

Angst und Schrecken am Gürtelradweg. Ein Selbstversuch

An Novembertagen kostet es Überwindung, sich aufs Fahrrad zu schwingen: der Wind, der einem wie mit Nadeln ins Gesicht peitscht, der Sonnenuntergang, der schon um 16 Uhr droht. Doch der Gürtelradweg bietet verlässlich weitere Hürden. Damit meine ich nicht die tote Ratte, die am Asphalt des Neubaugürtels klebt, oder die Laubhaufen, auf denen dünne Reifen zu rutschen drohen, oder die Scherben, die noch immer vom Wochenende berichten.

Die Stadt wird sich um den Fahrradweg am Gürtel wohl wieder nicht kümmern (siehe Haupttext), und das, obwohl Radler seit Jahren unter ihm leiden. Was wurde aus den Vorbildern Amsterdam und Kopenhagen, wo der Autoverkehr sich an den Radfahrenden orientiert und nicht umgekehrt?

Das Schönste kommt zu Beginn: So breit und gemütlich wie die Zubringerfahradstraße in der Spittelau werden die nächsten 6,5 Kilometer nicht mehr. Dann wartet schon der geballte Autosturm, der einen von Ohropax und Gasmasken träumen lässt. Das erste Problem taucht auf Höhe der U-Bahn-Station Nußdorfer Straße auf: Menschen mit Displayblick können a) Gehwege nicht von Radwegen unterscheiden oder müssen sich b) den Weg sowieso teilen. Die in Wien populären Mischspuren halten die meisten Stadtplaner für eine gefährliche Schnapsidee. Ich zähle an jenem Nachmittag vier Beinahekollisionen und bleibe unverletzt.

Nun wartet der erste Seitenwechsel, eine Kerndisziplin auf dem Giro di Gürtel. Insgesamt sechsmal geht es von links nach rechts und wieder retour. Wer nicht aufpasst und die Abzweigung versäumt, steuert weg vom Gürtel. Zum Beispiel, wer von der Alser Straße nach Michelbeuern hinaufwill und auf der westlichen Seite bleibt. Dann geht's ab ins Herz von Währing. Fürs Zeitfahren wäre der Gürtel auch nichts, ganze fünf Minuten trennen die beiden U6-Stationen Burggasse-Stadthalle und Westbahnhof. Womit wir bei den Ampelphasen wären. Grüne Wellen sind Fabelwesen wie Kobolde, deren Existenz fraglich ist.

Zur Verteidigung des Gürtelradwegs sind zu nennen: die Passage zwischen Nußdorfer und Währinger Straße, da geht es (nach geglücktem Seitenwechsel) recht friedlich dahin, zwischen Währinger Straße und Borschkegasse ebenso. Beim Best of Böse führen der U-Bahn-Ausgang Michelbeuern (Fußgänger sind kaum sichtbar), der Radweg am Urban-Loritz-Platz, wo einen gleich zweimal Straßenbahnen bedrohen und man selbst Fußgänger auf dem Gewissen haben könnte, und natürlich das Wartespiel auf der Felberstraße, wenn man irgendwann zum Westbahnhof möchte.

Im Übrigen ist der Terminus Gürtelradweg irreführend. Es gibt keinen durchgängigen Radweg, offiziell führt er von Spittelau bis zum Margaretengürtel.

Die größte Frage bleibt aber diese: Hat sich irgendwer in dieser Stadt schon Gedanken darüber gemacht, wie man Frieden zwischen Radfahrern und den unzähligen neuen Verkehrsteilnehmern (E-Scooter, Bikely Fake-Mopeds, elektrische Einräder und jeden Tag ein weiteres Gefährt) schafft?

KATHARINA KROPSHOFFER



Der Gürtelradweg reicht von Spittelau bis Margaretengürtel. Unsere Autorin hat ihn beradelt



FOTOS: KATHARINA KROPSHOFFER

Nun wartet der erste Seitenwechsel, eine Kerndisziplin auf dem Giro di Gürtel

ANALYSE:
SORAYA PECHTL

Die Ampel am Margaretengürtel springt auf Gelb, für den Lenker eines Audi A8 das Signal, noch entschlossener aufs Gas zu treten. Weit mehr als die erlaubten 50 km/h bringen ihn über die Kreuzung. In seinem Augenwinkel springt eine Fußgängerin erschrocken vom Zebrastreifen zurück.

Das Habitat des Rasers liegt drei Kilometer von der Innenstadt entfernt, den Gürtel muss er sich mit tausenden Pendlern, Müttern, die ihre Kleinen zur Schule bringen, und Gelegenheitsverkehr teilen. 70.000 Autos umrunden hier jeden Tag teilweise die inneren Bezirke Wiens. Der Gürtel ist die am stärksten befahrene Landstraße Österreichs. Und ein Albtraum für alle, die nicht Auto fahren. Einen durchgängigen Gürtelradweg gibt es nicht (siehe Kasten), Fußgänger wandern oft hunderte Meter zum nächsten Zebrastreifen. Damit die bis zu vier Autosproben pro Fahrtrichtung ungestört fließen.

Die vielen Bewohner dieser traditionell günstigen Wohngebieten leben mit pausenlosem Dröhnen und Abgasen. Über 70 Dezibel zeigt die Lärmkarte des Klimaschutzministeriums an. Die Mobilitätsorganisation VCO maß an derart stark befahrenen Straßen mitunter ähnlich viel Feinstaub wie in Raucherlokalen.

Zeit, etwas zu ändern. Und ein Glück, dass die rote Verkehrstadträtin Ulli Sima ein neues Gesicht für den Gürtel offenbar zu ihrem Vermächtnis machen will: Dem Falter liegen Ausschreibungsunterlagen von Juli 2023 vor, wonach Sima den Westgürtel entlang der U6 ab Oktober 2024 umgestalten will.

„Vom Wiental/U-Bahn-Station Margaretengürtel bis zum Bereich Nußdorfer Straße“ soll die Verkehrsader schon bald „für Bewohner*innen, Arbeitende und Besucher*innen gestalterisch“ aufgewertet sein, „das Mikroklima entlang des Gürtels“ soll besser werden und die „Verkehrsachse für mehr Fußverkehr“ attraktiv. Es klingt wie ein Versprechen, doch auf der zwölften Seite folgt die Enttäuschung: Die vier Spuren für das Automobil bleiben erhalten.

Genauere Pläne gibt es noch nicht, aber die Ausschreibung setzt enge Grenzen: Sima will nicht den ganzen Gürtel, sondern nur sechs „bestimmte Bereiche“ daran umgestalten. Die Straße bleibt, wie sie ist – nur rundherum soll's ein wenig grüner werden.

Konkret auf 400 Quadratmetern vor der U-Bahn-Station Margaretengürtel, 2200 Quadratmetern bei der Station Gumpendorfer Straße, 1400 Quadratmetern beim Urban-Loritz-Platz und je 1000 Quadratmetern bei der Kreuzung Breitenfelder Gasse/Hernalser Gürtel, am Währinger Gürtel und bei der U6-Station Nußdorfer Straße.

Nur an zwei Stellen will die Stadt die Autos einschränken, wenigstens ein bisschen: Eine Querung des Hernalser Gürtels auf Höhe Breitenfelder Gasse soll autofrei werden. Und die Nebenfahrbahn am Urban-Loritz-Platz südlich von Richard Lugners Gürtelbrücke verschwinden oder kleiner



FOTO: ÖNB/PICTURESK.COM

werden. Auf den anderen Plätzen fahren schon heute keine Autos. Sie sollen ab 2024 grüner werden und neue Möbel bekommen.

Das klingt nach einer vergebenen Chance. „Wie es derzeit geplant ist, sind das reine Behübschungsmaßnahmen“, sagt standesgemäß die Parteivorsitzende der oppositionellen Wiener Grünen, Judith Pühringer: „Ein Fleckerlteppich, der keine große Vision beinhaltet.“

Der Zeitpunkt für einen neuen Gürtel wäre günstig. Rundum werden in den kommenden Jahren mit der U2xU5 und der äußeren Mariahilfer Straße ohnehin Großbaustellen entstehen. Die Stadt könnte den Gürtelverkehr gleich dauerhaft beschränken und so den eigenen Klimazielen näher kommen. Die rot-pinke Stadtregierung will bis 2040 klimaneutral sein, und der Verkehr verantwortet 43 Prozent der städtischen Emissionen.

enger schnallen

Die rote Verkehrsstadträtin Ulli Sima will den Gürtel neu gestalten. Die acht Autospuren soll er aber behalten. Vergibt die Stadt hier eine historische Chance?



1912 war der Margaretengürtel ein Boulevard mit viel Grün, Platz für Fußgänger und die Straßenbahn. Autos gab es zu dieser Zeit nur wenige



FOTO: HERIBERT CORN

Die Stadt will unter anderem den Platz vor der U-Bahn-Station Margaretengürtel ab Oktober 2024 umgestalten

Das Rathaus will den Anteil motorisierten Individualverkehrs von derzeit 26 bis 2050 auf 15 Prozent drücken.

Die Wiener fahren jetzt schon weniger. 2010 waren pro 1000 Einwohner 393 Pkw zugelassen, 2022 nur mehr 375. Das Verkehrsaufkommen auf dem Gürtel ist seit den 90er-Jahren stellenweise um bis zu 15 Prozent gesunken. Warum also nicht gleich eine Spur den Fahrrädern widmen?

Alles nicht so einfach, findet die Magistratsabteilung Architektur und Stadtgestaltung (MA 19). Ohnehin baue die Stadt Öffis und Radwege aus, aber eine gekappte Gürtelspur bewirke das Gegenteil. „Erst die Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Gürtel ermöglicht die Verkehrsberuhigung von Wohngrätzeln“, so ein Mitarbeiter der MA 19. Die Gemeinde opfere demnach den Gürtel, um dazwischen Stille zu schaffen.

Barbara Laa hat etwas gegen diese Erzählung. Die Verkehrsplanerin an der TU Wien hat in einer Studie (für die Grüne

Bildungswerkstatt) geprüft, wie die Stadt den Gürtel beruhigen könnte. Kein einfaches Vorhaben, gibt Laa zu, aber nicht unmöglich.

Wenn die Stadt wirklich wollte, müsste sie erst den Verkehr in den Grätzeln lähmen, etwa mit Bodenschwellen, Begegnungszonen und Tempolimits. Dann würden die Autos nicht vom Gürtel auf umliegende Straßen ausweichen. „Wenn wir weniger Autoverkehr wollen, werden wir ihm weniger Fläche zur Verfügung stellen müssen“, sagt Laa.

Das Problem an der roten Stadtplanung: Die Öffentlichkeit wird auch im Falle des Gürtels nicht erfahren, welche Alternativen zur Wahl standen. Die Ausschreibung verweist auf ein „Potentialkonzept“, das der Umgestaltung zugrunde liege – dieses wollten aber weder Simas Büro noch die MA 19 auf mehrfache Nachfrage zuschicken.

Fortsetzung nächste Seite



FOTO: HERIBERT CORN

Bis zu vier Spuren pro Fahrtrichtung stehen den Autos auf dem Gürtel zur Verfügung. 70.000 Autos umrunden jeden Tag teilweise die inneren Bezirke Wiens

Fortsetzung von Seite 35

Ob ein ruhiger Gürtel möglich wäre, weiß also, wenn überhaupt, eine Handvoll Beamter. Fest steht: Dass diese Straße den Autos gehört, ist nicht naturgegeben, die Politik hat den Pkw-Primat über 70 Jahre gefördert.

Im 18. Jahrhundert stand anstelle des Gürtels der Linienwall, der vor Eindringlingen schützen sollte und innere Bezirke von den Vororten trennte. 1862 genehmigte Kaiser Franz Joseph I. eine 76 Meter breite Straße entlang des Walls. Neben dem Kutschenverkehr bestand der Kaiser auch auf einer Stadtbahn auf den Mittelspurten, die alte und neue Stadtteile verbinden sollte.

Diese Teilstrecken der heutigen U4 und U6 machten den Gürtel neben Ringstraße und Zweierlinie zur dritten Verkehrsader und die Gegend rundum zum Wohnort. Das Rote Wien baute entlang des Margareten-gürtels 3000 leistbare Gemeindefürsorge-n. Die „Ringstraße des Proletariats“ kam ohne Autos aus, Bilder zeigen sie als grünen Boulevard mit breiten Spazierwegen.

Doch der technologische Fortschritt und die nationalsozialistische Ideologie gaben



FOTO: HERIBERT CORN

Bis jetzt hat sich die Stadt nicht getraut, die Flächen des Autoverkehrs anzugreifen. Und sie traut sich auch jetzt nicht

BARBARA LAA

den Autos Vorrang. Die Straßenverkehrsordnung von 1938 machte das „Kraftfahrzeug“ zum „Volksfahrzeug“, „der Langsame“ habe auf „den Schnelleren“ Rücksicht zu nehmen: „Im Straßenverkehr gehen die Bedürfnisse des motorisierten Schnellverkehrs den Bedürfnissen der Fußgänger vor.“

Danach leben wir seither. In den 1950ern wuchs die Zahl zugelassener Autos in Wien von 18.000 auf über 130.000. Damit Lenker ungehindert vorankamen, wurde der Gürtel zur Schnellstraße. Der Europa-platz am Westbahnhof wurde breiter, der Süden bekam mehrere Fahrspuren und Unterführungen.

Doch der Landstrich der Autos war dem Menschen unwirtlich. Gürtelbewohner beschwerten sich über Lärm und schlechte Luft – wer konnte, zog weg. Geschäfte und Kaffeehäuser schlossen, stattdessen öffneten Bars, Bordelle und Sexkinos.

1995 hatte die Stadtregierung genug gesehen, das Projekt „Urban-Wien Gürtel Plus“ sollte das „Rotlichtimage“ begraben und den Gürtel „wieder beleben“. Die Gemeinde genehmigte Lokale in Gürtelbögen,

baute einen Skaterpark, die Hauptbibliothek am Urban-Loritz-Platz und sanier-te Wohnblöcke. 2001 verlängerte die grüne Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou mit einem Bürgerbeteiligungsverfahren „Ziel-gebiet Gürtel“ den Radweg und begrün-te allerhand.

Ulli Sima ist also nicht die Erste, die den Gürtel für Anrainer und Fußgänger umge-stalten will. Doch sie hätte die Erste mit bleibendem Erfolg sein können. „Bis jetzt hat sich die Stadt nicht getraut, die Flächen des Autoverkehrs anzugreifen. Und sie traut sich auch jetzt nicht“, sagt Verkehrsplanerin Laa. Sie macht einen verträg-lichen Vorschlag für einen ersten Schritt zu einem besseren Gürtel: Eine der acht Spu-ren könnte abschnittsweise zu einem Zwei-Richtungs-Radweg werden. Die Radler kä-men schneller und vor allem sicherer voran.

Dann könnten auch Gehwege breiter werden. Die Fußgängerin, die vor dem Audi zurückschrak, hat die Straße mittlerweile eilig überquert. Sie wirkt erleichtert, den Gürtel überstanden zu haben.

Exklusiv in Ihrer Apotheke

Wirksame Schnupfenprophylaxe für die ganze Familie

Inhaltsstoff:

- Carrageen (Carrageenose®). Carrageen ist ein natürliches Polysaccharid welches aus Rotalgen gewonnen wird. COLDAMARIS plus enthält keine Konservierungsmittel!
- Kann bei rechtzeitiger und ausreichender Anwendung vor der Entstehung von Schnupfen und grippalen Infekten schützen.
- Zur vorbeugenden und anhaltenden Befeuchtung bei trockener oder gereizter Nasenschleimhaut.
- Zur Anwendung bei Erwachsenen und Kindern ab einem Jahr.

Mit der Kraft des Meeres gegen Erkältungsviren

Über Wirkung und mögliche unerwünschte Wirkungen dieses Medizinproduktes informieren Gebrauchsanweisung, Arzt oder Apotheker.