

5/5



Prater: Blamage droht
Für Neuerungen bis zur EM
wird die Zeit sehr knapp. S. 11

11

EM: Für den Prater wird die Zeit knapp

STREIT UM RIESENRAD-PLATZ. Warum die Pläne als Kitsch abgetan werden, der Druck durch die Fußball-EM zunimmt und die Praterunternehmer mit der Stadt Wien nicht gut können.

VON GERHARD BITZAN

WIEN. Für den Wiener Prater hat wegen des überaus milden Aprils die Saison schon früh begonnen. Und wenn am Tag der Arbeit das große Mai-Praterfest über die Bühne geht, werden Tausende zum guten Umsatz im ältesten Vergnügungspark Europas beitragen.

Hinter den Kulissen ist die Stimmung aber weniger sonnig. Zwar gibt es seit Herbst eine neue Präsidentin des Praterunternehmerverbandes, die die Devise ausgegeben hat, „es wurde genug geredet, jetzt wird gearbeitet“. Und mit der Wildwasserbahn (siehe „Presse“-Test unten) sowie einer einheitlichen Prater-Card, die ab Juni bargeldlos Zahlen im ganzen Vergnügungspark ermöglicht, wurde einiges für die Besucher getan.

Zwischen dem Praterverband und der Stadt herrscht aber weiter ein unterkühltes Verhältnis – und das bremst gewaltig. „Die Stadt Wien agiert nach dem Motto: Wir wissen was gut für den Prater ist, und wir sagen es ihnen so spät wie möglich“, sagt Alexander Meyer-Hiestand, Geschäftsführer des Praterverbandes. Vor allem der Masterplan des von der Stadt beauftragten Themenpark-Planers Emmanuel Mongon stößt den Unternehmern seit Jahren sauer auf. Was bisher von Mongons Ideen, der dafür 1,5 Millionen Euro kassiert hat, umgesetzt

wurde, entspreche nicht dem Wiener Flair des Praters.

„Wir wollen nicht die Verhinderer von Neuem sein“, sagt der Prater-Sprecher. „Aber was Stadträtin Laska und Mongon bisher gemacht haben, geht am Thema vorbei.“ Umgesetzt wurde der Masterplan (im Laska-Büro spricht man eher von Mongons Leitlinien) bisher nur im hinteren Prater-Teil, beim Schweizerhaus. Kritiker lassen aber kein gutes Haar daran. Dort sehe es aus wie in einer Shopping-Mall, das Originäre des Praters sei weg, heißt es.

Auch um den zweiten großen Bereich, der nach den Ideen des französischen Planers umgemodelt werden soll, gibt es bereits Streit. 32 Millionen Euro will die Stadt Wien in die Hand nehmen,

um den Platz um das Riesenrad total zu erneuern. Der Bereich soll im Stil von Wien um 1900 gestaltet werden und als eine Art Eintrittstor zum Prater-Besuch verlocken.

Die grüne Planungssprecherin Sabine Gretner ärgert sich über den wilden Stilmix und die „pseudohistorischen Fassaden à la Parnsdorf“. Auch der Planungsbeirat der Stadt Wien, ein Gremium von Architekten und Planungsexperten, lehnte die Entwürfe ab.

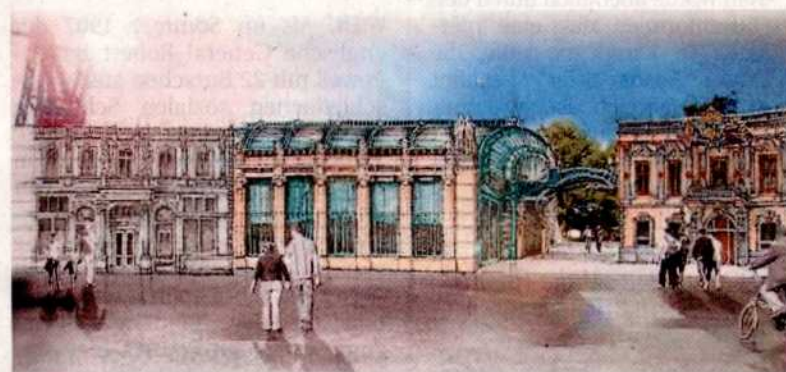
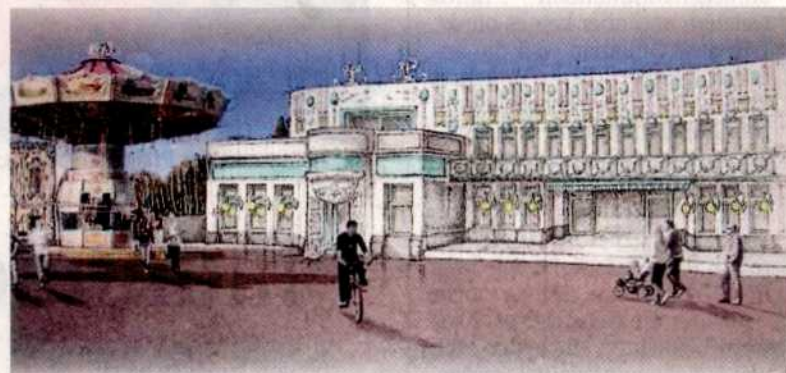
Entwürfe werden überarbeitet

Im Laska-Büro wird die Kritik zurückgewiesen. Die bisher bekannten Pläne seien nur Entwürfe gewesen, die jetzt überarbeitet würden. Zugleich wird das Grundkonzept verteidigt: Die Pläne dürfe man nicht mit Architektenaugen sehen; der Platz sei von Freizeitspezialisten entwickelt worden.

Das größte Problem ist der Zeitdruck, unter dem die Stadt steht. Im Juni 2008 beginnt die Fußball-Europameisterschaft – und bis dahin muss der Platz, an dem Zehntausende Fußballfans am Weg ins Stadion vorbei kommen werden, fertig sein. Dass dies nach der jüngsten Kritik noch schwieriger wird, liegt auf der Hand. Im Mai beginnen erste Abbrucharbeiten beim Grillturm. Ob man in zwölf Monaten einen für die EM so wichtigen Platz fertig stellen kann, wird von vielen bezweifelt.

WAS BISHER GESCHAH

Juni 2003 wurde der Themenpark-Planer Emmanuel Mongon mit der Masterplanung „Prater Neu“ beauftragt. Insgesamt erhielt er dafür fast 1,5 Millionen Euro, was vom Wiener Kontrollamt im vergangenen November heftig kritisiert wurde. Bis zur Fußball-EM im Juni 2008 soll der Riesenrad-Platz nach den Grundideen Mongons fertig sein.



Kulissenstadt am Riesenrad-Platz: Die Entwürfe wurden vom Planungs-Fachbeirat abgelehnt und werden überarbeitet. Kritiker sprechen von Kitsch, Bauexperten machen sich dagegen Sorgen, ob das Kunstwerk bis zur Fußball-EM fertig wird. (explora)



Eine Minute lang geht es auf der Wildalpenbahn bergab. Für ein bisschen Nervenkitzel sorgt vor allem die Drehung der Boote um die eigene Achse. (Clemens Fabry)

Im Test: Was kann die Wildalpenbahn?

Die neueste Attraktion im Wiener Prater ist vor allem für jene geeignet, die es nicht zu heftig mögen. Kinder müssen allerdings noch ein wenig warten.

VON ERICH KOCINA

WIEN. Rasante Beschleunigung, kopfüber stehen, den physikalischen Kräften ausgeliefert sein, und dabei doch in Sicherheit – das erwarten Besucher von Hochschaubahnen & Co. Auf der anderen Seite stehen Ringelspiele und Bahnen, in denen vor allem eine jüngere Klientel schon durch bloße Bewegung und ohne Fliehkraft leuchtende Augen bekommt.

Die neue Wildalpenbahn im Wiener Prater findet sich irgendwo zwischen diesen Extrempolen wieder. Von unten kann der Betrachter allerdings nicht wirklich abschätzen, was sich in den Kurven der vor wenigen Tagen eröffneten Bahn so abspielt. Lediglich auf den letzten Metern kann den neunsitzigen Booten bei der Fahrt zugesehen werden. Und das wirkt gar nicht so unspektakulär, wenn auch die Besucher danach eher entspannt als erschöpft aussteigen.

Wie mit der Gondel in Venedig Entspannt geht es auch zu Beginn zu, nämlich beim Anstellen über eine Brücke zur Einstiegsstelle. Dass man vorher 3,50 Euro für ein Ticket lösen musste, sollte im Budget ja schon eingeplant worden sein. Danach beginnt die „dreimi-

nütige Fahrt auf wildem Wasser“, wie sie der Veranstalter verspricht. Nun, so wild ist der erste Teil allerdings ganz und gar nicht. Denn die Geschwindigkeit, in der das gelbe Boot bis zum Lift treibt, entspricht maximal jener einer entspannten Gondelfahrt durch Venedig – nur eben ohne Gesang.

Spannend wird es dann, wenn das Boot mit Hilfe eines Aufzugs in rund 25 Meter Höhe gehoben

„Presse“-TEST

Heute: Wildalpenbahn

wird, wo ein kurzer Rundblick über den Prater erstmals für einen kleinen Glücksmoment sorgt. Dann öffnet sich eine Schranke und das Boot gleitet langsam in den Kanal – Entschuldigung, den Wildbach natürlich.

Gemächlich wird beschleunigt und schon macht sich Enttäuschung breit, weil die Geschwindigkeit nicht wirklich rasant wirkt. Sobald allerdings das Kurvenlabyrinth beginnt, gesellt sich endlich die Zentrifugalkraft hinzu und das Boot dreht sich mit jeder Kurve schneller um die eigene Achse. Hier beginnt der Spaß, fürchten

muss man sich aber nicht. Und auch festhalten ist nicht zwangsläufig notwendig, wenn auch die Hand das eine oder andere Mal reflexartig zum Haltegriff zuckt.

Kinder dürfen grundsätzlich mitfahren, allerdings gibt es noch Einschränkungen. Denn bis die Bahn fertig justiert ist, drehen sich die Boote für den TÜV noch zu schnell, daher gilt ein Alterslimit ab 14 Jahren. In ein bis zwei Wochen soll die Bahn aber auch für kleinere Kinder freigegeben sein – und am 1. Mai soll es Ausnahmen geben.

Man bleibt trocken

Nach einer knappen Minute reiner Fahrzeit im Kanal folgt am Ende – da, wo man von unten wieder zu sehen kann, Sie wissen schon – noch eine steilere Bergabpassage, bei der Furchtsamen unter Umständen ein kleiner Schrei entfliehen könnte. Es geht aber auch ohne, ganz bestimmt. Danach geht es wieder in ruhigeres Fahrwasser, zum Ausstieg nämlich.

Wieder im Trockenen geht der Besucher an einem Stand vorbei, wo Fotos von der Fahrt erstanden werden können – für vier Euro pro Stück. Und mit welchem Gefühl? Nun, nicht besonders enthusiastisch, aber auch nicht wirklich enttäuscht. Und trocken.