

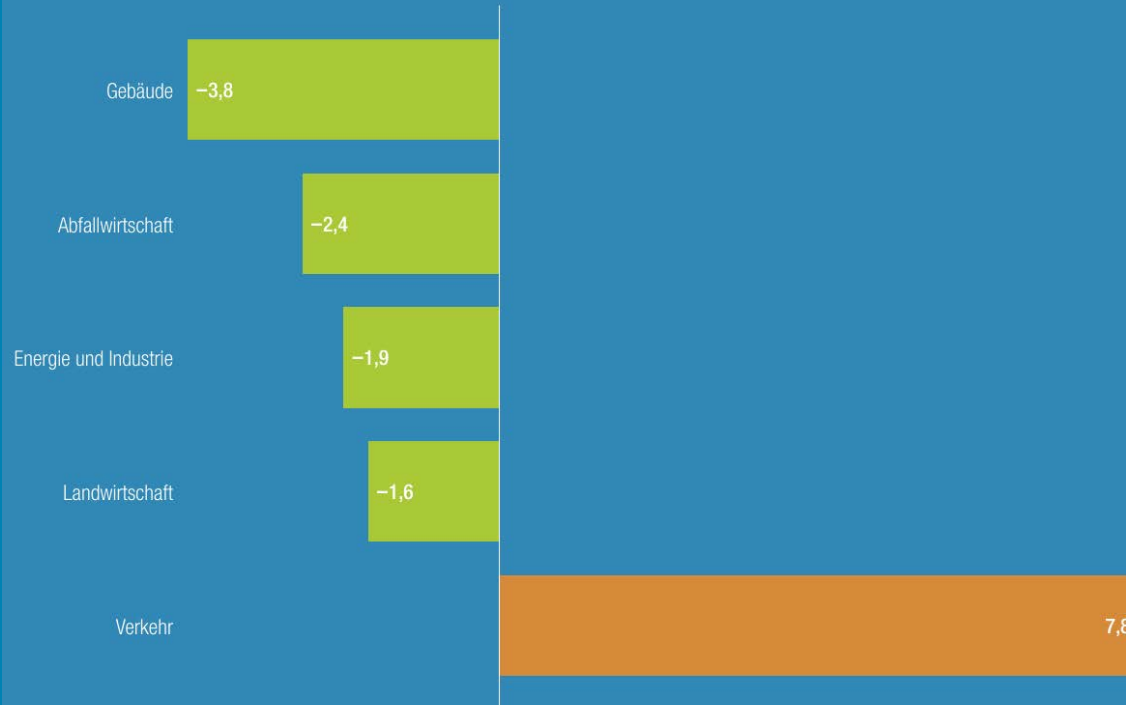


# Tempo 30 für mehr Lebensqualität

VCÖ – Mobilität mit Zukunft, August 2023

## Während andere Sektoren Treibhausgase reduzierten, ist CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Verkehrs seit 1990 stark gestiegen

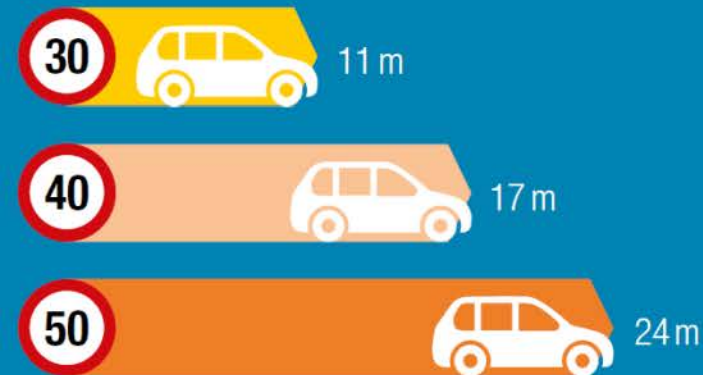
Änderung Treibhausgas-Emissionen in Österreich zwischen 1990 und 2021 in Millionen Tonnen



# Temporeduktion für mehr Sicherheit

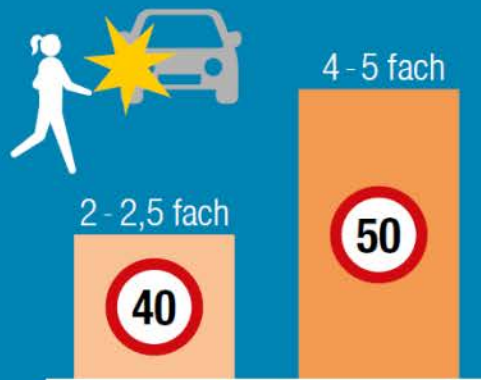
## Anhalteweg bei Tempo 50 doppelt so lang wie bei Tempo 30

Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg)



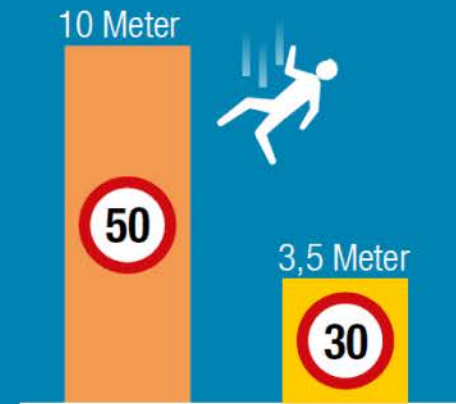
## Mehr Sicherheit für Gehende durch Tempo 30

Tötungsrisiko bei Kollision im Vergleich zu 30 km/h



## Kollision mit Tempo 50 so wie Fall aus 10 Meter Höhe

Kollision mit Auto entspricht einem Sturz aus einer Höhe von...



# Temporeduktion reduziert Lärm



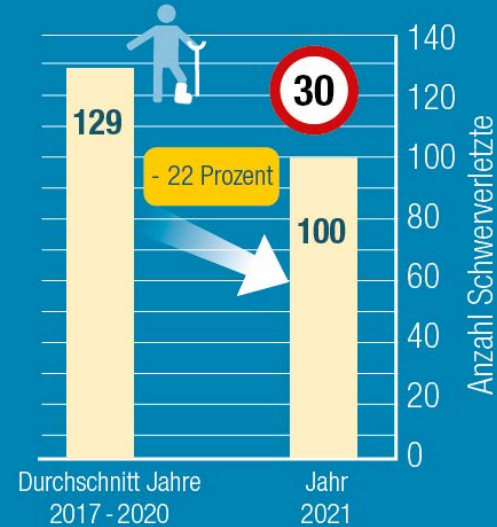
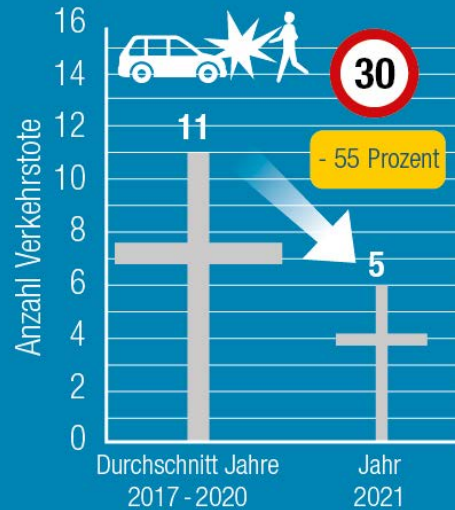
# Temporeduktion bringt vielfachen Nutzen



## Tempo 30 in Brüssel reduzierte die Zahl schwerer Verkehrsunfälle



Im Jänner 2021 wurde in Brüssel flächendeckend Tempo 30 eingeführt.  
Vorläufiges Jahresergebnis 2021



## Zustimmung zu Tempo 30 steigt



Im September 1992 wurde in Graz großflächig Tempo 30 (ausgenommen Hauptstraßen) eingeführt. Die Zustimmung der Bevölkerung stieg stark an.

44%

vor Einführung

60%

1 Monat  
nach Einführung

77%

2 Jahre  
nach Einführung



Quelle: Graz 1999  
Grafik: VCÖ 2023, Lizenz CC BY-ND



„Im Stadtkern von St. Andrä befinden sich zwei Volksschulen und zwei Pflegeheime. Im Hinblick auf die Priorität der allgemeinen Verkehrssicherheit, ist es der Stadtgemeinde St. Andrä ein großes Anliegen und von enormer Wichtigkeit, durch eine 30 km/h-Geschwindigkeitsbegrenzung wesentlich zur Sicherheit von Groß

und Klein beizutragen!“

*Maria Knauer, Bürgermeisterin, St. Andrä*



„Tempo 30 im Stadtgebiet bringt nicht nur mehr Sicherheit im Straßenverkehr, sondern auch weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß in unseren Gemeinden und Städten. Wir können damit aber noch mehr positive Auswirkungen für die Menschen erreichen, denn Studien zeigen, dass der Lärmpegel deutlich gesenkt wird und ein verbesserter Verkehrsfluss gegeben ist.“

*Georg Rosner, Bürgermeister, Oberwart*



„Für Groß und Klein, Alt oder Jung, lohnt es sich, den Fuß vom Gaspedal zu nehmen – zur Sicherheit aller!“

*Engelbert Huber, Bürgermeister, Mooskirchen*



„Ganz besonders in ländlichen Gemeinden ist eine Reduktion des Geschwindigkeitslimits längst an der Zeit: Für mich steht hierbei die Verkehrssicherheit unserer Schulwege besonders im Mittelpunkt. Auch wird durch diese Maßnahme der Dorfkern attraktiver und für Einheimische und Gäste zu einem ruhigeren

Treffpunkt.“

*René Schwaiger, Bürgermeister, Westendorf*



„Wir dürfen nicht nur für Autos denken, wir müssen auch für Fußgänger und Fußgängerinnen und Radfahrer und Radfahrerinnen planen. Viele Menschen im Ort betonen mir gegenüber, wie wichtig die Temporeduzierung ist. Neben der Sicherheit steigert ein niedrigeres Tempo auch die Lebensqualität

und reduziert die Lärm- und CO<sub>2</sub>-Belastung.“

*Kerstin Suchan-Mayr, Bürgermeisterin, St. Valentin*



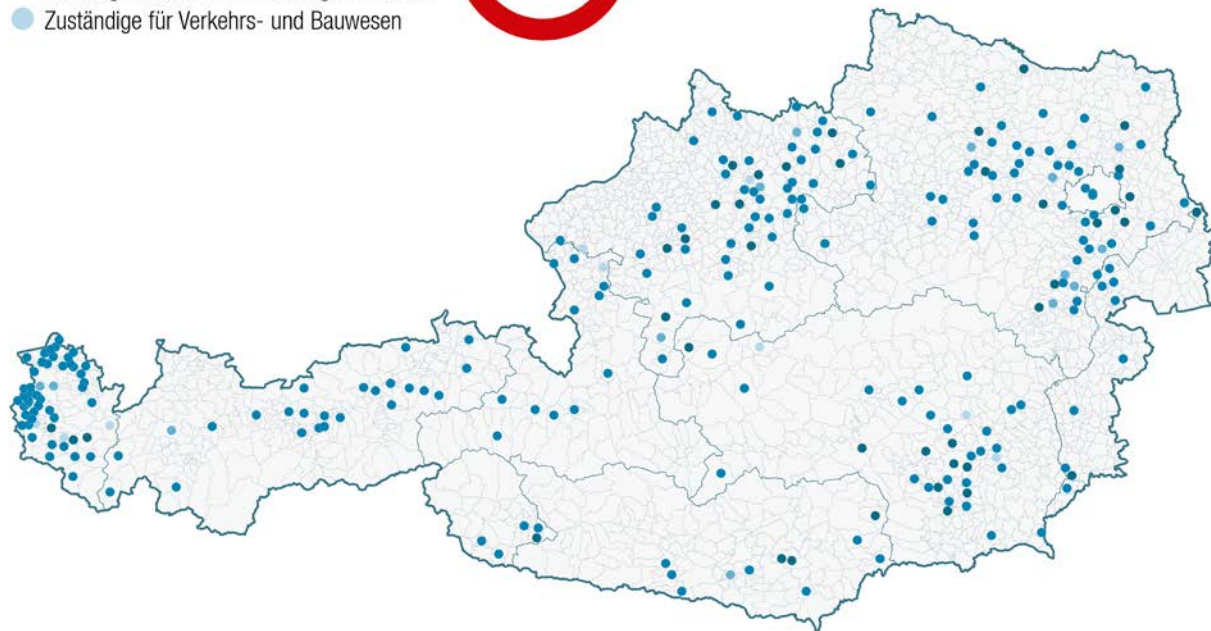
„Die Gemeinde Mäder hat 2018 nach einem offenen Planungsprozess Tempo 30 für alle Gemeindestraßen verordnet. Damit wollen wir die aktive Mobilität unterstützen. Dank guter Vorbereitung und breiter Bevölkerungsbeteiligung wurde die Geschwindigkeitsreduktion sehr gut aufgenommen.“

*Rainer Siegele, Bürgermeister, Mäder*



## Gemeinden und Städte für Tempo 30

- Beschluss durch den Gemeinderat
- Bürgermeister oder Bürgermeisterin
- Verkehrsstadtrat oder Verkehrsstadträtin  
Vizebürgermeister oder Vizebürgermeisterin
- Zuständige für Verkehrs- und Bauwesen



**Über 270 Städte  
und Gemeinden  
bereits für Tempo 30!**

# Für Tempo 30 sprechen viele Gründe

- Tempo 30 rettet **Leben**
- Tempo 30 reduziert **Lärm** und verbessert die **lokale Lebens- und Aufenthaltsqualität**
- Tempo 30 ist **kostengünstig**, einfach umzusetzen und spart Investitionskosten
- Tempo 30 schafft **Spielraum** für Begrünung, breitere Geh- und Radwege, mehr Sitzgelegenheiten sowie eine Attraktivierung des öffentlichen Raums
- Tempo 30 fördert **gesunde, bewegungsaktive Mobilität** zu Fuß und mit dem Fahrrad und unterstützt die **selbständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen**
- Tempo 30 ist ein wichtiger Baustein in Richtung **klimaverträgliche Verkehrswende**
- Tempo 30 und Verkehrsberuhigung stärkt den **Einzelhandel und die Nahversorgung**

# Tempo 30

...ist grundlegend für eine Verkehrswende in Stadt und Region.

- Verkehr ist nicht nur klimaschädlich, sondern gefährdet auch unsere Gesundheit stärker als bisher angenommen.
- Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auf Haupt- und Nebenstraßen, insbesondere im Ortszentrum, in Wohngebieten sowie vor Schulen und Bildungseinrichtungen ist ein wichtiger Bestandteil dieser notwendigen Verkehrswende.
- Es bedarf rechtlicher Voraussetzungen in der StVO, damit Städte und Gemeinden ohne Einschränkungen und Hindernisse Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort umsetzen können, wo sie es mit Hinblick auf die notwendige Verkehrswende für sinnvoll erachten.



Kontakt:

Lina Mosshammer - [lina.mosshammer@vcoe.at](mailto:lina.mosshammer@vcoe.at)

Michael Schwendinger - [michael.schwendinger@vcoe.at](mailto:michael.schwendinger@vcoe.at)

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

# Weiterführende Links und Quellen

- [VCÖ – Initiative Tempo 30](#)
- [VCÖ-Factsheet Tempo 30](#) für mehr Lebensqualität umsetzen
- [VCÖ-Factsheet Jugendmobilität](#) aktiv und klimaverträglich gestalten
- [VCÖ-Factsheet Tempo-Reduktion](#) im Verkehr bringt vielfachen Nutzen
- [VCÖ- Factsheet Mehr Platz](#) für aktive und kindgerechte Mobilität

# Folientext

## Folie 2:

- Der Verkehrssektor ist der einzige große Sektor in Österreich, dessen CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 gestiegen sind. Durch die starke Zunahme werden Einsparungen anderer Sektoren zunichte gemacht. Deshalb ist es umso wichtiger ins Handeln zu kommen.
- Eine Verkehrswende ist aber nicht nur aufgrund der Klimakrise notwendig, sondern auch um Lebensqualität und Verkehrssicherheit in den Gemeinden und Städten zu erhöhen.
- Beispielsweise sind Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid und Ultrafeinstaub durch den Verkehr weitaus gefährlicher als bisher angenommen. Die Weltgesundheitsorganisation hat daher ihre Empfehlungen für die Grenzwerte im Vorjahr deutlich gesenkt.

## Folie 3:

- Zu hohe Geschwindigkeiten gefährden Menschenleben. Im 3-Jahres-Zeitraum 2019 bis 2021 passierte jeder vierte tödliche Verkehrsunfall im Ortsgebiet. Im Jahr 2022 sind die tödlichen Verkehrsunfälle im Ortsgebiet um 10 Prozent gestiegen.
- Tempo 30 rettet Leben:
  - Der Anhalteweg (Reaktionsweg plus Bremsweg) ist bei Tempo 50 doppelt so lange wie bei Tempo 30. Wenn das Fahrzeug nach Tempo 30 bereits steht, ist man bei Tempo 50 noch bei 30 km/h.
  - Wird ein Mensch mit 50 km/h angefahren, ist das Risiko getötet zu werden, 4 bis 5 mal so hoch wie bei 30 km/h.
  - Vorstellen kann man sich das wie einen Fall aus einer Höhe von 10 Meter.

# Folientext

## Folie 4:

- Tempo 30 hat aber auch viele weitere positive Wirkungen, die mehr Lebensqualität in Stadt und Gemeinde schaffen.
- Ein großes Problem ist oft der Verkehrslärm in Siedlungsgebieten. Eine Reduktion auf Tempo 30 wird vom menschlichen Ohr wie eine Halbierung des Verkehrs wahrgenommen. Ab Tempo 30 ist das Rollgeräusch von Pkw lauter als das Motorengeräusch bei herkömmlichen Pkw. Auch Elektroautos sind nur bis ca 30 km/h leiser als Pkw mit Verbrennungsmotor.

## Folie 5:

- Tempo 30 verbessert auch die Aufenthaltsqualität vor Ort. Kinder können sich damit mehr bewegen, mehr Wege zu Fuß, mit Roller oder Fahrrad zurücklegen. Vor allem bei Kindern und Jugendlichen ist Bewegungsmangel ein zunehmendes Problem. Laut WHO-Studie, erreichen in Österreich nur 17 Prozent der 11- bis 17-Jährigen die WHO-Empfehlung von einer Stunde Bewegung pro Tag.

# Folientext

## Folie 6:

- Auch in der Praxis zeigt sich die Wirkung von Tempo 30.
- Brüssel hat im Jänner 2021 den Standard umgedreht: flächendeckend Tempo 30 als Standard – wenige Ausnahmen mit Tempo 50 auf Hauptverkehrsachsen. Ergebnis nach 1 Jahr:
  - Rückgang der Anzahl der Verkehrstoten um 55 % und der Schwerverletzten um 22 %.
  - Zudem: weniger Lärm, weniger Verkehr, mehr Radverkehr.

## Folie 7:

- Graz hat bereits seit dem Jahr 1992 flächendeckend Tempo 30 mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen.
  - Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist dadurch um 20 Prozent zurückgegangen.
  - Das häufig genannte Gegenargument „Zeitverlust“ hat sich nicht bewahrheitet: Die durchschnittliche Kfz-Geschwindigkeit reduzierte sich lediglich minimal um 0,5 km/h.
  - Die Akzeptanz der Regelung stieg von 44 Prozent kurz vor der Umsetzung auf 77 Prozent zwei Jahre später.



# Folientext

## Folie 8:

- In Österreich wurde neben Graz etwa auch in den Städten Ansfelden, Bad Ischl, Dornbirn, Feldkirch, Klagenfurt, Leoben, Mödling, Salzburg, St Pölten, Wien und Wiener Neustadt in unterschiedlichen Ausmaß Tempo-30 Zonen eingeführt.
- Aber nicht nur Städte, sondern auch Gemeinden in Österreich haben bereits Tempo 30 umgesetzt.
  - Beispielsweise wurde im Jahr 2009 zwischen den Gemeinden von Natters bis Grinzens auf allen Gemeinden-Straßen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h eingeführt. Die Landesstraßen und ausgewählte Straßen in der Ortschaft Axams, sind von dieser Beschränkung ausgenommen.
  - Die Marktgemeinde Kronstorf (Oberösterreich) hat im gesamten Ortsgebiet abgesehen von Vorrangstraßen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.
  - Und wie in den Bildern zu sehen, wollen noch viele weitere die Temporeduktion umsetzen

## Folie 9:

- Die derzeitige Rechtslage der Straßenverkehrsordnung (StVO) verhindert oft die Umsetzung von Tempo 30.
- Um eine einfachere Umsetzung von Tempo 30 zu ermöglichen, hat der VCÖ - Mobilität mit Zukunft eine Initiative gestartet. Bereits über 270 Städte und Gemeinden haben unterzeichnet und fordern eine einfachere Umsetzung von Tempo 30.
- Konkret wird die Bundesregierung und den Nationalrat aufgefordert, umgehend die rechtlichen Voraussetzungen in der StVO dahingehend anzupassen, dass Städte und Gemeinden ohne Einschränkungen und Hindernisse Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts dort umsetzen können, wo sie es mit Hinblick auf die notwendige Verkehrswende für sinnvoll erachten. Das umfasst sowohl Haupt- als auch Nebenstraßen und somit auch Landstraßen.
- Details: <https://vcoe.at/tempo30>