

Antrag betreffend Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Hasenauerstraße sowie in der Gregor- Mendel-Straße

Der unterzeichnende Bezirksrat der NEOS stellt zur Bezirksvertretungssitzung am 17.12.2020 gemäß § 24 Abs. 1 GO-BV folgenden

Antrag

Die amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität wird ersucht, in der Hasenauerstraße zwischen Gregor-Mendel-Straße und Gymnasiumstraße sowie in der Gregor-Mendel-Straße zwischen Peter-Jordan-Straße und Hasenauerstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 einzuführen.

Begründung

Die Hasenauerstraße und die Gregor-Mendel-Straße sind wegen des starken Fahrzeugaufkommens und deren hoher Fahrgeschwindigkeit für zu Fuß Gehende gefährlich und schwierig zu queren. Die Anrainer_innen leiden unter dem starken Verkehrslärm und den Emissionen. Anrainer_innen sowie Vertreter_innen des Cottagevereins fordern daher seit Jahren die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30. Um hier Evidenz zu erhalten, haben NEOS Döbling und NEOS Währing im ersten Quartal 2020 eine Umfrage unter den Anrainer_innen (lt. Wählerevidenz) der o.a. Straßenabschnitte durchgeführt. (Die Veröffentlichung verzögerte sich coronabedingt.) 66,67% der 90 Antwortenden sind mit der Verkehrssituation nicht zufrieden, 67,78% befürworten die Einführung von Tempo 30 (64,44% sehr, 3,33% eher). Eine qualifizierte Mehrheit von über zwei Dritteln zeigt, dass die Umsetzung der Maßnahme geboten ist.

Bereits im Jahr 2017 wurde eine Bachelorarbeit mit dem Titel „Geschwindigkeitsmessung der Buslinie 40A“ an der TU Wien veröffentlicht. Im Folgenden finden sich wichtige Auszüge aus dieser Arbeit [Pröll 2017]:

- Einfluss einer potentiellen 30er Zone auf die Fahrzeitverlängerung: "Die gemessene Fahrzeit betrug im Durchschnitt der drei Tage (Anm.: in der Messperiode) von Schottentor bis Felix-Dahn-Straße 21 Minuten und eine Sekunde. Die kürzeste Fahrzeit betrug 17 Min. und 56 Sek. nahe an den 17 Min. laut Fahrplan. Bei maximal erlaubter Geschwindigkeit von 30km/h wären es im Durchschnitt 55 Sek mehr gewesen." – Siehe Abbildung aus der Bachelorarbeit auf umliegender Seite.
- Einfluss der Haltestellen-Standzeiten auf die Fahrtzeit: "Ein zeitlich großer Bestandteil der Busfahrt sind die Standzeiten in den Haltestellen. Hier kann durch starken Fahrgastwechsel, schlechte Zugangsmöglichkeit und schlechte Ampelschaltung bei der Haltestellenausfahrt die Fahrzeit verlängert werden."
- Geschwindigkeit: "Die Grün gefärbte Linie in Abb. 5 des Geschwindigkeit-Weg-Diagramm der kürzeren Fahrten ist nie mehr als ein paar km/h über der 30 km/h-Linie. Bei dieser Fahrt lagen auch alle Haltezeiten in der Nähe der durchschnittlichen Haltezeiten."

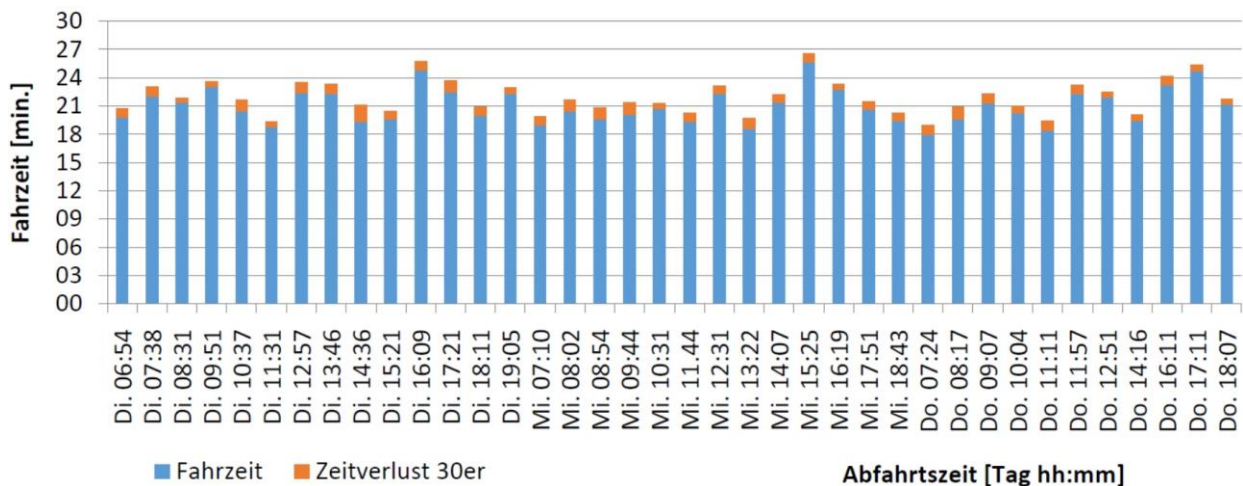


Abbildung: Gemessene Fahrzeit in Fahrrichtung Felix-Dahn-Straße am Di. 12.04.2016, Mi. 13.04.2016 und Do. 14.04.2016 [Pröll 2017]

Dieser Antrag wurde bereits in der Bezirksvertretungssitzung am 25.06.2020 der Mobilitätskommission zugewiesen. Jedoch wurden die Sitzungen der Mobilitätskommission am 15.10.2020 und 12.11.2020 vom Vorsitzenden abgesagt, weswegen dieser Antrag in der vergangenen Funktionsperiode nicht mehr behandelt wurde.

Es wird daher angeregt, diesen Antrag wieder der Mobilitätskommission zuzuweisen, um ihn in der nächsten Sitzung gemeinsam mit Fachleuten der zuständigen Magistratsabteilungen bzw. der Wiener Linien zu diskutieren.

DI Dr. Wilfried Lepuschitz
 Klubobmann NEOS Währing

Pröll C.: Geschwindigkeitsmessung der Buslinie 40A, Bachelorarbeit, Technische Universität Wien, 2017 – Online: https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Studentenarbeiten/Bachelorarbeiten/2017_Pr%C3%B6ll.pdf