

ÖAMTC-Position zu „Tempo 30“

1. Generelle Aspekte zu Tempo 30

In Österreich gilt im Ortsgebiet¹, wie in den meisten anderen Staaten Europas, eine höchstzulässige Geschwindigkeit (V_{zul}) von 50 km/h - sofern die Behörde nicht eine andere Geschwindigkeit oder eine Art der Verkehrsberuhigung (z.B. Wohnstraße, Begegnungszone) verordnet. Eine niedrigere höchstzulässige Geschwindigkeit als 50 km/h („Verkehrsbeschränkung“), darf gemäß StVO² u.a. nur dann verordnet werden, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs bzw. die dadurch generierten negativen Auswirkungen auf andere erfordern. Die Erforderlichkeit wird zumeist durch Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens geprüft.³

Fakt ist: Tempo 30, insbesondere vor sensiblen Bereichen wie Schulen, Kindergärten, etc., ist bereits heute weitgehend gelebte Praxis. In bspw. Wien und Salzburg sind mehr als 70% der Straßen Tempo 30 (oder andere verkehrsberuhigte Zonen), in Graz rd. 80%. Nur 22% der Wiener Volks- und Mittelschulen liegen noch an Straßen mit Tempo 50 (vielfach jedoch Schienenstraßen), in Graz sind es weniger als 10%.

In Ortschaften machen Gemeindestraßen i.d.R. den Großteil des Straßennetzes aus. Hauptstraßen – zumeist Landesstraßen L oder B – haben den Zweck, überregionalen Verkehr rasch und sicher durch die Orte zu führen. Liegen sensible Bereiche oder Einrichtungen (wie Schulen, Kindergärten, Seniorenheime, etc.) entlang dieser Hauptverbindungen, so können bereits jetzt bei Vorliegen von Sicherheitsdefiziten oder anderen Beeinträchtigungen entsprechende Maßnahmen getroffen werden. Die StVO bietet in §20 (2a) sogar die Möglichkeit, für ganze Ortsgebiete Tempo 30 zu verordnen⁴. Vorsicht ist jedoch geboten, wenn Gemeinden mit hohem Verkehrsaufkommen

¹ § 20 Abs 2 StVO

² § 43 Abs 1 lit b

³ im Rahmen eines Ermittlungsverfahrens im Zuge der Verordnungserlassung

⁴ außer für Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen oder diesen gleichzuhaltende Straßen

konfrontiert sind und sich durch Tempo 30 eine „Entlastung“ erhoffen. Hier müssen andere Maßnahmen, wie bspw. Ortsumfahrungen, in Erwägung gezogen werden.

Durchaus widersprüchlich ist in dem Zusammenhang auch die oft zitierte „Meinung“ der Bürger oder Öffentlichkeit. Während der Anstoß zur Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h an bestimmten Stellen oder in bestimmten Orten oftmals auf das Engagement von aktiven Bürgern zurückzuführen ist, lehnt die überwiegende Mehrheit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Ortsgebiet ab. Der ÖAMTC untersucht in regelmäßigen Abständen die Meinung – sowohl der Mitglieder als auch der Gesamtbevölkerung – zu Verkehrsthemen. Die jüngste Erhebung zum Thema „Tempolimits“ vom Februar 2023, durchgeführt von SPECTRA (n=1.014, repräsentativ für die österreichische Gesamtbevölkerung) brachte folgende Erkenntnisse bezüglich einer Absenkung des Tempolimits innerorts von 50 auf 30 km/h:

- 79% der Befragten finden das aktuelle Tempolimit von 50 km/h innerorts als angemessen, nur 16% als zu hoch.
- 73% der Befragten empfinden eine Absenkung der V_{zul} von 50 auf 30 km/h schlecht bis sehr schlecht, nur 22% gut bis sehr gut.

2. Faktenlage

2.1. Schadstoffemissionen und CO₂

Ausgehend von diversen Untersuchungen lässt sich sagen: Tempo 30 führt nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität. Viel entscheidender ist ein konstanter Verkehrsfluss statt ständigem Bremsen und Anfahren. Wenn man Schadstoffe und CO₂ Emissionen reduzieren will, muss es das Ziel der Verkehrspolitik sein, nicht möglichst langsam zu fahren, sondern mit gleichbleibender Geschwindigkeit. Also: weniger Stopp-and-Go-Verkehr („Grüne Welle“) oder Hindernisse (z.B. Schwellen). Kann eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden, ist auch deutliche Reduktionen der Luftschadstoffe möglich.

(Moderne) Fahrzeugmotoren sind nicht auf 30 km/h ausgelegt. Eine Studie der TU Wien kam zu folgenden Erkenntnissen: Für die Emissionen des Schwerverkehrs, wie auch für Diesel-Pkw ist Tempo 30 immer ein Nachteil. Bei Benzin-Fahrzeugen würde durch Tempo 30 von bereits sehr niedrigen Absolutwerten aus zusätzlich eine weitere Abnahme von NO_x erfolgen, bei Diesel-Pkw ist dies nicht der Fall. Beim CO₂-Ausstoß hat Tempo 30 bei Pkw z.T. deutliche Nachteil im Sinne von Mehrverbräuchen. Insgesamt konnten keine schlüssigen Emissionsvorteile für Tempo 30 gefunden werden (Vgl. IFA,2014; Auswirkungen auf die Straßenverkehrsemissionen durch die Reduktion der Höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, Seite 9).

2.2. Verkehrssicherheit

Physikalisch betrachtet hat ein Fahrzeug bei Tempo 30 einen geringeren Anhalteweg sowie – im Falle eines Unfalls – zumeist eine geringere Aufprallgeschwindigkeit. Dabei wird jedoch außer Acht gelassen, dass die Unfallkonstellation einen schwerwiegenderen Einfluss auf die Verletzungsschwere von Unfallopfern hat, als die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, die an Unfällen beteiligt sind (bspw. Überrollen eines Fußgängers durch einen im Schrittempo abbiegenden Lkw; Aufprall mit dem Kopf auf die harte A-Säule eine Kfz oder Art des Sekundäraufpralles auf dem Boden; etc.).

Das hohe technische Sicherheitsniveau moderner mehrspuriger Fahrzeuge (v.a. im Bereich der passiven Sicherheit der Insassen als auch des Schutzes ungeschützter Verkehrsteilnehmer) – und dies gerade im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich bis 65 km/h – lässt keine nennenswerten Änderungen in den Unfallfolgen erwarten. Folge dessen: Der kolportierte Effekt von Tempo 30 ist in der Realität eher überschaubar, weil Tempo 30 bereits großflächig verordnet ist und viele Unfälle auch bei Tempo 30 nicht vermeidbar sind. Die Geschwindigkeit ist nur einer von mehreren verkehrssicherheitsrelevanten Faktoren.

Auch ein Blick in die aktuelle Unfallstatistik (2018-2022) zeigt: Nur bei einem überschaubaren Teil der tödlichen Fußgänger- und Radfahrerunfälle war die V_{zul} maßgeblich relevant. 60% der Radfahrenden sowie 54% der Fußgänger waren bei Unfällen innerorts gem. Daten der Statistik Austria Hauptverursacher des Unfalls.

- Von den 20 jährlich tödlich verunglückten Radfahrenden starben fünf in 30er Zonen. Von den restlichen 15 Getöteten war nur bei rd. sechs jährlich Verunglückten entsprechend der Unfalltypen die Geschwindigkeit möglicherweise unfallrelevant. Und bei diesen waren bei der Hälfte die Radfahrenden Hauptunfallverursacher.
- Von den 36 jährlich tödlich verunglückten Fußgängern starben sechs in 30er Zonen. Von den restlichen 30 Getöteten war bei 22 jährlich Verunglückten entsprechend der Unfalltypen die Geschwindigkeit möglicherweise unfallrelevant. Und bei diesen war bei zehn tödlich Verunglückten der zu Fuß gehende nicht Hauptunfallverursacher.

Der Fokus bei Fußgängersicherheit muss folglich auf Querungsstellen⁵ gelegt werden, bei Radfahrsicherheit ist die Gestaltung der Kreuzungsbereiche wichtig. Wem es allgemein um die Steigerung der Verkehrssicherheit geht, findet wirksamere Hebel als Tempo 30.

2.3. Lärm

Straßenverkehrslärm hat viele Einflussfaktoren – Geschwindigkeit ist nur einer davon. Gerade innerorts haben Verkehrsstärke sowie Verkehrszusammensetzung (Schwerverkehrs-Anteil) einen großen Einfluss auf die Lärmemissionen. Dort sind für die fahrzeugseitige Lärmentwicklung v.a. Motoren- und Abrollgeräusche verantwortlich. Das Motorengeräusch ist abhängig von der Drehzahl. Je stärker der Fahrer in einem Gang

⁵ Hinsichtlich "Kinderquerungsverhalten" von Fahrbahnen (5-14J Kinder) bei 30km/h oder 50km/h Tempolimits, gibt es lt. aktueller Studie des Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft ein verändertes Entscheidungsverhalten, beeinflusst durch die Geschwindigkeit der sich nähernden Fahrzeuge. Bei 30 Kilometern pro Stunde zeigt sich die höchste Querungsbereitschaft der Kinder. Dabei fallen 62 Prozent der Entscheidungen für eine Querung aus (anstatt dagegen). Das sind signifikant mehr als bei höheren Geschwindigkeiten. Das sagt jedoch noch nichts über die Angemessenheit der Entscheidungen aus. Die Kinder treffen bei 30 Kilometern pro Stunde zwar signifikant häufiger korrekte Entscheidungen zu queren (wenn das Fahrzeug weit genug entfernt war, allerdings treffen sie auch signifikant häufiger Risiko- (63,7 %) und Fehlentscheidungen (47,3 %) als bei höheren Geschwindigkeiten. Die deutlich höhere Bereitschaft der Kinder, eine Straße zu überqueren, geht sowohl mit mehr korrekten Querungsentscheidungen einher als auch mit mehr Fehlentscheidungen und vor allem mehr Risikoentscheidungen.

beschleunigt, desto größer ist auch die Lärmentwicklung. Das Motorengeräusch bei Tempo 30 im dritten Gang unterscheidet sich deshalb nicht wesentlich von dem bei Tempo 50 im vierten Gang.

Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten gemäß RVS 04.02.13 („*Verkehrsberuhigung – Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffbelastung*“) erst ab nachgewiesenen Pegelreduktionen von 3 dB(A) in Frage kommen. Dies entspricht der Schwelle, ab der eine Lärmreduktion für das menschliche Ohr überhaupt erst wahrnehmbar ist. Zum Vergleich: Eine Halbierung des Lärms würde erst ab einer Senkung um 10 dB(A) erreicht – um das zu erreichen, müsste der Verkehr aber um 90% reduziert werden. Aus Praxismessungen ist bekannt, dass sich bei herkömmlicher Verkehrszusammensetzung Pegelreduktionen von 2-4 dB(A) erreichen lassen.

2.4. Zeitverlust

Innerorts ist der Zeitverlust zwischen Tempo 50 und Tempo 30 nicht zu vernachlässigen. Für eine Strecke (ohne Stopps) von 5 km benötigt man bei 30 km/h statt 6 Minuten 10 – somit 4 Minuten (oder 67%) Minuten länger. Für eine dreieinhalb Kilometer lange Versuchsstrecke wurden im Rahmen von Befahrungen des ÖAMTC bei Tempo 50 mehr als acht Minuten benötigt. Bei freier Fahrt ohne Stopps hätte die Fahrt mit 50 km/h nur vier Minuten gedauert. Mit Tempo 30 dauerte die Fahrt – bei gleichen Verkehrsbeeinträchtigungen – rd. zehn Minuten, also etwa zwei Minuten länger als bei Tempo 50. Die Reisezeit nahm um etwa 25% zu.

Die Reisezeit ist jedoch ein sehr wichtiger Faktor für die Attraktivität des Hauptstraßennetzes. Sinkt die Attraktivität dieser Straßen, z.B. durch Staus oder längere Reisezeiten, nutzen die Verkehrsteilnehmer vermehrt Abkürzungen auf Nebenstraßen. Dadurch entsteht unerwünschter Schleichverkehr durch Wohngebiete – mit negativen Folgen.

2.5. Überwachung

Punkto Verkehrsüberwachung zeigen zahlreiche Erfahrungen, dass eine Senkung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h niemals ein Ersatz für eine laxer

Verkehrsüberwachung ist. Im Zweifelsfall ist daher die konsequente Überwachung von Tempo 50 effektiver als Tempo 30 zu verordnen.

Seit gut zwei Jahrzehnten wird im Übrigen über die Zulässigkeit einer Beauftragung privater Firmen zur Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden diskutiert. In zwei Entscheidungen (aus 2008 und 2010) hat die Datenschutzkommission dieses Vorgehen als rechtswidrig erkannt.⁶ Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hat dazu ebenfalls eine negative Erklärung abgegeben.⁷ Rechtskonform wäre - auch das führt der VwGH in seinem Erkenntnis an - hingegen die Einrichtung eines Gemeindewachkörpers⁸ (wie zB die Stadtpolizei Baden oder Neunkirchen), die freilich in der Regel mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden ist. Das kann freilich auch einen gewissen Druck auf einen Gemeindewachkörper entwickeln, „Erfolgs- bzw. Ertrags-orientiert“ zu arbeiten.

3. ÖAMTC Position

Das abgestufte Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung hat sich bewährt und erlaubt eine örtlich differenzierte Anwendung. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Ortsgebieten würde dieses Instrumentarium unterlaufen und in zahlreichen lokalen Situationen womöglich zu unerwünschten Effekten (mehr Verkehr in Wohngebieten, negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit) führen.

Die Anordnung von Tempo 30 muss an die konkrete Situation in einem Ortsgebiet angepasst sein. So macht Tempo 30 in Wohngebieten und Straßen ohne (übergeordnete) Verbindungsfunktion sowie vor sensiblen Bereichen wie Schulen, Kindergärten, etc. Sinn. Dagegen ist Tempo 50 auf Hauptverbindungen durch

⁶ Erfahrungen aus Gemeinden, die - wenn auch rechtswidrig - private Überwachung eingesetzt haben, zeigten überdies relativ klar eine Unzufriedenheit der örtlichen Bevölkerung, die von dieser Vorgehensweise betroffenen war.

⁷ im Jahr 2011 hat er unter ZI 2010/17/0170 festgehalten, dass "keine gesetzlichen Sorgfaltspflichten" im Sinne des § 8 Abs. 4 Z. 3 DSG 2000 bestehen, die die Gemeinde einer eigenständigen Verkehrsüberwachung anleiten oder verpflichten würde, weil die Straßenverkehrsordnung die entsprechenden Pflichten eben der allgemeinen Straßenpolizeibehörde (konkret im Anlassfall der Bezirksverwaltungsbehörde) überträgt.

⁸ gemäß Art 118a B-VG

Ortsgebiete sinnvoll. Dort wird auch die Infrastruktur entsprechend für die höhere Geschwindigkeit ausgelegt (siehe technische Richtlinien – RVS). Denn schließlich reicht es nicht, nur Tempo 30 zu verordnen und „Taferl“ aufzustellen. Um das Geschwindigkeitsniveau tatsächlich sowie nachhaltig zu senken, braucht es erfahrungsgemäß – vor allem auf Hauptverkehrsstraßen – zusätzlich (teure) bauliche Umgestaltungen. Wenn in einem Straßenabschnitt Tempo 30 angeordnet wird, sollte daher eine entsprechende Ausgestaltung der Infrastruktur budgetär und planerisch gleich mitberücksichtigt werden. Das fördert ohne „Überwachungsdruck“ die Wahl der richtigen Geschwindigkeit durch die Kfz-Lenker.

Eine erleichterte Verordnung der Herabsetzung der höchst zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h vor sensiblen Bereichen ist für den Club grundsätzlich vorstellbar. Allerdings setzen hier die Bundesverfassung⁹ und die ständige Rechtsprechung (verkehrstechnisches Gutachten im Rahmen der Ermittlungspflicht) politischen Wünschen gewisse Grenzen. Darüber hinaus erscheint eine Detaillierung der Anordnungs-Ermächtigung der Gemeinden iSd §20 (2a) StVO auf Teile von Orten möglich und sinnvoll.

Eine Prinzipienumkehr der derzeitigen Rechtslage (Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Ortsgebiet verbunden mit der Möglichkeit der Heraufsetzung auf 50 km/h) ist wenig zweckmäßig. Sie kommt vielmehr einer absolut flächendeckenden Verordnung von Tempo 30 gleich. Denn in der Praxis wird sich kaum ein Verkehrssachverständiger oder Behörde finden, der irgendwo Tempo 50 befürworten wird, weil ihm – sollte dort wider Erwarten doch einmal ein Unfall passieren – Klagen und eine persönliche Haftung drohen.

Um Objektivität und Einheitlichkeit der Verkehrsüberwachung sicherzustellen, ist der ÖAMTC der Auffassung, dass diese überregional erfolgen sollte.

⁹ Aktuelle Zuständigkeiten:

- Autobahnen: BMK (ggf. auch Autostraßen; außer für Baustellen: Land)
- Gemeindestraßen: Gemeinde (im eigenen Wirkungsbereich)
- Sonstige Straßen (z.B. Landesstraßen, Straßen über mehrere politischen Bezirke): Landesregierung; außer:
 - Straße innerhalb eines politischen Bezirks: Bezirksverwaltungsbehörde (BH etc.)
 - Straße wurde von der Landesregierung durch Verordnung in den Wirkungsbereich der Gemeinde übertragen: Gemeinde im übertragenen Wirkungsbereich

Abschließend ist auch darauf hinzuweisen, dass im Einzelfall neben einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch eine Absenkung auf 40 km/h durch die Gemeinde geprüft werden sollte. Diese stellt unter Umständen eine besser akzeptierte Maßnahme dar - freilich auch hier mit klarer Kundmachung, verständlicher Begründung und spürbarer Überwachung.

ÖAMTC

Konsumentenschutz & Mitgliederinteressen

Wien, 28.08.2023