

Der Europaplatz vor dem Westbahnhof hat einen Zweck: wegzukommen. Man bleibt hier nicht gerne stehen, zu verweilen käme einer Strafe gleich: Die Geräuschkulisse ähnelt der einer lauten Kantine. Taxis und Busse umzingeln die Fußgänger. Nicht ein Grashalm wächst auf der zubetonierten Fläche. Und wer einatmet, dem zieht der strenge Geruch von tausenden Auspuffen in die Nase.

„Ich halte mich nie hier auf“, sagt ein Mann, der am Donnerstagvormittag aus einer Straßenbahn steigt, „es müsste viel weniger Autos geben, damit ich freiwillig herkommen würde“, sagt die Wienerin Andrea, die mit dem Zug angekommen ist.

Kaum eine Großstadt kommt ohne dieses Problem aus: Irgendwo müssen die Privatautos, Taxis und Lkw fahren, doch die Hauptverkehrsadern verhindern weitem Wohnlichkeit.

In Wien ist diese seit Ende der 50er-Jahre der Gürtel, er ist bis heute die meistbefahrene Landstraße Österreichs. Zwischen 60.000 und 70.000 Autos schleppen sich jeden Tag auf 70 Metern Breite über 13,5 Kilometer Länge.

Insgesamt 15 Wiener Bezirke verknüpft der U-förmige Gürtel, den dritten bis zwölften sowie den 15. bis 19. Doch der Highway für Motorisierte ist der Albtraum der Radler und Fußgänger.

37 Prozent der Fläche des Westgürtels (zwischen Gumpendorfer Straße und Spittelau) sind derzeit für den motorisierten Verkehr reserviert. Radwege kommen nur auf rund 14 Prozent. Der Rest ist für Gehwege, Gleise und Grün reserviert.

Seit Jahren versuchen Bezirksvorsteher und Stadträte, dieses Verhältnis zu drehen. Im Angesicht der Klimakrise wollen viele den Gürtel wieder als Flaniermeile mit breiten Spazierwegen sehen, die er Anfang des 20. Jahrhunderts war. Die Stadtbahnbögen, in denen seit Ende der 90er Lokale beheimatet sind, oder der Skatepark am Neubaugürtel, den die Stadt 2013 bauen ließ, sind Kinder dieser Versprechen.

Mehr Platz für Fußgänger und Radler schwebt auch Ulli Sima vor. Die rote Politikerin will in ihrer ersten Amtszeit als Verkehrsstadträtin den Westgürtel umgestalten.

Doch die Ausschreibungsunterlagen, über die der *Falter* im November berichtete, enttäuschten. Demnach will die Stadt die Autos nur an zwei Stellen einschränken: Eine Querung des Hernalser Gürtels auf Höhe Breitenfelder Gasse soll autofrei werden. Die Nebenfahrbahn am Urban-Loritz-Platz südlich von Richard Lugners Gürtelbrücke würde verschwinden. Die drei bis vier Gürtelspuren pro Fahrtrichtung bleiben unberührt.

Simas Pläne würden an der aktuellen Verkehrslage also kaum etwas ändern. „Was bislang getan wurde, ist nur ein wenig Behübschung hier und dort. Beim Gürtel müssen wir aber groß denken“, sagt Judith Pühringer, die Chefin der Wiener Grünen.

Die Oppositionspartei hat das Stadt- und Landschaftsplanungsbüro bauchplan mit der Vision eines grünen Gürtels beauftragt. Entstanden ist eine 135-Seiten-Schrift mit dem Titel „Gemma Gürtel 2030“, die dem *Falter* exklusiv vorab vorliegt.

Die verkehrliche Analyse stammt vom Mobilitätsforscher Harald Frey von der Technischen Universität Wien, die Landschaftsarchitektin Gisa Ruland war mit der Freiraumplanung beschäftigt. Die Analyse konzentriert sich auf den Westgürtel. Was wäre möglich?



ABBILDUNG: RENDERING BAUCHPLAN | (RULAND/FREY/DIE GRÜNEN)

Reisen wir ins Jahr 2030, da diese grüne Gürtelvision Wirklichkeit sein könnte.

Sie stehen unter großkronigen Bäumen am autofreien Europaplatz vor dem Wiener Westbahnhof. Ihr Blick richtet sich gen Norden. Statt auf vier fahrenden Autos und Lkw nur noch auf zwei Fahrstreifen pro Richtung. Der Verkehr bekommt 21 Prozent des gesamten Gürtels zugesprochen – um knapp die Hälfte weniger als 2024.

Der freigewordene Platz gilt dem Grün, den Flaneuren, Fahrradfahrern und anderen Sportlern. Auf beiden Seiten des Gürtels fahren Familien und Rennradler entlang eines 3,5 Meter breiten Radschnellweges. Die Gehwege sind ebenso breit und gesäumt von neu gepflanzten Bäumen.

Über den gesamten Mittelstreifen des Gürtels ziehen sich Spiel- und Sportplätze, die restliche Fläche wuchert vor Grünzeug. Insgesamt 3000 Bäume stehen nun entlang des Westgürtels, also zwischen Gumpendorfer Straße und Spittelau. Im Jahr 2024 waren es nur 1600.

Wer sein Fahrrad am Westbahnhof abstellen will, findet im neu errichteten Radhaus bei der U-Bahn-Station 1142 überdachte Stellplätze. Auf der begrünten Dachterrasse lesen Studenten, andere plaudern bei selbstgebrachtem Kaffee, die Touristen sind vor allem wegen der Aussicht gekommen. Wir queren die Straße und gehen vom Europaplatz zum Christian-Broda-Platz. Der Eingang zur inneren Mariahilfer Straße ist eine grüne Begegnungszone mit einem Wasserspiel geworden, ebenso die Stollgasse beim ehemaligen Sophienspital.

Wir fahren mit der 8er-Bim weiter Richtung Norden zur Josefstädter Straße.

Wenn es nach der Vision der Grünen geht, soll die längst eingestellte Tramlinie

Dasselbe in Grün

Die Stadtregierung will den Gürtel ab Oktober verbessern. Die drei bis vier Autosproben pro Fahrtrichtung bleiben. Die Grünen haben dem Falter ihre ambitioniertere Vision gezeigt

ANALYSE: SORAYA PECHTL



Bei der U-Bahn-Station Westbahnhof soll ein Radhaus mit über 1000 überdachten Abstellplätzen entstehen



zwischen Burggasse/Stadthalle und Währinger Straße wieder fahren. 1884 als Pferdetramway eröffnet, erhielt die Verbindung im Jahr 1907 die Linienbezeichnung 8. Die Stadt hat die Straßenbahn mit der Verlängerung der U6 zur Philadelphiastraße im Jahr 1989 eingestellt. Des Geldes wegen, wie es hieß. „Dagegen sprach bis zuletzt die gute Auslastung des 8ers“, steht in der Studie.

Nun soll die vergessene Straßenbahnlinie kürzere Distanzen besser bewältigbar machen. Denn U-Bahn-Stationen sind im Schnitt 700 bis 800 Meter voneinander entfernt. Bim-Haltestellen dagegen nur 300 bis 400 Meter.

Kurzum: Den Grünen schwebt ein Gürtel vor, der Autos weniger Platz gibt. Pflanzen und Menschen dafür umso mehr.

Aber wie realistisch ist diese Vision? Und was denken die Stadt und Verkehrsorganisationen über das Beschneiden der Fahrspuren?

Die Studienautoren haben sich nicht in Science-Fiction geübt, sondern reale Straßen und Plätze zum Vorbild: zum Beispiel die Champs-Élysées in Paris. Die sozialistische Bürgermeisterin Anne Hidalgo ist gerade dabei, die Avenue in einen grünen Park mit breiten Spazierwegen zu verwandeln. In Barcelona gibt es mit La Rambla bereits eine grüne Meile.

Noch etwas spricht für ihre Umgestaltung: Der Gürtelverkehr ist in den vergangenen Jahrzehnten an manchen Abschnitten um bis zu 15 Prozent zurückgegangen. Aber reicht das, um gleich zwei Fahrspuren am Westgürtel zu streichen?

Berechnungen, was die Umgestaltung für den Fließverkehr bedeuten würde, enthält die Studie nicht. „Es ist eine Vision, was verkehrlich vorstellbar ist“, sagt der verant-

wortliche Mobilitätsforscher Harald Frey. Aber auch eine „notwendige Strategie“, damit das Rathaus seine selbstgesteckten Ziele erreichen kann.

Denn die Stadtregierung will die CO₂-Emissionen der Mobilität bis 2030 um 50 Prozent pro Kopf senken. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs soll von derzeit 26 auf 15 Prozent zurückgehen. „Wenn die Politik das erreichen will, wird sie die Infrastruktur anpassen müssen“, sagt Frey. Da wäre ein grüner Gürtel nur der Anfang. Zusätzlich gehörten auch die angrenzenden Gegenden radikal beruhigt, damit die Autos nicht auf Nebenstraßen ausweichen können.

Die Mobilitätsorganisation VCÖ ist begeistert von den Plänen, für die Bewohner würden sie „weniger gesundheitsschädliche Abgase und Lärm, mehr Lebensqualität“ und bei gleichzeitiger Begrünung auch Abkühlung bedeuten. „Was angesichts der Tatsache, dass die Anzahl der Hitzetage in Wien in Zukunft zunehmen wird, essenziell ist“, sagt ein Sprecher des VCÖ.

Der ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club) hingegen sieht das ein wenig anders. „Die Verkehrsbelastung am Gürtel ist abschnittsweise sehr unterschiedlich. Man kann nicht einfach eine ganze Spur wegnehmen, sondern müsste jeden einzelnen Abschnitt gesondert prüfen“, sagt Matthias Nagler, Referent für Verkehrspolitik beim ÖAMTC.

Schon jetzt hat der Fließverkehr streckenweise nicht durchgehend alle Fahrstreifen zur Verfügung. Am Urban-Loritz-Platz gibt es etwa viele Abbiegemöglichkeiten, anderswo Park- und Haltestreifen oder Ladezonen. Dort ließen sich nicht ohne weiteres Fahrstreifen abwicken.

Der Europaplatz nach Vorstellung der Wiener Grünen: mehr Grün und weniger Autos



Wenn die Politik den Autoverkehr reduzieren will, wird sie die Infrastruktur anpassen müssen

MOBILITÄTS-
FORSCHER
HARALD FREY

Aber so bleiben wie bisher müsse der Gürtel selbst für den ÖAMTC nicht. Die Stadt könnte die Rad- und Fußwege erhöht auf Stelzen führen. Oder den Verkehr an schwer belasteten Stellen wie dem Westbahnhof untertunneln. Ähnlich wie am Matzleinsdorfer Platz. „So bringt man die Interessen aller Verkehrsteilnehmer unter einen Hut“, sagt Nagler.

Allerdings ist jener Matzleinsdorfer Platz nicht gerade ein Eldorado für Radfahrer und Fußgänger. Und von Bäumen oder Pflanzen fehlt zwischen Margareten und Favoriten auch jede Spur.

Klar scheint, dass Ulli Sima mit ihrer Ausschreibung für einen neuen Gürtel eine Chance vergibt. Die oppositionellen Grünen bringen ihren radikalen Entwurf in die Diskussion. Bleibt noch eine Frage: Was denkt die Stadtregierung über dieses Gegenpapier?

Die Magistratsabteilung 46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten) ist gegen eine Verkehrsberuhigung am Gürtel, weil er die Hauptverkehrsachse im Süden und Westen Wiens sei. „Über diese Straße wird es ermöglicht, dass Handwerker zu Ihren Kunden kommen, Supermärkte beliefert werden, Notdienste schnell zu Einsatzorten kommen“, schreibt eine Sprecherin auf *Falter*-Anfrage. Erst die Bündelung des Verkehrs am Gürtel ermögliche es, dass in angrenzenden Wohngrätzeln weniger Autos fahren würden.

Wahrscheinlich sieht der Gürtel des Jahres 2030 nicht viel anders aus als der heutige. Wer am Europaplatz steht, teilt sich die betonierte Fläche mit Bussen, Taxis und anderen Autos. Wer dann Richtung Norden blickt, sieht ein paar Bäume am Mittelstreifen – und noch mehr Autos.