

## Autofreie Innenstadt in Wien – ein großer Wurf?

In Juni 2020 ließ Vizebürgermeisterin Birgit Hebein mit einem neuen Plan für die Wiener Innenstadt aufhorchen: Das ganze Gebiet innerhalb von Ring und Kai sollte „weitgehend autofrei“ gemacht werden. Zusammen mit dem Bezirksvorsteher des 1. Bezirks, Martin Figl (ÖVP), präsentierte sie ein Konzept, das allerdings sehr viele Ausnahmen, aber keine Umgestaltung des öffentlichen Raums vorsieht – eine überraschende Zusammenarbeit, steht doch die ÖVP üblicherweise immer auf Seite der Autofahrer. Dabei ist auch das Wording „Autofreie Innenstadt“ grob irreführend. Auch wenn das Projekt prinzipiell sehr zu begrüßen ist: Die Vorgehensweise scheint eher wahltaktische Gründe zu haben (im Oktober sind Gemeinderatswahlen), eine Einbindung des sozialdemokratischen Koalitionspartners fand nicht statt, dementsprechend verschnupft reagierte Bürgermeister Ludwig und stoppte das Projekt vorläufig.



© Harald A. Jahn

Das Straßenbild in der „Zona a traffico limitato“ in Florenz wird von Lieferdiensten und Fußgängern geprägt.

Der Verkehr in der Wiener Innenstadt wurde Ende der 1970er-Jahre nach dem Bau der U-Bahn-Linie U1 neu organisiert. War davor die Durchfahrt in allen Richtungen möglich, wurde nach Fertigstellung der Bauarbeiten teilweise das Konzept von Victor Gruen verwirklicht: In

den zentralen Bereichen Fußgängerzone, die Ringstraße mit Tiefgaragen als äußere Barriere, die den MIV abfängt, sowie Erschließungsschleifen für den lokalen Anrainer- und Zulieferverkehr. Die Durchfahrt durch die Innenstadt wurde gesperrt, alle „Abschneider“, mit denen der Ring innerstädtisch umfahren werden konnte, wurden gekappt. In den folgenden Jahrzehnten wurden, trotz Ergänzung des ÖV-Angebots mit der U3, leider weiterhin Tiefgaragen im Zentrum verwirklicht, aktuellstes Beispiel die Garage unter dem Neuen Markt; damit wird nicht nur Autoverkehr ins Zentrum gezogen, auch eine Verkehrsfreimachung der Zulaufrouen ist damit nicht möglich. Darüber hinaus werden in Wien kaum Oberflächenparkplätze nach einem Tiefgaragenbau aufgelassen, sodass das Verkehrsaufkommen insgesamt steigt – größeres Stellplatzangebot führt zu Mehrverkehr.

Davon abgesehen, macht schon die Liste der Ausnahmen deutlich, dass eine Reduktion des Fahrzeugverkehrs kaum erreicht würde: Neben den selbstverständlichen Ausnahmen wie Straßendienst- oder Einsatzfahrzeugen sollten auch Anrainer, Garagennutzer, Unternehmer (teils auch ohne Betriebsstandort im Stadtkern), Taxis und Hotelgäste zufahren dürfen sowie Arbeitnehmer außerhalb der Betriebszeiten des ÖV (die Wiener Linien betreiben ein Nachtbusnetz, die U-Bahn verkehrt am Wochenende durchgehend!); dazu noch einige weitere Gruppen, denen es anscheinend nicht zugemutet werden kann, den ÖV zu nutzen oder zu Fuß zu gehen, wie Diplomaten. Die Idee, Oberflächenstellplätze nicht gleichzeitig zu reduzieren, macht die Begeisterung des Innenstadt-Bezirksvorstehers erklärbar: „Seine“ Anrainer kommen damit zu mehr billigen Straßenstellplätzen, die lästigen Lokalbesucher werden ausgesperrt.

### VORBILD: DIE „ZONA A TRAFFICO LIMITATO“ IN ITALIEN

Vergleicht man das Projekt mit den Konzepten italienischer Metropolen wie z. B. Florenz, Genua oder Padua – derartige Städte waren Vorbild für die Idee –, werden die Kompromisse deutlich. In den meisten Zentren gelten Einfahrbeschränkungen ähnlicher Art, wie sie in Wien vorgesehen waren, allerdings mit weniger Ausnahmen. Als Beispiel die Zona a traffico limitato (ZTL) von Florenz: Sie ist etwa doppelt so groß wie der 1. Wiener Bezirk, an den Einfahrtspunkten erfassen Kameras die Kennzeichen und prüfen die Berechtigung – hat man keine, folgt die Strafe, mindestens 85 Euro.

Die ZTL ist in mehrere „Schärfegrade“ unterteilt, die sich in der Einschränkung etwas unterscheiden. Prinzipielle Geltungsdauer ist Montag bis Freitag 7.30–20.00, Samstag 7.30–16.00, allerdings ist auch außerhalb dieser Zeiten im Vergleich zu früher wenig Verkehr spürbar (das kann aber auch an der derzeitigen Corona-Situation liegen, oder daran, dass die ZTL im Sommer in der Ausdehnung und der Gültigkeit vergrößert wird). Überlagert wird das noch von richtigen Fußgängerzonen, deren Ausdehnung ebenfalls mit Kärntnerstraße – Graben etc. vergleichbar ist. Außerdem gibt es fast keine Parkplätze im öffentlichen Raum. Hotelgäste dürfen zum Ausladen zufahren, wenn sie die Kennzeichen im Hotel registrieren lassen, parken müssen sie allerdings anderswo (es gibt große Park-and-Ride-Plätze). An den Einfahrten gibt es neben den Überwachungseinrichtungen noch Leuchttafeln, die den aktuellen Zustand der Zone anzeigen. Ebenfalls überlagernd gibt es noch ein absolutes umweltschutzbedingtes Fahrverbot für Euro-1- und Diesel-Euro-2-Fahrzeuge. Erwähnenswert ist noch, dass sich der Bahnhof von Florenz innerhalb einer ZTL-Zone befindet, was das Fehlen eines Verkehrschaos am Vorplatz erklärt...

Insgesamt ist das Flaniergefühl sehr angenehm, der Innenstadtbereich fühlt sich wie eine große Begegnungszone an, weil die wenigen Autofahrer meist entsprechend langsam unterwegs sind. Diese Machart wäre ein gutes Vorbild für Wien, wenn man es so konsequent angeht, speziell die automatische Kameraüberwachung ist eine wesentlich bessere Lösung als die für Wien angedachte Überwachung durch die Exekutive (die nötige Überwachungstechnik an der Ringstraße wäre allerdings keine Aufwertung des Stadtbildes); ohne signifikante Reduktion der Oberflächenstellplätze ist das Wiener Projekt aber nicht mehr als Wahlkampfshow ohne sichtbare Verbesserung und Parkplatz-Umverteilungszugunsten der Innenstadtanrainer.



© Harald A. Jahn



© Harald A. Jahn

Leuchttafeln an den Einfahrten zeigen den aktuellen Status der Zone an, Verkehrszeichen definieren die Gültigkeit, Kameras registrieren die einfahrenden Kraftfahrzeuge (Florenz).

### Autor HARALD A. JAHN

Als Fotograf und Autor beschäftigt sich Harald A. Jahn mit Architektur, Stadtplanung, Wirtschaft, Soziologie und Vernetzung. Auf der Internetseite [tramway.at](http://tramway.at) präsentiert er zeitgemäße europäische Verkehrslösungen.

