



Mehr Sicherheit im Ortsgebiet durch wirksame Tempolimits

Wo Tempolimits eingehalten werden, sorgt dies für mehr Verkehrssicherheit und höhere Lebensqualität für die Bevölkerung. Damit Tempolimits eingehalten werden, braucht es neben Tempokontrollen auch gestalterische und strukturelle Maßnahmen im Straßennetz.

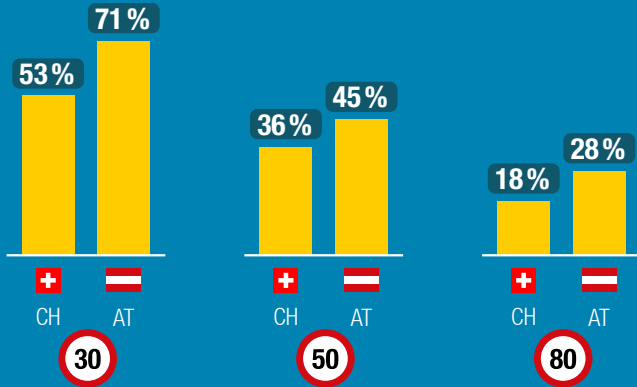
Im Jahr 2022 fuhren 72 Prozent von 1,5 Millionen gemessenen Pkw in Tempo 30-Zonen im Ortsgebiet in Österreich schneller als erlaubt. Insgesamt wurden 23 Millionen Tempomessungen gemacht.¹ Bei Abschnitten mit Tempo 100 auf Freilandstraßen war jeder zehnte Pkw zu schnell.² Dabei sind Tempolimits keine Schikane, sondern retten Menschenleben.³ Auch sind Temporeduktionen eine der effizientesten Maßnahmen, um Österreichs Klimaziele im Verkehr zu erreichen.⁴ Um ihre Wirkung entfalten zu können, müssen Tempolimits auch eingehalten werden.

Tempolimits umsetzen und einhalten

In der Straßenverkehrsordnung sind die erlaubten Höchstgeschwindigkeiten mit Tempo 50 im Ortsgebiet, Tempo 100 auf Freilandstraßen und Tempo 130 auf Autobahnen festgelegt.⁵ Niedrigere Tempolimits sind aufgrund von Verkehrssicherheit, Luftqualität und Lärm möglich. Seit Juli 2024 kann im Ortsgebiet dort, wo ein besonderes Schutzbedürfnis besteht, zum Beispiel bei Schulen, einfacher Tempo 30 verordnet werden.⁶ Für die Einhaltung sind einerseits Kontrollen, andererseits auch eine geeignete Straßengestaltung wichtig.

In Österreich werden Tempolimits viel seltener eingehalten als in der Schweiz

Anteil der Überschreitungen der vorgegebenen Tempolimits im Jahr 2020



Quelle: Mellauner et al. 2021 Grafik: VCO 2024, Lizenz CC BY-ND

Die Einhaltung von Tempolimits ist maßgeblich, um Sicherheit auf den Straßen zu gewährleisten.

Auf Österreichs Straßen herrscht eine Schnellfahrkultur. In einer repräsentativen Umfrage gaben 71 Prozent der Befragten an, in den vergangenen 30 Tagen im Ortsgebiet schneller als erlaubt gefahren zu sein. Im Vergleich dazu liegt der Anteil der Übertretungen im europäischen Durchschnitt bei 56 Prozent, in Deutschland bei 65 Prozent und in der Schweiz bei 51 Prozent.⁷

Schnellfahren ist kein Kavaliersdelikt

In Österreich halten zehn Prozent der Befragten eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet für akzeptabel, außerorts sogar 22 Prozent.⁸ Unter den 20 untersuchten europäischen Ländern ist Österreich negativer Spitzenreiter. Europaweit vertreten nur fünf Prozent (innerorts) beziehungsweise elf Prozent (außerorts) diese Ansicht.⁹

Dass Geschwindigkeitsbeschränkungen gerechtfertigt sind und die Nichteinhaltung gefährlich ist, zeigt die Unfallstatistik für Österreich: Nicht angepasste Geschwindigkeit war in den vergangenen drei Jahren die dritthäufigste Unfallursache und zweithäufigster Grund bei tödlichen Verkehrsunfällen.¹⁰ Außerhalb des Ortsgebiets ist jeder vierte Unfall auf überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen – das waren über 2.900 Unfälle im Jahr 2023.¹¹

Kinder sind besonders gefährdet

Erst ab einem Alter von etwa elf Jahren können Kinder Geschwindigkeit, Entfernungen und Geräusche ähnlich gut einschätzen wie Erwachsene.¹²

In einem Verkehrssystem, das auf die speziellen Anforderungen von Kindern viel zu wenig Rücksicht nimmt, sind sie daher besonders gefährdet. Im Zeitraum 2018 bis 2023 waren etwa die Hälfte der im Ortsgebiet bei Verkehrsunfällen verunglückten Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs.¹³

In Gebieten mit hohem Verkehrsaufkommen hat nur eines von fünf Kindern die Erlaubnis der Eltern, im öffentlichen Raum unbeaufsichtigt zu spielen. In Gebieten mit viel Verkehr verbringen Kinder rund ein Drittel weniger Zeit ohne Aufsicht draußen als in verkehrsberuhigten Gebieten und Fußgängerzonen. Grund dafür sind Sicherheitsbedenken: zu viele Pkw und Lkw und ein zu hohes Tempo des Kfz-Verkehrs.¹⁴

Sicherheit im Verkehr verbessern

Geschwindigkeitsreduktion schafft Sicherheit. Erstens sinkt das Unfallrisiko: Bei Tempo 30 statt Tempo 50 reduziert sich der Anhalteweg (Reaktionsweg plus Bremsweg) bei trockener Fahrbahn und durchschnittlicher Reaktionszeit von 24 auf 11 Meter.¹⁵ Bei Tempo 100 hat ein Pkw nach 55 Metern noch eine Geschwindigkeit von 68 Kilometer pro Stunde, bei Tempo 80 kann er nach 55 Metern bereits anhalten. Zweitens sinkt die Wahrscheinlichkeit schwerer Unfälle: Wird eine Person von einem Pkw mit 50 Kilometern pro Stunde angefahren, ist das Risiko tödlicher Verletzungen vier- bis fünfmal so hoch wie bei Tempo 30.¹⁶

Im Jahr 2018 senkte Frankreich das Tempolimit auf Freilandstraßen ohne baulich getrennte Richtungsfahrbahnen von 90 auf 80 Kilometer pro Stunde. Dadurch reduzierte sich die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen um zehn Prozent.¹⁷ Nachdem in einigen Bezirken das Limit wieder auf 90 Kilometer pro Stunde gesetzt wurde, zeigte sich ein Unterschied in den Unfallzahlen: in den Bezirken mit Tempo 80-Beschränkung war die Anzahl der auf diesen Freilandstraßen Getöteten im Jahr 2022 um zwei Prozent geringer als im Jahr 2019, in jenen mit Tempo 90 um ein Prozent höher.¹⁸

Gesundheitseffekte durch weniger Tempo

Tempo 30 statt Tempo 50 und auch Tempo 80 statt 100 werden vom menschlichen Ohr wie eine Halbierung des Verkehrs wahrgenommen.¹⁹ In

Zürich wird das Tempolimit von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert, wenn die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Der durchschnittliche Tageslärmpegel wurde so um 1,6 Dezibel reduziert und Schlafstörungen konnten in der Stadt signifikant vermindert werden.²⁰ In Luzern führte die umfangreiche Verordnung von Tempo 30 zu einer Reduktion des Lärmpegels um 2,2 Dezibel.²¹ Diese Reduktion des Lärmpegels wird wie eine Reduktion der Verkehrsmenge um etwa 40 Prozent wahrgenommen.²² Durch ein niedrigeres Tempo werden aufgrund der erhöhten Verkehrssicherheit zudem nachhaltige Mobilitätsformen wie Gehen oder Radfahren gestärkt, wodurch sich auch die Luftqualität, beispielsweise von Feinstaub, vor Ort verbessert.

Straßengestaltung beeinflusst Tempo stark

Die Fahrgeschwindigkeit hängt nicht nur von verordneten Höchstgeschwindigkeiten und Tempokontrollen, sondern auch von der Straßenraumgestaltung ab. Auf breiteren Straßen wird schneller gefahren. Werden Fahrbahnen nicht breiter als nötig und nicht schnurgerade angelegt, wird die Geschwindigkeit automatisch angepasst. Außerdem bleibt durch schmalere Straßen mehr Platz im öffentlichen Raum. Begrünung, Gehwege und Fußgängerübergänge wirken ebenfalls dämpfend auf die Geschwindigkeit.²³ In den Niederlanden wurden schon in den 1990er-Jahren solche Gestaltungsprinzipien umgesetzt. Dadurch konnte die Zahl der tödlich verunfallten Radfahrerinnen und Gehenden stark gesenkt werden.²⁴

Tempolimits für sicheres Radfahren

In Tempo 30-Zonen können Radfahrerinnen sicherer auf der Straße fahren. Bei höheren Geschwindigkeiten sind baulich getrennte Radwege notwendig.²⁵ Tempo 30 ist somit die schnellere und billigere Option für Städte und Gemeinden, um das Radfahren attraktiver zu machen.²⁶ Gerade in engen Straßen, wo es wenig Platz für eigene Radwege gibt, sorgt eine geringere Geschwindigkeit für ausreichend Sicherheit – wenn das Tempolimit auch eingehalten wird.

Einhaltung braucht strengere Überwachung

Obwohl die Überwachungshäufigkeit hoch ist, liegt Österreich bei der Einhaltung von Tempoli-

Tempo 50 heißt nicht überall Tempo 50

Geschwindigkeit, ab der in Tempo 50-Zonen gestraft wird



Quelle: Mellauner et al. 2021 Grafik: VCÖ 2024, Lizenz CC BY-ND

mits deutlich hinter anderen europäischen Ländern.¹⁶ Im Jahr 2023 wurden über sechs Millionen Überschreitungen geahndet.²⁷

Im internationalen Vergleich sind die Strafhöhen bei Geschwindigkeitsdelikten in Österreich sehr niedrig.²⁸ Zudem ist es für die Strafbehörden nur mit hohem Aufwand möglich, Wiederholungsdelikte beim Strafausmaß entsprechend zu berücksichtigen. Bei höheren Geschwindigkeitsüberschreitungen droht neben einer Verwaltungsstrafe als Sicherungsmaßnahme ein Entzug der Lenkberechtigung.²⁹ Seit März 2024 können Kraftfahrzeuge bei extremen Übertretungen von mehr als 80 Kilometer pro Stunde im Ortsgebiet bzw. 90 Kilometer pro Stunde außerorts beschlagnahmt und in der Folge auch versteigert werden.³⁰

Ermessensspielraum harmonisieren

Eine Erhebung zeigt, dass bei Tempo 50 in der Schweiz ab 56 und in Deutschland ab 59 Kilometer pro Stunde gestraft wird. Zum Vergleich: In Österreich wird hingegen in manchen Bundesländern erst ab 66 Kilometer pro Stunde gestraft.³¹ Dieser den Behörden gegebene Ermessensspielraum sollte reduziert und österreichweit harmonisiert werden. Tempolimits sind Höchstgeschwindigkeiten, die für mehr Sicherheit sorgen, und nicht bloß Empfehlungen darstellen.

Eine Anpassung der Ermessensspielräume und mehr Ressourcen für die Verkehrsüberwachung hätten spürbare Folgen: die mittlere Geschwindigkeit würde sich in Straßen mit Tempo 30 um 33 Prozent reduzieren.³¹

Die Geschwindigkeit, ab der in Tempo 50-Zonen gestraft wird, ist international und in Österreich auch regional unterschiedlich.

Tempokontrollen schaffen Sicherheit

Wesentliche Faktoren für die Geschwindigkeit im Straßenverkehr sind die Gestaltung der Straßenumgebung, das Wetter, das Verkehrsaufkommen und die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten. Es muss bei den Tempolimits und der Straßengestaltung angesetzt werden. Maßnahmen und Sanktionen wie Geldstrafen und der Verlust des Führerscheins zeigen Wirkung. Eine gerechte Aufteilung des Straßenraums reduziert die Fahrgeschwindigkeit ebenfalls. Die Wirkungen von Tempolimits, wie mehr Sicherheit und verbesserte Aufenthaltsqualität, setzen so automatisch ein.

Sicherheitskultur statt Schnellfahren

Die positiven Effekte von niedrigeren Geschwindigkeiten treten nur ein, wenn Tempolimits eingehalten werden. Für mehr Sicherheit und weniger Lärm und Schadstoffe braucht es wirksame Kontrollen. Durch die novellierte Straßenverkehrsordnung sind diese auch für kleine Gemeinden einfacher umzusetzen. Die Schnellfahrkultur in Österreich lässt sich ändern. Gerade für die Sicherheit von Kindern muss das Bewusstsein, dass Tempolimits einzuhalten sind, erhöht werden. Eine Reduktion der Ermessensspielräume ist notwendig, ebenso eine Straßengestaltung, die die Einhaltung von Tempolimits fördert.

Quellen online unter:
www.vcoe.at/factsheets



VCÖ-Empfehlungen

Tempolimits für mehr Sicherheit umsetzen

- Temporeduktionen auf Gemeinde- und Landesstraßen im Ortsgebiet einführen.
- Niedrigere Tempolimits bringen mehr Sicherheit: Tempo 100 statt 130 auf Autobahnen, Tempo 80 statt 100 auf Freilandstraßen und Tempo 30 statt 50 im Ortsgebiet.

Tempokontrollen verstärken, um Einhaltung sicherzustellen

- Tempokontrollen auch in kleinen Städten und Gemeinden einführen.
- Unterschiedliche Ermessensspielräume der Bundesländer bezüglich der Bestrafung von Tempoüberschreitungen reduzieren und harmonisieren.
- Geschwindigkeitsüberschreitungen als Delikt im Vormerksystem einbinden.

Straßen für eine wirksame Verkehrsberuhigung umgestalten

- Tempo wird durch schmalere Pkw-Fahrspuren automatisch reduziert.
- Mehr Grünraum und Platz fürs Gehen und Radfahren schaffen, sodass der Straßenraum gerecht aufgeteilt ist und die Einhaltung von Tempolimits gefördert wird.



Foto: Katharina Jaschinsky


Katharina Jaschinsky

VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Niedrigere Tempolimits schaffen Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit. Um ihre Wirkung entfalten zu können, müssen diese Limits allerdings auch eingehalten werden. Nicht nur Kontrollen, auch gestalterische und strukturelle Maßnahmen tragen dazu bei.“

klimaaktiv mobil berät und unterstützt relevante Akteur:innen, Entscheidungsträger:innen und Investor:innen bei der Entwicklung und Umsetzung klimaschoner Maßnahmen im Verkehrsbereich.

Info: klimaaktivmobil.at

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

klimaaktiv

