

GRÜNE KOHLE

Wie Pflanzenkohle zum Klimaschutz beitragen kann

Seite 24

MOBILITÄT

Frauen sind öfter Beifahrerinnen – andersherum wäre es besser.

Seite 26

Die Entdeckung der Langsamkeit

Ist Tempo 20 das neue 30? Die deutsche Stadt Hannover meint: ja. Verkehrsexperten sagen, das niedrige Limit könne in Innenstädten und Ortskernen mit hoher Frequenz sinnvoll sein. In Österreich wird es in den Zentren auch immer gemächlicher.

Lukas Kapeller

Die verkehrspolitische Zukunft der deutschen Stadt Hannover erregt auch hierzulande Aufmerksamkeit. Die Pläne, die in der 550.000-Einwohner-Stadt in Niedersachsen gewälzt werden, klingen für österreichische Ohren eher revolutionär.

Hannovers Zentrum soll bis 2035 „nahezu autofrei sein“, verkündet die grün-rote Stadtregierung. Parkplätze für Autos im öffentlichen Raum der Innenstadt sollen weitgehend wegfallen – ihr Abstellort sollen künftig Parkhäuser sein. Anrainer könnten weiterhin auf privaten Stellplätzen parken, auch Taxis und Lieferanten sollen immer noch in Hannovers City gelangen können. Was die Emotionen besonders hochgehen lässt: Geht es nach Oberbürgermeister Belit Onay von den Grünen, gilt in Hannovers Zentrum bald „möglichst überall Tempo 20 oder maximal Tempo 30“.

Onay begründet das mit einem „guten Miteinander“ von Fußgängern, Radfahrern und Autolenkern. Der Cityverkehr in Hannover solle auch mithilfe der Temporeduktion „stressfreier“ werden.

Wenn Städte ihre Zentren entschleunigen wollen, dann führten sie bisher meistens Tempo 30 ein. Auch das häufig gegen Widerstände. Die Pläne in Hannover werfen die Frage auf: Wird 20 in Innenstädten das neue 30? Hannover ist nicht die einzige deutsche Kommune, die so vorgeht. Das norddeutsche Buxtehude hat im vorigen Jahr in der Altstadt einen 20er verhängt. Auch das bayerische Fürstfeldbruck hat einen Straßenabschnitt mit Tempo 20. Was ist davon zu halten?

„Das ist definitiv der richtige Weg“, sagt Harald Frey, Verkehrsforscher an der TU Wien. Er argumen-

tiert die Entschleunigung stark frequentierter Zonen unter anderem mit der steigenden Verkehrssicherheit, aber auch dem sinkenden Platzverbrauch durch Autos. „Je geringer das Tempo, desto weniger Fläche benötigt ein Fahrzeug für die Fortbewegung. Diese Flächen kann man anderen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stellen“, sagt Frey.

„Dieses Instrument ist sinnvoll dort, wo flaniert wird und man sich wohlfühlen kann“, sagte auch Reinhard Koettnitz, Professor für Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen an der TU Dresden, kürzlich dem Spiegel. Um Innenstädte zu beleben, halte er das „für sehr sinnvoll“.

Signalwirkung

Frey kann einem Tempolimit von 20 km/h auch abgewinnen, dass es dann für Radfahrer „viel einfacher wird, sich homogen im Verkehrsfluss zu bewegen“. In anderen Worten: Bei Tempo 20 geben die Autofahrer nicht mehr die Geschwindigkeit für die anderen vor.

Die Auswirkungen von Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 sind vielfach nachgewiesen – weniger Lärm, weniger Emissionen, weniger Unfälle. Die Unterschiede bei einer Senkung von 30 auf 20 km/h fallen geringer aus. Frey betont aber, wenn 20 auf einem Verkehrsschild steht, sei das vor allem „ein klares Signal an den Autofahrer: Pass auf, hier gibt es andere Verkehrsformen.“ Tempo 20 als Signal, dass ein Auto in dieser Straße vielleicht nicht das optimale Verkehrsmittel ist.

In Deutschland sieht die Straßenverkehrsordnung (StVO) den sogenannten „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ vor, um eine Tempo-20-Zone einrichten zu können. In Österreich kennt man Tempo 20 vor allem von den Begegnungszonen. Was planen Wien, Graz und

Linz zur Verkehrsberuhigung, und wie halten sie es mit Tempo 20?

■ **Wien** Im Büro von Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) verweist man darauf, dass bereits in allen Begegnungszonen der Stadt 20 km/h die Höchstgeschwindigkeit sei. Ein höheres Tempolimit sei auch nicht geplant. Im Übrigen wolle Sima „mit einem kamerabasierten Zufahrtsmodell“ die Einfahrten in die City um 30 Prozent verringern – nur noch bestimmte Gruppen wie Bezirksbewohner und Wirtschaftstreiber dürften dann zufahren. Für die Umsetzung brauche es jedoch eine Änderung der StVO. Die Stadträtin sieht Ministerin Leonore Gewessler (Grüne) am Zug.

■ **Graz** Tempo 20 werde in Graz bei neuen Begegnungszonen umgesetzt, heißt es aus dem Büro von Vizebürgermeisterin Judith Schwentner (Grüne), die auch für Verkehr zuständig ist. Beispiele gebe es am Lendplatz, am Bischofplatz und in der Zinzendorfsgasse nahe der Uni Graz. Weitere Begegnungszonen – auch im Stadtzentrum – sollen folgen. In der Innenstadt wird auch an einer neuen Straßenbahnstrecke („Neutorlinie“) gebaut. Schwentner nennt die „stufenweise Umsetzung eines autofreien Stadtzentrums“ in der Klimakrise ein Gebot der Stunde.

■ **Linz** Auch in Linz treibt Vizebürgermeister Martin Hajart (ÖVP)

die Verkehrsberuhigung voran. Die südliche Landstraße soll bis 2024 eine Fußgängerzone werden. „Mir schwebt dort etwas wie die Mariahilfer Straße neu vor. Auf der Einkaufsstraße soll man nicht mehr fahren können, man muss sich nur die Querverbindungen gut anschauen“, sagt Hajart dem STANDARD – ungewöhnliches Lob von ÖVP-Seite für das grüne Mahü-Projekt. Die Domgasse ließ Hajart heuer von rund 30 Parkplätzen und damit von viel Autoverkehr befreien. Zu Tempo 20 sagt er aber: „Ich will nicht die Straßen mit Tempo-30-Zonen einfach in Tempo-20-Zonen umwandeln.“

Verkehrsforscher Frey hielt Tempo-20-Bereiche auch jenseits von Begegnungszonen für sinnvoll. „Da

können wir von deutschen Städten auch etwas lernen.“

Dass Tempo 20 ein weitläufiges Phänomen in Städten wird, glaubt auch Frey nicht. In Deutschland können Kommunen die verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche, wo Tempo 20 möglich ist, nur bei hohem Fußgängeraufkommen und einer sogenannten Aufenthaltsfunktion einrichten. Der Anwendungsbereich sei damit räumlich deutlich enger als für die Tempo-30-Zonen, schreibt das deutsche Umweltbundesamt. „Tempo-20-Zonen in Deutschland und Begegnungszonen in Österreich gibt es logischerweise jeweils viel weniger als Tempo-30-Zonen“, sagt Frey. Man müsse sie schließlich mit einer hohen Fußgängerfrequenz begründen.



Tempo-20-Zone in Neuss in Nordrhein-Westfalen: Schilder wie dieses verschieben die Kräfte im Stadtverkehr.

Foto: Imago / Michael Gstettenbauer

FREIWILLIGEN
MESSE

Ja!
Ich will

7.+8. OKT
RATHAUS WIEN
EINTRITT FREI!

Mit freundlicher Unterstützung