

Unterstützungserklärung: „Städte und Gemeinden für Tempo 30“

Die aktuelle Rechtslage behindert Städte und Gemeinden auf dem Weg zur notwendigen Verkehrswende. Es braucht einen neuen straßenverkehrsrechtlichen Rahmen, der es vereinfacht, Tempo 30 als verkehrlich, sozial, ökologisch und stadtplanerisch angemessene Höchstgeschwindigkeit überall dort umzusetzen, wo sie es für sinnvoll erachten – auch auf Straßenzügen im Hauptverkehrsstraßennetz sowie auf Landesstraßen innerorts.

Die für Mobilität und Stadtentwicklung zuständigen BürgermeisterInnen oder VerkehrsrätInnen der unterzeichnenden Städte und Gemeinden erklären daher:

1. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit einer grundlegenden Verkehrswende mit dem Ziel, die Lebensqualität und Verkehrssicherheit in unseren Städten/Gemeinden zu erhöhen und einen Beitrag gegen die Klimakrise zu leisten.
2. Wir sehen Tempo 30 für den Kraftfahrzeugverkehr auf Haupt- und Nebenstraßen, insbesondere im Ortszentrum, in Wohngebieten sowie vor Schulen und Bildungseinrichtungen als wichtigen Bestandteil dieser notwendigen Verkehrswende.
3. Wir fordern die Bundesregierung und den Nationalrat auf, 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.

Stadt bzw. Gemeinde:

Vor- und Nachname:

Funktion:

Datum, Ort

Unterschrift

Umsetzung von Tempo 30 für höhere Lebensqualität und Verkehrssicherheit in Städten und Gemeinden vereinfachen

369 Menschen wurden im Jahr 2022 in Österreich im Verkehr getötet, jede vierte Person starb wegen überhöhter Geschwindigkeit. Im 3-Jahres-Zeitraum 2019 bis 2021 passierte jeder vierte tödliche Verkehrsunfall im Ortsgebiet.

Bei Tempo 30 statt Tempo 50 sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen bei Zusammenstößen mit Gehenden um 75 Prozent. Das spiegelt sich auch in der Unfallstatistik von Städten wider, die Tempo 30 zum Standard gemacht haben. In Graz, wo mit Ausnahme der Hauptverkehrsstraßen seit dem Jahr 1992 flächendeckend Tempo 30 gilt, ging die Zahl der Verkehrstoten im Durchschnitt der drei Jahre vor beziehungsweise nach Umsetzung um 50 Prozent zurück. Das häufig genannte Gegenargument „Zeitverlust“ hat sich nicht bewährt: 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.¹ Auch in Brüssel ging die Anzahl der Verkehrstoten im Jahr 2021 um 55 Prozent und jene der Schwerverletzten um 22 Prozent zurück, nachdem ab Jänner Tempo 30 zum Standard wurde.²

Ein Drittel der **Bevölkerung in Österreich fühlt sich vom Lärm belästigt**, 40 Prozent davon durch Kfz-Verkehr.³ Aus Sicht der öffentlichen Gesundheitsvorsorge ist Verkehrslärm nach Feinstaub der zweitgrößte quantifizierbare Umweltfaktor. Lärm beeinträchtigt sowohl Gesundheit als auch Wohlbefinden. Messungen zeigen, dass sich der Dauerschallpegel bei Tempo 30 statt 50 um ein bis vier Dezibel reduziert – was das menschliche Ohr wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrnimmt.⁴ Ab etwa 30 km/h ist das Rollgeräusch lauter als der Antrieb. Elektro-Fahrzeuge können somit ihren Lärmvorteil bei Tempo 30 ausspielen, nicht aber bei höheren Geschwindigkeiten.⁵

Die **Klimakrise ist die größte gesellschaftliche Herausforderung unserer Zeit**. Der Verkehr ist dabei das größte Sorgenkind – ein „weiter wie bisher“ keine Option. Tempo 30 leistet dabei durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss, die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Attraktivierung bewegungsaktiver Mobilität einen unverzichtbaren Beitrag. Während Analysen von Einzelfahrzeugen unter Laborbedingungen bezüglich **Luftqualität und Schadstoffausstoß** zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, zeigen empirische Untersuchungen in der Praxis eine **Abnahme der Luftschadstoffbelastung nach Einführung von Tempo 30**, wobei vor allem ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss eine Rolle spielt.⁶

Neben der generellen Attraktivierung von Gehen und Radfahren durch Verkehrsberuhigung kommt für Städte und Gemeinden ein gewichtiges **Kostenargument** hinzu: in Tempo 30-Zonen können Radfahrende je nach Verkehrsaufwand im Mischverkehr mitfahren, bei Tempo 50 sind gemäß offiziellen Richtlinien meist baulich getrennte Radwege vorgesehen.⁷ Durch die zunehmende Urbanisierung nimmt auch die Nutzungskonkurrenz um öffentliche Flächen zu. **Tempo 30 schafft Spielraum für eine Umgestaltung des öffentlichen Raums** ohne die Straßenkapazität einzuschränken, da die Fahrbahnbreite bei niedrigerem Tempo reduziert werden kann – etwa für mehr Begrünung, um das zunehmende Gesundheitsproblem urbaner Hitzeinseln zu bekämpfen.

Tempo 30 verbessert die **lokale Lebens- und Aufenthaltsqualität** des öffentlichen Raums. Ein guter Indikator dafür sind Kinder. Eine Untersuchung aus Deutschland zeigt, dass Kinder in verkehrsberuhigten Tempo 30-Zonen durchschnittlich mehr als doppelt so lange ohne elterliche Aufsicht im Wohnumfeld

¹ Schützenhöfer A.: Das Grazer Modell. In: Tempo 30 – Lebensraum Straße. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit, 1999. URL <https://trid.trb.org/view/960039> - Stand: 9.1.2023

² Bruxelles Mobilité 2022: Data & Facts on Brussels City 30 / Ville 30. VCO -Anfrage an Bruxelles Mobilité, Emailantwort am 15.2.2022.

³ Statistik Austria: Umweltbedingungen, Umweltverhalten 2019. Ergebnisse des Mikrozensus. Wien: 2020.

⁴ www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

⁵ Dudenhöffer K.: Lärmemissionen von Elektroautos. HZwei Heft 1/2023.

⁶ Umweltbundesamt Deutschland: Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Dessau-Roßlau: 2016.

⁷ [VCO: Investitionen ins Radfahren rentieren sich vielfach. VCO-Factsheet. Wien: 2022](https://www.vco.at/de/investitionen-ins-radfahren-rentieren-sich-vielfach)

draußen spielen, als in einer Straße mit Durchzugsverkehr und Tempo 50.⁸ Zudem ist Tempo 30 eine wichtige Maßnahme zur Förderung selbständiger und bewegungsaktiver Mobilität von Kindern – die oft mit der Begründung „zu gefährlich“ unterbunden wird.

Die Umsetzung von Tempo 30 ist **gut mit dem Öffentlichen Verkehr vereinbar**. Die Umsetzung von Tempo 30 kann die Fahrzeit zwar geringfügig um etwa 15 Sekunden pro Kilometer erhöhen, durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss ergeben sich jedoch auch Vorteile bei Planbarkeit und Verkehrssicherheit. Durch begleitende Maßnahmen wie Bevorrangungen, eigene Spuren oder vorgezogene Haltestellen kann die Situation für den Öffentlichen Verkehr weiter verbessert werden.⁹

Für Tempo 30 sprechen somit 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

Derzeitige Rechtslage verhindert oft die Umsetzung von Tempo 30

Gemäß §20 Abs. 2 StVO beträgt die standardmäßige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet 50 km/h. §20 Abs. 2 lit a ermöglicht per Verordnung für ein gesamtes Ortsgebiet eine geringere Höchstgeschwindigkeit festzulegen – von der jedoch einzelne Straßen, Straßenabschnitte und Straßenarten (also zum Beispiel Landesstraßen) auszunehmen sind, sofern dies den Zweck der Verordnung nicht gefährdet. Abseits dieser Möglichkeit können für einzelne Straßen auf Basis des §43 Abs. 1 lit b Z1 oder §43 Abs. 2 Ausnahmen verordnet werden, deren Erforderlichkeit einzeln zu begründen ist. Diese Begründung bedarf im Regelfall eines Gutachtens inklusive Grundlagenerhebung etwa von Verkehrsdaten (zum Beispiel Frequenzen) und Gefahrenmomenten (beispielsweise Unfallhäufigkeit). Die StVO stellt somit für Städte und Gemeinden bei der Umsetzung von Tempo 30 oft ein Hindernis dar:

- Die Umsetzung von Tempo 30 auf Basis des §43 muss zur Fernhaltung von Gefahren und Belästigungen insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe nicht nur einen Beitrag leisten, sondern erforderlich sein. Dieser Nachweis ist auf breiten, für Kfz-Verkehr und Tempo 50 ausgelegten Straßen oft nicht zu erbringen – wodurch das Tempo durch die Infrastruktur in Stein gemeißelt ist und eine Tempo-Reduktion einen kostspieligen Straßenumbau voraussetzen würde.
- Kriterien in Bezug auf Klimaschutz, Klimawandelanpassung sowie Lebens- und Aufenthaltsqualität speziell in Ortszentren, Wohngebieten und vor Schulen können aktuell nicht als Begründung für Tempo 30 geltend gemacht werden.
- Vorausschauende Verkehrsplanung wird verunmöglicht, wenn nur Frequenzen von Radfahrenden und Gehenden vor Umsetzung von Tempo 30 als Begründung gelten.
- Sowohl Gemeinden in Bezug auf Gemeindestraßen, als auch Länder bei Landstraßen im Ortsgebiet sind bei Tempo-Reduktionen auf Bewilligung durch die Behörde angewiesen – welche die StVO aus Gründen der Amtshaftung häufig sehr streng auslegt. Trotz gutem Willen aller Beteiligten entstehen dadurch Pattsituationen, die Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet verhindern.

Resultat ist, dass viele Städte und Gemeinden gerne häufiger Tempo 30 umsetzen würden, dies aber auf Basis der derzeitigen Gesetzeslage nicht oder nur sehr eingeschränkt können.

⁸ VCO: Tempo-Reduktion im Verkehr bringt vielfachen Nutzen. VCO-Factsheet 2021-05. Wien: 2021

⁹ Häfliger R, Urech S., Metron Verkehrsplanung AG: Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Bern: VCS, 2023. URL: https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/5467/vcs-broschuere.pdf?lm=1675674651 – Stand 10.1.2023