Stadtplanung und Verkehr in Ljubljana

Herausforderungen und Perspektiven

Exkursionsbericht

Die Städte Ex-Jugoslaviens, Mai 2013

Isaak Granzer	1029551
Laurentius Terzic	1026315

Lehrveranstaltungsleiter
Günter Emberger
Tadej Brezina

Institut für Verkehrswissenschaften

TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN
Vienna University of Technology

Inhaltsverzeichnis

Geschichte der Stadt 3

Stadtentwicklung aktuell 4

Allgemeine Zielsetzungen 4

Verkehr 4

Fußgängerzonen und neue Aufenthaltsräume 7

Verkehrsberuhigung Slovenska cesta 11

Stadtentwicklungsprojekt Šmartinska 13

Quellenverzeichnis 14

Literaturverzeichnis 14

Abbildungsverzeichnis 15

Blick über Ljubljana von der Burg

Titelbild: Tromostovje (Drei Brücken) im Zentrum von Ljubljana.

Geschichte der Stadt

Ljubljana (deutsch Laibach) ist die Hauptstadt Sloweniens. Auf einer Fläche von 275 km² leben etwa 283.000 Einwohner.[1] Damit ist Ljubljana von der Einwohnerzahl etwa mit Graz vergleichbar (ca. 266.000).

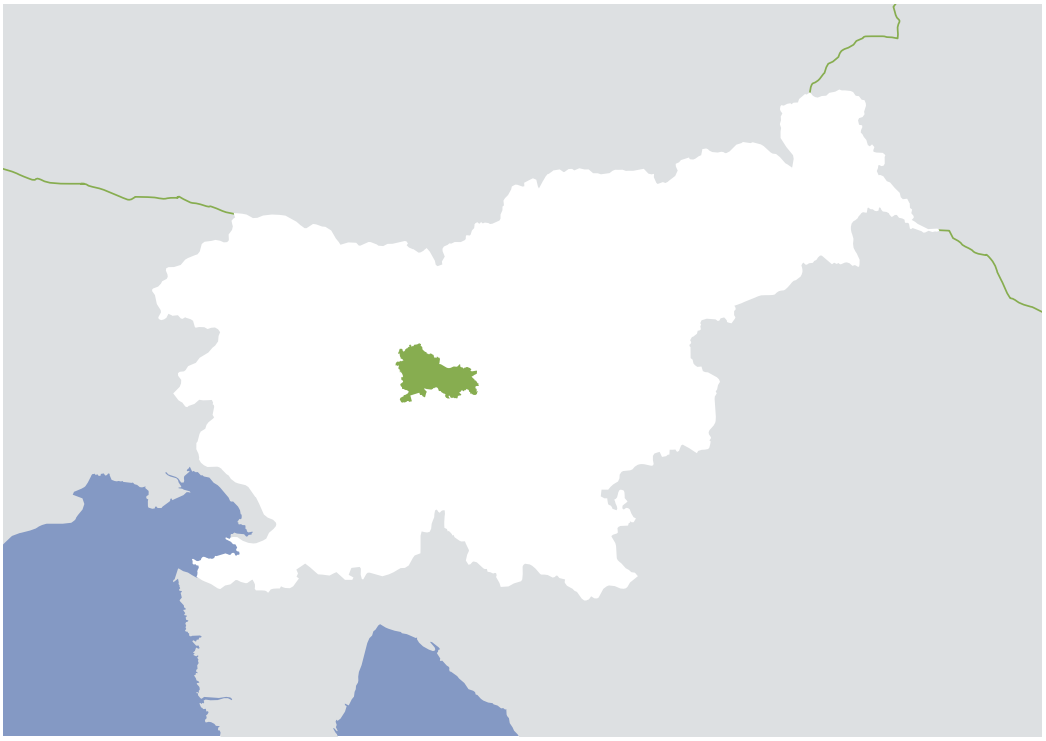

Abb. 1: Lage Ljubljanas innerhalb Sloweniens (Stadt Ljubljana, 2011)

Ausgehend vom historischen Stadtkern entwickelte sich Ljubljana sternförmig entlang der Hauptverkehrsadern. Dazwischen liegen große Grünräume. Besonders prägend für das heutige Stadtbild waren die Auswirkungen zweier Erdbeben. Nach Erdstößen im Jahr 1511 erfolgte der Wiederaufbau im Stile der Renaissance, gefolgt von einer beinahe vollständigen barocken Überprägung.

In der Mitte des 19. Jahrhunderts bewirkte die Anbindung Ljubljanas an die Bahnverbindung Wien – Triest eine Modernisierung der Stadt. Nach dem zweiten Erdbeben im Jahr 1895 wurde ein neuer Plan für das moderne Ljubljana entworfen. Zahlreiche Repräsentationsbauten wurden in dieser Zeit errichtet.[2]

Bis heute ist das Erscheinungsbild der Innenstadt Ljubljanas teils von italienischem Barock und teils vom Jugendstil (Sezession) geprägt, der sich an zahlreichen nach dem Erdbeben von 1895 entstandenen Gebäuden zeigt. In dieser Zeit hat besonders der Architekt Jože Plečnik, ein Schüler Otto Wagners, seine Heimatstadt stark geprägt.

Nach dem 2. Weltkrieg entwickelte sich Ljubljana schließlich zu einem industriellen Zentrum. Große Industriezonen, gekoppelt an neue, großflächige Siedlungsgebiete, entstanden an den

1 Ljubljana Tourismus, 2013
2 Stadt Wien, MA 18, 2012

Stadträndern. In der Nachkriegszeit erlebte Ljubljana seine stärkste Wachstumsphase. Hatte die Stadt unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg noch weniger als 100.000 Einwohner, waren es im Jahr 1980 bereits rund 265.000.[3]

Verbunden mit dem politischen und wirtschaftlichen Wandel nach 1991 begann eine Phase des Stillstandes in der Stadtentwicklung. Der Stadtkern dünnte aus und die Siedlungsgebiete in den Stadtrandlagen wuchsen unkontrolliert weiter. Seit einigen Jahren, besonders seit dem EU-Beitritt Sloweniens 2004, gibt es verstärkte Bemühungen, die Stadtentwicklung wieder aktiv in die Hand zu nehmen. Die Umgestaltung der weiter Teile der Innenstadt ist bisher das sichtbarste Ergebnis dieser Initiativen.

Stadtentwicklung aktuell

Allgemeine Zielsetzungen

Aktuell setzt die Stadt für ihre Entwicklung den Fokus auf den Aspekt der Nachhaltigkeit. Dabei wurden im »Ljubljana Environmental Protection Program« als Ziele nachhaltige Mobilität, Fokus auf Energieeffizienz und Einsatz von erneuerbarer Energie, eine langfristige natürliche Wasserversorgung sowie die Sicherung und der Schutz von Grünräumen festgeschrieben.[4] Darüber hinaus soll die Pendlerproblematik und das Abwandern der Kaufkraft in die Stadtrandlagen eingedämmt werden. Dazu soll eine Revitalisierung des Stadtzentrums durch Attraktivierung des öffentlichen Raums mit Ausbau der Fußgängerzonen und durch Förderung der Nutzungsmischung im innerstädtischen Bereich erfolgen.[5] Auch sollen Bauprojekte auf ungenutzten, ehemaligen Industriegebieten in Zentrumsnähe umgesetzt werden und so Stadterweiterung im Inneren betrieben werden.

Verkehr

Die Verkehrspolitik der Stadt entwickelte in den letzten Jahren eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Haltung. Diese wird vor allem vom Bürgermeister Zoran Janković vertreten und gefördert. Im »Predlog prometne politike Mestne občine Ljubljana« (PPP MOL), dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt, wird als wichtigste Vision die »Umkehrung« des Modal Splits angestrebt: In Zukunft soll die Mehrheit der Wege nicht mehr mit dem Auto, sondern zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden. Die aktuellen Zahlen sprechen allerdings eine andere Sprache, wie man in Abb. 2 ablesen kann.

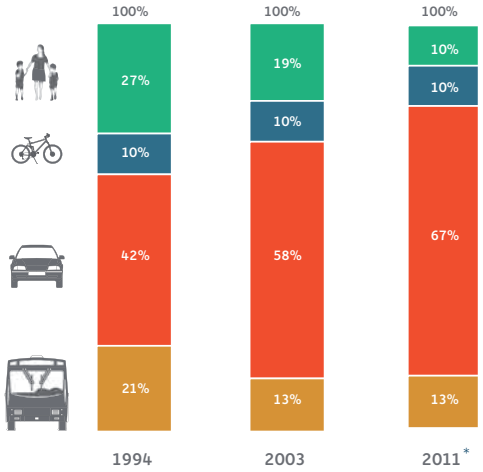

Abb. 2: Modal Split 1994, 2003, 2001 (Stadt Ljubljana, 2012, S. 42)

3 Stadt Ljubljana, 2013
4 Stadt Ljubljana, 2010
5 Stadt Wien, MA 18, 2012

Deutlich zu erkennen ist, dass der motorisierte Individualverkehr die vergangenen Jahre bis 2011 auf 67 % anstieg und aktuell Spitzenreiter ist. Ziel der Stadt ist eine radikale Trendwende und eine Drittelung der Anteile bis 2020: 33 % Fuß- und Radverkehr, 33 % ÖV und 33 % MIV.

Dies soll vor allem durch Förderung der sanften Mobilität geschehen: Dazu wird einerseits der Radverkehr gefördert. Neben der Ausbau der Radinfrastruktur wurde vor zwei Jahren das Fahrradverleihsystem »BicikeLJ« nach Wiener Vorbild eingeführt, welches sich großer Beliebtheit erfreut und auch ein Grund für den hohen Radanteil in der inneren Stadt (20 %[6]) darstellt.

Abb. 3: Leihräder und Fahrradständer in der verkehrsberuhigten Innenstadt, rechts der »Kavalier« (siehe dazu das Kapitel Fußgängerzonen und neue Aufenthaltsräume, eigene Abbildung)

Abb. 4: Engstelle des kombinierten Fuß- und Radweges auf der Auffahrt zur Fabianijev most (eigene Abbildung)

6 Bertoncelj, 2013

Dennoch bestehen noch an manchen Stellen Defizite, auch was die Ausführung der Radverkehrsanlagen betrifft. Ein Beispiel dafür ist die in Abb. 4 abgebildete Engstelle, welche lediglich durch ein Blinklicht »abgesichert« ist. Diese befindet sich bei der Auffahrt zur Fabianijev most, einer Brücke über die Ljubljanca, die im August 2012 eröffnet wurde.[7] Diese Brücke wurde zweistöckig errichtet und verbannt den Fuß- und Radverkehr auf die untere Ebene. Die Zufahrt auf die untere Ebene wurde nordseitig als kombinierter Rad- und Gehweg auf engstem Raum ausgeführt, da sowohl rechtliche als auch finanzielle Probleme das Enteignungsverfahren für die umliegenden Gebäude erschwerten.[8]

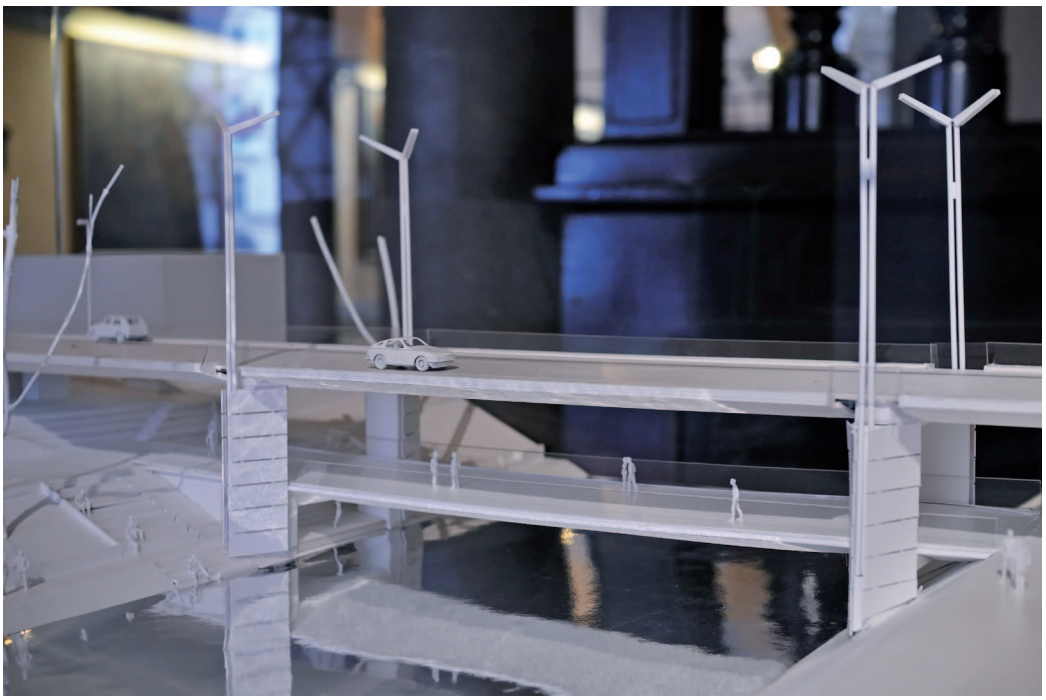

Abb. 5: Modell der Fabianijev most, ausgestellt im Rathaus von Ljubljana. Deutlich zu erkennen die Verdrängung des Fuß- und Radverkehrs auf die untere Ebene zur Freihaltung der oberen Ebene für den motorisierten Individualverkehr (eigene Abbildung)

Die Ausführung als zweistöckige Brücke erforderte südseitig sogar einen eigenen Aufzug, damit die Brücke barrierefrei für den Fuß- und Radverkehr zugänglich ist. Mittlerweile wurde durch Ankauf eines Grundstücks allerdings eine Rampe errichtet. Nichtsdestotrotz ist die wenig ansprechende untere Ebene problematisch und könnte durchaus als Angstraum bezeichnet werden. Nach Meinung des Radverkehrskoordinators Janez Bertoncelj ist diese Brücke eine Rückschlag für die Radfahrpolitik und steht auch definitiv nicht mit den Zielen der Stadt in Einklang.

7 Stadt Ljubljana, 2012
8 Bertoncelj, 2013

Abb. 6: Untere Ebene der Fabianijev most (eigene Abbildung)

Während die Radinfrastruktur wachsen soll, beschränken sich die Baumaßnahmen für den motorisierten Individualverkehr auf die Neuerschließung von Gebieten und die Erneuerung von vorhandenen Verbindungen. Der ruhende motorisierte Individualverkehr wird des weiteren in Teilgebieten der Stadt parkraumbewirtschaftet.

Der öffentliche Verkehr wird mit Bussen abgewickelt. Das Busnetz verfügt über 28 Linien und wird von den städtischen Verkehrsbetrieben LPP betrieben. Mit einer Netzlänge von 345 km reichen diese auch ins Umland und bedienen dabei 9 – 10% des slowenischen Staatsgebiets. Eine Wiedereinführung der Straßenbahn, welche 1958 eingestellt wurde, wird oftmals ins Gespräch gebracht, scheitert zurzeit allerdings vor allem an finanziellen Hürden. Aktuell sind auf den stark befahrenen Ausfallsstraßen Bustrassen im Gespräch, welche später zu Straßenbahntrassen umgewandelt werden können. Dies würde eine Verbesserung der aktuellen Situation bringen, die Bevorrangung des öffentlichen Verkehrs ist bis auf 5 – 7 km Busspuren de facto kaum vorhanden, auch Ampelbeeinflussungen sind bisher nur versuchsweise aktiviert.[9]

Fußgängerzonen und neue Aufenthaltsräume

Bis 2015 soll der Anteil der Wege des Fußverkehrs um 20 % wachsen.[10] Die ambitionierten Ziele sollen mit Hilfe von drei Schwerpunkten erreicht werden:

1. Straßennetz für Fußgänger
2. Shared space/Verkehrsberuhigung (Tempo 30) in Wohngebieten
3. Sichere Fußwege zu Schulen, Kindergärten, Parks, ÖV-Haltestellen,...

9 Smajdek, 2013
10 Stadt Ljubljana, 2012

Darüber hinaus wird vor allem seit den Kommunalwahlen 2006 in flottem Tempo an der Attraktivierung der Innenstadt für den Fußverkehr gearbeitet: Dazu wurden in großem Stil Straßen und Plätze zu Fußgängerzonen umgewandelt. Die überparkte Altstadt wurde durch das Entfernen von Parkplätzen entlastet, die Angst der Handelstreibenden vor einem Geschäftsrückgang erwies sich als unbegründet. Für Personen mit eingeschränkter Mobilität verkehrt in den Sommermonaten ein adaptiertes, elektrisch betriebenes Golfcart unter dem Namen »Kavalier« und bedient die Fußgängerzonen (siehe Abb. 3, Seite 5). Eine Ausweitung des Betriebs auf die Wintermonate mit geschlossenen Fahrzeugen ist geplant.[11]

Abb. 7: Fußgängerzone in der Innenstadt entlang des Ufers der Lubljanica, im oberen Bereich sind Bauarbeiten für die Erweiterung zu sehen (eigene Abbildung)

Abb. 8: Neugestaltete Plätze in der Altstadt: hochwertig gestaltete Fußgängerzone mit Aufenthaltsmöglichkeiten

11 Smajdek, 2013

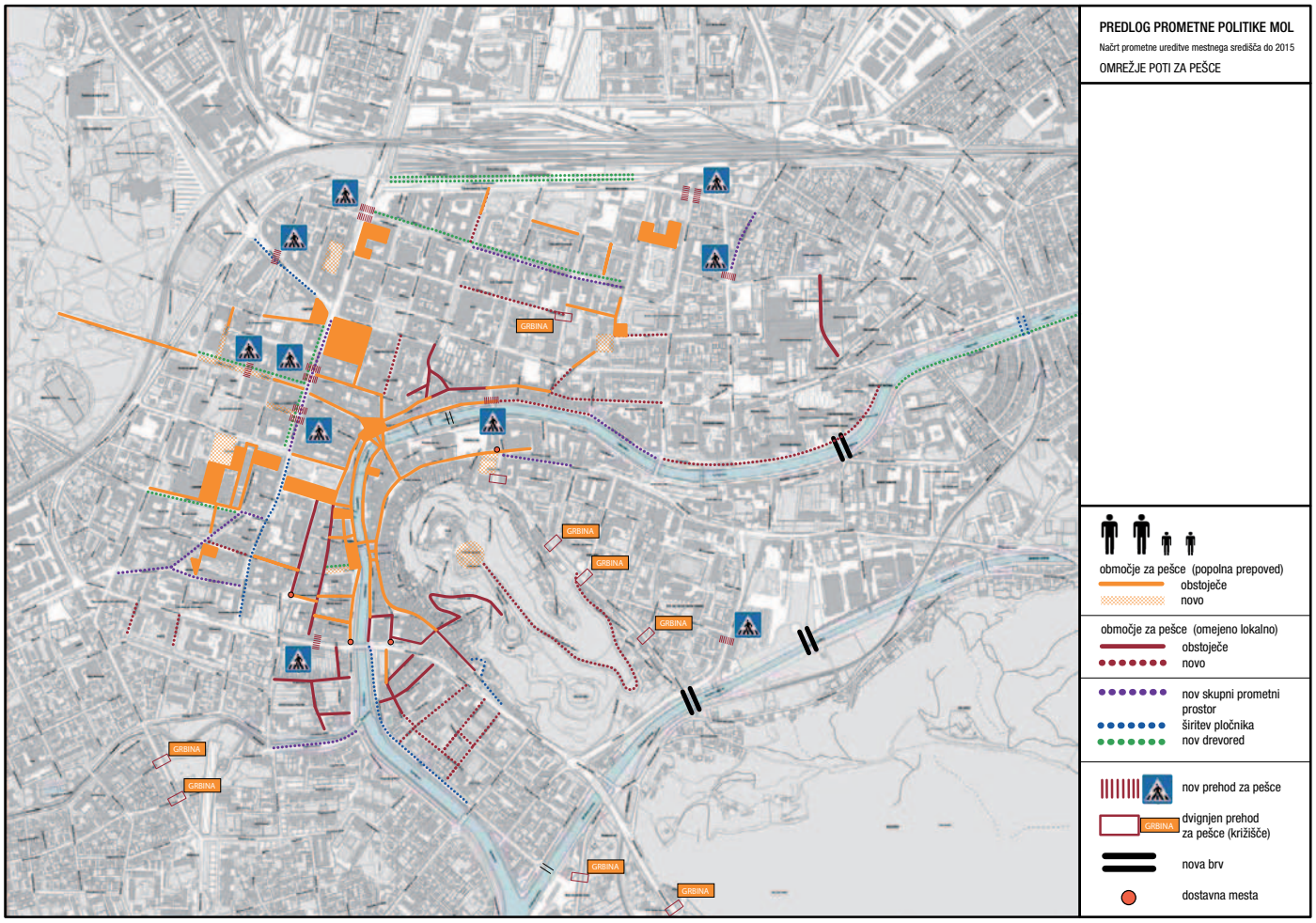

Abb. 9: Übersicht der Fußgängerzonen in Ljubljana: Orange sind die bereits umgewandelten Straßen, orange punktiert sind Fußgängerzonen, welche bis 2015 eingerichtet werden. Rot sind Fußgängerzonen, bei denen Anrainer zufahren dürfen (durchgehend = fertiggestellt, gepunktet = bis 2015 geplant). Desweitern sind in lila geplante Shared-Space-Zonen, in blau geplante Erneuerungen/Neubauten von Straßen und in grün geplante Alleen/Baumpflanzungen eingezeichnet. (Stadt Ljubljana, 2012, S. 23)

Zusätzlich wurden zwischen 2008 und 2011 im Bereich des Flussufers der Ljubljanica, welche die Innenstadt durchfließt, zahlreiche Interventionen getroffen: Sieben Fußgängerbrücken wurden gebaut, welche neue Querungen ermöglichen und auch teilweise mit Bänken ausgestattet wurden, des weiteren wurden auch mehrere Stellen des Ufers umgestaltet und zugänglich gemacht. So wurde eine Vielzahl an konsumfreien Aufenthaltsräumen geschaffen. Diese Interventionen wurden zwar in simplem Design, aber mit hochwertig anmutenden Materialen ausgeführt und gewannen 2012 den European Prize for Urban Public Space. Auf den nächsten Seiten finden sich einige Eindrücke dieser Aufenthaltsflächen.

Abb. 10: Das Flussufer wurde an vielen Stellen zugänglich gemacht, dabei wurden auch gleich neue Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen (eigene Abbildung)

Abb. 11: Im Bereich der Altstadt, wo die Lubljanica den Charakter eines Kanals besitzt und von Wänden eingefasst ist, wurden diese an einigen Stellen aufgebrochen und der Fluss so der Stadt angenähert. Auch dabei wurden Aufenthaltsräume geschaffen. Auf dem Bild links ist noch ein Stück der alten Einfassung zu sehen. (vgl. auch Abb. 7, eigene Abbildung)

Abb. 12: Auch direkt am Wasser wurden Möglichkeiten zum (konsumfreien) Verweilen gebaut (Foto: Breda Bizjak)

Verkehrsberuhigung Slovenska cesta

Im Kontext der vorangegangenen Ziele und Maßnahmen soll ab September 2013 nun auch eine der Hauptstraßen, die Slovenska cesta, verkehrsberuhigt werden.

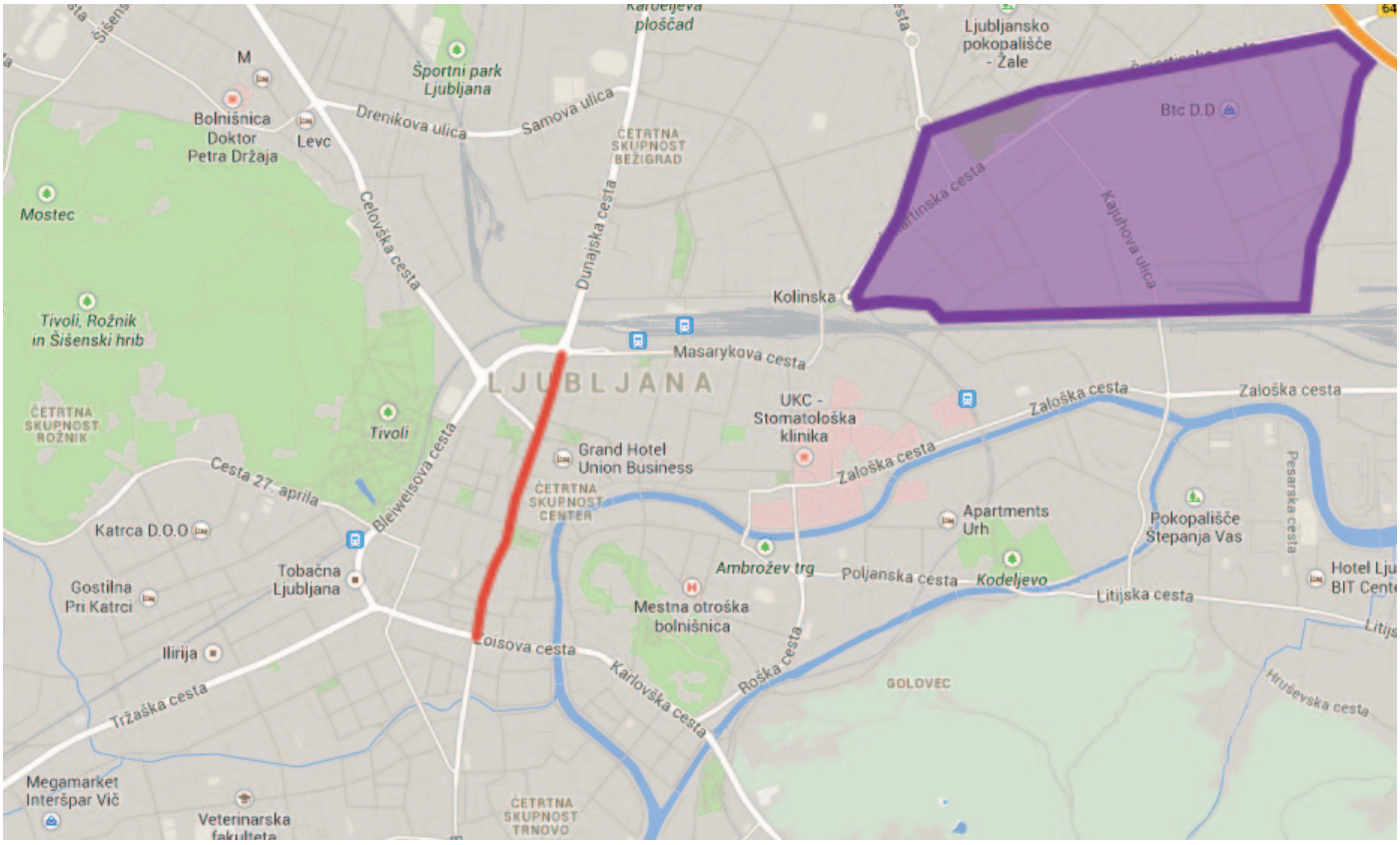

Abb. 13: Kartenausschnitt des Zentrums von Ljubljana, rot eingefärbt die Slovenska cesta, lila das Stadtentwicklungsgebiet Šmartinska (siehe folgendes Kapitel), in der Mitte der Hauptbahnhof (Kartengrundlage: Google Maps)

Die Slovenska cesta tangiert die Altstadt und stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar. Zurzeit ist die Straße vierspurig ausgebaut und für den Radverkehr gesperrt. Ab September soll hingegen der motorisierte Individualverkehr großteils verboten werden und die Durchfahrt nur für den öffentlichen Verkehr (Bus und Taxi) sowie Radfahrer möglich sein. Dazu ist eine Shared-Space-Lösung im Gespräch, die abgebildeten Visualisierungen entsprechen womöglich nicht dem Endstand.

Abb. 14: Derzeitiger Zustand der Slovenska Cesta (Höhe Čopova ulica) zur Hauptverkehrszeit: Viel MIV, Radfahrverbot (eigene Abbildung)

Abb. 15: Visualisierung der Straße nach Neugestaltung, auf gleicher Höhe wie Abb. 15, nur in die entgegengesetzte Richtung (Quelle: Za Mesto Po Dveh)

Stadtentwicklungsprojekt Šmartinska

In den vergangenen Jahren stieg die Bevölkerungszahl Ljubljanas wieder um etwa 1% (knapp 3.000 Menschen) pro Jahr. Der dadurch ansteigende Wohnraumbedarf erfordert die Entwicklung neuer städtischer Quartiere.

Das aktuell größte Stadtentwicklungsprojekt befindet sich im Stadtteil Šmartinska im Nordosten von Ljubljana (siehe Abb. 13, Seite 11). Das Gebiet wurde in den 1980er-Jahren als großflächiges Industriegebiet entwickelt. Es umfasst eine Fläche von 228 ha und liegt zwischen der Innenstadt, dem Hauptbahnhof und dem Autobahnring. Infolge der wirtschaftlichen Veränderungen nach 1991 wurden viele Industriebetriebe abgesiedelt. Es folgte eine mehr oder weniger ungesteuerte Entwicklung: Verschiedenste neue Nutzungen siedelten sich an, manche Flächen blieben ungenutzt. 2006 gab es erste Bestrebungen von ansässigen Betrieben zur Neustrukturierung der Fläche. 2007 wurde schließlich in Partnerschaft mit der Stadtverwaltung ein internationaler Gestaltungswettbewerb ausgeschrieben. Die Sieger des Wettbewerbs, Hosoya Schaefer Architects aus Zürich, Schweiz, wurde schließlich mit der Erstellung eines Masterplans beauftragt. Ziel ist es, die bestehende Innenstadt von Ljubljana mit einem urbanen Zentrum zu ergänzen.[12]

Das Projekt Šmartinska wird als Public-Private-Partnership in Zusammenarbeit zwischen der Stadt und zehn privaten Grundeigentümern durchgeführt. Die Entwicklung des Areals, das von der Fläche mehr als doppelt so groß wie das Wiener Hauptbahnhof-Areal ist, ist etappenweise bis 2033 vorgesehen.[13] Der Masterplan sieht einen großen, zentral gelegenen Park vor. Die städtischen Funktionen sollen räumlich getrennt werden: Im zentralen Bereich um den Park sind Büronutzungen vorgesehen, im Osten des Gebiets Shopping- und Freizeitbereiche. Wohnungen sollen vor allem im Norden und Westen Šmartinskas entstehen. Ein breiter, begrünter Boulevard soll die verschiedenen Teilgebiete miteinander sowie in seinem weiteren Verlauf Šmartinska mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden.[14]

Abb. 16: Stadtteil Šmartinska aktuell und mit der Bebauung laut Masterplan (Quelle: Hosoya Schaefer Architects)

12 Stadt Wien, MA 18, 2012
13 Hosoya Schaefer Architects, 2008
14 Stadt Ljubljana, 2012

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

- 1: Ljubljana Tourismus, 2013: *Grunddaten der Stadt Ljubljana*.
  Online: http://www.visitljubljana.com/de/ljubljana-und-zentralslowenien/informationen-uber-ljubljana/
- 2, 5, 11: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2012: *Stadt bauen – Beispiele für und aus Wien*, Städte-Handout Ljubljana.
  Online: www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008206g.pdf
- 3: Stadt Ljubljana, 2013: *Nemirno 20. stoletje*.
  Online: http://www.ljubljana.si/si/ljubljana/zgodovina/20-stoletje/
- 4: Stadt Ljubljana, 2010: *Ready for Tomorrow. The Ljubljana Environmental Protection Program to 2013*, S. 9f
- 6, 8: Bertoncelj, Janez (Radverkehrskoordinator der Stadt Ljubljana): Gespräch vom 10.05.2013
- 7: Stadt Ljubljana, 2012: Fabianijev most.
  Online: http://www.ljubljana.si/si/zivljenje-v-ljubljani/v-srediscu/78747/detail.html
- 9, 11: Smajdek, Jost (LPP – Verkehrsbetriebe der Stadt Ljubljana): Gespräch vom 10.05.2013
- 10: Stadt Ljubljana, 2012: *Predlog prometne politike Mestne občine Ljubljana*, S. 15
  Online: http://www.ljubljana.si/file/1172768/6.-toka---prometna-politika-mestne-obine-ljubljana1.pdf
- 13: Hosoya Schaefer Architects, 2008: Partnership Šmartinska.
  Online: http://hosoyaschaefer.com/projects/partnership-smartinska/
- 14: Stadt Ljubljana, 2012: Partnership Šmartinska District Redevelopment, S. 9

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Stadt Ljubljana, 2011: *City of Ljubljana – Profile,* S. 5
  Online: http://www.ljubljana.si/file/1089519/ljubljana_osebna-izkaznica-mol.pdf
- Abb. 2: Stadt Ljubljana, 2012: *Predlog prometne politike Mestne občine Ljubljana*, S. 42
  Online: http://www.ljubljana.si/file/1172768/6.-toka---prometna-politika-mestne-obine-ljubljana1.pdf
- Abb. 9: Stadt Ljubljana, 2012: *Predlog prometne politike Mestne občine Ljubljana*, S. 23
  Online: http://www.ljubljana.si/file/1172768/6.-toka---prometna-politika-mestne-obine-ljubljana1.pdf
- Abb. 12: European Price for Public Space, Foto Breda Bizjak
  Online: http://www.publicspace.org/en/works/g072-preureditve-nabrezij-in-mostovi-na-ljubljanici/prize:2012
- Abb. 13: Kartengrundlage: Google Maps
  Online: http://maps.google.com
- Abb. 15: Visualisierung: Za Mesto Po Dveh
  Online: http://www.zamestopodveh.org/projekti/slovenska-ulica---zila-javnega-prometa
- Abb. 16: Hosoya Schaefer Architects, 2008: Partnership Šmartinska.
  Online: http://hosoyaschaefer.com/projects/partnership-smartinska/
- restliche (inkl. Titelbild): eigene Abbildungen