

Mödling, Stadt der Radfahrer

Radfahrer und Fußgänger hatten in Mödling schon immer ihre Probleme miteinander. Wir blicken zurück, auf eine Zeit, als es in Mödling gegen Ende des 19. Jahrhunderts sogar eine Radrennbahn in der Stadt gegeben hat.



Ein Hochradfahrer führt die Niederradfahrer im Corso beim Radfahr-Gaufest durch die Elisabethstraße (Sammlung Roman Schneider)



Bei Birchmann's Hotel Zukunft in der Neusiedlerstraße, in dessen Hof sich eine Sommertrainings-Rennbahn befand, war meist Start- und Ziel-punkt der Mödlinger Straßenrennen (Sammlung Aigelsreiter)



Ein Rover „Safety bicycle“, wie die Niederräder auch genannt wurden, aus 1885

GEBHARD KÖNIG

Hand aufs Herz: Wann haben Sie sich als Fußgänger in Mödling zum letzten Mal geärgert über einen Radfahrer, der rücksichtslos am Gehsteig dahinfährt oder durch die fahrradfreie Elisabethstraße braust, und das gegen die Einbahn? Keine Angst, dieser Artikel wird keine Philippika gegen die angsteinflößenden Radfahrer in der Stadt noch eine Brandrede für die ach so umweltfreundlichen Autoverweigerer. Vielmehr soll ein kleiner Rückblick auf die Anfänge des Radfahrens in Mödling zeigen, dass sich in 150 Jahren nicht viel geändert hat.

Wie war die Situation des In-

den Wirts- und Kaffeehäusern die Wartezeiten, um dann beschwingt die Fahrgäste an ihr Ziel zu bringen, vielfach in einem Tempo, das die Fußgänger als bedrohlich empfanden. Im digitalen Zeitungsarchiv der Österreichischen Nationalbibliothek „anno“ finden sich zahlreiche Berichte über durch Fiaker verletzte Fußgänger.

LAUFMASCHINE

Zur Zeit der Stadterhebung Mödlings 1875 kam allmählich ein weiteres Gefährdungspotential für die Stadtpazierer auf, nämlich die Radfahrer. 1817 hatte der badische Forstbeamte Karl Drais eine einspurige Laufmaschine als Alternative zum Reitpferd erfunden. Dieses Laufrad konnte sich allerdings nicht durchsetzen, und 1853 baute Philipp Moritz Fischer aus Schweinfurt das erste Fahrrad mit Trekkurbelantrieb. Zunächst direkt auf das größere Vorderrad wirkend, war das Hochrad ein ziemlich schwer zu fahrendes Velociped. Um 1880 wurde das Nie-



Ludwig Rückeshäuser auf einem Swift-Rennrad der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft, ca. 1896. Atelier R. Wild, Hirnerbrühl - Sammlung Walter Rückeshäuser, Mödling

dividualverkehrs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei uns? Durch die Südbahneröffnung war Mödling verstärkt Ziel vieler Sommerfrischler aus Wien, und so nahm die Zahl der Lohnfuhrwerke, sprich Fiaker, ab etwa 1850 stetig zu. Auf den zwei großen Standplätzen, dem Bahnhofplatz und dem Rathausplatz, warteten die Kutschen auf Kundschaft. Die Fiaker verkürzten in den umliegen-

derrad erfunden, das mit zwei gleich großen Rädern ausgestattet war, deren hinteres über einen übersetzten Kettenantrieb durch die zwischen den beiden Rädern situierte Trekkurbel angetrieben wurde. Das Bicycle, wie wir es im Grunde genommen heute noch fahren. Bis 1865 mit Eisenreifen ausgestattet, verwendete man anschließend Vollgummi-reifen; erst 1888 wurde der Luftreifen erfunden.

Der Fahrrad-Hype im Raum Wien setzte um 1880 ein. Die Räder wurden aber nicht als Unterstützung, schnell und günstig von A nach B zu kommen, verwendet, die Radler waren Herrenreiter auf ihren Drahteseln: eher gehobene Gesellschaftsschicht, die Radfahren als Sport ansah. Da diese Art der Fortbewegung von der Obrigkeit skeptisch, weil für Fußgänger gefährlich betrachtet wurde, waren nur einzelne extra freigegebene Straßen für den Radfahrer befahrbar.

Der Österreicher ist bekanntlich ein Vereinsmeier. Daher organisierten sich auch in Mödling die Radfahrer in Vereinen, in dem 1891 gegründeten „Ersten Mödlinger Radfahr-Verein“ und dem 1894 ins Leben gerufenen „Mödlinger Bicycleclub“. Ersterer hatte sein Vereinslokal in Deisenhofers „Gasthof zum Goldenen Lamm“ in der Klostersgasse, die „Bicyclist“ schlugen ihr Domizil im „Kaiser von Österreich“ in der Hauptstraße auf. Bereits Ende 1894 gründeten die beiden Vereine den „Mödlinger Rennverband“, der als Zielsetzung die Schaffung einer Rennbahn in Mödling hatte.

RENNBAHN

Im März 1895 war das Projekt mehr oder weniger in trockenen Tüchern. Auf teils gekauften, teils vom Fabrikanten Ferdinand Fleischmann günstig zur Verfügung gestellten Grundstücken zwischen der Nordpolstraße (heute Gabrielerstraße) und dem Fabriksgelände konnte eine Rennbahn errichtet werden, die in der Zeitschrift „Der Bicyclist“, dem Organ des Wiener Bicycle Club, wohlwollend vorgestellt wur-

de: „Die Rennbahn entspricht allen modernen Anforderungen an eine gute Bahn, die Länge beträgt 400 m nach amtlicher Messung, die Curvenbreite 6 Meter, Höhe 2 Meter.“ Am 26. Mai 1895 wurde die Bahn im Rahmen des Radfahr-Gaufestes eröffnet. Ein Corso führte die rund 900 Radler vom Sammelpunkt beim Hotel „Zukunft“ in der Neusiedlerstraße über die Stadt zur Rennbahn, wo die insgesamt acht Rennen des Tages bestaunten. Vier weitere „Internationale Radwettfahrten“ fanden in diesem Jahr noch statt, wobei am 25. August 1895 ein Damenrennen stattfand, „das erste, das für eine österreichische Bahn ausgeschrieben wurde“. Dieser Renntag wurde von sehr schlechtem Wetter begleitet, das nicht nur den Fahrern zusetzte, sondern auch die provisorischen Bauten schwer beschädigte. Aus den auf der renovierten Bahn abgehaltenen Rennen sei der „Große Preis von Mödling“ am 22. August 1897 herausgegriffen, da der Statthalter von Niederösterreich Graf Kielmansegg, ein aktiver Radfahrer, der auch durch die liberale niederösterreichische „Ordnung des Radfahrverkehrs“ wesentlich zum Aufschwung des Radfahrens auch für Nichtsportler beitrug, anwesend war.

ENDE DES RADSPORTS

Abrupt kam das Aus für die Bahn: Im Jänner 1898 wurde über den Mödlinger Rennverband der Konkurs verhängt, und „Der Bicyclist“ resümierte: „Schade um die schön gelegene Bahn, die in den drei Jahren ihres Bestandes theilweise recht befriedigende

Erfolge erzielte.“ Das Ende des Radsportes fällt auch in eine Zeit, in der sich die „distinguierten“ Gesellschaftskreise den Motorfahrzeugen zuwandten, die nun ihrerseits die herkömmlichen Verkehrsteilnehmer gefährdeten.

Um in dieser Betrachtung des Radfahrens in Mödling den Kreis zu schließen und zum Eingangstatement des Miteinanders von Fußgängern und Radfahrern zurückzukehren, sei abschließend die Badener Zeitung vom 9. Juni 1897 zitiert, die unter der Überschrift „Begriffsverwirrung“ schreibt: Die Anschauung, daß Radfahrer auch auf Fußwegen, wenn diese eben von Passanten nicht benutzt werden, fahren dürfen, ist viel verbreitet, jedoch falsch. Denn in Niederösterreich gestattet das Gesetz dieses Recht den Radfahrern nicht und selbst bei Nacht ist das Befahren der Fußwege verboten. Es schadet durchaus nicht, wenn dies zum Nutzen vieler Fahrer, die das nicht zu wissen scheinen, einmal öffentlich bekannt gemacht wird, damit sie von Unannehmlichkeiten verschont bleiben. [...], Radfahrer, habt Acht! Denn zwischen Fußweg im Allgemeinen und Bankett für Radfahrerbenutzung ist ein Unterschied.“ Ist doch bis heute gültig, oder? Auch wenn man als Fußgänger in Mödling festhalten muss, dass sich das Verhalten der Radfahrer im Gegensatz zu anderen Städten, insbesondere der Universitätsstädte, wesentlich verbessert hat. Bleibt nur der Wunsch übrig, dass die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Gehsteigbenutzung sich auch zu den E-Scooterfahrern und „mopedisierten“ Briefträgern herumspricht...