FORUM PLANEN 08 AUG.13



Mehr Straßenraum für alle

Bureau B+B betont, dass ab dem Zeitpunkt, an dem sich Fußgänger mit Radfahrern und Bussen bzw. Zulieferfahrzeugen die Verkehrsflächen teilen und sie diese gleichzeitig nutzen, eine visuelle Differenzierung zwischen Fahrbahn und Fußgängersteig von großer Wichtigkeit sei. Renderings: Arge Bureau B+B und orso.pitro

STADTGESTALTUNG

Die Wogen gehen hoch in der Diskussion um die Neugestaltung der Wiener Mariahilfer Straße, der wohl bekanntesten Einkaufsmeile der österreichischen Bundeshauptstadt. Die Qualität des vorliegenden Siegerentwurfs eines hierzu 2012 ausgeschriebenen Planungsverfahrens würde es trotz allem verdienen, möglichst objektiv betrachtet zu werden.

von **Michael Koller**

Das Amsterdamer Bureau B+B für Landschafts- und Städtebau hatte sich 2012 gemeinsam mit orso.pitro – vulgo Franziska Orso und Ulrike Pitro –, seinem Partnerbüro aus Wien, im zweistufigen internationalen Bewerbungsverfahren zur neuen Oberflächengestaltung der Wiener Mariahilfer Straße gegenüber 27 Konkurrenten durchsetzen können. Auslober für die Neugestaltung der Mariahilfer Straße war die Stadt Wien, vertreten durch die Magistratsabteilung 19 für Architektur und Stadtgestaltung.

IM DIALOG

Eine im Herbst 2011 unter den Bewohnern der Bezirke Mariahilf und Neubau durchgeführte Umfrage, der sogenannte „BürgerInnendialog", bildete die Grundlage der bei der Umgestaltung angewandten Planungsziele. Gegenstand des Verfahrens war die Umgestaltung der Inneren Mariahilfer Straße, jenes Straßenabschnitts zwischen Karl-Schweighofer-Gasse sowie Stumpergasse und Kaiserstraße, was einer Gesamtfläche von zirka 55.670 Quadratmetern entspricht. Die Innere Mariahilfer Straße zieht sich vom Museumsplatz beziehungsweise Getreidemarkt im Osten bis zum Neubaugürtel im Westen, während sie jenseits des Mariahilfer Gürtels als Äußere Mariahilfer Straße bis zur Schlossallee im Westen der Stadt weiterverläuft. Nach den Vorstellungen der Stadt Wien soll nun die Innere Mariahilfer Straße in eine verkehrsberuhigte Zone für Anrainer, Käufer und Wirtschaftstreibende bzw. Arbeitnehmer umgestaltet werden, wobei die Kernzone zwischen Andreasgasse und Kirchengasse zu einer echten Fußgängerzone umfunktioniert werden soll. Ziel des Entwurfs der beiden Planungsbüros war die Umgestaltung der Mariahilfer Straße von einer gewöhnlichen Einkaufsstraße in einen Boulevard europäischen Formats, in eine elegante, zeitlose und komfortable Prachtstraße mit attraktiven, grünen Aufenthaltsräumen, die je nach Jahreszeit Jung und Alt zum Beobachten, Flanieren und Verweilen einladen soll.

In der zweiten Wettbewerbsrunde konnten sich Bureau B+B und orso.pitro mit ihrem Entwurf gegen ihre vier Konkurrenten LAAC Architekten aus Innsbruck, Mettler Landschaftsarchitektur aus Berlin, Carla Lo Landschaftsarchitektur und AllesWirdGut Architektur, beide aus Wien, durchsetzen.

Bureau B+B baut auf rund 33 Jahre Erfahrung in der Gestaltung öffentlicher Räume, städtischer Plätze und Straßen auf und hat in den vergangenen Jahren immer wieder mit international bekannten Architekten wie UN Studio, MVRDV, SeARCH oder HVDN Architecten zusammengearbeitet. Zu den Ländern, in denen B+B tätig ist, gehören neben den Niederlanden auch Frankreich und Deutschland. Die Arbeitsgemeinschaft orso.pitro (Franziska Orso und Ulrike Pitro) besteht seit 2007. Ihr Tätigkeitsfeld wiederum erstreckt sich sowohl auf Planungsarbeiten und die Teilnahme an Wettbewerben wie auf die theoretische Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Themenbereichen der Architektur im Rahmen der universitären Lehre und Forschung.

Die Architektenleistungen, die beide Büros im Rahmen dieser Planung zu erfüllen haben, umfassen neben dem Vorentwurf und Entwurf die Ausführungsplanung und künstlerische Oberleitung.

EINKAUFSMEKKA

Die Innere Mariahilfer Straße inklusive Neubaugasse liegt umsatz- und flächenmäßig deutlich vor dem „goldenen U" (Kärntner Straße, Graben, Kohlmarkt) und ist – so gesehen – die größte Geschäftsstraße Wiens, sogar Österreichs.

Zur Einzelhandelsverkaufsfläche von rund 180.000 Quadratmetern kommen noch etwa 20.000 Quadratmeter im einzelhandelsbegleitenden Angebot (primär Gastronomie) hinzu. Wie bedeutend die Mariahilfer Straße ist, zeigt, dass sie mit den selbst noch vor der SCS (mit rund 130.000 Quadratmetern Verkaufsfläche, wenn die im Umfeld liegenden Fachmärkte nicht mitgezählt werden) rangiert. Auf der Mariahilfer Straße werden zirka ein Viertel aller Umsätze der Wiener Hauptgeschäftsstraßen und etwa zehn Prozent des gesamten Wiener Einzelhandelsumsatzes erzielt. Die kontinuierliche Umsatzsteigerung seit 1995 ist vor allem auf die Ausweitung der Ladenöffnungszeiten, aber auch auf die Verdrängung umsatzschwacher Betriebe zurückzuführen. Die Kehrseite dieser Entwicklung ist die Verdrängung traditioneller Wiener Spezialgeschäfte durch – meist internationale – Ketten.

Fortsetzung auf Seite 10

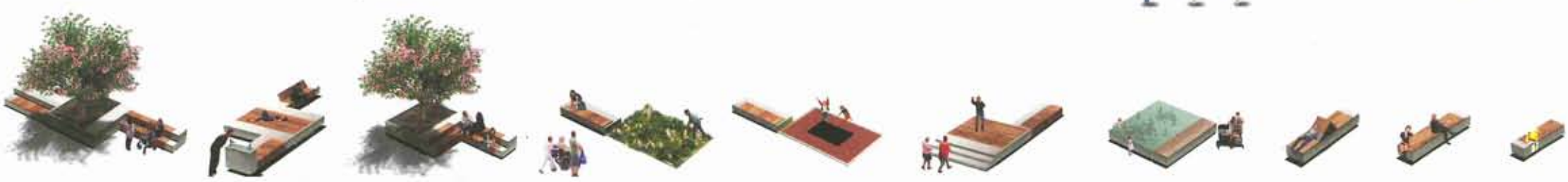




Durch das Wegfallen der bisherigen Parkstreifen wird zusätzlicher Raum für die Fußgänger frei, der dann laut den Architekten als schneller, da ohne behindernde Einrichtungen ausgeführter nutzbarer Gehbereich zusätzlich zur Verfügung stehen soll.

Die beiden Planungsbüros entwickelten ein System von Straßenmöbeln – im Prinzip aus Granit und Holz –, sogenannte Dialogmöbel, die je nach Ort und Funktion adaptiert und unterschiedlich ausgeführt werden können.





Fortsetzung von Seite 9

GESTALTUNGSELEMENT: ASYMMETRIE

Die Mariahilfer Straße ist eine sehr differenzierte Einkaufsstraße mit vielen verschiedenen Gesichtern. Sie belebt die umliegenden Bezirke und wird von ihnen belebt. Deshalb besteht das zentrale Anliegen der Planungsgemeinschaft darin, die unterschiedlichen Geschäftszonen und Straßenraumqualitäten mit einer klaren und einheitlichen Straßenraumgestaltung zu verbinden. In erster Instanz ging es für das Team darum, aus den vielen und unterschiedlichen Wünschen der Stadt einerseits und der Anrainer andererseits eine Synthese zu formulieren und daraus einen homogenen, übersichtlichen und funktionellen Entwurf zu schaffen, der sich auf wenige, klare und essenzielle Gestaltungselemente konzentriert: die Straßenführung, den Bodenbelag, die Beleuchtung, die Möblierung und die Implementierung von Wasser und Grün.

Die Planer stellen ein asymmetrisches Straßenprofil vor, das es erlaubt, beidseitig abwechselnd großzügige Plätze einzurichten, die unterschiedlich bespielt und gestaltet werden können. Damit antworten sie auf den Wunsch des Auslobers nach der Schaffung neuer Aufenthaltsräume und konsumfreier Zonen, die zur Steigerung der Aufenthaltsqualität führen und zum Verweilen einladen sollen.

Das zentrale Problem der aktuellen, also bisherigen Straßengestaltung liegt in den unzähligen und verschiedenartigsten Gestaltungselementen, die die Straße zwar beleben, während der Stoßzeiten aber auch erheblich zu deren Verstopfung beitragen: Telefonzellen, Mülleimer, Litfaßsäulen, Bänke, Fahrradständer, Bushaltestellen, Schanigärten usw. Um der in einer Bürgerbefragung hervorgegangenen Forderung nach Gärten, Brunnen, Grünflächen, Spielflächen und altersdifferenzierten Sitzflächen nachkommen zu können, müssen all diese Elemente erst einmal nach ihrer Relevanz geordnet und ihre Sinnhaftigkeit hinterfragt werden.

Die beiden Planungsbüros entwickelten ein System von Straßenmöbeln – im Prinzip aus Granit und Holz –, sogenannte Dialogmöbel, die je nach Ort und Funktion adaptiert und unterschiedlich ausgeführt werden können. In Anlehnung an die Albertinische Wasserleitung, die einst durch die Mariahilfer Straße führte und auch die nun unterschiedlichen vorgesehenen Brunnen erklärt, sollen einige dieser Sitzmöbel als Wassertische ausgebildet werden. Diese neuen Brunnen werden den Vorstellungen der Planer entsprechend letztlich durch das wiederaufbereitete Grund- und Regenwasser gespeist werden. An anderen Stellen soll eine höhere Version mit strauchartigen, farbigen Baumarten bepflanzt werden. An wiederum anderen Stellen soll eine höhere Ausführung der vorgesehenen Dialogmöbel mit farblich unterschiedlichen Zierbäumen bepflanzt werden. Dadurch ergibt sich ein bewusstes Spiel mit Grünpflanzen verschiedener Wuchshöhen und Farben zwischen den bestehenden, eher hohen und den niedrigen, neuen Möbelpflanzen. Neben den Sitzbänken rund um diese neuen grünen „Lungen" sind auch einfache oder doppelte, etwa 50 Zentimeter hohe Sitzblöcke vorgesehen.

GEMEINSAM NUTZEN

Der Wunsch des kommunalen Auftraggebers ist es, den Straßenraum und dessen Oberflächen nach dem Shared-Space-Prinzip zu gestalten und diesen ohne bauliche Abtrennungen der gleichzeitigen Nutzung durch Auto-, Bus-, Radfahrer- und Fußgängerverkehr zu überantworten. Dieser Forderung versuchen die Planer nun durch eine fünf bis sechs Meter breite und um etwa drei Zentimeter abgesenkte Fahrbahn gerecht zu werden, die einerseits von den öffentlichen Bussen und vom morgendlichen Lieferverkehr und andererseits von Radfahrern benutzt werden kann. Während der Busverkehr allerdings nur in einem Einbahnsystem erfolgt, hat man zwei rund 1,5 Meter breite Fahrbahnen in beide Richtungen für die Radfahrer vorgesehen.

Durch das Wegfallen der bisherigen Parkstreifen wird zusätzlicher Raum für die Fußgänger frei, der dann laut den Architekten als schneller, da ohne behindernde Einrichtungen ausgeführter nutzbarer Gehbereich zusätzlich zur Verfügung stehen soll. Auf diese Weise entstehen neben den Zonen für Kraftfahrzeuge und Radfahrer noch zwei weitere Zonen für jene Menschen, die zu Fuß unterwegs sind: eine davon entlang der Schaufenster zum Flanieren, eine weitere entlang der Fahrbahn, die dem rascheren Weiterkommen vorbehalten ist. Dieser zusätzliche Raum schafft außerdem einen größeren Handlungsspielraum bei der neuen Aufstellung von Schanigärten und Dialogmöbeln.

Bureau B+B betont, dass ab dem Zeitpunkt, an dem sich Fußgänger mit Radfahrern und Bussen bzw. Zulieferfahrzeugen die Verkehrsflächen teilen und sie diese gleichzeitig nutzen, eine visuelle Differenzierung zwischen Fahrbahn und Fußgängersteig von großer Wichtigkeit sei. Dies ist auch der Grund dafür, dass zusätzlich zur Absenkung der Fahrbahn die dort vorgesehene Verwendung eines kleineren Steinformats bei der optischen Unterscheidung der diversen Bereiche helfen soll. Von großer Wichtigkeit ist es daher auch, im Rahmen dieser Umsetzung des Shared-Space-Prinizps Linienführungen als Orientierungshilfen für die Fußgänger vorzugeben. Ergänzt wird die asymmetrisch geführte abgesenkte Fahrbahn noch durch den Verlauf des Randsteins sowie durch eine zirka einen Meter breite Rinne aus Granitstein mit einer leichten Einbuchtung für die offene Entwässerung.

HOMOGENES STRASSENBILD

In den Niederlanden etwa ist die Erstellung eines Bewirtschaftungsplans selbstverständlich. Ziel eines derartigen Planes ist die Entwicklung eines bestimmten Farbenkatalogs für Schirme, Stühle, Tische, Windschirme usw., aus dem Café-, Restaurant- und Geschäftsinhaber dann das von ihnen eingesetzte Mobiliar auswählen können. Auf diese Weise soll eine gewisse Homogenität und visuelle Ruhe zwischen all den Möbeln, die den Straßenraum beleben, geschaffen werden, ohne dabei jedoch die Individualität und die Identität der Gastronomiebetriebe zu beeinträchtigen. So haben B+B im Rahmen ihres Entwurfes etwa den gastronomischen Betrieben der Innenstadt von Maastricht die Verwendung von Korbmöbeln vorgeschrieben. Angesichts der Verschiedenartigkeit der eingesetzten Produkte, die der Markt zu bieten hat, entstand trotz dieser doch strengen Vorgabe ein durchaus sehr differenziertes und lebendiges Straßenbild.

Ein einheitlicher Bodenbelag aus Granit soll in Zukunft für eine zeitlose und elegante Ausstrahlung sorgen und die verschiedenen Funktionsflächen der Straße zu einem gemeinsamen Raum verbinden. Um der Forderung nach Kosteneffizienz und Nachhaltigkeit nachzukommen, entschieden sich die Planer, den vor Ort bereits an mehreren Stellen verwendeten heimischen Granit aus dem oberösterreichischen Mühlviertel wiederzuverwenden und den Bestand durch neu zu gestaltende Bereiche unter Verwendung eben dieses Granits zu ergänzen. Eine Entscheidung, die nicht zuletzt auch im Respekt vor der Geschichte des Ortes begründet ist – dieser Granit wurde schon während der Monarchie in den großen Städten des Kaiserreichs verwendet – und andererseits in den kurzen Lieferzeiten, was letztlich der heimischen Granitindustrie zugute kommen wird.

ÜBERWINDUNG DER EMOTIONEN

Die größte Herausforderung für die Planer besteht nun darin, das gewünschte Shared-Space-Prinzip an den Bestand anzupassen und in der Folge umzusetzen. Erfahrungen aus vergleichbaren und bereits realisierten Projekten haben Bureau B+B gezeigt, dass dieses Prinzip vor allem für sehbeeinträchtigte Menschen nicht ideal funktioniert. Grund genug, selbst im Laufe der vergangenen Jahre Systeme zu entwickeln, die durch die strategische Platzierung von Straßenmöbeln und eine subtile Straßenraumzonierung denselben Effekt wie das berücksichtigte Shared-Space-Prinzip erzielen. Zusätzlich ist der intelligente und effiziente Umgang mit dem für die Fußgänger frei werdenden Straßenraum ein zentrales Anliegen der Planer.

Die Veranstaltung eines BürgerInnendialogs ist trotz harscher Kritik aus den Reihen der Anrainer aus Sicht der Planer für die Abwicklung eines solchen Planungsprozesses sowohl für die Stadt als auch für die Planer die ideale Vorgangsweise und an sich auch ein Indiz für die qualitativen und ernstzunehmenden Intentionen dieses Projekts. Angesichts der bereits im Vorfeld äußerst emotionalen Diskussionen und kursierenden Kommentaren zu den diversen Pressemeldungen wird deutlich, dass selbst eine so gut und langfristig geplante städtische Intervention letztlich nicht gänzlich objektiv geführt werden kann. Es bleibt nur zu hoffen, dass der vorliegende Entwurf durch die Rücksichtnahme auf zahlreiche negative Reaktionen aus der Bevölkerung letztlich nicht allzu verwässert wird und schließlich an Kraft verliert.

Infos: www.bplusb.nl