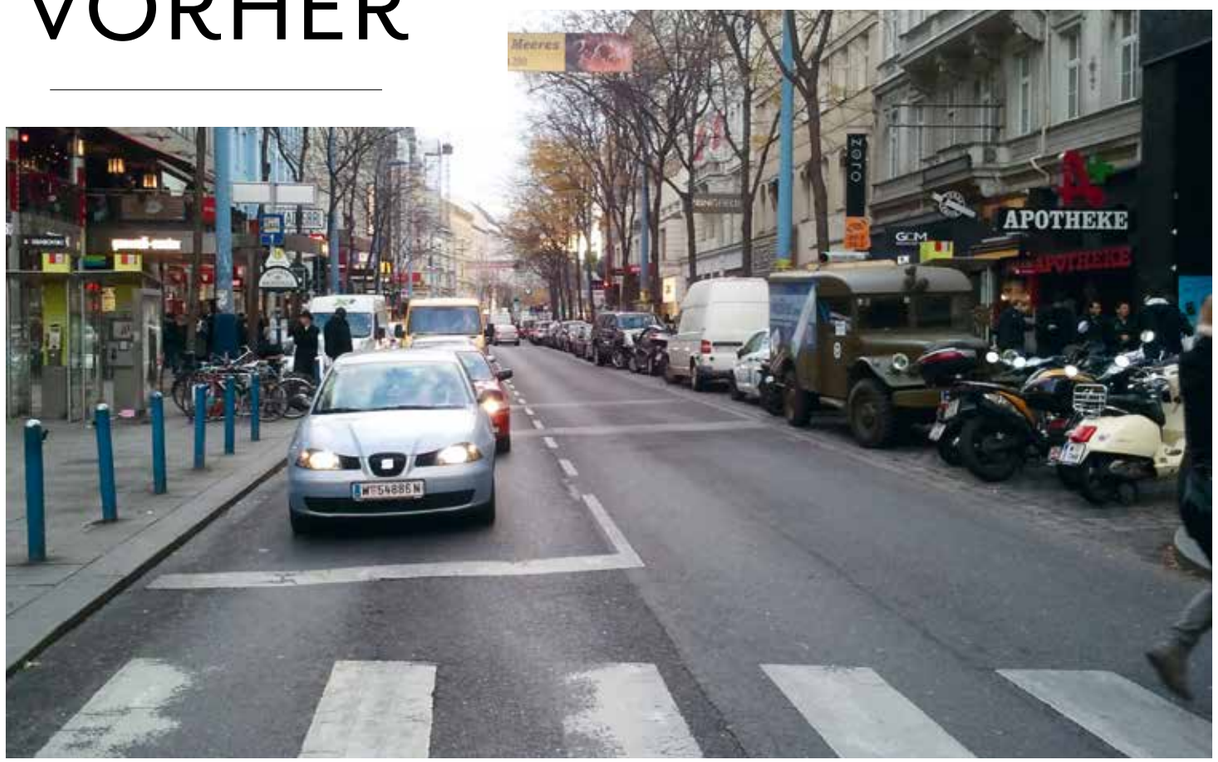
„EINE BAUSTELLE IST IMMER EINE HERAUSFORDERUNG …“

unbeeinträchtigt, bei der zweiten Bauphase musste die Linienführung exakt eingetaktet werden. „Eine Baustelle ist immer eine Herausforderung, substanzielle Probleme hat es aber nicht gegeben“, betont Lux. „Das hat nicht nur mit glücklichen Umständen, wie etwa erfreulichen Wetterbedingungen, zu tun. Viel mehr basiert das bisher Erreichte auf guter, verlässlicher Vorbereitung und Planung einerseits, andererseits auch auf einem Team engagierter Mitspieler“, lobt er die Zusammenarbeit. Es sei auch gelungen, deutlich unter der Zeit zu bleiben und auch das Budget von rund 25 Millionen Euro einzuhalten. Die besondere Herausforderung war zudem, die Bauarbeiten bei business as usual auf der Einkaufsstraße durchführen zu müssen.
Das Interesse an dem Bauprojekt war sowohl medial als auch öffentlich groß: Beim offiziellen „Spatenstich für alle“ Mitte Mai trat Stadträtin Maria Vassilakou mit den beiden Bezirksvorstehern Markus Rumelhart und Thomas Blimlinger vor dutzende JournalistInnen und FotografInnen. Mit Schaufeln legten sie vor einem Sandhaufen selbst Hand an, viele Schaulustige taten es ihnen gleich und ließen sich ablichten, um ein Erinnerungsfoto mit nach Hause nehmen zu können. „Nach langer Arbeit wird heute ein Traum wahr“, sagte Vassilakou erfreut. Nur einzelne, die ihre ärgerlichen Flüche über das Mammutprojekt loswerden wollten, störten die Volksfeststimmung mit Sitzbänken, Bio-Würstl und Musik. Gefeiert wurde auch die Beendigung der ersten Bauphase, rechtzeitig vor dem Weihnachtsgeschäft und den Wintermonaten. Bei Regen und Schnee können keine Pflastersteine verlegt werden. Rasch mussten noch kleinere Arbeiten durchgeführt, hier und da bei der Pflasterung etwas ausgebessert und Radabstellplätze montiert werden, dann stieg am 14. November 2014 das Grätzelfest mit Konzerten von Bands wie Duo Christoph&Lollo sowie Wanda. „Die Mariahilfer Straße ist die längste und schönste Flaniermeile Wiens geworden. Ein Platz zum Spazieren, zum Plaudern, zum Freunde treffen und natürlich zum Einkaufen. Sie ist mehr als nur eine Straße. Sie ist Freiraum für alle Wienerinnen und Wiener und schon jetzt ein neues Wahrzeichen unserer Stadt“, sagte Vassilakou anlässlich der Eröffnung. Wien brauche viel mehr solcher Orte – „am besten in jedem Bezirk“, so die Ressortchefin.

„Baustellen stellen immer eine Herausforderung dar. Sowohl vonseiten der MA 28 als auch von vielen weiteren Dienststellen der Stadt Wien haben sich hier engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zusammengefunden, um die heiß diskutierte Neugestaltung der wichtigsten Einkaufsstraße Wiens professionell anzugehen und umzusetzen. Dass dies nicht immer nur einfach war, ergibt sich aus den Anforderungen, die Umgestaltung bei „laufendem Geschäft“ umzusetzen. Bereits vor dem eigentlichen Spatenstich Mitte Mai 2014 konnten wir aber, so gut wie eben möglich, auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Interessengruppen reagieren. Garagen- und Geschäftsbetreiber zählen da ebenso dazu wie Anrainerinnen und Anrainer, Einkäuferinnen und Einkäufer oder mobilitätseingeschränkte Personen. Sehr positiv sehe ich auch die gelungene Zusammenarbeit mit den beiden Bezirksvertretungen Neubau und Mariahilf, wie auch mit der Wirtschaftskammer.“

DI Dr. Peter Lux,
Projektkoordinator

VORHER



NACHHER

MARIAHILFER//STRASSEN//MAGAZIN

MEDIEN-MELDUNGEN

MAHÜ

Kaum ein Projekt hat in den vergangenen Jahren so sehr die Wiener Gemüter erregt, wie die Neugestaltung der Mariahilfer Straße. Mit dafür verantwortlich war die mediale Rezeption des Projekts. Seit 1. Jänner 2012 hat es zum Thema Mariahilfer Straße in Wien über 4.000 Artikel in Tageszeitungen, Wochen- und Monatszeitschriften, TV – und Hörfunkbeiträge, oder Online-Berichte gegeben. Sogar internationale Medien wie die Süddeutsche Zeitung stuften den Umbau der Mariahilfer Straße als wichtig genug ein, um darüber auf der Titelseite zu berichten.

Österreich

Maria hilf? Der erste Praxistest für die Fußgängerzone light

Facebook-User wettern im Internet ● Neubau-Chef überlegt rechtliche Schritte

Hasstiraden gegen Mahü-Radler

Gegen Polit-Willkür & Planungs-Pfusch! Umbau Mariahilfer Straße NEIN Danke!

Mariahilfer Straße: ÖVP ist gegen Umbau

Verwirrung auf dem Asphalt

2012

2013

2014

2015

Fußgängerzonen-Test wird zur Lachnummer

Wienstrom-Skandal und kein einziger Rauswurf

Jetzt tobt Riesenstreit um Umsatzzahlen auf Mahü

Chronik

Rote Buslenker gegen grüne Route

Rosenkrieg um „Mahü-Fuzo"!

Geheimgipfel zum 13 A: Neue Route Wunsch ans Christkind

„Ein Nein werden viele bereuen"

Chronik

Die „Todeskante" wird entfernt

Süddeutsche Zeitung

„Soll so bleiben, wie es ist“
WIEN HEUTE
Radeln in der Fußgängerzone ist Streit-Thema
ÖVP kämpft gegen autofreie „Mahü“
„Notaus“ für zu kompliziertes Projekt
CHRONIK
Tag der Entscheidung für die Mahü
Heute
So schräg ist die neue Mariahilfer Straße
Song Contest ist ein Wiener
Die Mariahilfer Straße ist jetzt Strafzettelfalle
Pendler aufgepasst: Die U 4 wird gesperrt
Morgen: 14 Stunden Shoppen in Parndorf
Mahü-Sklaven für Wahlkampf?
Chronik
Herzschlagfinale um Mahü Neu
Chronik
Proteste ohne Ende gegen neue Mahü
WIEN HEUTE
Fußgängerzone spaltet die Stadt
Mehrheit will, dass Vassilakou abdankt

VERANTWORTLICHE, BETEILIGTE DIENSTSTELLEN, EXTERNE BERATER/INNEN, BAUAUSFÜHRUNG, BÜRGER/INNEN, ...

Stadt Wien
Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung
MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung
MA 19 Architektur und Stadtgestaltung
MA 21 Stadtteilplanung und Flächennutzung
MA 28 Straßenbau und Straßenverwaltung
MA 31 Wiener Wasser
MA 33 Wien Leuchtet
MA 34 Bau- und Gebäudemanagement
MA 42 Wiener Stadtgärten
MA 46 Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten
MA 48 Abfallwirtschaft, Straßenreinigung und Fuhrpark
MA 53 Presse- und Informationsdienst
Bezirksvorstehung für den 6. Bezirk
Bezirksvorstehung für den 7. Bezirk
Magistratisches Bezirksamt für den 6. und 7. Bezirk
Wiener Netze
Wiener Linien

Externe Büros und Firmen
Verkehrsplanung
arealConsult Ziviltechnikerges.m.b.H
Komobile W7 GmbH
Rosinak & Partner ZT GmbH
TU Wien, Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Dr. DI Harald Frey
Beteiligung
Ingenieurbüro Pistecky
stadtland, DI Sibylla Zech GmbH
Öffentlichkeitsarbeit
Ecker & Partner
Unique Relations
Gestaltung, Umbau und Fertigstellung
Bureau B & B Urbanism and Landscape Architecture
orso.pitro Architektinnen
Philips Lighting Austria
Baufirmen
Interessensvertretungen
Arbeiterkammer Wien
Wirtschaftskammer Wien
Handelsunternehmen und Gewerbebetriebe
VertreterInnen der blinden und seheingeschränkten Personen

Bevölkerung
rd. 4.000 Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen, Dialogbox und Ausstellung
rd. 1.500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer an Online-Befragungen
rd. 50.000 Haushalte im 6., 7. und Teilen des 15. Bezirks
33.122 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der BürgerInnen-Umfrage
sowie die interessierte Öffentlichkeit Österreichs und darüber hinaus

IMPRESSUM

Mariahilfer Straße Neu!
Der Prozess zur Umgestaltung und Neuorganisation.

Eigentümer und Herausgeber:
Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Referat für
Öffentlichkeitsarbeit und Wissensmanagement
Gesamtkoordination: Andreas Baur und Wolfgang Dvorak
Inhalt und Redaktion:
stadtland, DI Sibylla Zech GmbH

Fachjournalistische Bearbeitung: Eva Maria Bachinger
Grafik, Layout: Erdgeschoss GmbH
Lektorat: Dr. Andrea Eder
Druck: Grasl Druck & Neue Medien GmbH, Bad Vöslau
Abbildungen: Christian Fürthner,
Bureau B+B/Ricky Rijkenberg, Archiv der Stadt Wien,
Stadtplanung Wien sowie bei den BildautorInnen

© 2015 Magistrat der Stadt Wien,
Alle Rechte vorbehalten

Gedruckt auf ökologischem Druckpapier
aus der Mustermappe von ÖkoKauf Wien.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS UND COPYRIGHTS

Christian Fürthner (Seite 1, 2 , 4, 6, 8, 9, 17, 19, 24-25, 26, 28, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42-43, 45, 48-49, 50, 55-56, 57, 59, 62, 63, 67, 69, 70, 71, 73, 75, 78, 79, 80, 81, 82, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 91, 92 oben, 93)
Maria Dusl (aus Falter „Best of Böse" Dez 2013, Seite 8-9)
Bezirksmuseum Mariahilf (Seite 12, 14, 15 rechts unten, 16)
Vintage Vienna (Seite 14 rechts unten)
ÖNB (Seite 15, großes Bild und links unten)
Wikimedia commons, Tars631 (Seite 16 links unten)
stadtland (Seite 18, 22 St. Gallen, 92 unten, 93 oben)
New York City Department of Transportation (Seite 21)
Dieter Schwab (Seite 22 London)
Gehl Architects (Seite 22 Brighton)
iStock (Seite 57, 69)
Architekturbüro B+B / orso.pitro (Seite 64, 66, 68, 74, 75, 76)
Renee Klein (Seite 68 links)

MAHÜ

MARIAHILFER//STRASSE