

DIE STADT, EIN FESTPLATZ

Maria Vassilakou über den Umbau der Mariahilfer Straße, neue Zonen der Parkraumbewirtschaftung und die billige Öffi-Jahreskarte. Die Planungsstadträtin wünscht sich, dass in Zukunft der öffentliche Raum für die Stadtbewohner zum großen »Festplatz« wird.

Frau Vizebürgermeisterin, Ihre erste Amtszeit geht zu Ende. Was macht mehr Spaß – Opposition oder Regierung?

VASSILAKOU: Eindeutig die Regierung. In der Opposition ist man Zaungast, in der Regierungsarbeit hat man die Chance, seine Ideen auch umzusetzen – mit allen Konsequenzen.

Sie wurden quasi über Nacht zur Chefin von 2.000 Beamtinnen und Beamten. Das ist sicher nicht leicht ...

Ich habe hier sehr viel Engagement und unglaubliche Innovationskraft erlebt. Man muss die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten lassen und vermitteln, dass neue Ideen willkommen sind und auch realisiert werden. Die Umstellung der Wiener Beleuchtung auf LED und das damit verbundene kostenlose WLAN ist ein tolles Projekt, das aus der Abteilung vorgeschlagen wurde.

Die letzten Jahre waren aber nicht nur eine Vergnügungsreise ...

Sicher geht es ab und zu ganz schön heftig zu. Aber wer Belastungen nicht aushält, ist in einem Regierungsamt fehl am Platz. Gerade solche Projekte wie die Mariahilfer Straße können den Alltag von vielen Tausenden Menschen entscheidend verändern. Zum Besseren!

Was war für Sie die größte Herausforderung der Amtszeit?

Das war die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Im Zentrum der Debatte standen die Gebühren. Und es ist immer schwierig, neue Gebühren durchzusetzen. Aber: Das Projekt hat für den Westen Wiens das Parkproblem über Nacht gelöst und unendlich viel Lebensqualität gebracht. Man kann dort jetzt wieder bei offenem Fenster schlafen. Es ist viel mehr Platz als früher da.

Das Pickerl ist jetzt voll akzeptiert?

Nicht nur akzeptiert. Ich bekomme sehr viele positive Reaktionen. Wir sind konfrontiert mit einer Vielzahl an Anträgen, die Parkraumbewirtschaftung auszuweiten. Wien braucht ein Konzept für die gesamte Stadt, das allerdings preislich gestaffelt sein muss.

Der größte Erfolg, im Rückblick?

Ganz klar: eindeutig die Einführung der 365-Euro-Jahreskarte für die Wiener Verkehrsbetriebe!





Auch da gab es am Anfang Skepsis ...

SkeptikerInnen gibt es immer. Aber wir stehen jetzt bei über 600.000 BesitzerInnen von Jahreskarten. Davor waren es 350.000. Wir haben nie gedacht, dass es so einen Run geben würde. Viele der BesitzerInnen sind NeukundInnen, echte UmsteigerInnen, die früher bestenfalls mit Einzelfahrscheinen unterwegs waren.

Jetzt wurde die U5 beschlossen, das kostet Geld.

Fehlt das nicht für Straßenbahn und Bus?

Die U5 ist wichtig, weil man damit die U6 entlasten kann, die an der Kapazitätsgrenze angelangt ist. Ich bin froh, dass wir mit der Finanzstadträtin ein Gesamtpaket vereinbaren konnten, das sowohl U-Bahn- als auch Straßenbahnausbau sicherstellt. Die U-Bahn ist der Rolls Royce unter den öffentlichen Verkehrsmitteln, entsprechend sind die Kosten. Eine Straßenbahnlinie kostet nur einen Bruchteil davon. Es wird im nächsten Jahrzehnt beides geben.

Wohin werden die neuen Straßenbahnen fahren?

Es wird neue Tangentialrouten nördlich der Donau geben und diverse Lückenschlüsse im Süden Wiens.

Persönliche Zwischenfrage: Sie haben in Ihrer Funktion sicher einige neue Gegenden, Plätze, Gebiete von Wien kennengelernt ...

Ich habe sowohl im Grünen wie auch im verbauten Gebiet ordentlich viele neue Facetten der Stadt entdeckt! Ich habe oft gelacht und gesagt: Mein Programm heißt: Maria Vassilakou lernt ihre Stadt neu kennen.

Was hat Sie dabei am meisten erstaunt oder fasziniert, überrascht?

Ein Schlüsselerlebnis war mein erster Spaziergang durch das Gebiet der neuen Wirtschaftsuniversität. Einen ebenso großen »Wow«-Effekt gab es bei der ersten U2-Fahrt nach Aspern. Da sieht man, wie rasch die Urbanisierung voranschreitet. Es gibt viele neue Stadtteile mit hoher Lebensqualität und auch spannender Architektur. In der Regel denkt man bei Wien ja immer nur an die gründerzeitliche Stadt.

Wien ist die am schnellsten wachsende Stadt Europas.

Welche Aufgaben stellen sich dadurch?

Von zentraler Bedeutung ist, dass neue Stadtteile entlang von U-Bahnen und Straßenbahnlinien gebaut werden, weil man dadurch vom Auto nicht abhängig ist. Das klingt banal, ist aber eine ordentliche Herausforderung. Die Bodenpreise sind in den letzten Jahren sehr stark gestiegen. Es ist eine zentrale Aufgabe der Stadt, die Spekulation einzudämmen, um leistbaren Wohnraum sicherzustellen.

Neue Stadtteile hatten früher das Manko, reine Schlafstädte zu sein.

Heute bieten neue Stadtteile eine hohe Lebensqualität. Viel frei zugänglichen Grün- und Freiraum. Nur so können die BewohnerInnen das Leben dort genießen. Gleichzeitig müssen die neuen Stadtteile auch – im positiven Sinn – dicht bebaut sein. Stadt entsteht erst ab einer gewissen Dichte. Das ist ein Fokus, den wir uns im neuen Stadtentwicklungsplan 2025 gegeben haben. Viele Siedlungen aus den 50er bis 70er-Jahren sind oft nur sogenannte Pyjamastädte, da wollen wir nachverdichten, das Angebot verbessern.

Die neuen BewohnerInnen in den neuen Stadtgebieten verlangen nicht nur öffentlichen Verkehr, sondern auch neue Straßen. Was kann man da aus ökologischer Sicht besser als früher machen?

Klar braucht es zur Erschließung neue Straßen. Das Auto wird weiterhin eine Rolle spielen. Wir bekämpfen auch nicht das Auto, sondern die totale Abhängigkeit davon. Die Straße sollte in Zukunft wieder Lebensraum werden, ein öffentlicher Raum, auf dem man bequem gehen, spielen und radfahren kann. Breite Gehsteige, Grünflächen, Bänke sind erwünscht. Straßen sind für mich, um es technisch zu sagen, im Idealfall lineare Grünräume.





BürgerInnenbeteiligung ist Ihnen sehr wichtig. Wo sind da Ihre Grenzen?

Es kann ja nicht sein, dass kleine Pressure-Groups auch sinnvolle Projekte stoppen.

BewohnerInnen, AnrainerInnen wissen meist besser als alle anderen, was es braucht, was wichtig und richtig ist. Frühzeitige Einbindung bedeutet höhere Akzeptanz und oft auch eine Erhöhung der Qualität. Die Schattenseite ist, dass erklärte GegnerInnen eines Projekts BürgerInnenbeteiligung bisweilen mit Kampfmaßnahmen verwechseln. Mir ist es sehr wichtig, Standards festzulegen, wie mit der Einbindung umgegangen werden muss. BürgerInnenbeteiligung gibt es ja schon lange, war aber oft zufallsgesteuert, die eingesetzten Instrumente beliebig gewählt. Wir haben im Handbuch Partizipation nun allgemeine Standards und Methoden festgeschrieben, die ab 2014 zum Einsatz kommen.

Nicht immer geht es in der Stadt konfliktfrei ab ...

Ich habe immer den Dialog gesucht, Mediationsverfahren eingesetzt, etwa beim Otto-Wagner-Spital. Man muss auch mit erklärten GegnerInnen fair umgehen. Der Erfolg von BürgerInnenbeteiligung hängt davon ab, ob man früh genug damit beginnt und das Format, die Methode geeignet ist, Neues zu denken. Der Austausch zwischen ExpertInnen und AnrainerInnen ist oft sehr fruchtbar. Aber es muss von Anfang an klargestellt werden, wo die Grenzen sind, wann und von wem Entscheidungen getroffen werden. Es gibt fachliche Aspekte, die man nicht dialogisch lösen kann. Die Meinung von ExpertInnen muss gelten. Und die Politik muss letzten Endes die Verantwortung tragen.



Die Frage der Querungen der Mariahilfer Straße hat nach Monaten unfruchtbarer Dialoge bewiesen, dass es sinnvoll war, die Meinungen der ExpertInnen zu akzeptieren. Selbst, wenn sie auch mir nicht in allem und jedem Punkt »geschmeckt« haben.

Die Errichtung von BürgerInnen-Solkraftwerken war kaum konfliktträchtig, dafür eine besondere Erfolgsgeschichte. Warum sind noch nicht auf allen Dächern Wiens Solarpaneele zu sehen?

Es sind so viele Projekte im Entstehen, dass ich schon fast den Überblick verloren habe! Es gibt in Wien bereits zwölf davon. Alle paar Monate startet ein neues Projekt, wir exportieren unser Modell schon in andere Teile Österreichs. Das Kraftwerk auf dem Dach von Wien-Mitte ist ein sehr schönes innerstädtisches Projekt. In den nächsten Jahren werden wir noch auf die großen Dächer von Einkaufszentren, Bahnhöfen und öffentlichen Gebäuden angewiesen sein. Die Aufgabe ist komplex, weil es ja im innerstädtischen Bereich sehr viele private Wohnhäuser gibt und immer alle WohnungseigentümerInnen zustimmen müssen.

Wie viele Solarkraftwerke wird es in absehbarer Zukunft geben?

Wir haben uns vorgenommen, auf der Basis von 2010 die installierte Fläche bis 2020 zu verzehnfachen. Da sind wir sehr gut unterwegs.

Ein heftig diskutiertes Thema war und ist der Radverkehr. Wie klingt der »Sound of Cycling« jetzt für Sie, nach vier Jahren als Stadträtin und Vizebürgermeisterin?

Er klingt: super. Ich fahre seit 28 Jahren mit dem Rad in der Stadt, schon seit Studentenzeiten. Für mich war das nie ein Dogma, sondern eine Methode, mich schnell und effizient fortzubewegen. Die vielen Debatten der letzten vier Jahre haben dazu beigetragen, dass meine Begeisterung noch zugenommen hat. Das Rad ist in einer derart dicht verbauten, historisch gewachsenen Stadt wie Wien das ideale Verkehrsmittel, von A nach B zu kommen, zumindest in der wärmeren Jahreszeit. Jeder Stadtbewohner und jede Stadtbewohnerin profitiert, denn das Rad reduziert Lärm, reduziert Autostau, verbessert das Stadtklima.

Wie kann man das oft problematische Miteinander von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Autoverkehr weiter verbessern?

Die Aufregung wird uns noch einige Jahre begleiten, denn der Radverkehr nimmt signifikant zu. Der Appell richtet sich an alle. Das Rad ist kein exotisches, sondern ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel. Auch viele Radfahrer und Radfahrerinnen müssen realisieren, dass das ein normales Verkehrsmittel ist: Die Begeisterung ist groß, aber man darf eben nicht alles machen. Es gibt nun einmal Regeln im Straßenverkehr. Eine Ampel ist eine Ampel und sie gilt für alle! Man fährt nicht am Gehsteig! Fairness und Rücksicht lassen viele Konflikte gar nicht erst entstehen.



Es gibt aber möglicherweise auch noch Optimierungsbedarf, das Radwegenetz betreffend ...

Natürlich gibt es gefährliche Stellen, Abschnitte, die den Namen Radweg nicht verdienen. Ja, wir brauchen einen weiteren, mutigen Ausbau des Radwegenetzes, auch um potenzielle Konfliktstellen zu beseitigen. Den Platz dafür müssen wir nehmen, da führt kein Weg dran vorbei. Und wir müssen stetig der Bevölkerung vermitteln, wie wichtig das Rad für die Stadt ist.

Gibt es ein radfahrerisches Leitprojekt für die nächsten Jahre?

Ich möchte die Verkehrssituation rund um den Naschmarkt lösen. Das gesamte Areal vom Getreidemarkt bis zur TU, von der Sezession bis zur Kettenbrückengasse soll neu organisiert werden. Ich will klar machen, das es sich hier um ein Marktgebiet handelt und nicht um eine Straßenschlucht. Alle sind gefragt: die Mobilitätsagentur, die VerkehrsplanerInnen, externe ExpertInnen, die MarktstandlerInnen und die Bevölkerung.

Ein Leitprojekt von besonderer Bedeutung und überregionaler Aufmerksamkeit war und ist ja die Mariahilfer Straße. Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden?

Der erste bereits fertig gebaute Abschnitt zeigt, dass der Umbau ein Erfolg ist. Er ist einfach schön geworden und wird sehr, sehr gut angenommen. Viele Menschen aus der ganzen Stadt kommen her, gehen nicht nur shoppen, sondern nehmen erstmals wahr, wie viele Bäume es hier gibt, wie grün diese Straße und wie schön die Bausubstanz ist.

Die Straße profitiert auch als Einkaufsmeile. Der Umsatz dieses Sommers ist trotz Baustelle ausgezeichnet. Die überwiegende Mehrheit ist zufrieden und entdeckt die Mariahilfer Straße auch als Lebensraum. Die Menschen flanieren, bummeln, gehen spazieren. Es entsteht Dorfplatzatmosphäre. Man kann die Stadt wieder genießen.

Vom berühmten Stadtplaner und Architekten Rem Koolhaas stammt der Satz: »Die Stadt ist alles, was wir haben.« Was muss noch passieren, damit Wien »alles ist, was wir haben«?

Wien ist eine der schönsten Städte der Welt. Ich will, dass wir in den nächsten Jahren und Jahrzehnten auch als »Smart City« die Nase weltweit vorne haben. Wir wollen den Autoverkehrsanteil bis 2030 auf 15 Prozent senken und damit einen zentralen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Mit unserem Fernwärmenetz, dem sozialen Wohnbau und unserem weitläufigen öffentlichen Verkehr sind wir bereits Vorbild.

Fernwärme und öffentlicher Verkehr sind immens wichtig. Aber Lebensqualität ist möglicherweise noch etwas mehr ...

Ein Satz der Architekturkritikerin Jane Jacobs lautet: »Das Äußere der Häuser ist das Innere der Stadt.« Wien hat schon immer sehr viel Wert auf leistbaren Wohnraum gelegt und auch die Fassaden der gründerzeitlichen Stadt zeugen von dem Stellenwert, der der Architektur beigemessen wurde. Nun wollen wir den öffentlichen Raum als wichtigen Teil der Stadt, als virtuellen Garten neu erobern. Nicht alle Menschen haben einen Balkon, noch weniger können sich ein Haus im Grünen leisten. Mein zentrales Credo für Wien heißt: Die Stadt sollte ein großer »Festplatz« sein. Ich will, dass man hier das gute Leben täglich und auch im Freien genießen kann. Die Mariahilfer Straße ist da erst der Anfang.



Maria Vassilakou ist Vizebürgermeisterin von Wien und Stadträtin für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung.