

Das lange Wursteln im Wurstelprater

PRATER-NEU. Wie die Stadt Wien in den letzten Jahren den Wiener Vergnügungspark verändert hat.



Work in progress: Der umstrittene neue Vorplatz des Wiener Praters knapp vor dem großen Praterfest am 1. Mai.

[Michaela Bruckberger]

VON GERHARD BITZAN

1 War es wirklich notwendig, die Institution Prater umzumodeln?

Der Wurstelprater hat stark an Image verloren. Zugleich gab es zwischen Stadt Wien und Praterunternehmern Streit, in welche Richtung sich der Prater entwickeln soll (Disneyland, HighTech-Park, altes Wien). Das Rathaus initiierte 2003 einen Ideenwettbewerb, aus dem der französische Themenpark-Spezialist Emmanuel Mongon als Sieger hervorging. Dieser ließ sich für die Erstellung eines Masterplans Zeit.

Erst drei Jahre später war das Konzept fertig. 1,5 Millionen Euro bekam der Planer, was nicht nur die Opposition, sondern auch das Kontrollamt (KA) erzürnte. Es sei nicht nachvollziehbar, warum für diese Leistung soviel bezahlt wurde, hieß es in einem KA-Bericht.

2 Warum wurde gerade der Riesenrad-Platz so massiv umgebaut?

In Wien ist nicht die Planungsabteilung, sondern das Sport- und Jugendressort von Grete Laska für den Prater verantwortlich. Und es war ihr ausgesprochener Wunsch, in Hinblick auf die Fußball-EM, dass die im Juni 2008 erwarteten Fans auf ihrem Weg ins Praterstadion an einem schönen Wurstelprater vorbeiziehen oder durch ein neugestaltetes Entrée hineingezogen werden. Die EM brachte die Planer damit unter starken Zeitdruck.

3 Warum wurde der Auftrag für den Vorplatz freihändig vergeben?

Der 32 Millionen Euro schwere Auftrag für die Errichtung des Riesenrad-Vorplatzes wurde an die Firma Explore 5 D vergeben. Ohne öffentliche Ausschreibung. Laska begründete dies in einem „trend“-Interview mit den knap-

pen Worten: „Das war erstens nicht notwendig und zweitens war die Zeit einfach zu kurz.“ Sie argumentiert damit, dass der Auftrag von einer Tochter einer Tochterfirma der Stadt Wien vergeben wurde und damit nicht den Vergaberichtlinien der Stadt unterliege. Aber seit der ÖBB-Hauptbahnhof Entscheidung (das Vergabeamt kritisierte die nicht öffentliche Ausschreibung des Vorplatzes durch die ÖBB) wackelt dieses Argument gewaltig. Das Kontrollamt wurde jedenfalls beauftragt, dies zu prüfen. Ein Ergebnis wird es aber erst zum Jahresende geben.

4 Gibt es einen „Krieg“ der Stadt mit den Praterunternehmern?

Jein. Das Verhältnis zwischen den Praterunternehmern und der Stadt Wien ist seit Jahren nicht wirklich gut. Von Stadt-Seite wird argumentiert, dass die Unternehmer nicht innovationsfreudig seien und allem Neuen negativ ge-

genüberstünden. Der Praterverband wirft der Stadt, namentlich Vizebürgermeisterin Laska vor, die Unternehmer zu wenig zu informieren und nicht bereit zu sein, die Pläne mit ihnen abzustimmen. Der Streit kulminierte im vergangenen Jahr, als ein angebliches Konzept einer vom Praterverband beauftragten PR-Agentur kursierte, in dem letztlich Laskas Sturz gefordert wird. Nach einigen persönlichen Aussprachen herrschte Waffenstillstand.

Jetzt, nach Fertigstellung des Riesenradplatzes, wird die Kritik aber wieder lauter. Der Platz sei billig gemacht und wenig attraktiv (siehe Bericht unten). Außerdem wäre es besser gewesen, das Geld für den gesamten Prater zu verwenden und nicht nur für den kleinen Platz beim Riesenrad. Es gibt aber auch eine Handvoll Unternehmer, die vom neuen Vorplatz profitieren und daher wenig Kritik an Laska äußern.

5 Entsprechen die Gebäude am Vorplatz der Bauordnung?

Die Flächenwidmung für das Areal sieht eine Höhenbeschränkung vor. Dies wurde auch besorgten Anrainern bei Bürgerversammlungen so gesagt. Allerdings passierten dann ungewöhnliche Dinge: Im Zuge von mehreren Planwechseln genehmigte die Baupolizei dann höhere Baumöglichkeiten. Um nicht den Bauausschuss des Bezirkes und damit die Bürger informieren zu müssen, wurde der Paragraph 71 der Bauordnung angewendet. Dieser besagt, dass solche Bewilligungen erteilt werden können, wenn die Bauten nur „vorübergehenden Bestand“ haben. Die Baupolizei sagt, dass die endgültige Bestimmung der Vorplatzgebäude noch nicht klar sei. Die Grüne Planungssprecherin Sabine Gretner sieht dies als reichlich fragwürdig an und wird Anfragen an die SP-Stadtregerung richten.

Viel Fassade, wenig Leben am neuen Vorplatz

Walzermusik und Pastelltöne im Wurstelprater: Lokalaugenschein in einem Stück „Wien um 1900“.

VON JUDITH LECHER

WIEN. Die Terrasse des Restaurants „Eisvogel“ am neuen Prater-Vorplatz ist fast menschenleer. Nur zwei ältere Herren sitzen unter dem pastellgelben Vordach und beobachten kleine Touristengruppen, die an der Figur von Prater-Zampano Basilio Calafati vorbeischlendern. Viel bekommen die Besucher vorerst nicht zu sehen auf dem vergangenen Freitag eröffneten Prater-Entrée.

Auf den ersten Blick beschränkt sich die Neuerung derzeit vor allem auf bunte Fassaden mit gemalten Blumen, Fenstern und die Walzer- und Marschmusik, die der Wind vom Souvenir-Shop „Küss die Hand“ herüberträgt.

Der Kettenflieger „Luftikus“ ist schon in Betrieb, steht aber an diesem frühen Nachmittag noch still. An einigen der im undefinierbaren „Nostalgiestil“ gestalteten Bauten wird noch gearbeitet, durch die Glasfront eines Hauses sieht man Treppen aus nacktem Beton, die in die Lounge „Waggon 31“ führen. Der Riesenrad-Vorbau wird gerade mit grauer Farbe bepinselt, davor stehen Wagen mit Hebebühnen. Es sind dies „die letzten Feinarbeiten, die die Besucher aber nicht stören“, versichert man bei der Stadt Wien Marketing.

Und: Noch fehlende Attraktionen wie der Flugsimulator „Vienna Airlines“ und die Märchen- und Sagenwelt „Miraculum“ sollen bis zum Praterfest am 1. Mai fertig

werden. Es sind „Indoor-Attraktionen“, werden das Entrée also zumindest nicht sichtbar beleben.

Auf dem Platz bleibt kaum einer stehen. Die Flanierer gehen entweder in einen der Souvenirläden mit ihren bunten Fußball-Schals (noch 38 Tage bis zur EM!) und Plüschherzen, auf eine Schnapswurst ins Restaurant „Salamucci“ oder in die „Calafati-Passage“ zu den Schließfächern oder Toiletten.

Chauffeur-Schule statt Autodrom

Anderer zieht es gleich weiter in den „alten“ Prater-Teil, der abrupt an den Platz anschließt. Streng genommen beginnt er sogar schon am Platz selbst. Das Autodrom etwa sieht aus wie früher: dunkelgraue Platten, rote Lichter. Bloß

dass die Attraktion zum Prater-Vorplatz hin eine neue Front im „Nostalgiestil“ bekommen hat. Und einen neuen Namen: „Chauffeur-Schule“ heißt sie jetzt.

„Das haben die sich ausgedacht“, brummt ein Mann, der beim Autodrom arbeitet. „Die“ sind die Planer der Stadt Wien, die durch den neuen Vorplatz den Prater von seinem Schmutzimage befreien wollten. „Das war immer noch besser als diese Pseudomischung aus Biedermeierkitsch und Grottenbahn“, ereifert sich eine ältere Anrainerin. Und es wird noch schlimmer, glaubt sie. „Wenn im Herbst die Disco kommt, wird es sicher permanent Wickel wegen Lärm geben. Das lassen wir uns nicht gefallen.“

AUF EINEN BLICK

Am 1. Mai wird im Wiener Wurstelprater das große **Maifest** mit zahlreichen Attraktionen abgehalten. Viele Wiener bekommen da erstmals den neuen, umstrittenen Vorplatz zum Riesenrad zu sehen, der erst vergangenen Freitag eröffnet worden ist. Der Platz ist Teil des „Prater neu“ nach den Ideen des Franzosen Emmanuel Mongon.

Von Architekten-Seite wird heftige Kritik an der Gestaltung geübt. Auch rund um die Auftragsvergaben, hohe Kosten und Bauordnung gibt es offene Fragen.

Bildergalerie: Das Prater-Entrée im Retro-Look

diepresse.com/prater