

# WIEN

THEMA  
DES TAGES

## DARUM MACHEN WIR ES ZUM THEMA

Tempo 30 in Städten wird nun auf politisch breiter Front gefordert. Wien rühmt sich dabei als Vorreiter. Experten werfen der Stadt jedoch vor, dass viel mehr getan werden könnte – und dass alle von Tempo 30 profitieren würden.

# 68

## PROZENT

der Wiener Straßen sind derzeit Tempo-30-Zonen. Die Stadt selbst definiert jedoch 75 Prozent als nur „untergeordnetes Straßennetz“.

## GRAZ: ABLEHNUNG SCHLUG IN ZUSTIMMUNG UM

Als Graz Anfang der 1990er großflächig Tempo 30 einführt, waren nur 44 Prozent der Grazer – und nur 29 Prozent der Autofahrer – dafür. Zwei Jahre später fanden 77 Prozent die Regelung gut, und sogar die Autofahrer zu 68 Prozent.

wien@kronenzeitung.at

# Wien bremst bei Tempo 30

Tempo 30 in der Stadt hat immer mehr Befürworter. Wien lobt sich dabei als „Vorreiter“.

Anderswo geht man jedoch beherzter zur Sache – zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer.

Die Zeiten ändern sich: Sowohl der Gemeindebund als auch der Städtebund – und damit de facto die Vertreter aller Österreicher – bekennen sich inzwischen zu fast flächendeckendem Tempo 30 im Ortsgebiet, fordern Vereinfachungen bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen und obendrein das Recht, selbst „blitzen“ zu dürfen. Im Vergleich dazu sieht Wien ein wenig alt aus.

## Was sich Wien von Graz abschauen könnte

Allein, dass das Rathaus sich als „Vorreiter“ bei Tempo 30 lobt, lässt zweifeln, wie weit der Blick über den Tellerrand reicht: In Graz wurden schon vor 31 Jahren 77 Prozent des Straßennetzes zur Tempo-30-Zone erklärt, damals gegen den deklarierten Willen der Mehrheit. Zwei Jahre später waren die Grazer mehrheit-

Bei der Verordnung von Tempo 30 wird jeder Fall einzeln geprüft. Ein kritischer Faktor ist dabei der öffentliche Verkehr.

Stadt Wien, MA 46, Verkehrsorganisation

lich zu Fans der Entschleunigung geworden.

Auch kritische Stimmen bescheinigen Wien zwar ein ehrliches Interesse an Verkehrsberuhigung und keine Scheu vor Tempo 30, die Stadt hat laut den Experten aber einen allzu starren Blick auf das Thema und arbeitet Anträge oft formelhaft ab, ohne sich die Lage im Detail anzusehen.

Anträge auf Tempo-30-Zonen müssen in Wien die Bezirksvertretungen stellen. Dann passiert, vereinfacht gesagt, Folgendes: Die Stadt sieht sich an, ob es sich dabei

Wien ist bei der Umsetzung von Tempo 30 zweifelsohne sehr bemüht. Doch es gibt noch Luft nach oben.

Michael Schwendinger, VCÖ

um „Straßen mit erhöhter Verkehrsbedeutung“ handelt oder dort Öffis fahren – und sagt dann Nein dazu.

## Bus bleibt Bus, Nein bleibt Nein

Ob die „erhöhte Verkehrsbedeutung“ einer Straße von Tempo 50 überhaupt profitiert und wie schnell Öffis dort tatsächlich fahren können, sieht sich bei der Entscheidung über Tempo 30 selten jemand genauer an.

Beispielhaft dafür war vergangenes Jahr ein Antrag der Wiedener Bezirksvertretung auf Tempo 30 in der

Ob es bei Tempo 30 auf Hauptstraßen überhaupt zur Verlangsamung von Öffis kommt, muss man sich im Detail anschauen.

Ulrich Leth, TU Wien

Favoritenstraße zwischen Gürtel und Rainergasse, wie ohnehin schon auf dem Rest der Straße stadteinwärts. Die Stadt sagte Nein – denn dort fährt der 13A.

Der Einwand von SPÖ-Bezirksvorsteherin Lea Halbwidl, dass der Bus dort gerade einmal 340 Meter, und das bergauf und langsam in die Straße einbiegend fahre und nur selten überhaupt 30 km/h erreiche, spielte keine Rolle.

Dass erlaubte Höchstgeschwindigkeiten nur wenig mit der Fließgeschwindigkeit des Verkehrs zu tun ha-

ben, beweist der Blick nach Graz: Untersuchungen ergaben, dass die durchschnittliche Geschwindigkeit ohne Tempo-30-Zonen dort 37,1 km/h betrug – und danach 36,6: ein Unterschied von nur 0,5 km/h.

## Geringeres Tempo, schnellerer Verkehr

Experten raten Wien deshalb zu Mut zur Tempo-Reduktion gerade auf Hauptverkehrsadern und Öffi-Strecken. Das könne den Verkehr teilweise sogar beschleunigen und etwa dichtere Öffi-Intervalle bei gleichbleibender Zahl von Fahrzeugen ermöglichen.

Selbst wenn Wien den oben genannten Ratschlag beherzigen sollte: Wer sich nicht daran hält, braucht in der Hauptstadt offenbar nicht viel zu fürchten. Während Gemeindebund und Städtebund das Recht zum Strafen in die eigenen Hände bekommen wollen, legt Wien die Hände in den Schoß: Die Kontrollen lägen samt und sonders im Zuständigkeitsbereich der Polizei, heißt es gegenüber der „Krone“ – und somit „nicht im Wirkungsbereich der Stadt Wien“. Lukas Zimmer

## WO VERKEHRSBERUHINGUNG GEFORDERT WIRD

### 1 RINGSTRASSE

Die Stadt hält trotz Kritik von Fußgängern, Radfahrern, aber auch der Tourismuswirtschaft am Ring als Hauptverkehrsader fest, was Tempo 30 dort ausschließt.

### 2 ZWEIERLINIE

Die Neugestaltung der Zweierlinie bietet für Experten die Chance für Tempo 30. Öffis ließen sich auf gesonderten Spuren schneller führen.

### 3 BILDUNGSCAMPUS RAPPACHGASSE

Die Schulwege zum neuen Campus in Simmering gehören vor allem Autos und Tempo 50. Die Bezirkspolitik warnt vor Unfällen mit Kindern.

### 4 WALLENSTEINSTRASSE

Ein Beispiel für viele Wiener Einkaufsstraßen, bei denen nie konkret untersucht wurde, ob der Öffi-Verkehr bei Tempo 30 wirklich langsamer fließen würde.

### 5 FAVORITENSTRASSE

Der Bezirk will Tempo 30, das Rathaus blockiert wegen des 13A. Die Busse fahren dort de facto aber nie höheres Tempo.



Krone KREATIV  
Quelle: wien.gv.at, TU Wien, VCÖ  
Fotos: stock.adobe.com

## UMFRAGE

## TEMPOREDUKTION

### Was sagen die Wiener dazu? Die „Krone“ hat sich umgehört

Tempolimits sind stets ein heißes Eisen, und eine objektive Diskussion ist oft nur schwer möglich. Ein zu emotionales Thema sei das tägliche Vorankommen für viele Wiener – meint man. Die „Krone“ hat sich in der Innenstadt umgehört und die Passanten gefragt, was sie von weiteren 30er-Zonen

oder der Ausweitung derselben auf das gesamte Stadtgebiet hielten. Es hat sich gezeigt, dass die meisten Menschen zwar eine klare Meinung vertreten, jedoch in dieser Frage Verständnis für andere Positionen haben und das Thema durchaus pragmatisch und differenziert betrachten. Manuel Rossmann



**SABINE R., 50  
TECHN. ASSISTENTIN**  
„Tempo 30 hat natürlich einen Sinn, gerade in zentrumsnahen Bereichen. Bei mir in der Linzer Straße würde es aber wohl den Verkehr zu sehr verzögern.“



**WOLFGANG A., 80  
PENSIONIST**  
„Es ist klar, dass mit 30 km/h weniger passiert als mit 50. Ohnehin ist das nur eine Spielerei, die Autos müssen früher oder später sowieso weg aus der Stadt.“



**MIRA B.-V., 84  
FREIBERUFLEINERIN**  
„Ich arbeite noch immer, habe viele Termine quer durch die Stadt und bin auf das Auto angewiesen. 30 auf Hauptadern würde den Verkehr zu sehr behindern.“



**ARIENN P., 38  
ALTENPFLEGERIN**  
„Ich fahre alles mit den Öffis, man kommt so gut voran. Überall Tempo 30 wäre viel besser, das genügt. Wer schnell sein will, soll öffentlich fahren.“



**ANDREAS H., 35  
IMMO-PROJEKTLEITER**  
„Ich muss von Baustelle zu Baustelle, das geht mit Öffis nicht. 30er-Zonen sind gut in Wohngebieten oder bei Schulen, aber nicht auf Durchzugsstraßen.“



**IRIS H., 31  
FLORISTIN**  
„Bei mir in der Alaudagasse ist überall schon Tempo 30. Das ist super! Für Fußgänger, für Kinder, für alle ist es besser, wenn Autos langsamer fahren.“

Fotos: Martin Jächl (6)