



Tempo 30 – eine Maßnahme mit vielfachen Vorteilen

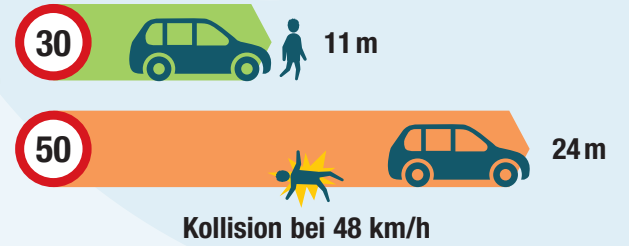
Menschliches Ohr nimmt Tempo 30 statt 50 als Halbierung des Verkehrs wahr

Tempo 30 reduziert Rollgeräusche (sind ab 30 km/h lauter als der Motor).



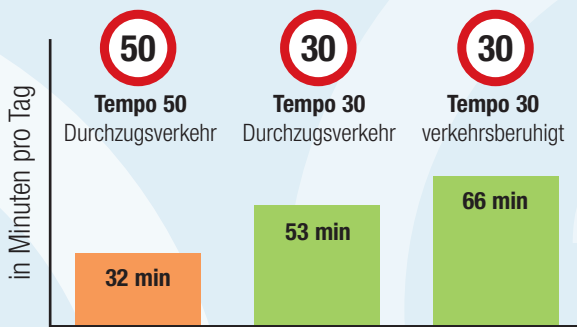
Anhalteweg bei Tempo 50 doppelt so lang wie bei Tempo 30

Anhalteweg (Reaktionsweg + Bremsweg) in Meter



Tempo 30 verbessert Aufenthaltsqualität

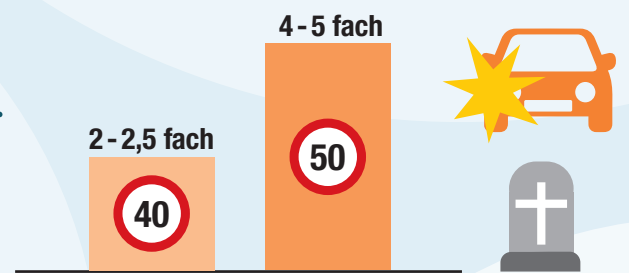
In Tempo 30-Zonen können Kinder viel häufiger ohne Aufsicht im Freien spielen.



Zeit, die Kinder (5 bis 7 Jahre) ohne Aufsicht im Wohnumfeld spielen

Mehr Sicherheit für Gehende

Tötungsrisiko bei Kollision im Vergleich zu 30 km/h



Zustimmung zu Tempo 30 steigt

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



Tempo 30 und Verkehrsberuhigung haben vielfachen Nutzen für Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt: Immer mehr Gemeinden fordern deshalb flächendeckend Tempo 30 und verkehrsberuhigende Maßnahmen.

Die Vorteile von Verkehrsberuhigung und Tempo 30 im Ortsgebiet sind überzeugend: Die Anzahl der Verkehrstoten sinkt stark, Gesundheit und Lebensqualität im Wohnumfeld steigen: Wir nehmen Tempo 30 akustisch als Halbierung des Verkehrs wahr. In verkehrsberuhigten Tempo 30-Zonen spielen Kinder durchschnittlich mehr als doppelt so lange ohne Aufsicht im Freien, als bei Tempo 50 mit Durchzugsverkehr. Im spanischen Bilbao hat sich die Zahl der Radfahrten nach Einführung von Tempo 30 etwa versechsfacht. Für die Wissenschaft ist die Lage klar, die Leiterinnen und Leiter der Verkehrsinstitute der TU Wien, Universität für Bodenkultur und Universität Innsbruck fordern im Rahmen der Initiative „Tempo 30 / 80 / 100 – jetzt!“ eine niedrigere Geschwindigkeit auch im Ortsgebiet.

In Begegnungszonen gilt Tempo 20, Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und Autos teilen sich die Fläche. So wird die Straße wieder zum sozialen Ort. Gesundheit und Lebensqualität profitieren, und auch die Wirtschaft. Das bestätigte sich zum Beispiel im Zentrum von Hohenems genauso wie in der Wiener Rotenturmstraße.

Starker Wunsch nach Tempo 30 und Verkehrsberuhigung

Immer mehr Städte und Gemeinden wollen deshalb Begegnungszonen und flächendeckend Tempo 30. In Wales wird noch heuer ein landesweites Tempolimit von 20 Meilen pro Stunde (rund 32 Stundenkilometer) im Ortsgebiet eingeführt. In Deutschland fordern mittlerweile über 500 Städte und Kommunen die Möglichkeit, beim Tempolimit selbst entscheiden

zu dürfen. Die Gesetzeslage hemmt dabei, auch in Österreich. Will eine Gemeinde oder Stadt Tempo 30, legt ihr die Straßenverkehrsordnung viele Hindernisse in den Weg. Erfahrungen aus Wolfurt, Leonding oder Klosterneuburg zeigen, wie die Umsetzung mit Beharrlichkeit gelingen kann. Andere Gemeinden wünschen sich eine Umkehr der

» Immer mehr Gemeinden und Städte wollen Tempo 30 «

Regel: Tempo 30 als Norm, Tempo 50 im Ortsgebiet nur als Ausnahme, die begründet werden muss. Damit die Straße wieder zum Lebensraum wird und Maßnahmen zur Geschwindigkeit hohe Akzeptanz erfahren, ist nicht zuletzt entsprechende Straßengestaltung wichtig. Trofaiach und die Argentinierstraße in Wien machen vor, wie Verkehrsraum grundsätzlich neu aufgeteilt werden kann.

2023-01

VCO –
Mobilität mit Zukunft
Österreichische Post AG
MZ 02Z030778 M
Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

CAPISCO
HAG-Capisco der Drehstuhl fürs Büro, anpasst sich perfekt an höhenverstellbare Arbeitsplätze an.
www.veganova.at
1050 Wien, Margaretenstraße 82, 01/58 76 067
1070 Wien, Westbahnstraße 12, 01/522 44 30
1080 Wien, Josefstädter Str. 63, 01/403 02 73

Verkehrsberuhigung
Verkehrsberuhigung wirkt sich positiv auf die Menschen aus – nicht nur Gesundheit und Lebensqualität profitieren, sondern auch die Wirtschaft.
» Seite 4

Tempo 30 als Norm
Graz macht es seit langem, Bilbao auch. Und Wales ab September 2023 sogar landesweit: Der Trend zu Tempo 30 ist auch international stark.
» Seite 6

Der Weg zum Ziel
Will eine Gemeinde Tempo 30, braucht sie viel Beharrlichkeit. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, wie die Umsetzung in Österreich gelingen kann.
» Seite 8

>> Kommentar



Foto: VCÖ / Rita Newman

Leben retten durch StVO-Novelle

Michael Schwendinger, VCÖ-Verkehrspolitik

Das Tötungsrisiko für Gehende, die von einem Auto bei Tempo 50 erfasst werden, ist etwa fünf Mal so hoch wie bei Tempo 30. Fünf Mal! Man sollte meinen, dass es speziell in Ortszentren, Wohngebieten und rund um Schulen keiner weiteren Begründung für Verkehrsberuhigung und Tempo 30 bedarf. Wäre da nicht die aus den 1960er-Jahren stammende Straßenverkehrsordnung (StVO), die Tempo 50 im Ortsgebiet als Standard einzementiert und Tempo 30 abschnittsweise nur dort erlaubt, wo es „erforderlich“ ist. Jede Abweichung muss per Gutachten und Verkehrszählung begründet werden und ist dann auf die Bewilligung durch die zuständige Behörde angewiesen. Die Crux an der Sache: dadurch dominiert die Vergangenheit die Zukunft. Breite, auf Auto-Verkehr ausgelegte Straßen mit (wenn überhaupt) schmalen Gehsteigen sind wenig attraktiv für alle, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil sind. Aus Sicht der Behörde liest es sich so: ausreichende Fahrbahnbreite, gute

>> Die Infrastruktur gibt die Höchstgeschwindigkeit vor << Sichtbeziehungen, geringe Frequenz an Gehenden und Radfahrenden – ergo: Tempo 30 nicht erforderlich.

lich, Ende der Diskussion. Mit solchen Bescheiden haben Städte und Gemeinden zu kämpfen, auch wenn sich alle Beteiligten bei der Sinnhaftigkeit einer Tempo-Reduktion einig sind. De facto heißt das, dass in vielen Fällen die gebaute Infrastruktur die Höchstgeschwindigkeit vorgibt – und nicht die gewählte politische Vertretung. Was tun?

Man könnte voraussetzen, dass für Temporeduktionen erst kostspielig und langwierig Straßen umgebaut werden müssen – wenn man will, dass sich möglichst wenig ändert. Oder man könnte ein paar – 60 Jahre alte – Worte in einem Gesetzestext umformulieren.

> Ihre Meinung dazu an michael.schwendinger@vcoe.at

>> VCÖ-Mobilitätspreis gestartet Zukunft jetzt gestalten

Der VCÖ-Mobilitätspreis ist heuer der Transformation zu einem zukunftsfähigen Verkehrssystem gewidmet und steht unter dem Motto „Zukunft jetzt gestalten!“



Ein zukunftsfähiges Verkehrssystem bringt neben Klima- und Umweltschutz viele weitere Vorteile: bessere Luftqualität, weniger Lärm, mehr Gesundheit, Lebensqualität und Platz im öffentlichen Raum. Es ist energieeffizienter und kostengünstiger. Im Verkehrsbereich gibt es die Möglichkeit, diese Transformation mitzugestalten und die Zukunft zum Positiven zu verändern. In Zeiten der sich verschärfenden Klimakrise sind rasche, effiziente Lösungen gefragt. Unser Handeln heute bestimmt die Mobilität von morgen.

Für den VCÖ-Mobilitätspreis werden abgeschlossene Projekte, wie auch noch nicht umgesetzte Konzepte und Pilotprojekte oder Forschungsarbeiten, welche die Transformation hin zu einem klimaverträglichen und sozial gerechten Verkehrssystem vorantreiben, gesucht. Österreichs größter Wettbewerb für klimaverträgliche Mobilität und nachhaltigen Gütertransport, wird in Kooperation mit dem Klimaschutzministerium und den ÖBB durchgeführt, um Best-Practice-Beispiele vor den Vorhang zu holen. Im Jahr 2023 wird ein

besonderer Fokus auf die Bereiche betriebliches Mobilitätsmanagement und kindgerechtes Verkehrssystem gelegt – aber auch zu den Themenbereichen bewegungsaktive Mobilität, Öffentlicher Verkehr und Multimodalität, Sharing und Mobility as a Service, barrierefreie Mobilität, Regionalentwicklung, Güterverkehr und Logistik, Energie- und Ressourcenschonung sowie Digitalisierung können Projekte und Konzepte eingereicht werden. Beim VCÖ-Mobilitätspreis einreichen können Unternehmen, Start-Ups, Gemeinden, Städte und Bezirke, Tourismusregionen, Wohnbauträger, Forschungseinrichtungen, (Fachhoch-)Schulen, Universitäten, Initiativen und Privatpersonen. Internationale Einreichungen sind ebenfalls sehr willkommen.

Einreichschluss ist der 31. Mai 2023. Einreichungen sind möglich unter: www.vcoe.at/mobilitaetspreis

>> Weitere Informationen unter +43-(0)1-893 26 97 oder mobilitaetspreis@vcoe.at

>> VCÖ-Fachkonferenz

Urbaner Gütertransport muss Beitrag zum Klimaschutz leisten

Zunehmender Lieferverkehr in der Stadt führt zu hoher Belastung. Bei einer VCÖ-Konferenz mit 160 Fachleuten wurden anhand von Praxisbeispielen, Wege, hin zu einer klimaverträglichen City-Logistik diskutiert.

Der Anstieg des urbanen Gütertransports in den letzten Jahren ist auch die Folge des Booms im Online-Handel. Mehr Lieferverkehr bedeutet mehr CO₂-Ausstoß, mehr Lärm und ein erhöhtes Unfallrisiko. In der Praxis zeigen bereits viele Beispiele, wie eine belastungsarme Zustellung von Gütern in der Stadt aussehen kann. In Hamburg werden Maßnahmen umgesetzt, um die CO₂-Emissionen des Lieferverkehrs bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent zu reduzieren. Kurier-, Express- und Paketlieferungen sollen in Zukunft mit emissionsfreien Kfz oder Transport-Fahrrädern durchgeführt werden. Zudem sollen 30 Prozent bei Paketstationen abgeholt werden, berichtete **Lisa Marie Vaca Guerra** von der Logistik-Initiative Hamburg bei der VCÖ-Fachkonferenz. Emissionsfreie Zonen, in denen nur mit Cargo-Bikes und E-Kfz zu-

gestellt werden darf, wurden bereits in 28 niederländischen Städten ab dem Jahr 2025 beschlossen, erklärte **Remco Hoogma**, Logistik-Experte aus dem Vorreiter-Land für klimaverträgliche City-Logistik. Doch nicht nur im Paketbereich ist das Potenzial zur Verringerung der Belastung durch Abgase groß. Eine Machbarkeitsstudie des Fraunhofer Instituts für REWE in Deutschland hat gezeigt, dass schon heute Elektro-Lkw für Lieferungen in Ballungsräumen geeignet sind. „Wir sollten keinesfalls auf andere Technologie-Optionen wie Wasserstoff, Biokraftstoffe oder eFuels warten“, betonte Studienautor **Steffen Link**. Auch in Österreich gibt es bereits einige Good-Practice-Beispiele. Der Samartierbund liefert bereits 50 Prozent seiner „Essen auf Rädern“ Zustellungen in Wien mit Transport-Fahrrädern. In Graz wurde mit GrazLog ein kooperativer

City-Hub als Drehscheibe für Bündelung und Transport geschaffen, berichtete der Logistik Experte des AIT (Austrian Institute of Technology) **Martin Reinthaler**. Auch das Projekt WienBox, Paketabholstationen in Wien, wurde erfolgreich umgesetzt, erzählte **Nadine Adensam** von den Wiener Lokalbahnen. „Das Konzept der Mikro-Hubs und der verstärkte Einsatz von Transport-Fahrrädern ist auch für Österreichs Städte geeignet“, stellte VCÖ-Experte Michael Schwendinger abschließend fest. Hier braucht es eine rasche Umsetzung und die Etablierung neuer Standards, um der sich verschärfenden Klimakrise entgegenzuwirken. Geeignete Lösungen gibt es – und die Zeit drängt.

>> Mehr zu VCÖ-Veranstaltungen finden Sie auf www.vcoe.at/veranstaltungen

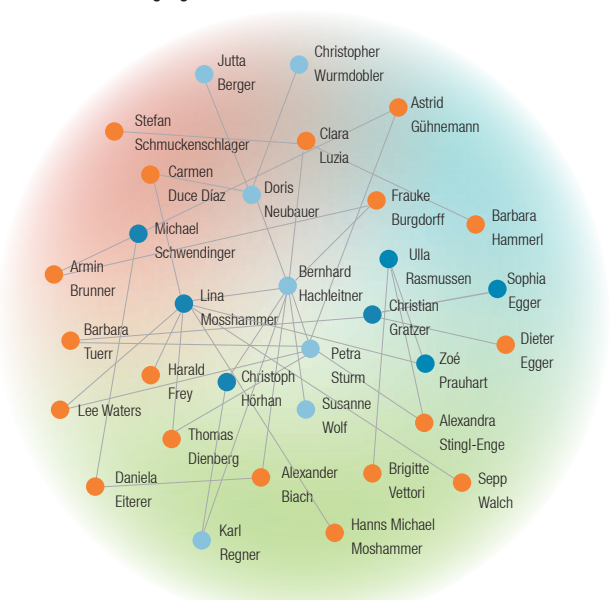
Redaktion und Anzeigenleitung:
1050 Wien, Bräuhausgasse 7-9
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at
Medieninhaber, Herausgeber:
VCÖ – Mobilität mit Zukunft,
1050 Wien, Bräuhausgasse 7-9
ZVR-Zahl: 674059554

Konto: ERSTE BANK
IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200
DVR-Nr. 0539856; UID-Nr. ATU 36822809
Zulassungs-Nr. MZ 02Z030778 M
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.
Layout: VCÖ 2023, Katharina Lutzky
Herstellung: Druckerei Berger

Offenlegung gemäß §25 Mediengesetz siehe www.vcoe.at/impresum

Dieses VCÖ-Magazin entstand mit finanzieller Unterstützung von:
Land Oberösterreich, Land Tirol, Land Steiermark.

Erstellt unter Beteiligung von:



>> VCÖ-Publikation

Energiewende im Verkehr voranbringen

Beinahe ein Drittel der in Österreich benötigten Energie fließt in den Verkehr. Elektrifizierung spart zwar viel ein, aber nicht genug. „Vermeiden – verlagern – verbessern“ lautet die Devise, um die Energiewende im Verkehr voranzubringen.

Kein anderer Sektor in Österreich benötigt so viel Energie wie der Verkehr. Ein Drittel von Österreichs Energiebedarf „frisst“ der Verkehr, davon wiederum 90 Prozent der Kfz-Verkehr. Kfz-Motoren verbrennen 75 Prozent des gesamten in Österreich verbrauchten Erdöls. Zur Erreichung der Klimaziele muss der Verkehr so schnell wie möglich auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Das kann nur in der Kombination von Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern gelingen. Neben der Reduktion des Verkehrsaufwands

spielen die Verlagerung von Autofahrten auf den Öffentlichen Verkehr und das (Elektro-)Fahrrad sowie von Lkw-Fracht und Kurzstreckenflügen auf die Schiene eine große Rolle. Einen großen Beitrag zur Verbesserung leistet die Elektrifizierung des Straßen- und Schienenverkehrs. Elektro-Motoren sind um ein Vielfaches effizienter und damit sparsamer als Verbrennungsmotoren. Konkrete Beispiele zeigen, dass batterie-elektrische Antriebe auch bereits bei Lkw und Bussen ihre Praxistauglichkeit beweisen. Die Herstel-

lung synthetischer Treibstoffe (E-Fuels) benötigt sehr viel Energie. E-Fuels werden sich auf jene Bereiche beschränken, wo batterie-elektrische Antriebe an ihre Grenzen stoßen, etwa im Flugverkehr. Die VCÖ-Publikation beleuchtet mit Daten, Fakten und Good-Practice Beispielen aus dem In- und Ausland wie die Energiewende im Verkehr gelingen kann.

>> Die VCÖ-Publikation „Energiewende im Verkehr voranbringen“ gibt es online unter www.vcoe.at

>> Kommentar



Verkehrsberuhigung schafft Lebensqualität

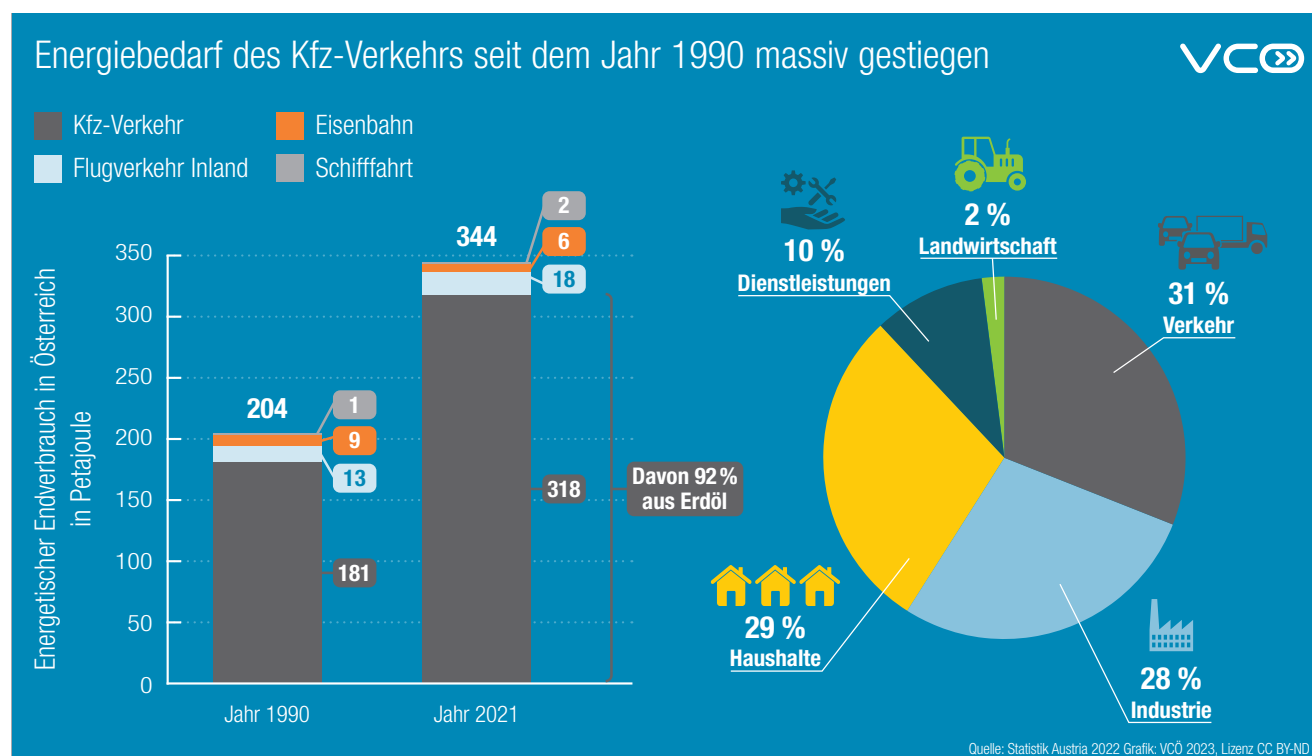
Lina Mosshammer, VCÖ-Verkehrspolitik

Warum sind Kinder immer weniger draußen? Die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs in Städten und Ortszentren schränken den Bewegungsspielraum ein. Kinder sind seltener selbständig unterwegs, und das hat Auswirkungen auf ihre Entwicklung. Es gibt noch viele weitere Gründe, wieso eine Temporeduktion sinnvoll ist, von der höheren Sicherheit, über weniger Lärm bis hin zu mehr Platz und Lebensqualität für Alle.

>> Tempo 30 ermöglicht auch den Öffentlichen Raum neu zu gestalten

Neu ist die Idee nicht. Die Stadt Graz hat seit über 30 Jahren flächendeckend Tempo 30 in allen Nebenstraßen und weitet dieses nun auf einigen Hauptstraßen aus. Und international setzen immer mehr Städte auf Tempo 30. Bordeaux, Bègles, Brüssel und Helsinki sind nur einige Beispiele, die mit Tempo 30 mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität schaffen. Die Ergebnisse zeigen den Erfolg. Im spanischen Pontevedra gilt seit dem Jahr 2009 Tempo 30 und Gehen hat hier den Vorrang. Seitdem gab es keinen einzigen Verkehrstoten im Zentrum und die CO₂-Emissionen konnten um 70 Prozent reduziert werden.

>> Ihre Meinung dazu an lina.mosshammer@vcoe.at



>> VCÖ-Factsheet

Effiziente City-Logistik zum Standard machen

Einkäufe werden häufiger online getätigt und gerade in urbanen Zentren ist die Verkehrsbelastung hoch. Effiziente City-Logistik kann diese Herausforderungen mit hoher Lebensqualität in Einklang bringen.

Urbane Güterverkehr verursacht weltweit zwar nur vier Prozent des Güterverkehrsaufwands, jedoch rund ein Viertel der diesbezüglichen Treibhausgas-Emissionen. Die Anzahl an Online-Bestellungen hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen, eine Trendumkehr ist nicht in Sicht. Auch generell wird urbaner Güterverkehr zu einer immer größerer

Herausforderung hinsichtlich Klimaverträglichkeit, Verkehrssicherheit und die Konkurrenz um knappe öffentliche Flächen angeht und in Bezug auf urbane Lebensqualität in Zeiten zunehmender Urbanisierung.

Im Factsheet „Effiziente City-Logistik zum Standard machen“ zeigt der VCÖ mit Zahlen, Daten und Fakten sowie anhand zahlreicher



internationaler Good Practice-Beispiele auf, welche Lösungsansätze für klimaverträgliche City-Logistik es bereits heute in der Praxis gibt.

>> Das VCÖ-Factsheet „Effiziente City-Logistik zum Standard machen“ gibt es online unter www.vcoe.at/factsheets

>> VCÖ-Blog

Ein Aus für neue Diesel-Lkw ab 2035 ist sinnvoll

Der Lkw-Verkehr ist eine der größten Herausforderungen auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Verkehrssystem. Trotz technologischen Fortschritts haben die Treibhausgas-Emissionen des Lkw-Verkehrs in der EU zwischen den Jahren 1990 und 2019 um ein knappes Drittel zugenommen. Im Jahr 2021 wurden rund 38 Prozent des EU-Dieselvebrauchs in Lkw-Motoren verbrannt. Ein Teil der Lösung ist die rasche Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs. Die gute Nachricht: E-Lkw sind keine Utopie mehr. Große Lkw-Hersteller haben bereits angekündigt, dass im Jahr 2030 rund 40-60 Prozent ihrer verkauften Lkw emissionsfrei unterwegs sein werden. Die Transportwirtschaft ist eine wettbewerbsintensive Branche. Am Ende wird die Wirtschaftlichkeit eine entscheidende Rolle spielen. Eine Studie des ICCT zeigt, dass batterie-elektrische Lkw aufgrund der unschlagbaren Energieeffizienz Kostenparität mit Diesel-Lkw auch ohne jegliche Subvention noch im Laufe dieses Jahrzehnts erreichen werden – mit staatlicher Unterstützung schon heute. Wasserstoff-Lkw werden hingegen aufgrund der niedrigeren Energieeffizienz sogar in optimistischen Szenarien auch über das Jahr 2030 hinaus teurer als Diesel-Lkw bleiben und für Nischenanwendungen mit Spezialanforderungen eine Rolle spielen.

>> Blogbeitrag in voller Länge auf blog.vcoe.at

Verkehrsberuhigung bringt Lebensqualität

Begegnungszone in Hohenems:

Die niveaugleiche Oberflächengestaltung mit dreifarbigen Granitsteinen betont den Platzcharakter und ermöglicht barrierefreien Zugang zu den Geschäften.

Begegnungszonen, Fußgängerzonen oder Tempo 30 wirken sich positiv auf den Menschen aus – nicht nur Gesundheit und Lebensqualität profitieren, sondern auch die Wirtschaft.

Von Susanne Wolf

Hohenems, Vorarlberg: Die malerische Altstadt ist geprägt von flanierenden Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und vereinzelt Autos, die alle ein Tempo von 20 km/h einhalten müssen. Die Begegnungszone Marktstraße und Schweizer Straße ist Teil eines Innenstadt-Revitalisierungsprojekts, durch das ein Großteil des Durchzugsverkehrs auf die Landesstraßen verlagert wurde.

„Der Stadtkern mit seinen vielfältigen Nutzungen wie Einkaufen, Schule oder Freizeitaktivitäten wurde mit der Einführung der Begegnungszone deutlich attraktiver“, sagt Bürgermeister **Dieter Egger** (FPÖ). So konnte der Autoverkehr im innerstädtischen Bereich durch die bereits umgesetzten Maßnahmen um ein Viertel gesenkt werden. Das Projekt stößt auf Zu-



Foto: Stadt Hohenems

Dieter Egger Bürgermeister von Hohenems

„Der Stadtkern mit seinen vielfältigen Nutzungen wie Einkaufen, Schule oder Freizeitaktivitäten wurde mit der Einführung der Begegnungszone deutlich attraktiver.“



Foto: Medizinische Universität Wien

Hanns Michael Moshhammer Leiter der Abteilung für Umwelthygiene und Umweltmedizin, Medizinische Universität Wien

„Die Reduktion von Lärm und Schadstoffen geht auch einher mit einer Zunahme an körperlicher Aktivität, da viele vom Auto aufs Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen.“

stimmung bei den Bürgerinnen und Bürgern: Unter dem Titel „innen.stadt.leben“ wird die Revitalisierung des Zentrums im Rahmen eines partizipativen Planungsprozesses umgesetzt. In Begegnungszonen wird die Straße wieder zum sozialen Ort. Insbesondere in der wärmeren Jahreszeit treffen die Anwohnerinnen und Anwohner sich für einen Plausch vor dem Haus, Kinder haben mehr Platz zum Spielen.

Gut für die Gesundheit

Weniger und nicht so schneller Autoverkehr hilft auch der Gesundheit: „Vor allem Feinstaub durch Reifen- und Bremsabrieb belastet die Atemwege und kann zu Entzündungsreaktionen führen“, sagt **Hanns Michael Moshhammer**, Leiter der Abteilung für Umwelthygiene und Umweltmedizin an der Medizinischen Universität Wien. Verkehrslärm sei zudem eine Ursache für Stress, Schlafstörungen sowie Herz- und Kreislauferkrankungen.

Die Einrichtung von Begegnungs- oder Fußgängerzonen wirkt sich nachweislich positiv auf die Gesund-

heit und Lebensqualität aus. „Die Reduktion von Lärm und Schadstoffen geht auch einher mit einer Zunahme an körperlicher Aktivität, da viele vom Auto aufs Fahrrad umsteigen oder zu Fuß gehen“, so Moshhammer. Tempo 30 reduziert die Gefahr tödlicher Verletzungen bei einem Unfall um 75 Prozent im Vergleich zu Tempo 50. Ähnliches gilt für Begegnungszonen: Wie eine Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit zeigt, sinkt für schwächere am Verkehr

Teilnehmende wie Kinder oder ältere Menschen das Unfall- und Verletzungsrisiko.

Gut für die Wirtschaft

Auch die Wirtschaft profitiert vom zurückgewonnenen Lebensraum: „Ich habe meinen Bio-Laden vor acht Jahren in der Marktstraße eröffnet, aber seit der Umwandlung in eine Begegnungszone im Jahr 2018 kommen viel mehr Kundinnen und Kunden“, sagt **Daniela Eiterer**, Besitzerin des Bio-Ladens und Cafés „Frida“ in Hohenems.

Mariahilfer Straße in Wien:

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Umgestaltung sind positiv. Die Wirtschaftskammer spricht sich für weitere Begegnungszonen aus.



Foto: VCO/Edith Zöhrer

Auch die Wiener Herrengasse wurde im Jahr 2016 zur Begegnungszone umgestaltet und ist heute eine beliebte Flaniermeile nicht nur für Touristinnen und Touristen. Die geschichtsträchtige Gasse bildet eine wichtige Verbindung zwischen Schottentor, Burgtheater und Staatsoper. Gehende, Autofahrende,

» Seit der Umwandlung in eine Begegnungszone kommen viel mehr Kundinnen und Kunden «

Taxis, Fiaker und Radfahrende sind gleichgestellt, gegenseitige Rücksichtnahme wird vorausgesetzt. Dazu kommen Citybusse für jene, die öffentliche Verkehrsmittel bevorzugen. Schanigärten laden zum Verweilen ein, rund 20 Pkw-Stellplätze wurden zu diesem Zweck aufgelöst. „Die Herrengasse ist nun eine für Touristinnen und Touristen attraktive Fußwegverbindung, von der gleichsam die ansässigen Unternehmen und Bewohnerinnen und Bewohner profitieren“, sagt **Alexander Biach**, Standortanwalt der Wiener Wirtschaftskammer, und verweist



Foto: Weimwurm

Alexander Biach
Standortanwalt der Wiener
Wirtschaftskammer

„Die Herrengasse ist nun eine für Touristinnen und Touristen attraktive Fußwegverbindung, von der gleichsam die ansässigen Unternehmen und die Bevölkerung profitieren.“

auf eine jährliche Wertschöpfung von 1,1 Millionen Euro durch die Umgestaltung in eine Begegnungszone. Die Parkplatzfrage verliere in Städten dagegen zunehmend an Bedeutung.

Umdenken in Wien

Die regional- und volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Umwandlung in Areale zum Verweilen sind so positiv, dass die Wirtschaftskammer ihre Haltung geändert hat: Sprach sie sich bei der Umgestaltung der Mariahilfer Straße noch dagegen aus, plädiert der Standortanwalt nun für zahlreiche weitere Begegnungszonen in der Stadt. Einige Wiener Projekte für Verkehrsberuhigung wurden bereits umgesetzt: Die Rotenturmstraße etwa, früher eine stark befahrene Einbahnstraße zwischen Innenstadt und Schwedenplatz, ist nun eine Begegnungszone, die gerne genutzt

wird. Radfahrende dürfen gegen die Einbahn fahren, die Oberfläche der Straße wurde größtenteils auf ein Niveau angehoben. Bäume mit begrünten Baumscheiben und viele – konsumfreie – Sitzgelegenheiten laden zum Ausruhen ein und auch der Handel floriert.

In der Zollergasse in Wien Neubau wurden zusätzlich zur Verkehrsberuhigung Maßnahmen für Abkühlung und ein besseres Mikroklima gesetzt: Acht große Bäume sorgen für Schatten, im Boden installierte Queldüsen erzeugen einen kleinen Bachlauf, der für angenehme Temperaturen sorgt. Die Botschaft ist klar: Verkehrsberuhigung ist gut für den Menschen und wichtig fürs lokale Klima.

» Auch die Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs profitieren von Tempo 30 «

Tempo 30 hat im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr vielfache positive Auswirkungen. Aber was bedeutet Tempo 30 für die Fahrgäste des Öffentlichen Verkehrs? Das VCÖ-Magazin hat beim Verkehrswissenschaftler Harald Frey von der Technischen Universität Wien nachgefragt.

VCÖ-Magazin: Vieles spricht für Tempo 30 ...

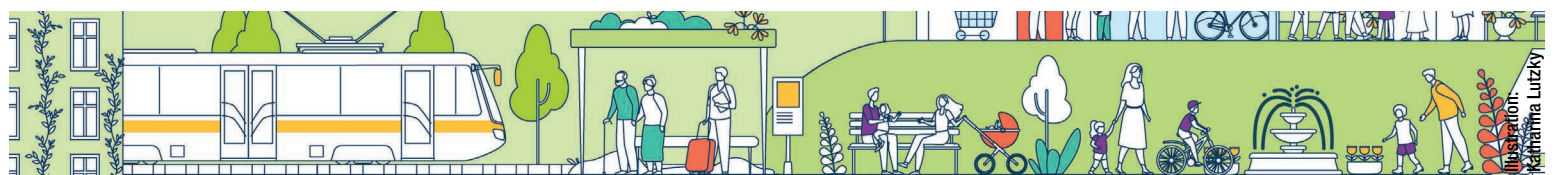
Harald Frey: Ja, die Vorteile von Tempo 30 sind ausreichend dokumentiert und überprüfbar. Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit, die Lebensqualität und verbessert den Verkehrsfluss.

VCÖ-Magazin: Immer wieder taucht in Diskussionen als Gegenargument mögliche Fahrzeitverlängerungen für den Öffentlichen Verkehr auf. Ist es ein stichhaltiges Argument?

Harald Frey: Studien zeigen, dass eine Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 zwar Einfluss auf die Fahrzeit im Öffentlichen Verkehr hat, die Auswirkungen aber insgesamt gering sind und sich mit entsprechenden Maßnahmen minimieren oder vermeiden lassen. Busse und Straßenbahnen sind meistens langsamer als die erlaubte Höchstgeschwindigkeit unterwegs, diese wird oft nicht oder nur für kurze Abschnitte erreicht. Entsprechend fallen die Fahrzeitverlängerungen im Alltagsbetrieb geringer aus als bei theoretischen Berechnungen – insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und in dicht besiedelten Gebieten mit vielen Haltestellen und Verkehrslichtsignalanlagen. Studien zeigen, dass für Busse nach Einführung von Tempo 30 im Mittel von 1,5 Sekunden zusätzlicher Fahrzeit pro 100 Meter ausgegangen werden kann. Insgesamt betrachtet profitierten die Fahrgäste im Öffentlichen Verkehr von Tempo 30 am Straßennetz. Versteigter und homogener Verkehrsfluss (und damit auch geringerer Verschleiß im Fahrbetrieb), erhöhte Aufenthaltsqualität und bessere Zugänglichkeit zu den Haltestellen, weniger Lärm und mehr Verkehrssicherheit.

VCÖ-Magazin: Welche Maßnahmen können den Öffentlichen Verkehr beschleunigen?

Harald Frey: Beispielsweise Kaphaltestellen anstelle von Busbuchten, Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs bei Verkehrslichtsignalanlagen beziehungsweise Reduktion von Wartezeiten an Verkehrslichtsignalanlagen durch insgesamt weniger Autoverkehr. Der Öffentliche Verkehr wird in der Regel durch die öffentliche Hand bestellt und (mit-)finanziert. Deshalb ist für die Gesamtbetrachtung auch der volkswirtschaftliche Nutzen von Tempo 30 mit zu berücksichtigen und rein betriebswirtschaftlichen Argumenten gegenüberzustellen.



Mit Ihrer Unterstützung kann der VCÖ auch weiterhin

- » **Recherche** und sorgfältige Hintergrundarbeit leisten
- » ein lösungsorientierter **Gesprächspartner** zu **Mobilitätsthemen** sein
- » fundierte **Publikationen** und **Grafiken** veröffentlichen
- » eine **Mobilität mit Zukunft** weiter voranbringen

Ihre Spende wirkt!

Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar. Online spenden auf www.vcoe.at



Spenden-Konto: Erste Bank, IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200, BIC: GIBAATWWXXX

» aus der Praxis



Foto: Rene Böhrner/blendpunkt

Barbara Hammerl
Geschäftsführerin StadtLABOR –
Innovationen für urbane
Lebensqualität GmbH

» Verkehrsberuhigung wirkt positiv auf die Lebensqualität der Menschen «

„Es gibt selten Klimaschutzmaßnahmen, die im Verhältnis von Aufwand und Nutzen so sinnvoll und effizient umzusetzen wären, wie das aktuell diskutierte Tempolimit von 30 Stundenkilometern im Ortsgebiet. Neben der Reduktion von Treibhausgas-Emissionen und einer höheren Verkehrssicherheit wirken sich Verkehrsberuhigungen auch positiv auf die Lebensqualität der Menschen in einem Stadtviertel aus, da sie oft auch mit einer Attraktivierung des öffentlichen Raums einhergehen – siehe Superblocks in Barcelona oder Begegnungszonen in mittlerweile einigen Städten in Österreich. Umso erstaunlicher ist die Mutlosigkeit unserer Politik, die sich zu keiner Entscheidung durchringen kann.“

» nachgefragt



Foto: S.Huger, Fotostudio Stephan Huger

Harald Frey
Senior Scientist TU-Wien,
Institut für Verkehrsplanung
und Verkehrstechnik

Tempo 30 als neue Norm

Tempo 30-Vorreiter: Städte und Gemeinden machen es vor. Wales plant für das Jahr 2023 sogar die landesweite Umsetzung.

Graz macht es seit über 30 Jahren. Bilbao nicht ganz so lange. Und Wales möchte ab September 2023 zeigen, wie es landesweit gehen kann: Der Trend zu Tempo 30 – auch auf Hauptverkehrsstraßen – scheint kaum aufzuhalten zu sein.

Von Doris Neubauer

Im September ist es soweit: Über Nacht wird das Tempolimit in Wales auf Straßen, wo viele Fußgängerinnen und Fußgänger unterwegs sind, auf 20 Meilen pro Stunde (rund 32 Stundenkilometer) umgestellt. „Bisher galt auf diesen Straßen ein 30 Meilen-Tempolimit, und lokale Behörden mussten begründen, warum

» Niedrigeres Tempolimit im Ortsgebiet spart landesweit rund 100 Millionen Pfund an Gesundheitskosten «

20 Meilen in Ausnahmefällen besser wäre“, erklärt **Lee Waters**, stellvertretender Minister für Klimawandel,

„ab September ist es umgekehrt.“ 31 Jahre, nachdem Graz als erste Stadt in Österreich flächendeckend Tempo 30 eingeführt hat, sollen in Wales 20 Meilen erstmals landesweit die „neue Norm“ werden.

„Es wird sich langsam normalisieren“, macht sich Waters keine Illusionen über sofortige Verhaltensänderungen, „anfangs fühlt es sich seltsam an, mit 20 Meilen pro Stunde zu fahren. Man braucht ein paar Wochen, um sich an das weniger stressige Fahren zu gewöhnen.“ Er bezieht sich auf Erfahrungen in acht Regionen, in denen die Einführung des niedrigeren Tempolimits getestet wurde. Geldstrafen haben sich als unwirksam herausgestellt. Schulkinde mit Kameras auszustatten und sie Autofahrende bei einem Überschreiten der 20 Meilen-Grenze auf die Gefahren aufmerksam machen zu

lassen, „war erfolgreich bei der Verhaltensziehung der Fahrenden“.

Landesweite Maßnahmen

Die landesweiten Maßnahmen werden zurzeit genauso ausgearbeitet wie die



Foto: Government of Wales

Lee Waters
Stellvertretender Minister für Klimawandel in Wales

„Bisher galt auf diesen Straßen ein 30 Meilen Tempolimit, und lokale Behörden mussten begründen, warum 20 Meilen in Ausnahmefällen besser wäre, ab September ist es umgekehrt.“

Kommunikationskampagne, die im März starten soll. Damit hofft Waters, auch die Kritiker vom Tempolimit zu überzeugen: Zwar unterstützen zwei Drittel an ihrem Wohnort 20 Meilen und 62 Prozent befürworten, dass auf den Straßen langsamer gefahren wird. „20 Prozent mögen diese Maßnahmen nicht“, weiß er, „leider sind sie unverhältnismäßig laut.“ Die Geschwindigkeitsbeschränkung wäre unbequem, würde die persönlichen Rechte einschränken und ohnehin nicht eingehalten: „Bei der Einführung der Anschnallpflicht wurden

ähnliche Argumente laut“, nimmt er es gelassen, „heute klingen diese absurd. Das wird beim Tempo-Limit ebenfalls passieren.“

Kritik kam auch aus den eigenen Reihen: Nach einem Bericht der Regierung kämen zu den 33 Millionen Pfund (rund 39 Millionen Euro) für Einführungsmaßnahmen wie die Änderung der Beschilderung, Kosten durch die Verlängerung von Fahrten. „Ja, es gibt Kosten“, kontert Waters, „aber es wird auch gespart.“ 100 Millionen Pfund (112 Millionen Euro) würde das Gesundheitswesen laut einer Studie des Transport Research Institute (TRI) der Edinburgh Napier University in Zusammenarbeit mit Public Health Wales im ersten Jahr einsparen. „Unsere Einschätzung zeigt eine durchschnittliche Zunahme von einer Minute pro Fahrt. Aber es werden neun Menschenleben gerettet und 98 schwere Verletzungen jährlich verhindert.“

Die Verringerung von Verletzten und Todesopfern ist nur einer der Gründe, warum Vorreiterstädte wie Amsterdam, Paris, Madrid, Palma de Mallorca, Grenoble, Oslo, Helsinki, Gent und Brüssel immer mehr Nachahmer finden. In Spanien gilt im Ortsgebiet seit Mai 2021 auf Straßen mit nur einer Fahrspur pro Fahrbahn Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Für die Initiative „Tempo 30 / 80 / 100 – jetzt!“, initiiert von heimischen Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten stellen Temporeduktionen die effizienteste Maßnahme dar,

Ihr
BROMPTON
Spezialist
in Wien

Cooperative
FAHRRAD

www.fahrrad.co.at



Foto: Stadt Leipzig

Thomas Dienberg
Bürgermeister in Leipzig

„Wir wollen schnell etwas erreichen. Es geht uns um die Freiheit der Kommunen zu entscheiden, wo Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit vor Ort angemessen ist.“

Treibhausgas-Emissionen und den Verbrauch an fossilen Treibstoffen zu senken. Sie berufen sich dabei unter anderem auf eine Studie der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FSV). Die Reduktion von 50 auf 30 Stundenkilometer habe zudem laut einer Untersuchung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) positive Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr.

Entscheidungsfreiheit für Städte und Gemeinden

Zudem entlastet die Geschwindigkeitsbegrenzung die Bevölkerung von Lärm, findet sich im Positionspapier des „Schweizerischen Städteverband“ ein weiteres Argument. Die rund 130 Mitgliedsstädte fordern deshalb auf

allen Straßen im Siedlungsgebiet Tempo 30. So weit geht die Forderung der deutschen Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ nicht. „In die grundsätzliche und manchmal ideologische Diskussion wollen wir nicht abdriften“, sagt **Thomas Dienberg**, Bürgermeister der Stadt Leipzig (Grüne) und Sprecher der Initiative. „Wir wollen schnell etwas erreichen. Es geht uns um die Freiheit der Kommunen zu entscheiden, wo Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit vor Ort angemessen ist.“ Derzeit können Städte und Landkreise nur vor Einrichtungen wie Kindergärten eine Geschwindigkeitsbegrenzung anordnen. „In Leipzig haben wir viele Hauptverkehrsstraßen, wo wir eine Temporeduzierung wollen“, klagt Dienberg. Das verhindert aber derzeit die deutsche Straßenverkehrsordnung, Fallbeispiele hatten auch Aachen, Augsburg, Freiburg, Hannover, Leipzig, Münster und Ulm parat. Gemeinsam gründeten sie im Juli 2021 die Initiative, zu der mittlerweile 537 Städte, Gemeinden und Landkreise zählen (Stand 14.03.2023). Das zeigt, wie breit die Forderung nach niedrigeren Geschwindigkeiten im Ortsgebiet ist. In Zukunft, so Bürgermeister Dienberg, sollen Kommunen selbst entscheiden können, wo Tempo 30 die neue Norm wird. Dafür macht die Initiative Druck.



» aus der Praxis



Foto: Alicia Callegro

Carmen Duce Díaz
Spanish Coordinator
Clean Cities Campaign
cleancitiescampaign.org

» 30 Stundenkilometer als allgemeines Tempolimit in Spaniens Städten «

„Am 11. Mai 2021 wurde in Spanien eine von Nachbarschafts-, Sozial- und Umweltorganisationen lange geforderte Maßnahme eingeführt: ein Tempolimit von 30 Stundenkilometer auf städtischen Straßen – statt der bisherigen 50 Stundenkilometer. Die Regelung gilt auf allen Straßen mit einer Fahrspur pro Richtung, praktisch sind das 90 Prozent der Straßen in spanischen Städten. Der Hauptgrund war die Verkehrssicherheit. Ein Zusammenstoß mit einer Fußgängerin oder einem Fußgänger bei 30 Stundenkilometer ist mit hoher Wahrscheinlichkeit weniger schwerwiegend als bei 50 Stundenkilometer. Ein Nebeneffekt der Herabsetzung des Tempolimits ist auch die Verringerung des Lärms, der in spanischen Städten ein ernstes Problem darstellt und sowohl die körperliche als auch die mentale Gesundheit beeinträchtigt. Leider ist es rund 22 Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes notwendig, eine Verstärkung von Geschwindigkeitskontrollen zu fordern. Die wenigen durchgeführten Kontrollen und einfache Beobachtungen zeigen, dass Geschwindigkeitsübertretungen weit verbreitet sind und die Gesundheit und das Leben der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner gefährden.“

» aus der Praxis



Foto: Stadt Aachen / Andreas Steindl

Frauke Burgdorff
Baustadträtin der Stadt Aachen
Sprecherin der Initiative
„Lebenswerte Städte durch
angemessene Geschwindigkeit“

» Städte wollen Gestaltungsfreiheit bei Tempolimits «

VCÖ-Magazin: Warum haben sich in Deutschland schon über 500 Kommunen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen?

Frauke Burgdorff: Die Städte wünschen sich Gestaltungsfreiheit für sicherere, leisere und damit lebenswertere öffentliche Räume. Sowohl die Bremswege als auch der Lärm reduzieren sich mindestens um ein Drittel zwischen Tempo 50 und Tempo 30.

VCÖ-Magazin: Was sind die größten Hindernisse?

Frauke Burgdorff: Die Anordnung von abweichenden Geschwindigkeiten – insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen – ist aufwendig und häufig nicht möglich. Ganz gleich ob 30, 60 oder 70 innerorts geregelt werden soll. Noch können wir nicht umsetzen, weil vorher das deutsche Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrsordnung reformiert werden müssen.

VCÖ-Magazin: Was sind die nächsten Schritte?

Frauke Burgdorff: Wir haben dazu aufgerufen, dass Kommunen die Europäische Woche der Mobilität nutzen, um Verkehrsversuche zum Thema „angemessene Geschwindigkeit“ durchzuführen. Aktuell wohnen circa 27 Millionen Menschen in den Kommunen, deren Räte sich dem Aufruf angeschlossen haben. Es wäre angemessen, wenn wir die Chance bekämen mit dem zuständigen Ministerium in den direkten Dialog zu gehen und zu einem Gespräch eingeladen würden.



Die Zukunft der Elektromobilität - entwickelt und gebaut von Profis.

Innovative Traktionsantriebe für Schienen- und Straßennutzfahrzeuge auf der ganzen Welt.

www.tsa.at
f i n y





Mit Beharrlichkeit und Know-how zum Ziel

Wolfurt hat es geschafft: Das verkehrsberuhigte Straßen- und Wegekonzept wurde unter Mitwirkung der Bevölkerung entwickelt. Die Aufenthaltsqualität im Ortskern hat sich wesentlich erhöht.

Im Ortsgebiet gilt in der Regel Tempo 50. Will eine Gemeinde Tempo 30, braucht sie viel Beharrlichkeit und eine Verordnung der Bezirkshauptmannschaft. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, wie die Umsetzung in Österreich gelingen kann.

Von Jutta Berger

Platzartig weitet sich die L 3 im Vorarlberger Wolfurt im Dorfzentrum. Auf dem Abschnitt zwischen Rathaus, Bibliothek, Schulen, Veranstaltungssälen und Geschäften wird die Straße zur Begegnungszone. Busse halten, Kinder steigen aus und queren die Straße gefahrlos. Sogar auf dieser Durchzugsstraße gilt zumindest auf 300 Metern Tempo 30. Der Weg dahin war steinig, die Verhandlungen dauerten Jahre. Im Tiroler Inzing ist der 30er-Abschnitt auf der



Foto: Die Fotografen

Sepp Walch
Bürgermeister von Inzing

„Eine Kommune braucht Sachverständigengutachten, Geduld und Beharrlichkeit. Man könnte auch sagen, wir haben Jahre lang an dicken Brettern gebohrt.“

Landesstraße 11 etwas länger als in Wolfurt, nämlich 800 Meter. Bis zum Jahr 2020 donnerten schwere Traktoren und Lkw viel zu schnell durch das Zentrum der 4.000-Menschen-Gemeinde im Bezirk Innsbruck Land. Die Anrainerinnen und Anrainer litten unter Lärm und Abgasen. Sie legten 500 Unterschriften für Tempo 30 vor, machten damit Druck auf Gemeinde und Land.

Erfahrungen von Gemeinden
Laut Straßenverkehrsordnung gilt im Ortsgebiet Tempo 50. Eine Temporeduktion kann nur von der Bezirkshauptmannschaft verordnet werden. „Eine Kommune braucht Sachverständigengutachten, Geduld und Beharrlichkeit. Man könnte auch sagen, wir haben Jahre lang an dicken Brettern gebohrt“, sagt der Inzinger Bürgermeister **Sepp Walch** (Liste Aktives Inzing). Verkehrsuntersuchungen, Zählungen und Messungen habe man vorlegen müssen, sagt Walch, „die Verkehrsplaner haben dann festgestellt, dass die L11 an manchen Stellen zu schmal ist, ganz wichtig war aber auch, dass wir vorher schon im Rahmen unseres Verkehrskonzepts flächendeckend Tempo 30 auf den Gemeindestraßen eingeführt haben.“

Die Erfahrungen mit Tempo 30 in Inzing seien gut, sagt der Bürger-

» Wichtig war, dass wir schon vorher Tempo 30 auf Gemeindestraßen eingeführt haben «

meister. Geschwindigkeitsmessungen hätten ergeben, dass sich rund 80 Prozent an das Tempolimit halten. „Leider ist die individuelle Wahrnehmung mancher Anrainerinnen und Anrainer aber eine andere“, bedauert Walch. „Sie sehen Einzelne durchbrettern und sagen dann, Tempo 30 funktioniert nicht.“

Fünf Smileys überwachen im Dorf

die Einhaltung von Tempo 30, bald kommt eine sechste Geschwindigkeitsanzeigetafel dazu. „Die Smileys nutzen wirklich, das merk ich an mir selber“, gesteht Sepp Walch. Keinen Erfolg hat die Gemeinde mit ihrem Wunsch, den Rest der L11, wo Tempo 50 gilt, mit einer Radaranlage überwachen zu lassen. Zu hohe Kosten, zu wenig Personal, argumentiere die zuständige Bezirkshauptmannschaft, sagt der Bürgermeister.

Lärmschutz muss wichtiger werden

Dass man zum Bohren dicker Bretter viel Geduld braucht, erfährt auch die Bregenzerin **Barbara Tuerr**. Zusammen mit ihrem Mann Christian kämpft die lärmgeplagte Anrainerin via Social Media Plattformen für Tempo 30 auf Bregenzer Landesstraßen. „Geschätzte 8.000 Menschen müssen in der Vorarlberger Landeshauptstadt mit erhöhten Lärmemissionen, oft vergleichbar mit Lärm an Autobahnen, leben“, sagt Barbara Tuerr. Sie verweist auf die Gesundheitsschädlichkeit des Verkehrslärms und fordert: „Die Straßenverkehrsordnung müsste im Sinne des Lärmschutzes ausgelegt werden. Der Spielraum wäre vorhanden.“ Doch verpflichtende EU-Richtlinien zum Lärmschutz würden von den Behörden ebenso ignoriert wie der von Land und Umweltministerium beschlossene Aktionsplan Lärmschutz. „Warum dieser Maßnahmenkatalog nicht umgesetzt wird, wundert uns doch sehr.“

Barbara Tuerr, seit einem Jahr im intensiven Austausch mit den Behörden, spart nicht mit Kritik: „Es gibt kein Interesse einer objektiven Beurteilung seitens der Bezirkshaupt-



Foto: privat

Barbara Tuerr

Aktivistin für Tempo 30 auf Landesstraßen in Bregenz

„Die Straßenverkehrsordnung müsste im Sinne des Lärmschutzes ausgelegt werden. Der Spielraum wäre vorhanden.“

mannschaft. Messungen von Tempo als auch von Lärm werden sowohl uns als auch der Stadt Bregenz verweigert. Die Begründung der Behörde: Es werde nicht zu schnell gefahren und es sei nicht laut.“

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit

Den Gemeinden fehle es an Kompetenzen, den Bezirksbehörden und der Polizei an Personal zur Geschwindigkeitsüberwachung, weiß der Leondinger Stadtrat für Stadtplanung und Mobilität, **Armin Brunner** (SPÖ). Allen könnte durch eine Novelle der Straßenverkehrsordnung geholfen werden, sagt der Stadtrat. Denn: „Die

einzig gültige Gesetzesmaterie zur Änderung der Tempolimits auf Landesstraßen ist die StVO.“

Die Situation, dass Kommunen zum Schutz der Bevölkerung Tempo-



Foto: Anja Wolf

Armin Brunner

Stadtrat für Stadtplanung und Mobilität
in Leonding (OÖ)

„Wir möchten, dass Tempo 30 im Ortsgebiet Regelgeschwindigkeit wird.“

reduktionen nicht verordnet bekommen, weil die Straßen was Breite und Sichtverhältnisse betrifft, theoretisch für Tempo 50 geeignet sind, sei paradox. Brunners Vorschlag, kurz und bündig: „Wir möchten, dass Tempo 30 innerhalb des Ortsgebiets Regelgeschwindigkeit wird.“ Das aktuelle Tempolimit von 50 Kilometern pro Stunde sollte die Ausnahme werden. Eine entsprechende Resolution, mit-

getragen von Grünen und Neos, wurde vor einem Jahr an Klimaschutz-Ministerin Leonore Gewessler und das Parlament geschickt. „Das Ministerium hat geantwortet, dass Tempo 30 sinnvoll, aber die Durchsetzung in dieser Legislaturperiode unrealistisch sei“, bedauert Brunner. Er hofft nun, dass weitere Gemeinden Druck machen.

Eigentlich müssten Bund und Länder nur nach Graz schauen. Dort wurde bereits im Jahr 1992 Tempo 30 auf 80 Prozent der Straßen einge-

» Durch eine Novelle der Straßenverkehrsordnung wäre allen geholfen «

führt. Abschnittsweise gilt der 30er per Verordnung auch auf Vorrangstraßen. Vor Schulen und Kindergärten beispielsweise. Im Schnitt der beiden Jahre nach Einführung von großflächigem Tempo 30 ging die Zahl der im Straßenverkehr Verletzten um 20 Prozent zurück.

Tempo 30 bewährt sich international

International setzen immer mehr Städte auf Tempo 30 und Verkehrsberuhigung. Aus guten Gründen, wie die Erfahrungen aus Frankreich, Spanien, Schweden, Finnland und Norwegen zeigen.

Hand aufs Herz, wo möchten Sie wohnen? Entlang einer Straße, wo Autos und Lastwagen 50 km/h fahren dürfen oder an einer Straße, wo maximal Tempo 30 gilt? Niedrigeres Tempo reduziert die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Gefahren für unsere Gesundheit, sei es durch Unfälle, Abgase oder Lärm. Folgerichtig fordert auch die Weltgesundheitsorganisation WHO Tempo 30 im Ortsgebiet.

Vorreiterstadt Graz

Die steirische Landeshauptstadt Graz war im Jahr 1992 international ein Vorreiter, als auf allen Nebenstraßen und damit auf rund 80 Prozent des Straßennetzes Tempo 30 eingeführt wurde. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten ging um 20 Prozent zurück, der Radverkehr nahm in Graz im Unterschied zu anderen Städten schon in den 1990er-Jahren zu.

Erfahrungen, die mittlerweile international viele Städte gemacht haben. In Frankreich hat sich die rund 23.000 Einwohnerinnen und Einwohner Stadt Fontenay-aux-Roses im Jahr 2005 zur „Ville 30“ erklärt und damit einen Dominoeffekt ausgelöst. Über 200 Städte haben bereits großflächig Tempo 30 umgesetzt, von Kleinstädten über mittelgroße Städte wie Grenoble und Lille bis hin zur Metropole Paris. Auch in Belgiens Hauptstadt Brüssel ist seit Jänner 2021 Tempo 30 die Regel und höheres Tempo die zu begründende, seltene Ausnahme. Brüssel hat auch die Auswirkungen auf die Fahrzeiten untersucht. Ergebnis: Die Fahrzeiten blieben auf jeder untersuchten Strecke unabhängig von der Tageszeit gleich. Tempo 30 hat zu weniger Stop & Go und einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss geführt, dadurch auch die Schadstoff- und Lärmbelastung reduziert.

Tempo 30 in Spanien

Auch in Spanien ist niedrigeres Tempo in den Städten weit verbreitet. Bereits im Jahr 1999 hat die galizische Stadt Pontevedra großflächig Tempo 30 eingeführt und das Zentrum überhaupt zur Begegnungszone gemacht, wo Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang haben. Palma de Mallorca mit 420.000 Menschen größer als Graz führte im Oktober 2020 auf mehr als 90 Prozent der Straßen Tempo 30 ein. Der Bürgermeister nannte mehr Verkehrssicherheit und bessere Bedingungen für den Radverkehr als Hauptziele der flächendeckenden Einführung von Tempo 30. Seit Mai 2021 gilt zudem in ganz Spanien im Ortsgebiet auf Straßen mit einer Fahrspur je Richtung 30 Stundenkilometer als Höchstgeschwindigkeit.

Punkto Verkehrssicherheit ist in Europa Skandinavien ein Vorreiter. Das schwedische Parlament hat be-

reits im Jahr 1997 die „Vision Zero – Null Verkehrstote“ als Richtlinie für die Verkehrssicherheitspolitik beschlossen. Niedrigeres Tempo und Verkehrsberuhigung sind dabei eine zentrale Maßnahme.

Auch in der finnischen Hauptstadt Helsinki gilt in den Wohngebieten und im Zentrum großflächig Tempo 30. Ähnlich setzt auch die norwegische Hauptstadt Oslo auf Verkehrsberuhigung, Ausweitung von Tempo 30 und autofreie Straßen. Oslo und Helsinki erreichten als erste größere Hauptstädte Europas im Jahr 2019 das Ziel, dass keine Fußgängerinnen und Fußgänger und keine Radfahrer bei einem Verkehrsunfall ums Leben kamen.

„Gesundheit ist unser höchstes Gut.“ Für immer mehr Städte ist das nicht nur eine hohle Phrase, sondern auch bezüglich Tempolimits gelebte Realität.

» aus der Praxis



Foto: character.photos/Philipp Monhart

Stefan Schmuckenschlager

Bürgermeister
Stadt Klosterneuburg

» Ein klarer Schritt für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden «

Die Stadt Klosterneuburg in Niederösterreich hat flächendeckend Tempo 30 eingeführt. Der Bürgermeister **Stefan Schmuckenschlager** (ÖVP) spricht über Motivation, Umsetzung und die bisherigen Erfahrungen.

VCÖ-Magazin: Was war die Motivation?

Stefan Schmuckenschlager: Wir haben im Jahr 2019 ein Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2030+ verabschiedet mit dem Ziel, einen besseren Modal Split und eine nachhaltige Raumordnung zu verankern. Der 30er war hier ganz klar ein Schritt für mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Es war uns immer wichtig, klar zu machen, dass die Sicherheit, der Klimaschutz und die Gleichrangigkeit aller am Verkehr Teilnehmender die Ziele sind. Es ging nie um eine Maßnahme gegen die Autofahrerinnen oder Autofahrer.

VCÖ-Magazin: Wie gelang die Umsetzung?

Stefan Schmuckenschlager: Die politische Abstimmung und Mehrheit wurde schnell gefunden. Der 30er wurde über das gesamte Stadtgebiet verordnet. Lediglich die Hauptachsen sind Ausnahmen. Die Regelung war umfassend, aber das schafft Klarheit. Einzig die 30er-Schilder bei den Ortseinfahrten sind für Unkundige verwirrend, da die abgebildeten Ausnahmen an der Zusatztafel nicht so einfach wahrgenommen werden können.

VCÖ-Magazin: Wie sind die Erfahrungen?

Stefan Schmuckenschlager: Grundsätzlich sehr positiv, die Beruhigung ist eingetreten. Aber in manchen Straßen ist es aufgrund mancher Steillagen in unserer Stadt tatsächlich mühsam, den 30er einzuhalten.



Foto: shutterstock.com/ weiw-creative

Tempo 30 in Spanien:

Seit Mai 2021 gilt in ganz Spanien im Ortsgebiet auf Straßen mit einer Fahrspur je Richtung 30 Stundenkilometer als Höchstgeschwindigkeit.



Wie Verkehrsberuhigung gestalterisch gelingt

Die Straße nicht vom Auto her denken: Die Argentinierstraße in Wien soll im Herbst 2023 umgestaltet werden. Bei einer Abstimmung im Bezirk sprachen sich 85 Prozent dafür aus.

Für das Funktionieren von Begegnungszonen, Wohnstraßen oder Fahrradstraßen ist die Straßengestaltung ein entscheidender Faktor. Oft reichen dazu einfache Mittel. Partizipation und Information erhöhen die Akzeptanz der Maßnahmen.

Von Christopher Wurmdobler

Geteilter öffentlicher Raum, in dem alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt mit- und nebeneinander Platz haben. Klingt vernünftig. Seit dem Jahr 1960 gibt es in Österreich Wohnstraßen, im Jahr 2013 wurde die Begegnungszone eingeführt. Ob und wie diese Konzepte funktionieren hängt laut einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in Auftrag gegebenen Studie ganz entscheidend von der Gestaltung ab.

Mehr als 70 Begegnungszonen in Österreich listet der Verein Walk-space.at auf seiner Homepage auf. Sie finden sich mittlerweile nicht nur in urbanen Ballungsgebieten, sondern auch in ländlichen Gemeinden. Leobersdorf zum Beispiel, in Wiens südlichem Speckgürtelrand gelegen, hat bereits vor der offiziellen Einführung eine erhalten. Als im Jahr 2005 eine Umfahrungsstraße geplant wurde, beschloss die Gemeinde, die Hauptstraße verkehrsberuhigt zu gestalten, auch um das Zentrum neu zu

beleben: Man räumte die einstige Ortsdurchfahrt auf, schleifte die Gehsteige und brachte mit – vor allem künstlerischen – Interventionen alle auf der Straße zusammen. Parken außerhalb gekennzeichnete Bereiche wird mit Betonkugeln verhindert, LED-Leuchten im Boden zeigen, wo sich Gehende sicher fühlen können, wie ein Mittelstreifen zieht sich ein Schriftband aus Metall durch den Ort, auf dem Leobersdorfs Er rungenschaften, Zahlen und Fakten zu lesen sind – zumindest wenn mitten auf der Straße gegangen wird. Leobersdorf hat eben schon sehr früh eine Begegnungszone ausprobiert.

Farben und Muster auf Asphalt

Im Jahr 2018 bekam auch das steirische Trofaiach eine Begegnungszone, auffällig gestaltet vom ortsansässigen Architekturbüro Stingl-Enge. „Trofaiach war ein Straßendorf, das sich entlang der Hauptstraße entwi-

ckelt hat“, erzählt Architektin **Alexandra Stingl-Enge**. „Unser Ansinnen war, das ein bisschen zu brechen und die Hauptstraße in Teilbereichen mehr zu einem Platz zu machen. Dadurch, dass es keine Gehsteige gibt



Foto: Foto Freisinger

Alexandra Stingl-Enge

Architekturbüro Stingl-Enge

„Die Gestaltung und das Befüllen mit Inhalten müssen Hand in Hand gehen. Interessante Funktionen hereinbringen, und gleichzeitig muss das von Planung begleitet werden.“

und alles mit einem Muster überzogen ist, eine Art Teppich ausgerollt wurde, wirkt es auch viel größer.“ Wer hier zu Fuß unterwegs ist hat nicht das Gefühl, sich am Straßenrand bewegen zu müssen. Im weiß gehaltenen Striche-Muster gibt es dennoch Markierungen in Rot, die Autofahrenden ihren Platz zuweisen, eine dezent angedeutete Fahrbahn.

Seit dem Umbau stieg die Frequenz an Fußgängerinnen und Fußgängern. Was auch damit zusammenhängt, dass andere Punkte an der Hauptstraße anders belebt sind. Die Busfre-

quenz in die Bezirkshauptstadt wurde erhöht. Und die Stadt hat den Ortskern mit „Inhalten“ gefüllt, mit der Übersiedelung der Musikschule zum Beispiel. Schräg vis-a-vis ist ein Bauernladen, eine Buchhandlung, ein Sportgeschäft, es gibt auch neu ein weiteres Wirtshaus im Ortskern. „Die Gestaltung und das Befüllen mit Inhalten müssen Hand in Hand gehen“, so Stingl-Enge. „Einerseits ist es wichtig, interessante Funktionen hereinzubringen, gleichzeitig muss das von einer Planung begleitet werden.“ Auch bei der Möblierung wurde eine erstaunliche Lösung gefunden: Bänke und Blumentröge sind nicht fix, sondern werden regelmäßig von der Gemeinde umgestellt, um ein neues Bild in den Ortskern zu bringen.

Wohnstraßen zum Leben erwecken

Den 220 Wiener Wohnstraßen widmet sich die Stadt- und Kulturinitiative space and place; sie will öffentlichen Raum zum Leben erwecken. „Am Anfang stand die Frage, was dieses Wohnstraßen-Schild überhaupt aussagen soll“, erzählt **Brigitte Vettori**, Stadtforscherin und Initiatorin von space and place. Die StVO erlaubt etwas schwammig, dass man Wohnstraßen „betreten“ und dort „spielen“ darf. Die Gestaltung der Wohnstraßen lädt aber selten dazu ein.

Wie es mit einfachen Mitteln funktionieren kann, zeigt die Initiative.

Auffällige Gestaltung:

Die Begegnungszone im steirischen Trofaiach wurde von einem ansässigen Architekturbüro gestaltet. Das auffällige Muster sorgt dafür, dass Gehende nicht das Gefühl haben, sich am Straßenrand bewegen zu müssen.



Foto: Foto Freisinger

Der Begriff „Wohnen“ wurde hier wörtlich genommen: In einer ersten Aktion hat die Initiative in einer Wohnstraße mit Tape den Grundriss einer Wohnung auf den Asphalt gebracht, mit Möbeln und sogar mit einer Badewanne im „Badezimmer“ bestückt. Anwohnerinnen und An-

der öffentliche Raum für Stadtmen- schen sei. „Es braucht eine Kultur des Wohnstraßenlebens“, ist sich Vettori sicher. „Je bekannter wird, wie wir die Wohnstraße nutzen können, desto mehr Menschen werden

» Wir wollen zeigen, dass nicht nur ballspielende Kinder die Wohnstraße nutzen können «

diesen öffentlichen Raum selbstverständlich nutzen.“ Allen voran Radfahrende und Gehende. Weil Autos, die dort parken oder verbotenerweise durchfahren, gibt es ohnehin zu viele.

Nicht vom Auto her denken

Was passiert, wenn die künftige Nutzung bereits in der Planungsphase partizipativ angegangen wird, zeigt die künftige Argentinierstraße in Wien. Die wichtige Fahrradrouten zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt soll nach einer Abstimmung im Bezirk (85,5 Prozent sprachen sich dafür aus) zur begrünten Fahrradstraße werden. Zürich plant ebenfalls halbe-halbe; zumindest theoretisch. Dort startete im Jahr 2022 an der ETH ein visionäres Verkehrsforschungsprojekt, das die Straße prinzipiell nicht mehr vom Auto her denkt, sondern aus Sicht von E-Bikes und anderen Mikromobilen. Die Hälfte der Zürcher Straßenfläche soll dafür zur Radfahrspur umgestaltet werden, so die Vision der ETH für die Stadt.



Foto: space and place

Brigitte Vettori

Stadtforscherin und Initiatorin von space and place

„Je bekannter wird, wie wir die Wohnstraße nutzen können, desto mehr Menschen werden diesen öffentlichen Raum selbstverständlich nutzen.“

wohner trafen sich am liebsten in der „Küche“ und machten bei Kaffee und Kuchen beim Wohnstraßen-Test mit. Bei weiteren Versuchen wurden erneut Möbel aufgestellt, wurde Schach gespielt, leise musiziert – und es funktionierte. Alle sollen jeden Tag und ohne weitere Genehmigung die Wohnstraße spontan nutzen können, so der Gedanke dahinter. „Die Anwohnerinnen und Anwohner sollen durch die Aktionen sehen, was möglich ist“, sagt Vettori. Nachahmung sei erwünscht. Die Lockdowns während der Corona-Pandemie hätten noch einmal gezeigt, wie wertvoll

Bäume als natürliche Klimaanlage

Pflanzen und Wasser kühlen. Da sich die Blätter von Bäumen nicht stärker erwärmen als die Umgebungstemperatur, wirken sie temperaturmindernd. Das ist ein wichtiger Vorteil von Straßenbäumen gegenüber gebautem Sonnenschutz oder Sonnenschirmen, denn bauliche Maßnahmen zur Beschattung können an heißen Tagen leicht eine Strahlungswärme von 40 Grad und noch mehr erreichen. **Der natürliche Schatten bei einer gesunden Linde mit 25 Meter Höhe hat eine Blattfläche von rund 1.600 Quadratmeter und kann bis zu 400 Liter Wasser pro Tag verdunsten.** Wenn genug Wasser im Boden vorhanden ist, dann schaffen gesunde Bäume neben der natürlichen Beschattung auch Kühlleistungen aus der Transpiration der Blätter. Die Bäume wirken dann wie ein Docht, der das Wasser aus dem Boden holt und permanent an die Umgebung abgibt. Dadurch entsteht Verdunstungskühle, die in begrünten Straßen direkt zu spüren ist. Bei einer Untersuchung von 293 europäischen Städten wurden die Temperaturunterschiede von Grünzonen mit und ohne Beschattung durch Bäume verglichen. In **Wien** waren Grünflächen mit Bäumen im Sommer im Durchschnitt um elf Grad Celsius kühler und Grünflächen ohne Bäume um 5,5 Grad Celsius kühler als stark versiegelte Flächen. Ähnlich in **Lin**: Grünflächen mit Bäumen sind um 12,5 Grad Celsius und ohne Bäume um 4,5 Grad Celsius kühler als bebauten Gebiete. Besonders hohe Unterschiede wurden in **Salzburg** und **Innsbruck** festgestellt: Grünflächen mit Bäumen waren 14 beziehungsweise 15,5 Grad Celsius kühler, Grünflächen ohne Bäume waren um acht beziehungsweise sieben Grad Celsius kühler als versiegelte Flächen.

>> Mehr zum Thema auf www.vcoe.at/gesunde-staedte

>> aus der Forschung



Foto: Richard Wilson Photography

Astrid Gühnmann

Leiterin des Instituts für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur Wien

» Viele Argumente sprechen für Reduktion der Höchstgeschwindigkeit innerorts «

„Für eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeiten innerorts, aber auch auf Autobahnen und sonstigen Freilandstraßen sprechen viele Argumente: Geringere Geschwindigkeiten reduzieren Energieverbrauch, Anzahl und Schwere von Unfällen, Verkehrslärm und Emissionen von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen. Tempo 30 statt 50 innerorts verringert den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Autos und Öffis und dem Fahrrad und erhöht die empfundene Sicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Dies verbessert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, macht aktive Mobilität attraktiver und trägt so zusätzlich zur Erreichung von Klimazielen und zur Verbesserung der Gesundheit bei. Daher fordern auch international zum Beispiel die Weltgesundheitsorganisation WHO und viele Kommunen bereits jetzt 30 Stundenkilometer als Regelgeschwindigkeit für lebenswerte Städte und Gemeinden.“

>> Buchbesprechungen

Klimaschutz ist Menschenschutz
Warum wir über die Klimakrise anders sprechen müssen

Michael Adler

Worte können die Welt verändern, weil sie unser Denken prägen. Das gilt besonders für komplexe Angelegenheiten wie die Klimakrise. Für die Veränderungen, die vor uns liegen, brauchen wir deshalb positive Worte und Bilder. Nur dann kommen wir ins Handeln und verdrängen die uns bedrückenden Tatsachen nicht. Kommunikationsexperte Michael Adler entwirft eine positive, motivierende Klimasprache. Statt von Verzicht und Kosten zu reden, erzählt er lebensfrohe Geschichten: von lebenswerten, grünen Städten, von einer Landwirtschaft, die Tiere, Pflanzen und Boden achtet und von natürlichen Energien.

>> oekom Verlag, 2022, 204 Seiten, 24 Euro



Radabenteurer*innen. Aufbruch und Lust aufs Außergewöhnliche

Richard Resch

Auf dem Weg ins Unbekannte, Neue und Außergewöhnliche: 111 Radbiografien von Radfahrerinnen und Radfahrern aus der Steiermark mit ihren Reisen, Motiven und Erlebnissen hat Autor Richard Resch, selbst passionierter Radreisender zusammengetragen und ein Buch daraus gemacht. Von den Grazer Pionieren, die in den 1880er-Jahren mit Hochrädern bis nach Venedig, Triest oder Sarajewo und später in Afrika unterwegs waren über die Zwischenkriegszeit, in der das Fahrrad zum Transportmittel breiterer Bevölkerungsschichten wurde, die 1960er-Jahre der Massenmotorisierung bis zu den Fahrrad-Weltreisenden von heute. Die 111 Protagonistinnen und Protagonisten des Buches lassen den Alltag hinter sich und überradeln Grenzen, Länder und Kontinente.

>> Weishaupt Verlag, 2022, 224 Seiten, 45 Euro



Clara Luzia direkt gefragt



Wir fahren uns gerade mit Höchstgeschwindigkeit an die Wand

Clara Luzia ist Singer-Songwriterin, lebt in Wien und im Waldviertel. Ihr neues und achttes Album „Howl at the Moon, Gaze at the Stars!“ erschien Ende Jänner. Sie ist Unterstützerin der Initiative „Tempo 30 / 80 / 100 - jetzt!“ und verleiht in vielen ihrer Songs der Krisenhaftigkeit unserer Zeit musikalisch Ausdruck.

>> Interview-Langfassung auf www.vcoe.at

VCÖ-Magazin: Einer Ihrer aktuellen Songs heißt „Minimise Me“, warum? Nimmt sich der Mensch zu wichtig?

Clara Luzia: Ja. Im gesamten als Menschheit gesehen, wie auch im kleinen als Individuen. Mich belastet unser Umgang mit der Umwelt sehr, und oft wird der Schmerz darüber so übermächtig, dass ich etwas suchen musste, das mir hilft, damit umzugehen. Und diese Hilfe war und ist der Blick in den Sternenhimmel. Wir fahren uns gerade mit Höchstgeschwindigkeit an die Wand, sind aber gleichzeitig so egal und winzig, nur eine Randbemerkung in der Geschichte des Planeten. Es hilft, sich das manchmal bewusst zu machen.

VCÖ-Magazin: War das auch einer Ihrer Gründe, die aktuelle Forderung von österreichischen Verkehrsexperten und Verkehrsexpertinnen nach niedrigeren Tempolimits zu unterstützen?

Clara Luzia: Niedrigere Tempolimits sind sofort umsetzbar, sie sind sehr kostengünstig und alle können mitmachen. Dazu der Sicherheitsaspekt. Eine Win-Win-Situation. Wie kann man das nicht unterstützen?

VCÖ-Magazin: Tempo 30 im Ortgebiet reduziert Lärm. Welche Rolle spielen für Sie als Musikerin (Straßen-)Lärm, Geräusche und Stille?

Clara Luzia: Mittlerweile eine recht große. Seit ich wieder am Land wohne merke ich wieder, wie laut es in der Stadt ist. Und mit welcher Selbstverständlichkeit wir hinnehmen, von Lärm und Dreck umhüllt zu werden – und auch selbst umhüllen. Ich stehe gerne in der Nacht in

meinem Garten und lausche. Es gibt Momente, da ist absolut nichts zu hören, nicht einmal das Rascheln der Mäuse. Und dann gibt es Momente, da höre ich, was sich alles tut des nachts. Viele Geräusche kann ich überhaupt nicht einordnen. Ich stelle mir gerne vor, dass sich da für viele Kleinstlebewesen gerade wahnsinnig viel abspielt, ein Riesen-Halligalli stattfindet, und ich steh mittendrin und glaube, es ist alles ruhig und still. Weil unsere Sinne sind, wie sie sind, bekommen wir so viel nicht mit von dem, was sich um uns tut!

VCÖ-Magazin: Abgesehen von den ökologischen und gesundheitlichen Aspekten. Was können wir durch Entschleunigung gewinnen?

Clara Luzia: Ich bin nicht ganz glücklich mit dem Begriff Entschleunigung, aber ich weiß, was gemeint ist. Billy Corgan hat einmal auf die Frage nach „today's culture“ gesagt: „We're stuck on orgasm.“ Das beschreibt unsere Lebensweise sehr gut, finde ich. Ein Leben im Dauer-High macht uns taub gegenüber allem, was sich außerhalb dieses Maximalen befindet. Die sogenannte Entschleunigung könnte uns wieder mehr wahrnehmen und spüren lassen. Es gibt so viel außerhalb des Maximums!

VCÖ-Magazin: Als Musikerin reisen Sie mitunter auch viel. Welche Rolle spielt klimaverträgliche Mobilität dabei?

Clara Luzia: Ich habe genau deswegen vor einigen Jahren aufgehört, Konzerte außerhalb Österreichs und Deutschlands zu spielen. Nach England zu fliegen, um zwei Shows zu spielen, das ist absurd.

Das Gespräch führten Petra Sturm und Bernhard Hachleitner.

Deine Stadt Dein Weg

Wiens 1. Mobilitätsbildungsprogramm für die 5. und 6. Schulstufe

Entdecken Sie mit Ihrer Klasse die Themen Gesundheit, Klimaschutz und Sicherheit! Das neue Mobilitätsbildungsprogramm „Deine Stadt. Dein Weg.“ unterstützt Sie mit 15 spannenden Unterrichtsideen samt passenden Materialien, Aufgaben und Challenges. Zusätzlich warten zahlreiche weitere Impulse und vertiefende Inhalte online. Das Programm ist für Schülerinnen und Schüler von 10 bis 12 Jahren aller Schultypen geeignet.

Alle Infos sowie kostenfreie Bestellung für Pädagog:innen: www.deinestadtdeinweg.at

mobilitäts
agentur
wien



Für die
Stadt Wien



Mobilitäts
paket

Jetzt kostenlos
bestellen!