

INFO
STUDIE ZUR BEWERTUNG
DES OBERFLÄCHENVERKEHRS

- Im Auftrag der Wiener Linien wurde von Verkehrsexperten Hermann Knoflacher erstmals eine objektive Bewertung des öffentlichen Raumes durchgeführt. Dabei wurde die Verwendung öffentlicher Mittel für die Erfüllung städtischer Mobilitätsbedürfnisse unter den Gesichtspunkten Effizienz, Sicherheit, soziale Gerechtigkeit, Sparsamkeit, Sinnhaftigkeit und Zweckmäßigkeit beleuchtet. Praktisch heißt das: wie viele Personen bewegen sich oder werden pro Sekunde pro Quadratmeter öffentliche Fläche bewegt?
- Die Umsetzung in die Praxis erfolgte an zwei Beispielen an bestehenden Kreuzungen (Universitätsstraße/Landesgerichtsstraße sowie Opernring/Operngasse). Dabei zeigt sich deutlich, dass das Verhältnis der Ampel-Grünphasen im heutigen Betriebszustand den tatsächlichen Beförderungsmengen zwischen den Wiener Linien und dem Autoverkehr in keiner Weise Rechnung trägt.
- Aus Sicht der effizienten Nutzung öffentlicher Stadträume:
 - haben Fußgänger bis 5 km/h den höchsten Wert,
 - bis etwa 10 km/h hat der Radverkehr leichte Vorteile gegenüber Bus und Straßenbahn,
 - ab 12 km ist dem öffentlichen Verkehr eindeutig die Priorität einzuräumen.
 - Der Pkw, selbst wenn dieser voll besetzt ist, nutzt den öffentlichen Raum bei weitem nicht so effizient wie Öffis.



Wiener Linien/Johannes Zimmer

wie ich das gemacht habe, dann zeigt sich einfach, dass dem öffentlichen Verkehr längere Grünphasen zur Verfügung stehen müssten und sich noch dazu die Räumzeiten reduzieren sollten. Wir bauen aber viel zu große Kreuzungen, wegen der vielen Autospuren. Und wenn wir viele Autospuren haben, dann haben wir lange Räumwege für die Fußgänger und die fallen dem gesamten Verkehr wiederum in den Nacken.

Was sind erste Schritte, die unbedingt notwendig wären?

Dass dem öffentlichen Verkehr Vorrang und mehr Raum eingeräumt wird und man gleichzeitig für die Fußgänger auch den öffentlichen Raum sichert. In Wien macht man das jetzt zum Beispiel mit vorgezogenen Gehsteigen und dem Abschneiden der Fahrstreifen zum Glück schon. Das sind Dinge, für die man mich vor dreißig Jahren – bildlich gesprochen – ans Kreuz genagelt hat und die heute eine Selbstverständlichkeit sind. Das Zweite ist das Aufräumen der Räume für abgestellte Fahrzeuge.

Ist es nicht unrealistisch, dass die Autos von der Bildfläche verschwinden werden?

Mich interessiert nicht, wo die Autos hinkommen. Der Großteil der Autos, die ohnehin nur herumstehen, haben in der Stadt nichts verloren, weil sie permanent nur im Weg sind. Sie machen den öffentlichen Verkehr teuer und unbequem. Wenn man alleine die Ergebnisse des Zeitbedarfs an Ampel-Kreuzungen betrachtet, sieht man deutlich, wie ineffizient der Autoverkehr eigentlich ist. Bei einem Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro PKW beträgt das Verhältnis zum öffentlichen Verkehr etwa 1:10 oder sogar bis 1:20.

Wie soll es also zukünftig weitergehen?

Wir müssen Strukturen bauen, die kein eigenes Auto mehr erfordern und auf der Oberfläche auf die Stärken Wiens setzen. Wir müssen die Straßenbahn ausbauen. Sie ist homogen, hat eine Geschwindigkeit wie der Radverkehr und passt zum Puls der Stadt. Wenn man die Straßenbahn ins Stadtbild integriert, stellt das allerdings große Herausforderungen an die Stadtplaner, einen hohen Anspruch an die Rechtssysteme, an soziale Verträglichkeit und Gestaltungsqualität. Aber die Welt ist veränderbar, wir müssen sie nur verändern.



Shutterstock/Thinkstock