

Mariahilfer Blues

Von der „bewussten Nichtgestaltung“ und der „bewussten Zeichensetzung“ am jeweils falschen Ort

Mit der Verlängerung der Linie U3 ist es nun endlich gelungen, wenigstens einen der Wiener Bahnhöfe via U-Bahn ganz im Stile einer Großstadt direkt mit der Innenstadt zu vernetzen. Dieser Bahnhof, der Westbahnhof, galt bislang als Wiens „Tor zu Europa“, war doch Europa immer gleichbedeutend mit Westeuropa. Auch nach vollzogener Ostöffnung, die Wien nun (rein geographisch) die echte Zentrallage am Kontinent beschert, wollen *wir Österreicher* den Slogan „Wir sind Europa“ aber nach wie vor lieber gegen Westen orientiert verstanden wissen, wohl kaum werden wir den Rumänen mit diesen Worten im Munde aufmunternd auf die Schulter klopfen. Vielleicht sollte das unterirdische Heranführen der restlichen sogenannten Europäer an unseren Stephansdom als europareife Leistung österreichischer Ingenieurbaukunst uns in Brüssel als eindeutig EG-tauglichen Kandidaten qualifizieren. Vielleicht ist es aber auch nur ein ganz simples Ablenkungsmanöver, den Wien-Ankömmling noch innerhalb des Bahnhofs hinab und in die „City“ hinein zu leiten, um zu verschleiern, wo der Osten Europas in Wirklichkeit beginnt. Nämlich zum Beispiel direkt vor den Türen des „Tores“ – des Bahnhofs – am Europaplatz (sic!).

Dass es um den Städtebau in Wien zurzeit schlecht bestellt ist, ist ja ein allseits bekanntes Problem, das selbst der zuständige Politiker nicht verhehlen kann und das laut Expertenmeinung in unmittelbarer Zukunft nicht umfassend gelöst werden wird. Dass aber auch bei einer städtebaulichen Einzellösung die Chance, eine (zugegebenermaßen) Wüste des Stadtraumgefühls, nämlich den undefinierten Großraum Bahnhofsvorplatz (sog. Europaplatz), Gürtel, Mariahilfer Platzl bzw. Mariahilfer Straße urbar zu machen, mit so offensichtlicher Ignoranz ausgelassen wurde, zeugt wahrlich von jener Ostblock-Mentalität, die die Bürger der Staaten des Aufbruchs wahrscheinlich schneller überwunden haben werden als die Wiener.

Was ist nun so schlecht an der Neugestaltung dieses Platzes, dass sie von der österreichischen Kritikerschaft wohl mit dem Prädikat „völlig gescheitert“ bedacht werden würde? Schlecht war vorweg, dass es für dieses Projekt keinen öffentlich ausgeschriebenen Wettbewerb gab, sondern die ARGE U-Bahn (Holzbauer, Marschalek, Ladstätter, Gantar), wahrscheinlich „damit's einfacher ist“, praktisch direkt mit der Umsetzung ihres Gestaltungskonzepts betraut wurde. Informiert man sich über dessen allgemeine Rahmenbedingungen, so ist eigentlich immer nur von solchen verkehrstechnischer Art die Rede: von der „*primär anzuerkennenden Funktion des Europaplatzes als Verkehrsknotenpunkt*“ oder der „*Kultivierung der Umsteigebeziehung*“. Die Gliederung des Europaplatzes findet auf dem Papier statt, nämlich als „(...) Fläche, die in mehrere funktionelle und gestalterisch bewältigbare Teilbereiche“ auf- und eingeteilt wird. Ein wie immer gearteter Anspruch auf städtische Raumbildung kommt in der Projektbeschreibung nicht einmal vor!

Nicht dass die Bewältigung des einwandfreien Verkehrsablaufs an diesem stark frequentierten Ort vernachlässigt werden dürfte, aber ausgerechnet „*die Gürtelfahrbahnen mit ihrer übergeordneten Verkehrsfunktion als das bestimmende Gestaltungselement*“ zu

definieren, ist vielleicht doch etwas billig. Die Situation stellt sich nun also folgendermaßen dar: Genau vis à vis des Bahnhofs steht inmitten der beiden je vierspurigen Asphaltbänder des Neubaugürtels das Aufnahmegebäude der Wiener Verkehrsbetriebe. In ihm sind die Abgänge zu U3 und U6 bzw. ein paar Kiosks, WCs etc. untergebracht, um das Gebäude sind die Stationen von sechs Straßenbahnlinien angeordnet, was ein bequemes Umsteigen ermöglicht. Trotz der sich täglich dort bewegenden Fahrgastmassen wirkt das Gebäude mit seinem hohen Tonnendach leicht überdimensioniert, „aber“, denkt man sich, „na gut, die Architekten werden sich dabei ja etwas gedacht haben. Wahrscheinlich sollte mit diesem korrespondierenden Baukörper wenigstens der Platz zwischen ihm und dem Bahnhof als solcher definiert werden.“ Aber nein, weit gefehlt! Zwischen den beiden pflanzen sich nämlich fünfzehn in einer Linie stehende Fahnenmasten auf, die, nach Aussage eines der Architekten, eine ostentative Abgrenzung des Bahnhofsvorplatzes vom Gürtel bilden sollen. Somit wäre die „*optische Gliederung des Europaplatzes*“ erreicht, seine funktionelle besteht in: Parkplätzen, Gehsteigen und Restgrünfläche. Mit 30 m Breite und 220 m Länge kann seine Proportion übrigens als eine bezeichnet werden, die frei nach Camillo Sitte „(...) *bereits anfängt, an Wohlgefälligkeit zu verlieren.*“

Um auf den Gürtel als durchgehendes Gestaltungselement zurückzukommen: Hier soll eine „*Demonstration der verschiedenen Verkehrsflächen*“ stattfinden und sonst eigentlich nichts. Die „*ganz bewusste Nichtgestaltung*“ ergibt sich praktischerweise völlig von selbst: Die die Fahrbahnen säumenden Baumreihen dienen als Abgrenzung der mittigen Grünflächen. „*Die Straßenbahnschienen werden in dieser Grünzone geführt, wobei die Straßenbahngleise grundsätzlich, wo immer möglich, eingegrünt werden.*“

Da liegt sie nun, die Grünzone, inmitten der Gleisschleifen und harrt ihrer, durch die Verdreckung durch Hundekremente und Autoabgase beschleunigten, sommerlichen Verdörrung, ein Stückchen „*asoziales Grün*“ (Friedrich Achleitner ²⁾), das – im wahrsten Sinne des Wortes – flächendeckend und gleichzeitig nutzlos, weil unbenütztbar ist. Um wieviel ehrlicher wäre es gewesen, diese *Grünzone* als das zu bezeichnen, was sie von ihrer Nutzbarkeit her ist, nämlich eine *Grauzone*, und sie dementsprechend einfach zuzupflastern.

Wesentlich sinnvoller ist da schon das Rondeau als Zentrum der Kreuzung Gürtel-Mariahilfer Straße: Hier sollen bunte Blumen gepflanzt werden, die dann von bunten Autos umkreist werden. Das bringt Leben ins trübe Stadtbild! An seinem südlichen Ende findet der Grünbereich des Neubaugürtels durch den wieder aufgestellten Obelisken seine Begrenzung. Glücklicherweise konnte auch hier ein halbkreisförmiger Gleiskörper als Grundrissstruktur aufgenommen werden, in dessen Mitte sich der Obelisk herrlich einfügt. Den apsidialen Abschluss gegen die Straßenbahnen zu bilden eine Hecke und eine Baumreihe. Man fragt sich, wer auf den *hier* – in the middle of nowhere – aufgestellten Bankerln sitzen soll? Ich würde ja gerne über sich nur von *hier* aus beeindruckende Blickachsen und über einen spannungsgeladenen, pulsierenden Großstadtplatz berichten, aber leider... Bei diesem bestenfalls als Flächenaddierung zu bezeichnenden Gestaltungskonzept wurde diesbezüglich nicht die geringste Anstrengung unternommen.

Ganz anders hingegen die „*neue*“ Mariahilfer Straße, ebenfalls von der ARGE U-Bahn gemacht. Hier, wo ein gewachsener Straßenzug vorhanden ist, dessen Planung in der Funktion als beidseitig mit Bäumen bepflanzter Boulevard den Ansprüchen einer wichtigen Einkaufsstraße durchaus entsprechend ausgefallen ist, hier also musste zwanghaft gestaltet werden. Vom Poller bis zum Mistkübel wurde mittels einheitlicher „*unüblicher Farbgebung*“ ein corporate design geschaffen, das vor allem als „*Wiedererkennungselement*“ für die Passanten zu verstehen sei. Als ob nicht üblicherweise

die Fassaden der Häuser, die den Straßenraum bilden und vor allem die Geschäftslokale dieser Aufgabe gerecht werden würden. Nachdem die Fassaden der Mariahilfer Straße diese Funktion offensichtlich nicht erfüllen können, musste vor allem mit möglichst nicht zu übersehenden Lichtmasten nachgeholfen werden. Diese sind deshalb so plump ausgefallen, weil an ihnen umsatzsteigernde Transparente über die Fahrbahn gespannt werden sollen und somit beträchtliche Windlasten abgetragen werden müssen. Gleichzeitig werden diese Transparente den freien Blick auf die Fassaden behindern, womit wiederum das Leitsystem für die Mariahilfer Straße, die spezifische Farbgebung, seine Berechtigung erhält. Die „unübliche“ Farbe, ein liches Kobaltblau, könnte ebenso als unpassend oder unmöglich beschrieben werden. Gerade eine Geschäftsstraße, wo alleine durch Firmenschilder, Leuchtschriften und nicht zuletzt die relativ vielen Menschen eine absolute Reizüberflutung herrscht, verlangt, zumindest von öffentlicher Seite her, nach einer zurückhaltenden, neutralen, wenn nicht neutralisierenden „Möblierung“. Aber, der Argumentation der planenden Architekten folgend, hätte man wahrscheinlich ohne jenes unverwechselbare Mariahilfer-Blau, das Bewohnern wie Besuchern der Mariahilfer Straße regelrecht auf's Aug' gedrückt wird, nicht mehr gewusst, wo man sich befindet, sobald man aus den Tiefen der U-Bahnschächte hervorgekommen ist. Das allerdings würde auch nicht gerade für die ARGE U-Bahn sprechen...

Für die Mariahilfer Straße wurden 1987 übrigens drei Leitprojekte erstellt, von denen jenes von Adolf Krischanitz und Leopold Redl genau jener Überlegung der „neutralisierenden“ Möblierung entsprach. In Anlehnung an die historische Gliederung der Straße legten sie einen Mittelstreifen an, der sowohl Bäume wie Beleuchtungsmasten aufnehmen sollte und somit den restlichen Straßenraum frei machen würde. Dies wäre eine architektonische Lösung gewesen, die ganz von selbst einen unverwechselbaren Charakter erzeugt hätte.

Ausgespart hatte ich bis jetzt jenen trichterförmigen Übergang zwischen Mariahilfer Straße und Gürtel, das Mariahilfer Platzl, und zwar deshalb, weil für diesen Abschnitt noch Hoffnung besteht. Abgesehen von den zwei eben fertiggestellten Bürohäusern, die einen großstadtwürdigen Blickfang darstellen, soll hier ein Zeichen gesetzt werden. *Coop Himmelblau* wurden beauftragt, dem „Platzl“ und damit eigentlich dem ganzen vorher abgehandelten Bereich Gürtel, Europaplatz etc. ein spezifisches Gepräge zu verleihen. Ihr Projekt sieht so aus, dass sie ans obere Ende, an die Gürtelkreuzung einen gewaltigen, im Grundriss quadratischen Turm stellen, der in erster Linie als Werbeträger verwendet werden soll; nur die obersten drei Geschoße könnten als Café-Bar genutzt werden. Auf diesem Fleck postiert wäre der Turm von allen Richtungen aus weithin sichtbar und würde ein markantes städtebauliches statement abgeben. Dem Verlauf der Mariahilfer Straße stadteinwärts folgend würde ein schräger, dreigeschoßiger Riegel liegen, in dem neben U-Bahn- und Tiefgaragenabgängen auch Geschäfte und Cafés untergebracht sind. Der so entstandene Raum zwischen Turm, Riegel und Häusern des „Platzls“ sollte als kommunikativer öffentlicher Platz mit kleinem Standl-Markt dienen.

Auch wenn dieses Projekt den Touch des nachträglichen kosmetischen Aufputzes für ein haltloses Raumgefüge hat, so wäre seine Wirkung nicht zu unterschätzen, sowohl die räumliche, als auch die in der öffentlichen Diskussion. Insofern ist in dieser Angelegenheit auch noch nichts entschieden; die eine oder andere routinierte Anti-Turm-Bürgerinitiative wird sich ohne Zweifel lautstark zu Wort melden, die partielle Beschattung der Gürtel-Grünzone beklagen und die Errichtung des Bauwerks zumindest verzögern.

„Die Gestaltung des öffentlichen Raumes, so sie in dieser Stadt überhaupt ein „Thema“ ist, scheint aus einer gemüthlichen Absprache zwischen selbstgefälliger Bürokratie und

gedankenloser Architektur zu bestehen, die im Sud populistischer Bezirksverständlichkeit aufgekocht wird.“ beschrieb Dietmar Steiner vor sechs Jahre die Wiener Situation. 2) Seither hat sich nichts geändert. Man muss die Latte für Wien ja nicht gleich unerreichbar hoch legen, wie Steiner es damals gemacht hat, indem er es mit Barcelona verglich. Wenn Wien sich jedoch ernsthaft in jenem angestrebten Europa der Zukunft als „kulturelles Herzstück“ präsentieren will, sollten sich auch die stadtplanenden Stellen ihres kulturellen Auftrags im öffentlichen Raum bewusster werden und die städtische Raumbildung nicht mehr oder weniger dem Zufall überlassen.

1) Friedrich Achleitner, „*Vom asozialen Grün*“ (6./7.12.1969), aus: „Nieder mit Fischer von Erlach“, Residenz Verlag, 1986

2) Dietmar Steiner, „*Barcelona, mes que mai*“,
in: Falter Nr. 38/87

© Judith Eiblmayr