



BEGEGNUNGZONEN

FUSSGÄNGERZONE 2.0: MEHR MITEINANDER IM ÖFFENTLICHEN RAUM

Bis Mitte November 2019 soll die Begegnungszone Rotenturmstraße fertiggestellt sein. Im geschäftigen Zentrum von Wien entsteht somit ein Raum gleichberechtigter Nutzung. Nach gut fünf Jahrzehnten der Huldigung des motorisierten Verkehrs ist dieses Stadtentwicklungsbeispiel ein weiterer Mosaikstein in der Rückeroberung des Urbanen.

TEXT: ALEXANDER PEER

Mit einer Novelle der Straßenverkehrsordnung 2013 wurde das Konzept der Begegnungszone in die Überlegungen der urbanen Raumgestaltung in Österreich aufgenommen. Zwar war die Etablierung der Begegnungszone Mariahilfer Straße das, was man salopp und etwas euphemistisch „eine schwere Geburt“ nennen kann, aber schließlich wurde sie doch zu einem Erfolgsbeispiel. Parallel dazu entstanden in den letzten fünf Jahren in ganz Österreich eine Reihe von Begegnungszonen, die zur Verkehrsberuhigung, zur Aufwertung des öffentlichen Raumes und zum Flanieren geführt haben.

Der österreichische Verein walk-space.at hat es sich zum Ziel gesetzt, das Leben des Fußgängers maßgeblich zu verbessern. Diese Verbesserung ist im Internet gut dokumentiert, auf www.begegnungszonen.or.at ist eine Auflistung aller derzeit in Österreich vorhandenen Begegnungszonen, ihrer Genese und Spezifika einsehbar.

Idee der Begegnungszone

Das Wesen der Begegnungszone besteht konkret darin, eine Fließgeschwindigkeit von maximal 20 km/h, eine Nivellierung des Terrains, eine gleichwertige Einbeziehung aller Verkehrsteilnehmer und das Reduzieren von Pkw-Abstellflächen zu erzielen sowie letztlich das Erlebnis Stadt um eine behagliche Facette zu erweitern. Eventuell lässt sich die Begegnungszone als Fußgängerzone 2.0 betrachten. Die Fußgängerzone ist schon seit den 50er-Jahren eine Idee, die über den protestantisch geprägten Raum gewissermaßen ihren Weg in die weite Welt gefunden hat. In den Niederlanden entstand in den 70er-Jahren dann der sogenannte Woonerf, auf Deutsch Wohnhof, das Konzept zur Verkehrsberuhigung, das der gegenwärtigen Idee der Begegnungszone zugrunde liegt, die Segregation aufhebt und tatsächlich einen Shared Space schafft.

Wie schon bei der Begegnungszone Herrngasse ist auch bei der Begegnungszone Rotenturmstraße die Aufwertung der Zivilgesellschaft ein Antrieb. „Wir haben eine Gesamtinvestition von etwa elf Millionen Euro“, erklärt Andreas Baur, Mediensprecher von Maria Vassilakou, die als Vizebürgermeisterin der Stadt Wien für deren Stadtentwicklung zu-

ständig ist. „Es gibt derzeit eine Spur mehr als drei Millionen Euro an Ko-Finanzierung von privater Seite.“ Wie schon bei der Umgestaltung der Herrngasse zeigt sich auch anhand der Rotenturmstraße, dass es eine Kooperation von Kommune und Privat gibt. „Die Liegenschaftseigentümer beteiligten sich ja auch deshalb an diesem Projekt, weil sie wollen, dass das direkte Umfeld schöner wird“, macht Baur anschaulich. „Wenn man in andere Länder blickt, stellen wir fest, dass sich Unternehmen vielerorts an Stadtgestaltungsmaßnahmen beteiligen. Das ist auch ein Ziel für Wien. Es gibt nur eine klare Bedingung bei diesen Projekten: Die Regeln der Stadt Wien müssen eingehalten werden.“

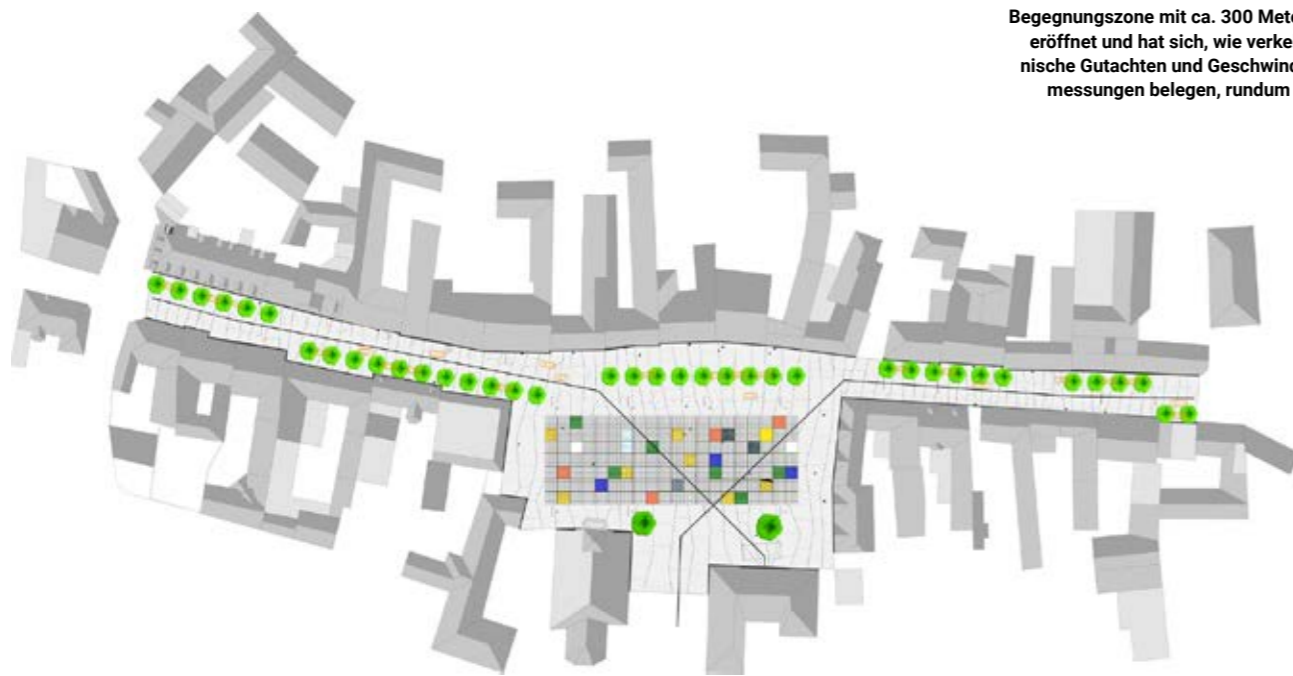
Koordination als Erfolgsgarant

„Im Wesentlichen ist es eine Koordinationsfrage, denn durch ein entsprechend straffes Baustellenmanagement und somit eine strategisch gut vorbereitete Baustellenkoordination kann man ein Projekt mit so vielen Beteiligten und Betroffenen positiv bewältigen“, betont Peter Lux, der das Kompetenzzentrum technische Infrastruktur, bauliche Sicherheit im öffentlichen Raum der Stadt Wien leitet und sich seit vielen Jahren um die Belange der Modernisierung städtischer Infrastruktur kümmert. „Klar ist, dass alle Infrastruktur-Betreiber wie Gas, Wasser, Telekommunikation u. a. vor einem solchen Projekt ihre Anlagen erneuern müssen. Dem Baustellenmanagement obliegt, dass all diese Schritte entsprechend eingetaktet sind und Verkehrseinschränkungen, Halteverbote und Umleitungen so effizient wie möglich erfolgen, um eine rasche und ressourcenschonende Abwicklung zu gewährleisten.“

Immerhin sind bei einer solchen Straßenumgestaltung wie jener der Rotenturmstraße nicht nur die Anrainer und Nutzer von der Baustelle betroffen, sondern etliche Magistratsabteilungen. Nach Abschluss der Arbeiten geht die Wartung nämlich komplett in die Verantwortung der MA28, dem Magistrat für Straßenverwaltung und Straßenbau.

Mit bis zu 60.000 Fußgängern und etwa 3.000 Pkw täglich ist die Rotenturmstraße schon längst an die oberste Schmerzgrenze ihrer Kapazität gelangt. „Und ich weiß nicht, wie viele Fiaker da noch →

In Leobersdorf wurde im Juni 2009 eine Begegnungszone mit ca. 300 Meter Länge eröffnet und hat sich, wie verkehrstechnische Gutachten und Geschwindigkeitsmessungen belegen, rundum bewährt



dazu kommen“, beschreibt Baur die Dringlichkeit einer Verbesserung. „Wir haben wie selten zuvor einen Konsens bei diesem Projekt erzielt. Die Stadt selbst, die Anrainer und auch Wirtschaftstreibende und Wirtschaftskammer wollen die Errichtung der Begegnungszone, die alle auf ein Straßenniveau bringt und für die Fußgänger die Barrieren wegnimmt.“ Gleichzeitig bleiben alle Adressen, Höfe und Lieferbereiche erhalten. Auch für die Autos ist die Zufahrt unbeschränkt möglich.

Was wegfällt, sind Parkplätze. Andererseits verfügt der 1. Bezirk über Parkgaragen, von welchen manche noch über ausreichend freie Stellplätze verfügen. „Die Rotenturmstraße ist die primäre Verbindungsachse zwischen Schwedenplatz und Stephansplatz“, ruft Baur in Erinnerung. „Viele Touristen und Wiener queren hier die Stadt. Im Augenblick ist die Straße manchmal sehr schwer zu überwinden.“

Facetten dieser Begegnungszone

Die Neugestaltung beinhaltet aber nicht nur mehr Platz für Fußgänger, sondern auch Bäume, Fontänen, Bänke und Tische. „Der Straßenraum ist gegliedert in Gehbereiche, sogenannte Multifunktionszonen und die Fahrbahn“, erläutert Martin Palmrich von Architekt Katzberger Ziviltechniker Gesellschaft mbH, welche die Architektur der Begegnungszone entworfen haben. „Multifunktionszonen stehen nur begrenzt zur Verfügung. Hier müssen viele Funktionen untergebracht werden wie Schanigärten, Ladezonen, Fahrradbügel, Taxi, Sitzbereiche, Grünbereiche oder Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.“ Natürlich strebt die Planung eine Ausgewogenheit der Interessen an. Ziel ist es, diese Zonen nicht zu überladen.

Grundsätzlich gilt es, dem Pkw weniger Raum zu geben. „Ganz wesentlicher Teil des Entwurfes sind 16 Bäume, die alleartig in versetzter Anordnung gepflanzt werden“, so Palmrich. Bezüglich der Baumart ist die Entscheidung offenbar noch nicht getroffen. Anfangs

hatten Ginkobäume gewissermaßen die Äste vorne im Rennen um einen Platz in der Begegnungszone, jetzt darf man annehmen, dass es Japanische Schnurbäume werden, denen nachgesagt wird, insbesondere im Herbst goldig gelb zu leuchten. Auf jeden Fall leisten die Bäume und die Trink- und Zierbrunnen einen erholsamen Beitrag gegen die sommerliche Überhitzung. „Bei der Straßenbeleuchtung kommen Mastleuchten im Standard der Stadt Wien zur Ausführung“, weiß Palmrich. „Bei den Materialien wird auf Kontinuität gesetzt, also helles Granitpflaster und Beton.“

Pflastersteine sind noch in vielen Innenstädten Europas präsent. Wer klackernde Fiaker hört und dabei von keiner beruflichen Geschäftigkeit angetrieben wird, der mag von romantischen Stimmungen träumen. Wer einen nüchternen Blick auf die Stadt und ihre Profile wirft, wundert sich mitunter, dass es nicht mehr Unfälle gibt. Ein Pflasterstein hat ein Verhältnis von 18 x 18 x 18 Zentimeter und laut einiger Studien kann er in sechs bis sieben Jahren rund die Hälfte einbüßen, wenn er regelmäßig den Hufen der Fiakerpferde ausgesetzt ist. Deshalb empfiehlt sich überall dort, wo die Frequenz und damit Belastung hoch sind als Baumaterial Beton, der langlebigere Nutzung verspricht. Wie viele Fiaker es auch in Zukunft sein werden, die durch die Rotenturmstraße fahren, gewiss ist auf jeden Fall, dass die Oberfläche beansprucht wird.

Mehr Bewegungsfreiheit

Kurzum soll die Begegnungszone letztlich auch mehr zu einer Ausweichzone in der jetzt zuweilen an Klaustrophobie-Seminare erinnernden Rotenturmstraße werden. „Wir können auf einen guten Erfahrungsschatz verweisen“, antwortet Lux, angesprochen auf die große Herausforderung, einen etwa 500 Meter langen Straßenabschnitt, der sehr stark frequentiert ist, in etwas mehr als einem halben Jahr komplett zu erneuern. „Es steht und fällt so ein Bauvorhaben mit



In die Umgestaltung der Rotenturmstraße zur Begegnungszone fließen rund elf Millionen Euro, die in einem Ko-Finanzierungsmodell von Kommune und Privatmittel finanziert werden

der Öffentlichkeitsarbeit und mit der Einsatzbereitschaft, der Qualität und Leistungsbereitschaft der Beteiligten, sowohl auf der Seite der Auftraggeber der städtischen Bauaufsicht als auch auf der Auftragnehmer-Seite, den involvierten Baufirmen.“

„Diese Leistungsbereitschaft und das Anerkennen, dass es auch Bedürfnisse der anrainenden Bevölkerung und Betriebe gibt, war dann auch der wesentliche Erfolgsfaktor der Mariahilfer Straße.“ Oberensratsrat Lux weiß, wie sehr die Stadtentwicklung letztlich eine Veränderung der Gesellschaft wahrnehmen und abbilden muss. „Die Lebensstile ändern sich markant, der Aufenthalt im Freien steigt spürbar, das Mobilitätsverhalten erfährt eine gravierende Veränderung“, zählt der Bauexperte auf. „Diesem Trend Rechnung tragend ändern sich auch die Ansprüche an den öffentlichen Raum. Mehr Aufenthaltsqualität, eine Aufweichung der tradierten Bereichszuordnungen zugunsten einer gemeinsamen Nutzung des öffentlichen Raums sind absolut erwünscht.“

Baustellenlogistik gefordert

Der straffe Zeitplan sieht eine Eröffnung der Begegnungszone Rotenturmstraße Mitte November 2019 vor. Ab 1. April begannen sich die Einbauten von Rohren und Leitungen zu intensivieren. Für den 3. Juni ist der Spatenstich für die Oberflächengestaltung vorgesehen, die bis Ende Oktober abgeschlossen sein soll. „Es ist ein unbedingtes Erfordernis, dass man so ein Projekt gesamtheitlich betrachtet und steuert“, hebt Lux hervor. „Das betrifft sowohl die Ver- als auch die Entsorgung der Infrastruktur, die komplette Baustellenlogistik bis zur Pflanzung der Bäume. Es ist sicher kein Erfolgsfaktor, wenn über Jahre hinweg irgendwo ein Loch auf- oder zugemacht wird. Wir sind sehr zuversichtlich, dass wir den sportlichen Zeitplan einhalten. Aber ehrlich gesagt kann ich mich an kein Straßenbauvorhaben erinnern, wo wir die Terminzusagen nicht einhalten konnten.“

Im 1. Bezirk sind übrigens noch weitere Straßen und Areale wie der Petersplatz, Teile des Hohen Marktes oder der zweite Teil der Führichgasse dabei, in naher Zukunft zu einer Begegnungszone zu werden. ■

BEST PRACTICE BEGEGNUNGSZONEN

In Österreich haben Städte und Gemeinden seit 2013 die Möglichkeit Begegnungszone zu verordnen. In einigen Städten bzw. Gemeinden haben Begegnungszone schon früher Einzug gehalten und sich gut bewährt:



Der Altstadtbereich der Freistadt Rust – Rathausplatz, Josef-Haydn-Platz, Kirchengasse sowie die Straße „Zum alten Stadttor“ – ist schon einige Zeit „gelebte“ Begegnungszone. Dazu trugen die attraktive Gestaltung durch Pflasterung sowie die „Platzfunktion“ mit hoher Verweilqualität bei. Die Vorteile der Begegnungszone sind mit einer Temporeduktion von 50 km/h auf 20 km/h von allen Beteiligten (Bürgerbeteiligungsverfahren) begrüßt worden



Platz und Straße der neu gestalteten, ca. 6.500 m² großen Fläche in Leobersdorf werden nicht als getrennte Räume behandelt, sondern sind Teil eines kontinuierlichen Stadtraums, der als „steinerner Teppich“ aus mit grünem Naturstein durchsetztem Betonbelag ausgeführt ist



Entlang der Begegnungszone Seekirchen gibt es mehrere Gastgärten und seitlich eine Fußgängerzone. Auf Höhe Hauptstraße 34 befindet sich ein kleiner Platz mit Brunnen und Sitzbänken, welcher mittels Bäumen in Pflanzkübeln abgegrenzt ist

