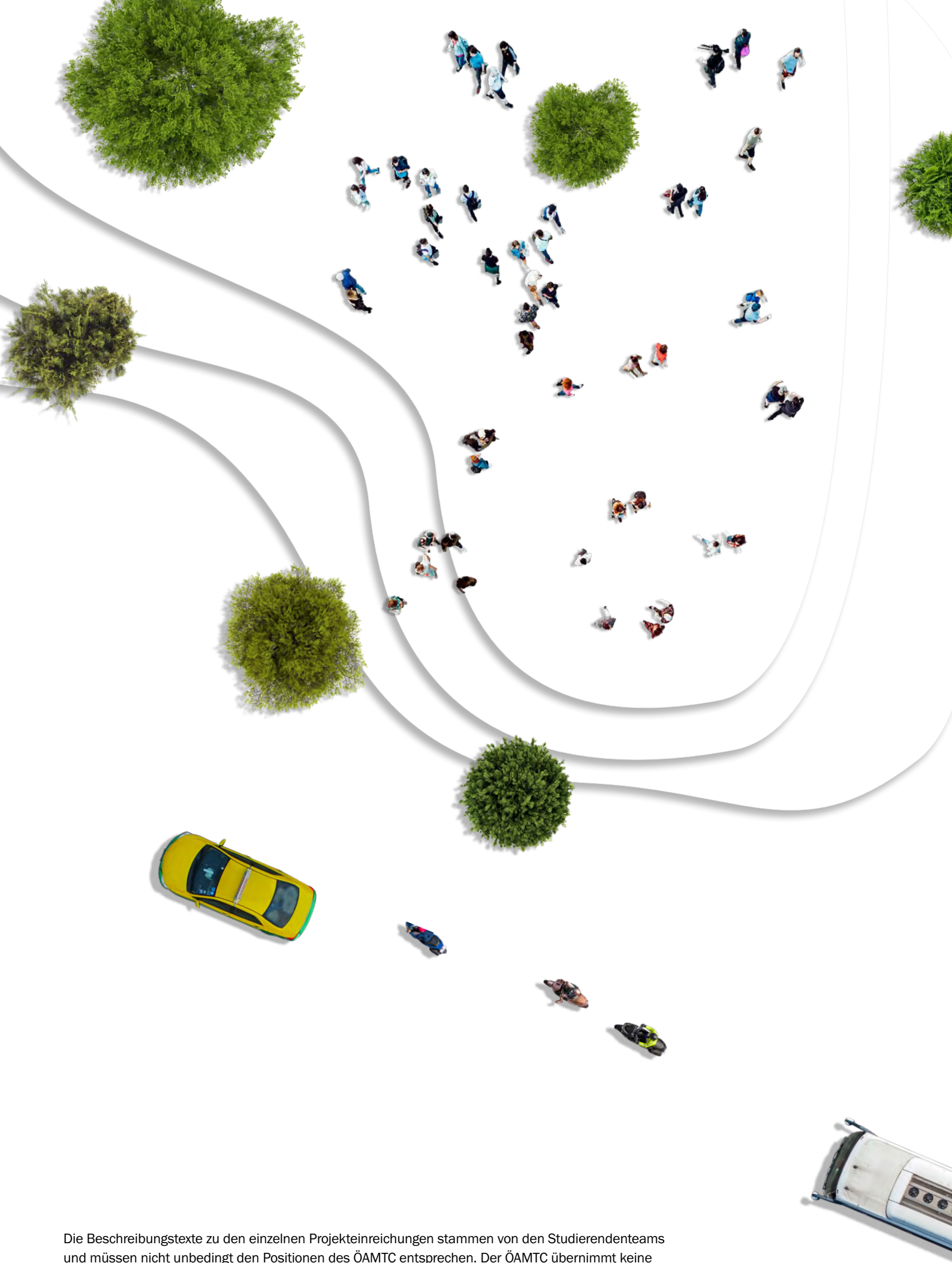




Gemeinsam Neues schaffen

**Nachlese: Designwettbewerb
für Studierende 2022**





Die Beschreibungstexte zu den einzelnen Projekteinreichungen stammen von den Studierendenteams und müssen nicht unbedingt den Positionen des ÖAMTC entsprechen. Der ÖAMTC übernimmt keine Gewähr für die Fehlerfreiheit der Texte oder Formulierungen.



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Studierende,

unsere Mitglieder sind in Wien größtenteils multimodal unterwegs und wünschen sich, dass ihre Mobilitätsbedürfnisse ernst genommen werden. Selbstbestimmtheit spielt dabei eine wichtige Rolle – und das bedingt, sicher und leistbar voranzukommen. Mit Blick auf die Herausforderungen unserer Zeit braucht eine moderne Millionenstadt einen ausgewogenen Mix aller Mobilitätsformen, damit sie nachhaltig wachsen und gleichzeitig lebendig bleiben kann. Innovative Lösungen und Anreize sind darüber hinaus notwendig, damit eine klimaverträgliche Mobilitätswende realistisch umsetzbar ist. Dabei darf die Lebensrealität der Menschen nicht außer Acht gelassen werden. Als Mobilitätsclub wollen wir diesen Wandel konstruktiv begleiten und mitgestalten, indem wir unseren Mitgliedern lösungsorientierte Dienstleistungen bieten – dabei gilt es, offen für Veränderungen zu bleiben und auf diese adäquat zu reagieren.

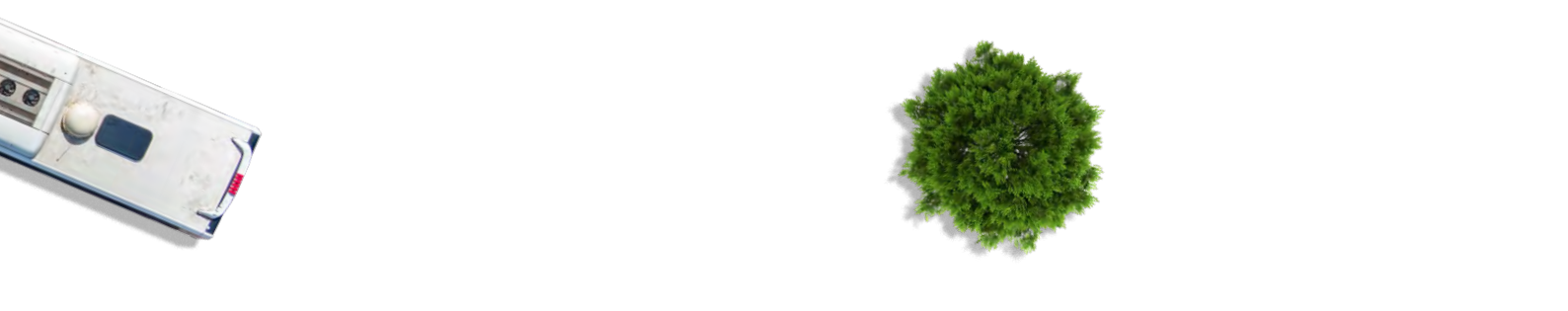
Alle Interessen unter einen Hut zu bringen, ist dabei besonders in Städten eine enorme Herausforderung. Die große Aufgabe ist, öffentliche Flächen und Verkehrsräume so zu planen, dass es zu einer Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden kommt – sowohl für Fußgänger:innen und Radfahrende als auch für den motorisierten Individualverkehr. Und auch die Bedürfnisse von Anrainer:innen müssen berücksichtigt werden. Nur mit einem Miteinander aller Mobilitätsformen ist das machbar – dazu ist das Verständnis der einzelnen Verkehrsteilnehmenden für die Situation der jeweils anderen auf der Straße wichtig. Unser Mobilitätskonzept für Wien trägt daher den Titel „Gemeinsam mehr bewegen“: Eine lebendige und lebenswerte Stadt funktioniert ohne Verkehr nicht. Im Rahmen des Konzepts haben wir ein symbolisches Lebensnetz für Wien entworfen. Unser ÖAMTC-Designwettbewerb für Studierende setzt genau dort an.

Mit dem Wettbewerb fördern wir den Diskurs und möchten Nachwuchstalente eine Plattform bieten, die die Stadt der Zukunft mit ihren Ideen mitzugestalten. Die eingereichten Projekte haben unsere Erwartungen bei Weitem übertroffen. Die Aufgabenstellung war umfangreich und komplex und der Ideenreichtum der Studierenden für ein multimodales und faires Wiener Verkehrsnetz der Zukunft ist beeindruckend.

Auf den nachfolgenden Seiten können Sie alle eingereichten Projekte und jene, die gewonnen haben, begutachten und sich von den Ideen inspirieren und begeistern lassen.

Ernst Kloboucnik

ÖAMTC-Landesdirektor Wien, Niederösterreich, Burgenland



Bewertung:

Entsprechend den Auslobungsunterlagen wurden als Beurteilungskriterien Aspekte wie die gesamtsystemische Betrachtung der Verkehrsorganisation, verkehrstechnische Umsetzung, Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, Aufwertung des städtischen Raumes sowie klimaverträgliche Ansätze und die architektonische Integration in das Stadtbild festgelegt. Die vielfältigen Anforderungen an ein erfolgreiches Projekt machten interdisziplinäres Arbeiten nicht nur aus Sicht der teilnehmenden Studierenden erforderlich: Auch der Jurierungsprozess musste dementsprechend sorgfältig und umfangreich vorbereitet werden.

Vorprüfung durch Ziviltechnik

Alle gültigen Einreichungen wurden zunächst von einem Ziviltechnikbüro vorgeprüft. Der Fokus lag dabei auf

verkehrstechnischen Gesichtspunkten. Begutachtet wurden insbesondere die Leistungsfähigkeit und Dimensionierung von Verkehrsinfrastruktur, aber auch Aspekte der generellen Verkehrsführung und -organisation.

Expert:innenjury

Dank der Teilnahme von Expert:innen verschiedener Disziplinen war die Jury entsprechend breit aufgestellt und konnte eine umfassende Beurteilung der eingereichten Projekte vornehmen. Die Jury bestand aus Professor Georg Hauger (Technische Universität Wien), Professor Wolfgang Berger (Universität für Bodenkultur), DI Judith Wittrich (Arbeiterkammer Wien), MMag. Johann Traupmann (Architekt und Lehrender a. d. Universität für angewandte Kunst), Christian Liebhart, MA (Wiener Linien) und DI Matthias Nagler (ÖAMTC).

Der Auswahlprozess war angesichts der hohen Qualität der Einreichungen nicht einfach. Die unterschiedliche, aber verständliche Schwerpunktsetzung der einzelnen Teams machte schließlich einen Kompromiss notwendig: Nachdem der Jury eine Reihung der drei Siegerprojekte untereinander nicht sinnvoll erschien, wurde der Jurypreis auf alle drei Projekte gleichermaßen aufgeteilt.

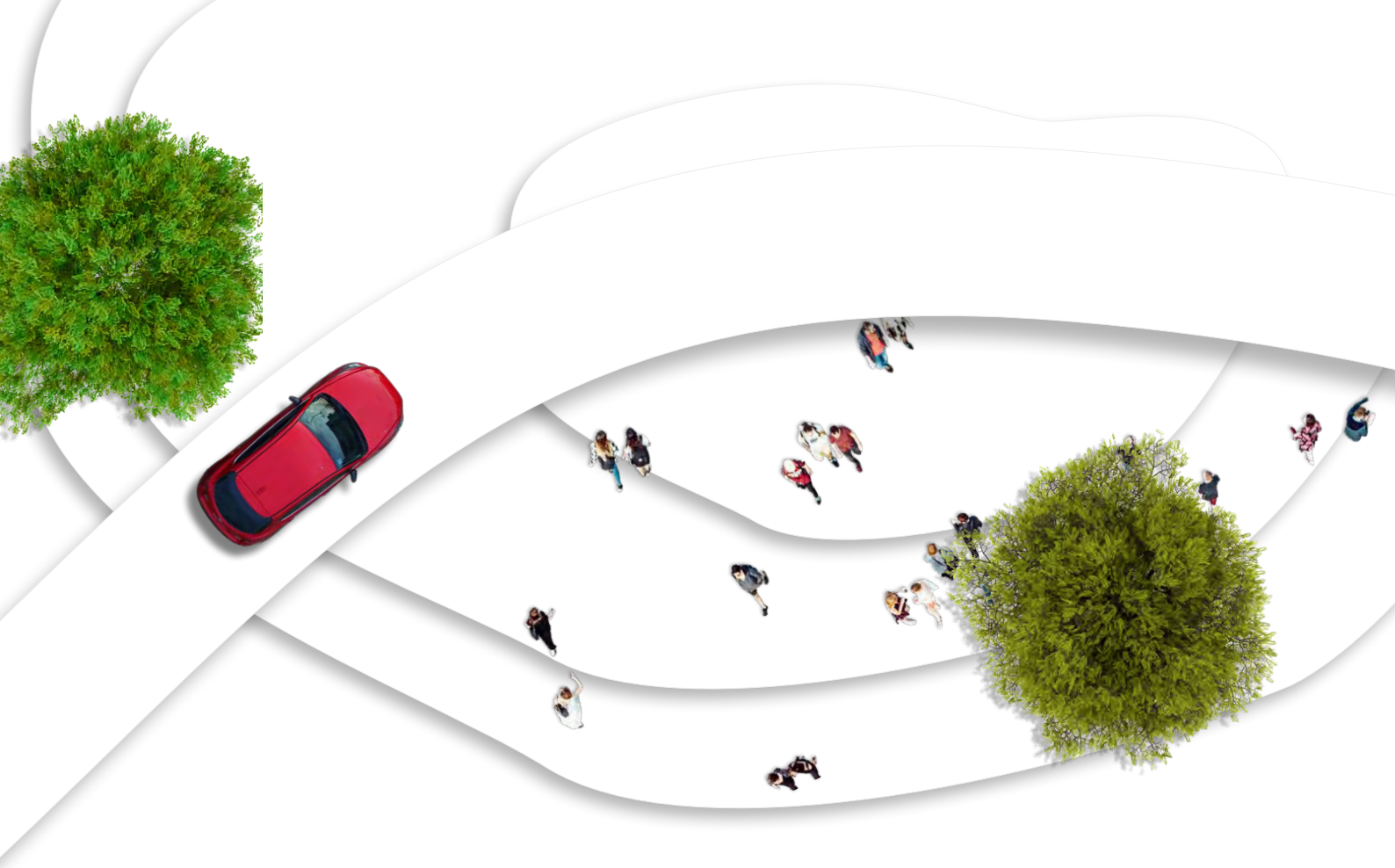
Publikumspreis

Die Gewinner:innen des Publikumspreises wurden über ein Public Voting ermittelt. Alle Einreichungen wurden mit Bildern und Kurzbeschreibung von 21. März bis 14. April 2022 online vorgestellt. Nach einer Registrierung unter „Mein ÖAMTC“ konnten Interessierte ihren Favoriten wählen.



Weitere Infos zu
den Projekten





Jurykommentar zu den ausgezeichneten Projekten:

Eine Entscheidungsfindung stellt in interdisziplinären Teams stets eine Herausforderung dar, lässt aber zugleich spannende und lehrreiche Diskussionen entstehen. Das gilt umso mehr, wenn angesichts der durchwegs interessanten und hochwertigen Wettbewerbseinreichungen eine detaillierte Betrachtung aus verschiedenen Blickwinkeln vorzunehmen ist. Dabei konnten vor allem drei Projekte überzeugen, welche die Kriterien grundsätzlich durchgehend erfüllten, zumindest aber unter einzelnen Gesichtspunkten gegenüber den übrigen Einreichungen hervorstachen. Nachdem vorab keine Gewichtung der Beurteilungskriterien festgelegt wurde, kam die Jury letztlich zu dem Ergebnis, die ausgezeichneten Projekte gleichrangig zu prämiieren.

Mit dem Projekt „**Mariahilfer Park**“ wurde eine Umgestaltung des Europa-

platzes vorgenommen, mit der ein erkennbarer Mehrwert für alle Verkehrsteilnehmenden geschaffen wird. Angehörigen aller Mobilitätsgruppen wird hier eine zügige Fortbewegung ermöglicht. Gleichzeitig wird der öffentliche Raum zu einem attraktiven Aufenthaltsbereich aufgewertet, in dem ein sozialer Lebensraum mit Freizeitangebot und hoher Verweilqualität entsteht.

Der Brückenkonstruktion des Projektes „**Bruck'n Flow**“ am Julius-Raab-Platz gelingt eine Integration in den Aufenthaltsbereich am Donaukanal. Der Entwurf konzentriert sich auf die Schaffung eines attraktiven Lebensraumes, abgeleitet aus der Steuerung der Verkehrssysteme. Besonders hervorstechend ist auch die architektonische Gestaltung, die den Beginn der Ringstraße als solchen würdigt.

Mit der Einreichung „**Platz schaffen**“ haben die Studierenden ein Projekt für den Europaplatz vorgelegt, das die Verkehrsorganisation nicht nur gesamtheitlich betrachtet, sondern dabei auch über den Tellerrand hinausblickt. Der pragmatische Ansatz, der dieser Neugestaltung zugrunde liegt, bezieht alle Verkehrsteilnehmenden mit ein und beinhaltet zudem eine kreative Neuorganisation der dortigen Straßenbahnlinien.

Anerkennung seitens der Jury kam letzten Endes allen Projekten zugute: die Expert:innen waren davon überzeugt, dass die Erfüllung der breit gefächerten und interdisziplinären Anforderungen für die Studierendenteams mit einem nicht zu unterschätzenden Aufwand verbunden war. Umso positiver überraschten die Sorgfalt und Qualität der eingereichten Ausarbeitungen.

Projekte

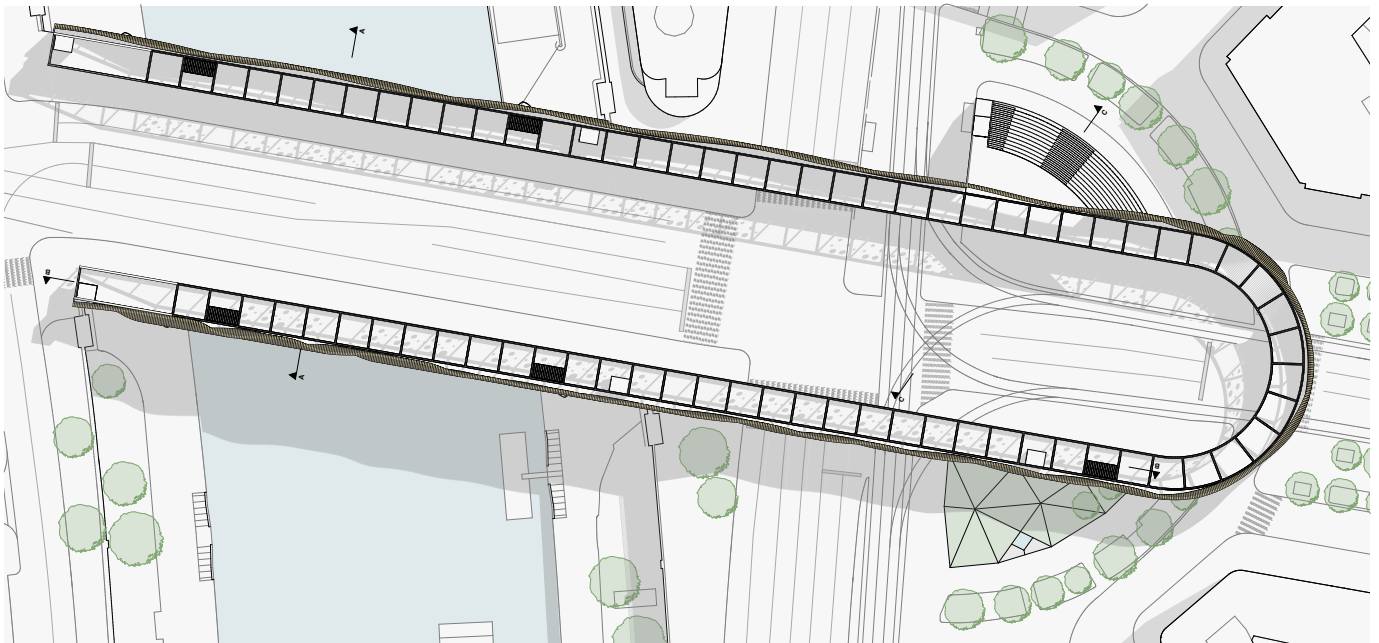
Publikumspreis: Grüne Mitte Wien (Europaplatz)



» Der Vorschlag für den Europaplatz sieht vor, beide Fahrrichtungen auf eine Seite zusammenzulegen und somit die Anzahl der Fahrspuren zu halbieren. Innovative Verkehrskonzepte, wie eine neu entstehende E-Carsharing-Garage, E-Lastenradverleih und ein Logistikzentrum für die Umladung von Waren von Lastwägen auf Lastenräder, führen zu weniger Verkehrsbelastung und schonen die Umwelt. Die Begegnungszone Mariahilfer Straße wird bis zum Mariahilfer Gürtel ausgeweitet. Der ehemals vierspurige Mariahilfer Gürtel wird ebenfalls in eine Begegnungszone umgewandelt, in der die Buslinien weiterhin fahren können und der Boden teilweise entsiegelt werden kann. Dadurch entsteht auch die Möglichkeit, Bäume als natürliche Schattenspender zu pflanzen. Durch den verminderten Verkehrslärm und weniger Emissionen entstehen neue Qualitäten für die Erdgeschosszonen, die sich mit ihrer Gastronomienutzung auch auf den öffentlichen Raum ausweiten können.

Der hohe Grad an versiegelter Fläche führt zu einer Hitzeinsel, aus der man aufgrund der fehlenden Beschattungen nicht entfliehen kann. Bäume, Entsiegelung und Wasserelemente sollen das in Zukunft ändern. Wichtig ist auch, dass die konsumfreien Sitzmöglichkeiten, die einen Gegenpol zur konsumorientierten Mariahilfer Straße bieten, erhalten und attraktiviert werden. Der östliche Teil des Christian-Broda-Platzes, der durch die Millergasse getrennt wird, hat das Potenzial, neue Zielgruppen anzuziehen. Erst durch Diversität und Freizeitangebote kommt es im öffentlichen Raum zu Leben. Es ist bereits eine angedeutete durchgehende Nord-Süd-Grünraumverbindung erkennbar. Sie ist aktuell allerdings nicht ökologisiert, zugänglich oder attraktiv und bietet aufgrund der fehlenden Diversität auch keinen Lebensraum für Tiere. Durch Bepflanzungen können ökologische Lebensräume entstehen. Angedeutete Grünraumverbindungen müssen geschlossen werden. «

Jurypreis: Bruck'n Flow (Julius-Raab-Platz)



» Die Hauptattraktion soll der Bruck'n Flow sein – ein Fußgänger:innen-Übergang, der sich auf zwei Ebenen befindet. Beide Ebenen beginnen an der Unteren Donaustraße und führen direkt neben der derzeitigen Fahrbahn und dem jetzigen Gehweg der Aspernbrücke vorbei. Der derzeitige Gehweg soll vollständig als Fahrradstreifen genutzt werden. Die obere Ebene des Fußgänger:innen-Übergangs wird weiter über dem mehrspurigen Franz-Josefs-Kai geradewegs entlang eines Teils des Stubenrings geführt. Im Süden des Julius-Raab-Platzes führt der Übergang über den Stubenring in U-Form zurück zur Unteren Donaustraße. An der Unteren Donaustraße, am Franz-Josef-Kai, am Julius-Raab-Platz und an der Uraniastraße sind Aufzüge und Stiegen zum Erreichen des 4,60 Meter hohen Fußgänger:innen-Übergangs geplant. Fußgänger:innen haben dann auch zusätzlich mit den neu geplanten Liften die Möglichkeit, sowohl vor der Urania als auch auf der gegenüberliegenden Seite und an beiden Seiten der Unteren Donaustraße barrierefrei auf das Niveau des Donaukanals zu kommen. Die Außenverkleidung erfolgt mit dem Material Holz. Hierbei soll das Design dieser neuen Architektur schon von weitem Aufmerksamkeit erregen. Das Design wurde von der Donau und ihren Kanälen vor der großen Donauregulierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus der Vogelperspektive inspiriert. Der Übergang soll sowohl vom belebten Schwedenplatz mit seiner öffentlichen Verkehrsanbin-

dung als auch für den Autoverkehr am Franz-Josefs-Kai sichtbar sein und neugierig machen, die Architektur näher zu besichtigen. Neben dem Entstehen eines neuen Übergangs soll auch der Julius-Raab-Platz aufgewertet werden. Hier ist auf der Innenseite des Rings eine neugestaltende Grünfläche in verschiedenen Höhen und einem seichten Becken mit Wasserfontänen geplant. Diese sollen für Abkühlung und Spaß aller Altersgruppen sorgen. Auf der Außenseite des Julius-Raab-Platzes ist eine großzügige halbrunde Treppe in Form von Sitzstufen geplant. Sie gilt als HAUPTERSCHLIEßUNG auf die obere Ebene. Diese Treppe ist von der Ringstraße abgewandt und man schaut auf eine Grünfläche. Unterhalb dieses Treppenaufbaus sollen öffentliche WCs, ein abschließbarer Fahrradraum und ein Veranstaltungsraum untergebracht werden. Die Fußgänger:innen-Brücke und die Sitzstufen sind durch ihre statische Anforderung aus dem Baustoff Stahlbeton. Die Fassade des Bruck'n Flow soll die Aspernbrücke und den Übergang verbinden. Das Design dieser Holzfassade wurde dem ursprünglichen Verlauf des Donaukanals vor der Regulierung nachempfunden. Dieser Fußgänger:innen-Übergang soll nicht nur den Autoverkehrsfluss beschleunigen, sondern auch Bewohner:innen und Besucher:innen eine kleine Oase in der Stadt bieten. Grünpflanzen und Sitzgelegenheiten sollen zum Verweilen einladen, Sträucher und Bäume zusätzlich die heißen Sommertemperaturen in dieser Umgebung senken. «

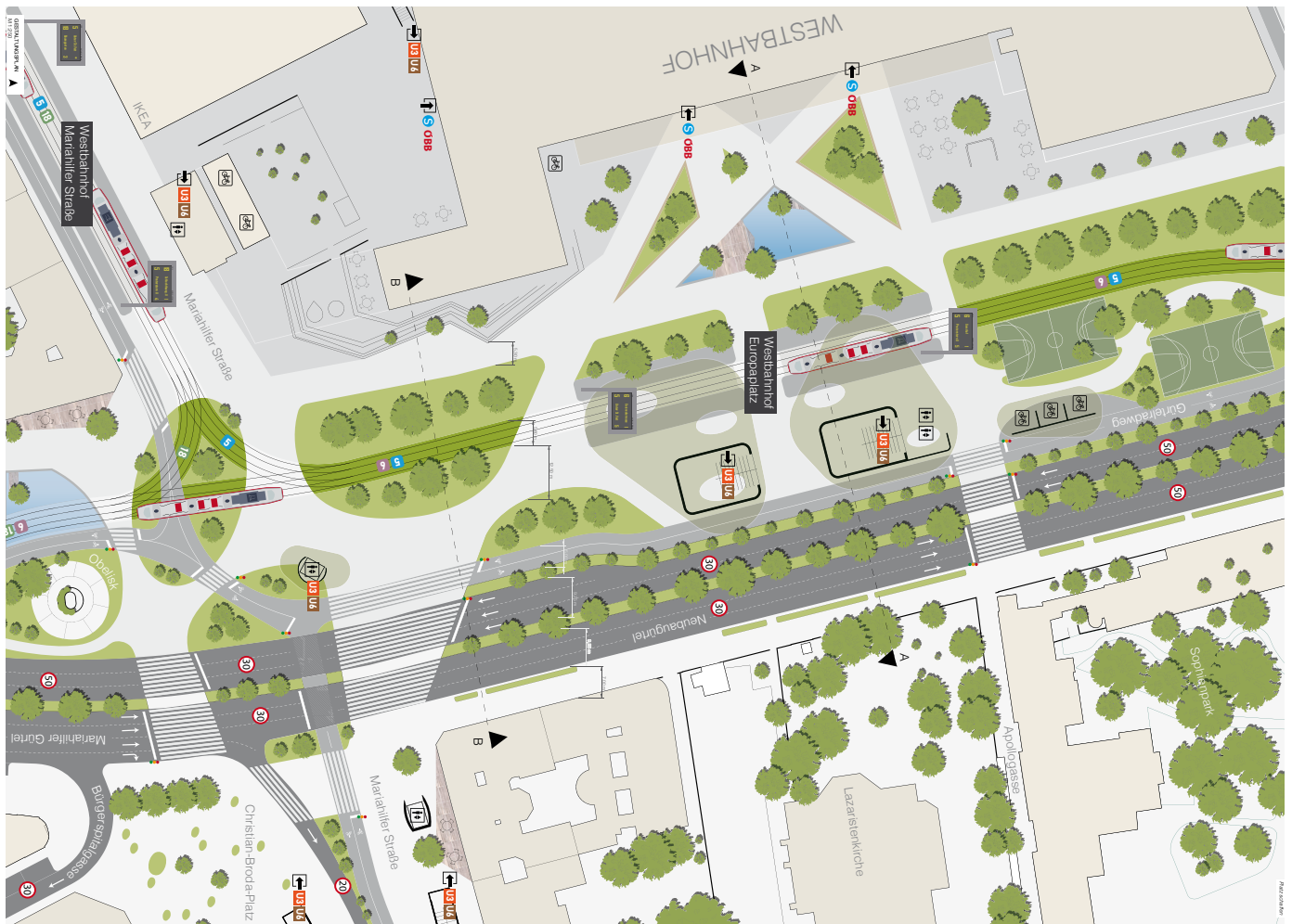
Jurypreis: Mariahilfer Park (Europaplatz)



» Oberstes Ziel dieses Projekts ist es, einen Ort inmitten der Stadt zu schaffen, der zum einen eine verbindende Funktion für die Stadtbewohner:innen herstellt und zum anderen ein sicheres und rasches Vorankommen aller Verkehrsteilnehmer:innen ermöglicht. Die räumliche Verbindung der Äußeren und Inneren Mariahilfer Straße sowie die diversen Nutzungsmöglichkeiten im neu gedachten öffentlichen Gebiet sind die zentralen Schwerpunkte, um dies zu erwirken. Die momentan abgeschnittenen Plätze und Grünflächen werden erweitert und fügen sich zu einem gemeinsamen Bewegungsraum zusammen. Zur Anpassung des Knotenpunktes an die Ziele der Stadt Wien wird die äußere Gürtelfahrbahn auf die innere Seite des Gürtels verlegt. Um ein reibungsloses und rasches Vorankommen zu gewährleisten, wird die Fahrbahn im Kreuzungsbereich mittels einer Wannenkonstruktion unterführt. Hierbei profitieren alle Verkehrsteilnehmenden von den Vorteilen einer planfreien Kreuzungslösung, die ohne Verkehrslichtsignalanlage und potenzielle Konfliktpunkte auskommt. Durch die Neuordnung der Straßenbahnschleife wird die Haltestelle Westbahnhof optimiert und besser an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst. Zusätzlich entfällt die Nutzung von Betriebsgleisanlagen im südlichen Bereich der Kreuzung. Diese frei gewordenen Flächen werden dazu genutzt, neue Grünbereiche und eine Hundezone zu schaffen. Durch die planfreie Gestaltung des Kreuzungsbereiches am inneren Gürtel wird der Konfliktbereich zwischen der Straßenbahnlinie 5 und dem MIV aufgehoben. Um den Anforderungen eines zukunfts-

weisenden Hauptradwegenetzes gerecht zu werden, wurde an der äußeren Gürtelseite der erste Wiener Rad-Highway geplant. Dieser zeichnet sich durch zwei baulich getrennte Einrichtungsradwege mit Mittelgrünstreifen aus. Eine jeweils 2,60 Meter breite Fahrfläche bietet optimale Bedingungen für ein zügiges und sicheres Vorankommen. Ein zusätzliches Highlight entlang der neuen Radschnellroute stellt eine Fahrradtiefgarage dar. Zufußgehenden wird durch die Neugestaltung ein attraktives und für alle Sinne ansprechendes Umfeld geschaffen. Das Konzept der Inneren Mariahilfer Straße wird bis über den Gürtel hinaus weitergedacht und nochmals verstärkt an Fußgänger:innen angepasst. Im Kreuzungsbereich des äußeren Gürtels wurden zusätzliche Schutzwege und breit dimensionierte Aufstellflächen geschaffen. In den Begegnungszonen wird grundsätzlich auf niveaufreie Querschnitte gesetzt, die im Bereich der Straßenbahnhaltestellen unterbrochen werden. Die klimaresiliente und zukunftsorientierte Gestaltung garantiert eine hohe Aufenthaltsqualität auch an heißen Tagen. Durchgängige Beschattung und ein hoher Anteil an entsiegelten Oberflächen werden in das Gestaltungskonzept integriert. Neue Bauweisen, wie das Schwammstadtprinzip für Straßenbäume, sorgen für alterungsfähige und vitale Baumstandorte, trotz beengter Platzverhältnisse im Untergrund. Für den Bodenbelag wird in den verkehrsberuhigten Fußgänger:innen-Bereichen auf Betonpflaster mit verdunstungsoffenen oder bewachsenen Fugen gesetzt. In Kombination mit dem Schatten der Bäume entsteht so ein angenehmes Mikroklima. <<

Jurypreis: Platz schaffen (Europaplatz)



Der Europaplatz ist heute einer der verkehrsreichsten Plätze der Bundeshauptstadt. Hier treffen sechs Straßenbahnlinien, zwei stark genutzte U-Bahnen, Zug-Pendler:innen, Fernreisende von ÖBB, Westbahn und Flixbus, der Flughafenbus, der immer mehr beanspruchte Gürtelradweg und unzählige Besucher:innen von Österreichs größter Einkaufsmeile, der Mariahilfer Straße, zusammen. Als wäre das nicht genug, werden all diese Verkehrsströme noch zusätzlich von acht Fahrbahnen des Wiener Gürtels gekreuzt. Viel Platz bleibt da nicht übrig. Der Europaplatz entspricht mehr einer Verkehrsmaschine als einem urbanen Begegnungsort. Das Projekt stellt einen Vorschlag dar, wie die Verkehrsanlagen durch eine Neuordnung gebündelt und – wo notwendig und sinnvoll – rationalisiert werden könnten. Dies aber, ohne einzelne Verkehrsträger übermäßig zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Eine ausgeglichene Flächenaufteilung ist das Maß der Dinge. So wird genügend Platz geschaffen,

um das Verweilen am Europaplatz wieder attraktiv zu machen und um die nicht mehr funktionierende Grünachse des Gürtels wiederherzustellen. Die Gürtelfahrbahnen werden geringfügig reduziert und beidseitig hinter die Straßenbahn-Haltestelle verlegt, immer begleitet vom Gürtelradweg. Daran schließt sich die Tramhaltestelle Westbahnhof / Europaplatz an, welche dank der Verknüpfung bestehender Radial- zu Durchmessertramlinien mit deutlich weniger Fläche auskommt als heute. Der übrige Raum bis zu den Eingangstoren des Westbahnhofs steht allein urbanen Funktionen des Zufußgehens, der Erholung, des Treffens und von Veranstaltungen zur Verfügung. Dieser attraktive Platz ist durch breite Achsen mit der Inneren und der neuen, ebenfalls verkehrsberuhigten Äußeren Mariahilfer Straße verbunden. Lange Umwege über das Tunnelsystem der U-Bahn sind nicht länger notwendig, die Wiener:innen können auf dem Niveau der Stadt bleiben – dafür wäre dann Platz geschaffen.

Weitere Einreichungen:

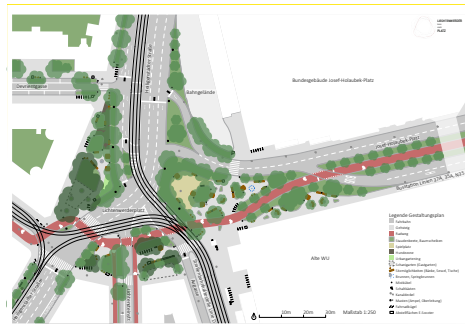
Linienwald (Europaplatz)



Beim Projekt Linienwald wird der Gürtel, der den bedeutendsten Anteil des Verkehrs einnimmt, im Abschnitt von der „Maria vom Siege“-Kirche bis zur Kreuzung Felberstraße in den Untergrund neben die U6-Trasse verlegt. So kann der Verkehr weiterhin auf jeweils drei Fahrspuren pro Richtung den Knotenpunkt passieren, ohne aber Wartezeiten, wie sie derzeit an der Kreuzung Gürtel/Mariahilfer Straße zustandekommen, in Kauf nehmen zu müssen. Für Fahrzeuge, die in den Bereich Mariahilfer Straße einbiegen wollen bzw. aus diesem Bereich auf den Gürtel fahren möchten, gibt es weiterhin oberirdische Fahrspuren. Ebenso wie die Fahrspuren wird auch die Trasse der Straßenbahnlinien 6 und 18 ab der Station Mariahilfer Gürtel in Richtung Norden unterirdisch geführt. Durch diese Maßnahmen kann an der Oberfläche ein bedeutender Bereich freigespielt werden. Somit wird zum einen der schon bestehende, jedoch gering dimensionierte Gürtelradweg wesentlich ausgebaut. Es entsteht in beiden Fahrrichtungen des Gürtels ein breiter Radweg, der sich im Be-

reich Mariahilfer Straße mit ebenfalls wesentlich breiteren Radwegen kreuzt. Auch für die Fußgänger:innen bringt die neue Führung des Verkehrs Vorteile: Zum einen wird die Lautstärke rund um den Europaplatz bedeutend reduziert, zum anderen wird die gesamte Situation durch den geringeren oberirdischen Verkehr wesentlich übersichtlicher. Die größte Fläche, die durch das Tieferlegen des Gürtels gewonnen wird, stellt der sogenannte Linienwald dar. Mittels organisch geformter grüner Inseln und einer Vielzahl an Bäumen soll der Bereich Westbahnhof/Europaplatz zu einem Ort des Austausches und Treffens werden. Sitzbänke sowie der Schattenwurf der Bäume, aber auch eine Übersichtlichkeit der Inseln sollen ein Verweilen ermöglichen. Im Bereich des Mariahilfer Gürtels entsteht ein Park mit Liegewiese und Bäumen, um von der Hektik des Großstadttreibens eine Auszeit nehmen zu können. An den derzeit bestehenden Work-out-Park am Mariahilfer Gürtel schließt am unteren Ende des Linienwalds ein Sportbereich mit diversen Ballsportplätzen an.

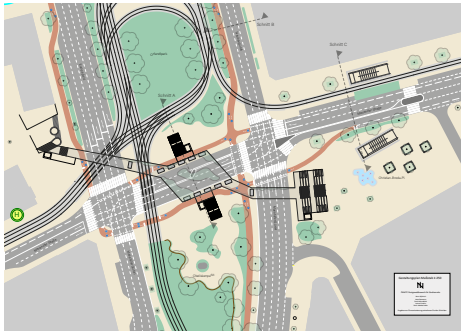
Liechtenwerder kann mehr Platz (Liechtenwerder Platz)



Die meisten Wiener:innen kennen ihn meist nur als Verkehrsknotenpunkt. Doch dahinter verbirgt sich sehr viel Potenzial – als attraktive Erholungs- und Freizeitfläche, als repräsentativer Rahmen für die Müllverbrennungsanlage im Hundertwasserstil, als kühler Schattenspende an Hitzetagen. All das soll mit dem Entwurf erreicht werden. Denn durch die Neugestaltung des Liechtenwerder Platzes gewinnen alle. Durch die Neuorganisation des Verkehrsraumes wird der teils unübersichtliche und überdimensionierte Kreuzungsbereich der Heiligenstädter Straße mit der Nordbergbrücke und der Liechtensteinstraße entschärft und an das tatsächliche Pkw-Aufkommen angepasst. So werden Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen wie dem Rad-, Fußgänger:innen- und Straßenbahnverkehr minimiert. Die dabei gewonnene Fläche kommt allen zugute. Neue breitere Radwege stärken den Liechtenwerder Platz als wichtige und attraktive Radverkehrsachse zwischen dem Gürtel und dem Donaukanal und sorgen für mehr Sicherheit. Fußgänger:innen profitieren von breiteren und attraktiver

gestalteten Gehwegen und Querungsmöglichkeiten. Größere Grünflächen werden mit Sitzmöglichkeiten, Wasserspielen, einer Hundezone und Flächen für Urban Gardening ausgestattet und laden so zum Verweilen und Entspannen ein, während viele neu gepflanzte Bäume für Schatten und eine Abkühlung des gesamten Platzes sorgen. Auch der ÖV-Verkehr profitiert davon. Durch eine neue Linienführung der Buslinie 37A werden die Umsteigemöglichkeiten zur U-Bahn verbessert und attraktivere Haltestellenbereiche geschaffen. Das Unfallrisiko mit der Straßenbahn wird durch übersichtlichere und ampelgeregelte Querungsmöglichkeiten minimiert. Der Liechtenwerder Platz als Entspannungsfläche zwischen zwei Vorlesungen im Universitätszentrum Althanstraße? Als repräsentativer Rahmen für die historische Bebauung oder die Müllverbrennungsanlage im Hundertwasserstil? Als schnelle und sichere Radverkehrsachse zwischen Donaukanal und Gürtel? All das ist zukünftig möglich. Und das, ohne den Autoverkehr erheblich einzuschränken.

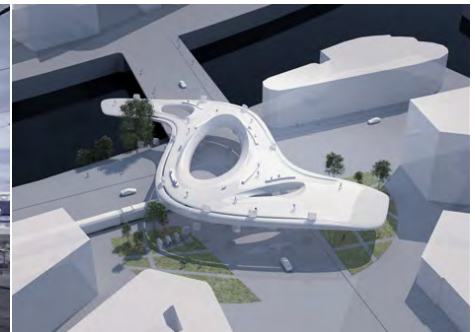
Mariahilf(m)a rüber (Europaplatz)



Die bestehende Verkehrsorganisation weist erhebliche Mängel bezüglich der Führung des Rad- und Fußverkehrs auf und ist für alle Verkehrsteilnehmer:innen nicht mehr zeitgemäß. Das führt zu Konflikten bei Abbiegevorgängen, Staus und langen VLSA-Wartezeiten. Der Entwurf „Mariahilf(m)a rüber“ sorgt für eine deutliche Reduktion an Konflikten, da alle Abbiegerelationen eigene Fahrstreifen und getrennte Signalphasen bekommen. Im Vergleich zum Bestand wird die „Ei“-förmige, kreisverkehrsartige Verkehrsführung für den MIV aufgelöst. Diese weist Nachteile auf – beispielsweise einen geringen Stauraum bei den Abbiegerelationen und einen hohen Platzbedarf mit der für den Fußverkehr unzugänglichen Verkehrsinsel in der Mitte. Der durch den neuen Entwurf „gewonnene“ Platz wird für verbesserte Radwegeführungen, neue attraktive öffentliche Räume sowie ausreichend dimensionierte Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr genutzt. Der Gürtelradweg wird künftig entlang des Inneren Neubaugürtels geführt, dadurch entfallen durch den Seitenwechsel erforderliche Wartezeiten an den VLSA und die Haupttradroute Gürtel wird künftig auf einen

leistungsfähigen drei Meter breiten Zweirichtungsradweg geführt. Die Kreuzungen für den Radverkehr werden als „geschützte Kreuzungen“ ausgeführt, also etwas abgerückt von der Fahrbahn. Um die Innere und Äußere Mariahilfer Straße besser miteinander zu verknüpfen, soll ein Brückenbauwerk für den Fußverkehr umgesetzt werden. Dieses soll auch Aufenthaltsqualitäten bieten und architektonische Akzente setzen. Der Übergang befindet sich auf 6 Meter Höhe, damit mitsamt den tragenden Elementen eine Durchfahrthöhe von 4,5 bis 5 Meter (Reserve für Straßenbahnoberleitung) möglich ist. Zur Überwindung des Höhenunterschiedes stehen Treppen und Aufzüge zur Verfügung, es gibt dabei vier Aufgänge. Der Abgang zum Christian-Broda-Platz wird als breite Freitreppe ausgeführt, die auch als Tribüne für Veranstaltungen genutzt werden kann. Zusätzlich wird der Platz mit Bäumen, Rasenflächen und einem Wasserspielplatz ausgestaltet. Auch der Obeliskenplatz wird durch zahlreiche Bäume und Rasenflächen grüner. Beide Plätze sollen zum Verweilen einladen und werden daher mit ausreichend Sitzgelegenheiten ausgestattet.“

Urban Merry-Go-Round (Julius-Raab-Platz)



Eine sich drehende Maschine im architektonischen Maßstab, die als Netzwerk von Infrastruktur, Landschaft, Ausrüstung und Energie für einen schnellen Wechsel zwischen bürgerlicher Beschäftigung und Transport funktioniert, ist Kern des Projektes. Das Konzept stammt von der kreisförmigen Plattform auf Jahrmärkten, die kontinuierlich Modellpferde oder -autos bewegt, auf denen die Menschen sitzen können – genannt Merry-Go-Round. Durch die Adaption dieses Konzepts auf einen Platz entsteht ein vielschichtiger Raum, der sowohl vom Autoverkehr als auch von zu Fuß gehenden Personen und Leichtmobilen genutzt werden kann. Da sowohl Straßenbahnen als auch Autos ohne Wartezeiten für Fußgänger:innen zirkulieren werden, wird der Bodenverkehr in der Lage sein, die wachsende Bevölkerungszahl aufzunehmen. In der Zwischenzeit werden die beweglichen Elemente über den Bahnsteig pendeln, und die Fußgänger:innen werden sicher und stressfrei die Straße überqueren können. Die Architektur selbst bietet

Möglichkeiten für das bürgerliche Leben in Wien. Die erhöhte Plattform an der Kreuzung Uraniastraße/Vordere Zollamtsstraße ermöglicht es den Fußgänger:innen, den Blick auf den Donaukanal zu genießen, wobei eine Beschattungs- und Wärmestruktur vorhanden ist. Nachdem die beweglichen Elemente die Menschen auf die Plattform befördert haben, können sie sich auch zu einem rekonfigurierbaren Raum für verschiedene Nutzungen formieren, wie z. B. Kiosk, Pop-up-Konferenzraum und Café. Die integrierten Energiestationen auf dem Bahnsteig bieten Leichtmobilen wie E-Bikes und Scootern die Möglichkeit, sich mit nachhaltiger Energie für die nächste Fahrt aufzuladen. Mit der Übertragung der Idee des Merry-Go-Round auf den städtischen Maßstab möchte der Vorschlag die derzeitige Situation für alle Verkehrsteilnehmenden verbessern und einen vielfältigen städtischen Raum und eine einzigartige Erfahrung schaffen, die auf die Zukunft der Städte übertragen werden kann.

Level Up 4 Julius (Julius-Raab-Platz)



Das vorliegende Konzept zur Transformation des Julius-Raab-Platzes sieht umfangreiche Maßnahmen zur verkehrlichen, sicherheitlichen und ästhetischen Aufwertung des innerstädtischen Knotenpunkts vor. Zunächst wird an der Oberfläche durch die Untertunnelung der Straßenbahntrasse mitsamt der zentralen Weiche Raum für die weiteren Gestaltungsmaßnahmen geschaffen. Durch den Wegfall der Straßenbahninfrastruktur werden sichere Abbiegeprozesse für die restlichen Verkehrsteilnehmer:innen erleichtert. Zusätzlich profitieren Benutzer:innen der Straßenbahn von einer unterbrechungsfreien Fahrt, da die Abhängigkeit vom Verkehrsgeschehen an der Oberfläche entfällt. Ausgehend vom östlichen Mündungsufer des Wienflusses schließen zwei brückenähnliche, in beide Richtungen befahrbare Radstege – DK-Cross und DK-Loop – die Lücke von zwei stadtrelevanten Radrouten. Der DK-Cross macht durch eine direkte und niveaugleiche Verbindung zwischen Treppelweg und Wolfgang-Schmitz-Promenade den steigungsbehafteten Umweg über das Nadelöhr der Radetzkybrücke obsolet. Der DK-Loop steigt parallel zur Urania empor, um dort auf einer atemberaubenden Höhe von circa 5 Metern in eine Gabelung aufzugehen. Die nördliche Abzweigung schafft

eine Verbindung zum gegenüberliegenden Ufer des Donaukanals, während die südliche Abzweigung den Julius-Raab-Platz quert, um dort in die bereits existente Fahrrad- und Fußgänger:innen-Infrastruktur des Stubenrings überzugehen. Die eingehende Rampe des DK-Loops wird einer Doppelnutzung unterzogen und dient neben einer weiteren baulichen Anlage als eine begrünte Lärmschutzanlage. Zusammen mit dem Wegfall der Gleisanlagen schafft diese audiovisuelle Abschirmung Raum für die Etablierung einer neuen, kleinen Parkanlage am südlichen Kreuzungsabschnitt des Julius-Raab-Platzes. Dieser Elizabeth-T-Spira Park bietet im Zusammenwirken mit einer zeitgemäßen landschaftsarchitektonischen Gestaltung und einer gegenüber dem Gottfried-von-Einem Platz als grünes Verbindungsband fungierenden einseitigen Begrünung der Reischachstraße großes Potenzial für den Aufenthalt oder zum Flanieren. Weitere kleinskalige Umgestaltungen flankieren die Großmaßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung einer ampelgestützten Fußgänger:innenquerung zwischen Schallautstraße und Urania, die Freilegung mehrerer Aufstellflächen sowie die Förderung der Multimodalität durch Vorbehaltsflächen für Mikromobilität, Carsharing und E-Ladestellen.

Looping Louie (Europaplatz)



Louie – Einfach gestrickt dreht er seine Runden! Looping Louie ist ein einfacher Typ! Er besteht aus einer Gitterstahlkonstruktion und kommt im knalligen MA48-Orange daher (Nein! Orange trägt nicht nur die Müllabfuhr!). Er ist eben ein richtiger Hingucker mit Wiedererkennungswert! Sein Gerüst ist wetterbeständig legiert und seine Konstruktion simpel sowie auch sehr flexibel. Mehr als ein paar Stützen braucht es nicht, um auf dem Boden zu bleiben. Diese werden durch kräftige Fundamente gehalten und durch Louie's schwungvolle Form in alle Richtungen hin ausgesteift. Damit Louie von allen Wiener:innen

und den vielen Besucher:innen genutzt werden kann, können Lifts integriert werden. Neben dem Fußgänger:innen-Highway wurden die Fahrstreifen verkleinert und sogenanntes Puffergrün zum Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden – den Radfahrer:innen und Fußgänger:innen – etabliert. Für die Fußgänger:innen stehen breite Zebrastreifen zur Verfügung und „Inseln“ trennen die Fahrtrichtungen der Automobil-Fahrspuren. Die Autofahrbahnen wurden teilweise verschmälert zugunsten der Grünstreifen, was durch weniger frequentierenden Fußgänger:innen-Verkehr kompensiert werden kann.

quality instead of quantity (Julius-Raab-Platz)



» Insbesondere wird eine verhältnismäßige Aufteilung der Verkehrsflächen forciert. Daher wird die Anzahl an Fahrspuren teilweise reduziert, ohne jedoch bestehende Fahrmöglichkeiten zu verbieten. Die frei werdende Fläche wird für den stark wachsenden Fuß- und Radverkehr verwendet. Die gesteigerte Attraktivität dieser nachhaltigen Mobilitätsformen entlastet die Straßen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und ermöglicht jenen, die auf den MIV angewiesen sind, eine sicherere und schnellere Mobilität. Als zusätzliche Vernetzung zwischen Julius-Raab-Platz und Donaukanal entstehen eine Rampe sowie eine Treppe,

die mit Grünflächen und Sitzmöglichkeiten gestaltet ist, wodurch eine neue Aufenthaltsfläche in Ergänzung zu Donaukanal und Julius-Raab-Platz geschaffen wird. Gleichzeitig liegt ein breiter Fokus auf der Entsiegelung von Flächen und der Attraktivierung bestehender Grün- und Freiflächen. Die Nebenfahrbahnen am Stubenring und am Julius-Raab-Platz sowie die auf den Julius-Raab-Platz zuführenden Straßen werden in Begegnungszonen umgewandelt und durch Grünflächen aufgewertet. Gleichzeitig werden „unnötig“ versiegelte Flächen entsiegelt, um zusätzliche Versickerungsflächen zu schaffen und den Boden zu beleben. «

Lebenswerder Platz (Lichtenwerder Platz)



» Konkret wird dem motorisierten Individualverkehr (MIV) die Dominanz auf dem Platz entzogen – so kann ein gleichwertiges Miteinander von allen Verkehrsträgern entstehen. Ein Teil des Privatverkehrs wird in den Untergrund verlagert, wodurch neue Flächen entstehen, die zum Verweilen einladen. Die Aufenthaltsqualität wird gesteigert durch bequemes und interessant gestaltetes Stadtmobiliar sowie durch Begrünungsmaßnahmen. Außerdem entsteht auch eine neue gesicherte Querungsmöglichkeit, die es bisher nicht gab. Dadurch wird gleichzeitig auch der Fußverkehr gefördert und eine höhere Lebensqualität im gesamten Quartier erreicht. Dazu trägt auch der neue zweispurige Tunnel unter dem Platz bei, denn dieser verbannt Emissionen wie Lärm und Schadstoffe von der Oberfläche und ermöglicht zugleich ein schnelles Vorankommen auf der am stärksten belasteten Fahrtroute. Um die Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Aufmerksamkeit zu erhöhen sowie aus Gründen der Verkehrsführung wird auf der bestehenden wirren Straßenkreuzung ein fünfarmiger Kreisverkehr entstehen. Dadurch kann der Gesamtverkehr besser geregelt werden und es kommt in Zukunft zu weniger Konfliktsituationen. Zusätzlich zu

den eben genannten Vorteilen entsteht künftig auch noch eine komplett neue Fahrrelation für alle, die ihre täglichen Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Diese neuen Radwege sind so ausgeführt, dass es keine Sicherheitsbedenken geben wird und ein schnelles Vorankommen mit dem Fahrrad gewährleistet ist. Die Haltestelle der Linie 37A wird künftig noch näher an den Bahnhof Spittelau heranrücken und sich am Josef-Holaubek-Platz befinden. Das ermöglicht noch kürzere Umsteigezeiten. Die Möglichkeit, über eine Gleisverbindung von der Augasse die Remise am Gürtel zu erreichen, bleibt selbstverständlich bestehen, um einen optimalen Betriebsablauf im gesamten Straßenbahnnetz zu gewährleisten. Mehr Aufenthaltsqualität, weniger Autoverkehr, neue Radwegeverbindungen und kürzere Umsteigezeiten fassen die Verkehrsmaßnahmen zusammen. Mehr Begrünung verschönert das Stadtbild und hilft, den aktuellen Veränderungen durch den Klimawandel entgegenzuwirken. Das Ziel des interdisziplinären Planungsteams von den Fachbereichen Architektur, Bauingenieurwesen und Raumplanung war es, die Gesamtsituation zu verbessern, ohne dass dabei Nachteile für bestimmte Personengruppen oder Verkehrsträger entstehen. «

Live Up (Lichtenwerder Platz)



Die Gestaltung soll den Lichtenwerder Platz aufleben lassen. Nach dem Vorbild der ehemaligen Gestaltung soll der Ort vom reinen Verkehrsknotenpunkt hin zu einem Freiraum mit zahlreichen Funktionen und hoher Aufenthaltsqualität für die Anwohner:innen und Verkehrsteilnehmer:innen umgewandelt werden. Die größte Veränderung der neuen Gestaltung ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in zwei Tunnel im Untergrund, wodurch es oberirdisch zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung kommt und für umweltfreundliche Mobilitätsformen mehr Platz vorhanden ist. So sollen die Fahrflächen des oberirdischen Teils des Platzes nur von den Linienbussen, der Straßenbahn und in Ausnahmefällen (z. B.: Anlieferungen) von Pkw bzw. Lkw befahren werden dürfen. Durch die Verkehrsverlagerung wird einerseits der motorisierte Individualverkehr im Untergrund verflüssigt und andererseits werden Umwege für Fußgänger:innen vermieden, sowie für den Radverkehr breitere, größtenteils auf eigenen Radverkehrsanlagen untergebrachte Fahrflächen ermöglicht. Da der Lichten-

werder Platz öffentlich gut erreichbar ist, und um die Multimodalität zu fördern, soll hier auch eine Mobilitätsinsel untergebracht werden. Diese soll einerseits Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Scooter, Mopeds/Motorräder und Pkw bereitstellen und andererseits auch der Möglichkeit der Ansiedelung von Sharing-Angeboten dienen. Die Formenwahl der weiteren Gestaltungselemente wurde in Anlehnung an die Grundfläche des Platzes, eine Dreiecksform, getroffen. Außerdem wurde darauf geachtet, bestehende Grünflächen und Bäume zu erhalten. Zu den neuen Elementen der Gestaltung zählen u. a. großflächige Wasserspiele, einige Staudenbeete und zahlreiche Baumpflanzungen. Diese sollen neben den begrünten Dächern der Bus- und Straßenbahnhaltestellen besonders im Sommer einen wohltuenden Kühleffekt auf das Mikroklima des Ortes haben. Neben einigen konsumfreien Aufenthaltsbereichen mit Sitzmöglichkeiten sieht die Neugestaltung außerdem eine Erweiterung der Flächen für die Schanigärten der ansässigen Lokale und Platz für einen (temporären) Wochenmarkt vor.

The Green Knot (Europaplatz)



The Green Knot ist eine Lösung für den Konfliktpunkt von Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und Autofahrer:innen am Wiener Europaplatz. Durch die Trennung von gehendem und fahrendem Verkehr soll das Vorankommen ohne lange Wartezeiten beschleunigt werden, durch das Erschaffen von Aufenthaltsräumen sollen der Europaplatz und der Christian-Broda-Platz aufgewertet werden und durch den landschaftsplanerischen Aspekt im Entwurf soll die Umgebung zu einem urbanen Grünraum heranwachsen. The Green Knot beinhaltet viele Punkte der urbanen Planung und schafft einen spannenden Raum für Menschen in den unterschiedlichsten Fortbewegungsmitteln: Der Mensch über der Hektik des Europaplatzes. Sich dieser anpassend oder diese ablehnend, spaziert er über eine viel befahrene Straße, ohne – wenn gewollt – ein einziges Mal stehen zu bleiben. Dies ist möglich durch den neu entworfenen, farbig monotonen Fußgänger:innenübergang, der auf der östlichen Seite der Mariahilfer Straße über eine Rampe und auf der westlichen Seite über eine Treppe erreichbar ist (Aufzüge stehen für Geh- und Sehbeeinträchtigte auf beiden Seiten zur Verfügung). Der

Übergang ist ausgestattet mit diversen Sitzmöglichkeiten, Grünflächen und Wegweisern und sorgt so für ein Erlebnis beim Betreten und Überqueren. Näher am motorisierten Verkehr befinden sich die Radfahrenden. Der Einsatz von Mehrzweck- beziehungsweise eigenen Fahrradstreifen, Ampeln und einer eigenen „Fahrradinsel“ mit Kreisverkehr inmitten der Fahrbahnrichtungen des Gürtels bewirkt ein schnelles und sicheres Vorankommen von Radfahrer:innen. Die farbig markierten Wege geleiten sie über den Europaplatz und seine nähere Umgebung. Auf derselben Ebene wie Radfahrende befindet sich der Auto- und Straßenbahnverkehr. Straßenbahnen halten vor der Fahrradinsel ebenso wie Autos. Am Europaplatz selbst bewegt sich der Autoverkehr genau in zwei Richtungen: von Nord nach Süd und von Süd nach Nord. Ein Abbiegen in die kreuzende Mariahilfer Straße ist natürlich weiterhin möglich. An der Lage der Straßenbahnschienen werden keine Änderungen vorgenommen. Alle Verkehrsbeteiligten schnell und sicher über den Europaplatz zu leiten und dabei die Gestaltung im urbanen Kontext nicht zu vernachlässigen – dies war der Grundgedanke und das Ziel von The Green Knot.

1001 Baum (Europaplatz)



» Durch das Absenken des Gürtels im Bereich des Europaplatzes in das erste Untergeschoss, wo momentan nur die U6 durchfährt, soll oben ein neuer Raum für Freizeitmöglichkeiten geschaffen werden. Busse und Taxis sollen nun an der Nordseite des Bahnhofs abfahren, was das schnelle Erreichen der Bahnsteige begünstigt. Auch die Wendeschleifen werden nun nördlich des Europaplatzes zusammengefasst. Auf dem Platz selbst findet man eine aufgelockerte Architektur, welche die Stelle viel offener macht. Der große Körper soll durch mehrere kleinere Kuben ersetzt werden, welche die bisherigen Funktionen, wie Kioske, Verkaufsstände und U-Bahn-Zugang, beinhalten werden. Zusätzlich werden noch Ausleihstationen zu finden sein, wo man Bälle und Equipment für diverse Sportaktivitäten gegen eine kleine Gebühr ausleihen kann. Direkt auf der Wiese des Europaplatzes findet man eine Spielfläche.

Am südlichen Ende des Europaplatzes findet man auch Angebote für das junge Publikum. Auf dem Christian-Broda-Platz wurde zu der Installation eine Topografie aufgeschüttet und zwischen den roten Metallstangen werden zusätzliche Schaukeln, Rutschen und Seile aufgespannt, welche zum Klettern und Austoben auf der 4.000m² großen Fläche animieren. Zwischen dem Toben kann man sich auch unter den Bäumen im Schatten erholen. Westlich davon wird das Grundstück erhöht und eine natürliche Verwaltung der Grünfläche wird zugelassen. Beim Durchschlendern des Bereiches findet man drei längliche Skulpturen, die zum Skaten einladen sollen. Auch Besucher:innen und Bewohner:innen der Stadt Wien können sich zwischen den vielen Bäumen erholen. Des Weiteren werden auch diverse Sitzmöglichkeiten zum Entspannen zur Verfügung gestellt. «



Gewinner:innen des ÖAMTC-Designwettbewerb

Von links nach rechts: Matthias Nagler (ÖAMTC-Verkehrsexperte, Jurymitglied), Carola Hilgert, Anna Katrin Ebenführer (Team „Grüne Mitte Wien“), Emil Kranewitter, Nikolaus Langgartner (Team „Platz schaffen“), Andreas Hohl, Julia Leitner, Albana Uka (Team „Bruck'n Flow“), Nadja Kreiner, Dominik Neugebauer (Team „Mariahilfer Park“), Judith Wittrich (Arbeitskammer Wien, Jurymitglied), Ernst Kloboucnik (ÖAMTC-Landesdirektor Wien, NÖ, Burgenland), Prof. Wolfgang Berger (BOKU, Jurymitglied) © Christian Mikes

