

Aus Grau mach Grün

Die **Zweierlinie** stand immer im Schatten der Ringstraße. Der U-Bahn-Bau entlastet die Straße massiv und lässt ihr wahres Potenzial erahnen. Wo, wenn nicht hier, ist Platz für einen baumgesäumten Boulevard

BEGEHUNG: MAIK NOVOTNY



Sie ist grau und laut. Weniger eine Straße als ein Straßenzug, für Fußgänger eine Durststrecke, Fahrradfahrer zwingt sie zum halbbrecherischen Laternenmasten-Slalom. Sie ist reiner Verkehr und reine Funktion, bekam schon immer all das ab, was für die Ringstraße zu laut und zu schmutzig ist – von den Fuhrwerken des 19. Jahrhunderts bis zum Schwerlastverkehr von heute.

Jahrzehntelang trug dieser Straßenzug den inoffiziellen und unattraktiven Titel „Lastenstraße“, bevor ihr die Routen der E2-, G2- und H2-Trams und ab 1980 der U2 den ebenso inoffiziellen Namen gaben, der bis heute geblieben ist: „Zweierlinie.“

358 Bäume, nur noch zwei Autospuren: So stellen sich die Grünen die neue Zweierlinie vor – etwa hier mit Blick auf die Landesgerichtsstraße

Sie verbindet die Bezirke drei bis neun, führt vorbei an Karlsplatz, Museumsquartier und Landesgericht. Doch schon immer stand sie im Schatten der Pracht: Rathaus und Akademie der bildenden Künste drehen ihr den Rücken zu, KHM und NHM zeigen ihr die kalte Schulter.

Straßenbahnen fahren hier seit 43 Jahren nicht mehr, dafür Autos auf fünf bis sieben Spuren, bis zu zehn sind es inklusive Parkspuren. Jetzt soll die Zweierlinie zur „Green Line“ werden, zumindest, wenn es nach den Wiener Grünen geht: ein breiter Boulevard mit Platz für Fußgänger und mit sehr vielen neu gepflanzten Bäumen.

Dafür bietet sich gerade eine seltene Chance: In der Tiefe entsteht das große Linienkreuz aus U2 und U5, die Straße über der Tunnelbaustelle ist bis mindestens 2025 fast komplett gesperrt. Der Autoverkehr hat sich auf ein Rinnsal reduziert, ohne dass es zu einem Verkehrskollaps kommt. Warum kann es nicht so bleiben?

Wer über den Straßenzug sprechen möchte, muss seine Historie verstehen: Hier siedelten sich im 19. Jahrhundert die Funktionen der imperialen Hauptstadt an, die für den Ring nicht repräsentativ genug waren: Gefängnis, Pferdeställe, das Militärgeogra-

FOTO: BAUCHPLAN

phische Institut. Die Zweierlinie wurde zu einem identitätslosen Sammelsurium der Zweitrangigkeit.

Und das machte sie zur perfekten Projektionsfläche für jeweils aktuelle Stadtplanungsinteressen: in der Nachkriegszeit Testlabor der autogerechten Stadt, die die Straßenbahn zur „U-Strab“ degradierte. 2014 entdeckte der vom rot-grünen Gemeinderat beschlossene Masterplan „Glacis“ den vernachlässigten Straßenzug neu, man sah wolkig umschriebenes Entwicklungspotenzial. Textbeispiel: Der ehemalige Glacisbereich solle sich „als lebendiges Zentrum weiterentwickeln“. Womit die Stadtregierung mit der damaligen Planungsstadträtin Maria Vassilakou en passant auch dem umstrittenen Hochhausprojekt am Heumarkt einen Freibrief ausstellte.

Und nun wird wieder Zukunft auf den Straßenzug projiziert. Die Grüne Bildungswerkstatt beauftragte das erfahrene Stadt- und Landschaftsplanungsbüro bauchplan mit einer Studie, die Verkehrsuntersuchung übernahm der Verkehrsforscher Harald Frey von der TU Wien. Das Planerteam schlägt vor, nur mehr zwei Fahrspuren beizubehalten, zugunsten von mehr Flächen für Rad- und Fußverkehr.

In Zahlen: Statt 54 Prozent der Fläche an Autos, 27 Prozent an Fußgänger und 16 Prozent für Grünfläche zu vergeben, soll sich die Fläche auf 19 Prozent Autos, 47 Prozent Fußgänger und 27 Prozent Grünfläche verteilen. Beachtliche 358 neue Bäume sollen dazukommen. Die Resonanz war enorm, Schlagzeilen versprochen eine neue „Prachtstraße“.

„Wir haben ausgerechnet, dass im betrachteten Abschnitt mehr Bäume stehen würden als jetzt im gesamten achten Bezirk“, sagt Rupert Halbartschlager von bauchplan und erklärt die Vorteile der neuen Platzverteilung: „Die beiden Verbindungsstraßen zum Rathauspark sind heute fast völlig dem Autoverkehr und Parkplätzen überlassen, dabei ließen sich die Plätze vor und hinter dem Rathaus verbinden.“ Der Friedrich-Schmidt-Platz war immer schwach besucht, jetzt gäbe es die Chance, ihn zu beleben.

Aber wem soll diesen Platz befüllen? Eine Einkaufsmeile wird die Zweierlinie nie werden, schließlich gibt es hier kaum Erdgeschosslöcher. Auch das gastronomische Angebot hält sich in Grenzen. Sollen die Touristen vom Ring weglockt werden? „Wir haben beim Entwurf vor allem an die Bewohner gedacht“, sagt Halbartschlager. Kinderspielplätze, Liegewiesen, Sportangebote – es gehe weniger um Events wie am Ring, sondern um Aufenthaltsqualität.

Die soll sich unter einem stattlichen Blätterdach abspielen. Das zeigten die Renderings, die die Grünen am 24. Jänner bei einer Pressekonferenz aus dem Hut zauberten. Dass Straßengrün für Kühlung und ein besseres Mikroklima sorgt, ist in ungezählten Studien belegt. Auch auf einem Untergrund voller Rohre, Installationen und U-Bahn-Tunnels samt Zugängen könnten die mehr als 300 neuen Bäume wachsen, sagt Halbartschlager. „Wir haben das in anderen Städten wie Karlsruhe schon umgesetzt, das funktioniert.“ Das Grün sei dringend nötig in der dicht bebauten und versiegelten Innenstadt. In 20 Jahren wird es im Sommer an vielen Tagen zu heiß für den Aufenthalt im Freien sein. Die Kosten seien mit rund 25 bis 30 Millionen Euro überschaubar.

Internationale Vorbilder für den Wandel von Grau zu Grün gibt es: Barcelona ver-



Namensgeber waren vor allem die Trams E2, G2 und H2, die am längsten hier fahren

wandelt seine Blocks in Parks, Paris gab das Seine-Ufer und die Rue de Rivoli den Fußgängern zurück, Brüssel sperrte 2015 den breiten Boulevard Anspach für Autos und gestaltete ihn für 28 Millionen Euro zur Fußgängerzone um. In allen Fällen blieb der von Gegnern prophezeite Zusammenbruch des Verkehrs und die Pleitewelle der lokalen Geschäftstreibenden aus.

Doch wenn aus sieben plötzlich zwei Spuren werden würden, stellt sich die Frage: Wo sind eigentlich die rund 20.000 Kfz hingekommen, die vor der Baustelle hier täglich unterwegs waren? Derzeit sei das Verkehrsaufkommen in den Grätzeln um die Zweierlinie gering, sagt der Verkehrsexperte Harald Frey. „Wenn man auf einer vielbefahrenen Straße die Kapazität für den Autoverkehr reduziert, weichen die Leute großräumig aus oder wechseln auf andere Verkehrsträger wie die Öffis. Die Menschen reagieren da oft intelligenter, als es die Verkehrsplanung annimmt.“ Diesen Effekt haben die Planer schon bei der Umplanung der Mahü beobachtet.

Die Zweierlinie sei ein klassisches Opfer der autogerechten Stadt der 1960er- und 1970er-Jahre, bei der eine Korrektur dringend nötig wäre. Nicht nur schmaler soll der motorisierte Verkehr also werden, sondern auch langsamer: Tempo 30 sieht das Konzept für die Green Line vor. Dies gilt bereits auf rund zwei Drittel aller Wiener Straßen und sollte, so Frey, in der dicht bebauten Innenstadt die Regel sein. „Der Verkehr fließt dadurch oft besser.“

Das könne man durchaus bis zum Karlsplatz und darüber hinaus weiterdenken. „Das Gute ist: Die Reduktion des Autoverkehrs funktioniert genauso wie mit dessen Zunahme. Das heißt: Wenn ich Fahrbahnen ausbaue, wird neuer Autoverkehr erzeugt. Wenn ich sie rückbaue, verändern die Menschen ihr Mobilitätsverhalten.“

Trotz aller Veränderungen hin zur Prachtstraße: Der Ring dürfe trotzdem nicht Zweierlinie und die Zweierlinie nicht Ring werden, sagt Erich Raith, emeritierter Professor für Städtebau an der TU Wien. Es passiere jetzt schon viel Spannendes: das Museumsquartier, die vielen Bildungsstandorte. „Das muss man nicht unter das Joch der Pracht stellen.“ Im Gegenteil: „Die Zweierlinie kann noch lässiger, noch populärer, noch überraschender werden.“ Das heißt: mehr Bildungsstätten, mehr Kultur, mehr Freiräume für die Jugend.

Raith hat sich immer wieder intensiv mit dem Thema beschäftigt, zuletzt in der Grundlagenstudie für den Masterplan Glacis. Schon dort war von einer städtischen „Doppelstruktur“ aus Ring und Zweierlinie die Rede. Das Fazit: Beide funktionieren als städtisches Gesamtsystem. „Man kann das

mit den Palais und Villen des 19. Jahrhunderts vergleichen“, sagt Raith.

Denn diese waren klar zweigeteilt: Vorne das repräsentative Entree mit einem prächtig inszenierten Stiegenhaus; parallel dazu die verborgene Welt der Dienstboten mit steilen Stiegen, engen Gängen und Arbeitsräumen. Zwischen diesen getrennten Welten gab es Tapentüren. „Aber die Ringstraße hat umgekehrt auch die Zweierlinie vom Zwang zur Repräsentation entlastet“, sagt Raith. Seine Empfehlung: das imperiale Gesamtkunstwerk der Ringstraße bewahren, die Zweierlinie darf das antiautoritäre Kind sein, das seine Freiheiten genießt.

Denn in einer Stadt gibt es Kontinuitäten, die sich nicht so leicht wegplanen lassen. So spukt das Glacis, das es im Grunde seit 160 Jahren nicht mehr gibt, immer noch im Wiener Unbewussten herum. „Das Glacis war immer auch ein Lebensraum für Outlaws“, sagt Raith. „Die, die nicht in die repräsentative kaiserliche Hauptstadt gepasst haben, die Betrunknen, Fremdartigen, Verdächtigen, wurden bei Einbruch der Dunkelheit, bevor man die Stadttore versperrt hat, hinausgeworfen. Sie haben dann auf der Wiese ihre Lagerfeuer angezündet.“ Bis heute gebe es diesen sozialen Raum: am Schwedenplatz, die Drogenszene am Karlsplatz und im Stadtpark.

Auch wenn man in Wien die imperiale Vergangenheit oft nostalgisch verklärt: Nicht alles war herrschaftliche Sisi-Welt, die Ringstraße nur ein kleiner Teil des städtischen Lebens. Das, so Raith, soll auch so bleiben. „Eine Stadt braucht solche widerspenstigen Räume. Die Zweierlinie wird nie eine elitäre Prachtstraße sein, weil diese Räume eine subversive Widerstandskraft haben, an denen noch jede Stadtplanung und jede Bezirksvorsteherin gescheitert sind. Sie lassen sich nicht völlig domestizieren und verbürgerlichen.“

Die Widerborstigkeit des ungezähmten Straßenzugs erkennt man schließlich auch an seiner Geometrie. Er schlenkert und eiert herum, eine irreguläre Fuge zwischen den Fronten der alten Vorstädte und den rechtwinkligen Gründerzeit-Blocks. Auf der Zweierlinie stimmt nichts richtig: Das MQ liegt schiefwinklig zur Straße, das Palais Auersperg steht zu nah an der Fahrbahn, das Trautson zu weit weg. Der Siegeszug des Autoverkehrs hat das, was rechts und links der Fahrbahnen liegt, zu Verkehrsinseln und Restflächen verkommen lassen.

Am deutlichsten wird das auf dem Vorplatz des Museumsquartiers. Schon im Sommer 2002, kurz nach dessen Eröffnung, organisierten die jungen Architekturbüros feld72 und nan ein Barbecue mit Planschbecken und Gartenhütten, um auf das planerische Vakuum dieses Ortes hinzuweisen. Danach fiel der trapezförmige Streifen vor dem MQ mit seiner ratlos-braven Kleingartengestaltung wieder in einen 20-jährigen Dämmerschlaf. Ein großer Stadtraum in bester Lage zwischen fünf Museen und dennoch ein blinder Fleck, mit dem niemand etwas anzufangen weiß. Gleiches gilt für den tortenstückförmigen Mini-Park hinter der SeceSSION.

Viele dieser vergessenen Orte ließen sich wiederentdecken – wenn die Stadtregierung das Projekt nicht, wie zu befürchten ist, aus parteipolitischen Trotz ignoriert. Und es gelingt, die Zweierlinie nicht als Schnellstraße mit Randstreifen zu sehen, sondern als großen Freiraum. Die Pracht der Ringstraße braucht es dafür gar nicht. Nur etwas Mut. F



Verkehrsplaner Harald Frey spricht sich für weniger Autofahrspuren aus



Rupert Halbartschlager (Agentur bauchplan) hat die grüne Umgestaltung mitgeplant