

Lobau bleibt! Gesamtkonzept räumlicher Interventionen gegen ein kritisches Grossprojekt

anhand des Beispiels "S 1 Aussenring Schnellstrasse"

Diplomand



Franz Alexander Hagmann

Problemstellung: Seit 2003 plant die ausgelagerte, aber sich gänzlich im Eigentum des Staats befindende Autobahnen- und Schnellstrasse-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ASFiNAG, und weitere Beteiligte den Bau eines Autobahnringes um Wien. Zur Hälfte soll dieser in einem Tunnel unter der Lobau, einem wertvollen Naturschutz- und Naherholungsgebiet mit Nationalparkstatus, führen. Zubringerstrassen liegen in der Verantwortung des Landes Wien.

Die von der Umweltministerin angeordnete Evaluierung aller Strassenprojekte der ASFiNAG kam zum Schluss, dass der geplante Autobahnring nicht mit den verabschiedeten Klimazielen zu vereinbaren ist. Auch wenn noch Klagen seitens der Befürworter des Baus zu erwarten sind, bedeutet dies ziemlich klar ein Aus für das geplante Strassenprojekt. Die von der Evaluierung nicht betrachteten Zubringer «Stadtstrasse» und «S1 Spange Seestadt Aspern» können allerdings weiterhin gebaut werden, wenn auch diese ohne den Autobahnring wenig Sinn ergeben. Der Widerstand gegen diese Strassenabschnitte und die Frage nach einer alternativen Entwicklung des Gebiets bleiben demnach weiterhin aufrecht und aktuell.

Ziel der Arbeit: Das teure, politisch hoch aufgeladene und nicht mehr zeitgemässe Bauvorhaben gilt es aus heutiger fachlicher Sicht zu stoppen. Dazu muss dringend auch eine breite Öffentlichkeit eingebunden werden. Ein Gesamtkonzept räumlicher Interventionen soll erarbeitet werden, welches fachliche Argumente so aufbereitet, dass diese für eine breite Öffentlichkeit verständlich und nachvollziehbar sind. Letztendlich sollten sie auch Entscheidungsträger zum Umdenken bewegen. Es sollen daher Methoden der direkten Partizipation, visuellen und interaktiven Vermittlung sowie konkrete räumliche Gestaltungen erarbeitet werden. Auch sollen gesamtheitlich betrachtet Schlussfolgerungen für übertragbare Vorgehensweisen für kritische Schweizer Projekte reflektiert werden.

Einleitung: Um die aktuellen Stauprobleme in der Region zu lösen, ist eine Stadt der kurzen Wege, ein funktionierender öffentlicher Verkehr und eine ausgebauta Veloinfrastruktur geplant. Anstatt das Gebiet mit einer vierspurigen Strasse zu zerschneiden und Böden für ein überholtes, antisoziales Mobilitätskonzept zu versiegeln, soll für das prognostizierte Bevölkerungswachstum Wiens dringend benötigter Wohnraum mit grosszügigen Freiräumen entstehen. Die Form der geplanten «Stadtstrasse» wird in einen Grünzug übersetzt: Die «Via sylvatica». Sie bildet das Rückgrat von der aus sich weitere Grün- und Freiräume wie Astwerk verzweigen und die neu entstehenden Siedlungen einfassen. Gut funktionierende Beispiele Wiener Wohnbauten und Ansätze von autoarmen Siedlungen dienen als Grundlage für die

Siedlungsformen.

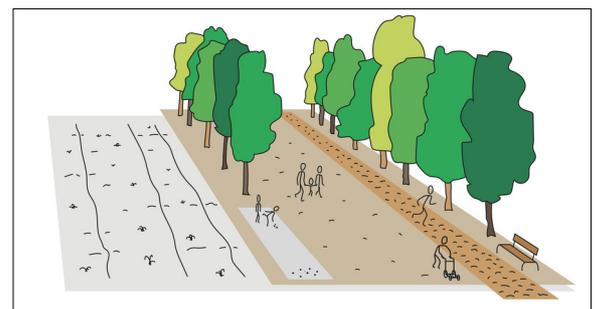
Die im «Aktionsplan – 2022» skizzierten Methoden legen Wert auf partizipative und integrative Prozesse. Die Bevölkerung wird miteinbezogen, kann sich aktiv beteiligen und helfen die Visionen schon heute und morgen erlebbar zu machen und die Transformation anzustossen.

«Lobau: bleibt! – Lobau: bleibt! – Lobau, Lobau, Lobau: bleibt! bleibt! bleibt!»

Lobau bleibt! Lobau: Au statt Bau. Initiationsinstallationen für einen Grünzug anstelle der Stadtautobahn
Eigene Darstellung



Auf der geplanten Strassentrasse entsteht ein Grünzug mit Parkcharakter, die "via sylvatica"
Eigene Darstellung



Lageplanausschnitt der initiierten Freiraumvernetzung durch die "via sylvatica"
Eigene Darstellung



Referenten

Prof. Andrea Cejka,
Prof. Ladina Koeppel,
Prof. Gunnar Heipp

Korreferent

Joachim Wartner, SKK
Landschaftsarchitekten
AG, Wettingen, AG

Themengebiet

Landschaftsarchitektur