

Einen Wimpernschlag lang grün

Vor einem Kindergarten ärgert die kurze Grünphase einer Fußgängerampel Eltern. Die vermeintliche Lappalie erzählt viel über die Hierarchien im urbanen öffentlichen Raum.

Von Matthias Winterer

Auf dem Schutzweg kulminiert der allmorgendliche Stress. Geduldsfäden reißen, antiautoritäre Vorsätze brechen, jegliche Contenance geht flöten. Väter ziehen Kinder an Anorak-Ärmeln über die Straße. Ein Mädchen wirft eine Netz Mandarinen aus dem Lastenrad. Ein Autoreifen rollt über eine Strickhaube. Hinter den 23 weißen Streifen wartet die Erlösung – der städtische Kindergarten im Wiener Stadtpark. Das Problem – die Fußgängerampel ist nur einen gefühlten Wimpernschlag lang grün.

Wie eine Schlange schmiegt sich das mehrspurige Asphaltband der B1 an den Stadtpark. Für Fußgänger und Radfahrer eine breite – ohne Ampel kaum zu überwindende – Barriere. Tausende Autos rollen hier täglich vorbei. Wo die große Ungarbrücke aus dem 3. Bezirk in die B1 mündet, befindet sich der Stadtpark-Kindergarten. Der nördlichste Schutzweg der Kreuzung ist für viele der 180 Kinder und ihren Begleitpersonen die nächste Möglichkeit, die Straße zu queren. Doch der Zebrastreifen setzt Sportlichkeit voraus.

Sechs Spuren, ein Radweg, kaum Zeit

Er führt über sechs Fahrspuren, einen Radweg und ist 25 Meter lang. Ein Lokalausweis mit Stoppuhr zeigt – 14 Sekunden dauert die Grünphase, nach zehn beginnt das Grünlicht zu blinken. 6,5 Stundenkilometer schnell müssen Passanten gehen, um bei Grün über die Straße zu kommen. Merkwürdigerweise nennt die zuständige MA33 (Öffentliche Beleuchtung) andere Zahlen. „Insgesamt stehen 34 Sekunden zum Überqueren des 21 Meter langen Schutzweges zur Verfügung“, heißt es in einer Stellungnahme gegenüber der „Wiener Zeitung“. Die divergierende Länge des Zebrastreifens in den Unterlagen der Stadt dürfte wohl daraus resultieren, dass sie die Breite des Radwegs – über den der Zebrastreifen auch führt – nicht mitzählt. Die Zeit divergiert wiederum, weil die Stadt zur Dauer der Grünphase auch die sogenannte Räumungszeit addiert. Die Räumungszeit ist die Zeitspanne, in der die Fußgängerampel zwar schon Rot zeigt, die wartenden Autos aber auch noch nicht fahren dürfen.

Eine Frau mit Rollator stöhnt. „Ich bin nicht einmal bei der Hälfte des Zebrastreifens, wenn die Ampel wieder rot wird“, sagt sie zur „Wiener



Zeitung“. Von einer Räumungszeit hat sie noch nie gehört. Das Rotlicht stresst sie. Schon als Kind hat sie gelernt, nur bei Grün über die Straße zu gehen. Die Ampel beim Kindergarten versucht sie zu meiden. Sicher, sie gehe langsam, trotzdem würde sie gerne ohne Angst in den Stadtpark kommen. „Ich zahle genauso meine Steuern wie der“, sagt sie und zeigt auf einen vorbeitrabenden Jogger.

Ein Symptom der autozentrierten Stadt

Im Jahr 2005 führte die Portland State University eine Studie zur Gehgeschwindigkeit von Fußgängern im US-Bundesstaat Oregon durch. Die durchschnittliche Geschwindigkeit beim Queren einer ampelgesicherten Straße betrug fünf Stundenkilometer. Die Geschwindigkeit schwankte – abhängig von Alter, Geschlecht und an-

deren Faktoren, etwa ob die Probanden allein oder in der Gruppe unterwegs waren – zwischen 4,5 und 5,5 Stundenkilometer. Spaziergänger waren mit durchschnittlichen drei Stundenkilometer unterwegs.

Eine durchschnittliche Grünzeit für Schutzwege gibt es in Wien nicht. „Sie wäre auch nicht aussagekräftig, da die Grünzeit immer in Bezug zur Schutzweglänge gesetzt wird“, heißt es aus der MA46 (Verkehrsorganisation und technische Verkehrsanlagen). Die notwendige Grünzeit werde bei jeder Ampel einzeln ermittelt. Sie ergibt sich aus der jeweiligen Kreuzungsgeometrie, der Ampel-Koordinierung der Kreuzung und dem Verkehr. Bei der Kreuzung vor dem Kindergarten seien „die Grünphasen auf die hohe Verkehrsfrequenz in diesem Bereich abgestimmt.“

Der Fußgänger muss also warten. Er kommt in der Hierarchie der Ver-

Hinter 23 weißen Streifen, sechs Autospuren und einem Radweg wartet die elterliche Erlösung – der autofreie Stadtpark und sein städtischer Kindergarten.

Foto: Winterer

kehrsteilnehmer klar hinter dem Auto. Kurze Grünphasen sind Symptom einer autozentrierten Stadt. Auf den ersten Blick ist der Zebrastreifen der Freund des Passanten. Er gibt ihm Vorrang, hilft ihm durch die Stadt zu kommen. Gleichzeitig beschränkt er ihn. „Schutzwege sind präzise betrachtet Einschränkungen“, sagte Barbara Laa, Mitarbeiterin an der TU Wien am Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik einmal zur „Wiener Zeitung“. Der Fußgänger darf die Straße nur an vordefinierter Stelle in einem vordefinierten Zeitraum betreten, 25 Meter um den Schutzweg ist das verboten.

Der Schutzweg verhindert die Rebellion, ohne die ungerechte Verteilung zu lindern.

Die meisten Menschen halten sich an die Regeln. Generationen von Kindern wurde eingebläut: Ausnahmslos auf dem Zebrastreifen über die Straße gehen, vor dem Zebrastreifen stehen bleiben, nach links und nach rechts und und wieder nach links schauen, Augenkontakt mit dem Autofahrer suchen, erst gehen, wenn das Auto steht. Eltern, Lehrer, Verkehrspädagogen impften den Kindern sicheres Verhalten im Straßenverkehr ein. Als Nebenwirkung vermittelten sie: Die Straße gehört dem Auto. Die ungleiche Verteilung im öffentlichen Raum stellten sie nicht in Frage. Zwei Drittel der Verkehrsflächen Wiens sind für Kraftfahrzeuge reserviert, obwohl nur 27 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

Ein Hauch von Anarchie liegt in der Luft

Der Zebrastreifen stellt den Fußgänger ruhig, indem er sein Fortkommen garantiert. Er ist das Hartz-IV des Verkehrs, er verhindert die Rebellion, ohne die ungerechte Verteilung zu lindern. Nur vor dem Kindergarten herrscht Anarchie. Ein Bub legt sich auf die Fahrbahn. Unter bitterlichem Geschrei trägt ihn seine Mutter fluchend über die Straße. Die Ampel schaltete auf Rot. Drei Punks gehen trotzdem los. Das Hupen der Autos ignorieren sie. Die Blicke der Kinder nicht. „Ihr könnt gehen, es ist Pünktlich“, sagen sie und grinsen. ■

Strengere Regeln für E-Scooter-Verleih

Ab nächstem Jahr gibt es Obergrenzen in den Kernzonen und schärfere Kontrollen.

Die Stadt Wien will das vielerorts entstandene Chaos rund um Leih-E-Roller ab dem nächsten Jahr beseitigen. Vor allem das Abstellen auf Gehsteigen, das zu gefährlichen Stolperfallen führt, soll ein Ende haben, erläuterten Mobilitätsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) und Neos-Mobilitätssprecherin Angelika Pipal-Leixner bei einer Pressekonferenz am Freitag. Anfang Mai soll die Neuregelung in Kraft treten.

Ein EU-weites Ausschreibungsverfahren solle ein optimales Angebot gewährleisten. Auf drei Jahre werden laut Plan nun Dienstleis-

tungskonzessionsverträge mit klaren Regeln vergeben. Es müsse etwa sichergestellt werden, dass ein unsachgemäßes Abstellen oder auch die Einfahrt in Sperrzonen gar nicht möglich sei. Ein verbessertes Angebot für die „letzte Meile“ von und zu öffentlichen Verkehrsmitteln soll abgegeben und höhere technische Anforderungen erfüllt werden.

Ein Dashboard, das bereits getestet wird, soll per GPS in Echtzeit einen Überblick über die aktuelle Lage in der ganzen Stadt und bei Bedarf ein Eingreifen ermöglichen. Einer neuen Umfrage

im Auftrag der Mobilitätsagentur zufolge sahen 86 Prozent der Wiener und Wienerinnen die Notwendigkeit, den Leih-E-Scooter-Verkehr in der Stadt klar zu regeln. Auch 80 Prozent der häufigen Nutzer stimmten dem zu. 91 Prozent sprachen sich für Rahmenbedingungen in Sachen Abstellen aus – bei den häufigen Nutzern des geteilten Verkehrsmittels waren es der Studie zufolge sogar 100 Prozent. 83 Prozent waren dafür, das unsachgemäßes Abstellen zu strafen. Das sieht die Neuregelung auch vor – allerdings vorerst nur für den Betreiber. Mehr

als 200 Abstellzonen sollen bis Ende 2023 zur Verfügung stehen; eine zentrale Rolle dabei werden die WienMobil-Stationen spielen.

Derzeit fünf Anbieter

Fünf Leih-Roller-Anbieter stehen derzeit im „Free-Floating-System“ (ohne fixe Abstellplätze) zu Verfügung. Bis zu 1.500 Gefährte darf jeder davon im Einsatz haben. In Zukunft sollen es im ersten Bezirk zu jeder Zeit maximal 500 sein, 2. bis 9. insgesamt 1.500. In den Außenbezirken soll bedarfsorientiert entschieden werden: Es sei zwischen Hotspots mit vielen

Beschwerden und Gegenden mit dringendem Bedarf – vor allem bezüglich der Nutzung der „letzten Meile“ zu unterscheiden. Ab Mitte 2023 dürfte das Stadtbild freier werden von Unmengen an herumliegenden E-Rollern. Vor allem in der City habe dies auf Gehsteigen überhandgenommen, Unfälle mit Fußgängern und Radfahrern stünden auf der Tagesordnung. Eine Mischung aus technischen Maßnahmen wie die automatische Drosselung der Geschwindigkeit oder Abstell- und Einfuhrsperrungen sollen die Probleme in den Griff bekommen. ■