

Tempolimits

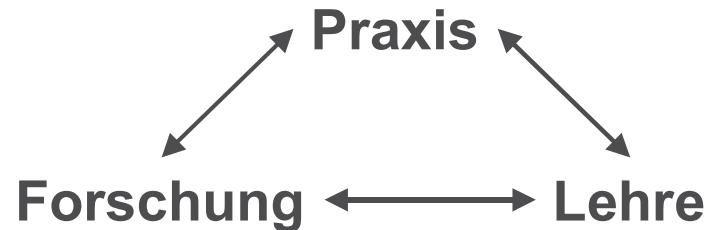
Günter Emberger
Institut für Transportwissenschaft
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

TU-Wien
Kontakt: Guenter.Emberger@tuwien.ac.at



Der Forschungsbereich betreibt interdisziplinäre Forschung im Bereich Mobilität für den Menschen und fühlt sich der Nachhaltigkeit verpflichtet.

Dabei achten wir auf **Rückkopplungen im System** und die **Lernfähigkeit** der Menschen.



Initiative der Lehrstuhlinhaber 2023



The screenshot shows a website with a banner at the top featuring three speed limit signs: 30, 80, and 100. Below the banner, the text reads: "TEMPO 30 / 80 / 100 - JETZT!" followed by "HOME", "WISSENSCHAFTLICHE STUDIEN", "INITIATOR:INNEN", "UNTERSTÜTZER:INNEN", and "ÖFFENTLICHKEITSARBEIT". The main text on the page says: "Tempo 30 / 80 / 100 - jetzt! Für unsere Kinder, unsere Umwelt, unsere Zukunft."

TEMPO 30 / 80 / 100 - JETZT!

HOME WISSENSCHAFTLICHE STUDIEN INITIATOR:INNEN UNTERSTÜTZER:INNEN ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

30 80 100

Tempo 30 / 80 / 100 - jetzt!

Für unsere Kinder,
unsere Umwelt, unsere
Zukunft.



Die Initiator:innen

Leiter:innen führender österreichischer Verkehrsinstitute haben sich zusammengefunden, um das wichtige Thema „Tempo 30 / 80 / 100“ auf die politische Agenda zu bringen.



Ao.Univ.Prof. Univ. Prof. Mag. Dr.
Günter Emberger

Leiter Forschungsbereich für
Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik, TU Wien

[Kontakt](#)



Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.-Ing.
Martin Berger

Leiter Forschungsbereich
Verkehrssystemplanung, TU
Wien

[Kontakt](#)



Univ.Prof. Dr.rer.pol.
Astrid Gühnemann

Leiterin Institut für
Verkehrswesen, BOKU Wien

[Kontakt](#)



Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn.
Markus Mailer

Leiter Arbeitsbereich Intelligente
Verkehrssysteme, Universität
Innsbruck

[Kontakt](#)

TEMPO 30 / 80 / 100 - JETZT!

I
W

HOME

WISSENSCHAFTLICHE STUDIEN

INITIATOR:INNEN

UNTERSTÜTZER:INNEN

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT



ZUM OFFENEN BRIEF



PETITION UNTERZEICHNEN UND VERBREITEN



FRAGEN UND ANTWORTEN



Wissenschaftliche Studien

Die Forschungsergebnisse sind eindeutig: niedrigere Tempolimits senken Emissionen, sparen Geld und retten Leben.



Initiator:innen

Diese österreichischen verkehrswissenschaftlichen Institute haben die Kampagne ins Leben gerufen.

MEHR DAZU



Unterstützer:innen

Diese Organisationen und Persönlichkeiten unterstützen schon die Forderung nach niedrigeren Tempolimits.

MEHR DAZU



Öffentlichkeitsarbeit

Presseaussendungen, Pressespiegel, häufige Fragen und internationale Kampagnen zu Tempo 30 / 80 / 100.

MEHR DAZU

Offener Brief Wien im Feber 2023



Hiermit fordern wir die österreichische Bundesregierung, den österreichischen Nationalrat und die Bundesländer auf,

1. die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Ortsgebiet auf 30km/h, auf Autobahnen auf 100 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen auf 80km/h zu senken,
2. die Kontrolldichte räumlich und zeitlich so auszuweiten, dass die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gewährleistet wird,
3. die Messtoleranzen auf das technisch notwendige Minimum zu reduzieren,
4. die bundesländerspezifischen „Straftoleranzen“ abzuschaffen, und
5. die Strafhöhen bundesweit zu vereinheitlichen und anzuheben, um die präventive Wirkung zu erhöhen.

Warum?



- Es ist wissenschaftlich zweifelsfrei nachgewiesen, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- die **effizienteste Einzel-Maßnahme zur Reduktion verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen** (Klimaschutz!) ist,
- die **wirkungsvollste Maßnahme zur Reduktion** der Zahl der **Verletzten und Getöteten** im Straßenverkehr, und
- eine der effektivsten Maßnahmen zur **Reduktion der Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen**.
- Die Senkung des Tempolimits ist unabhängig von der Antriebstechnologie der Fahrzeuge vorzunehmen, da der Energieverbrauch, die Lärm-, Feinstaub- und Luftschatdstoffemissionen sowie die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere überproportional mit der Fahrtgeschwindigkeit zunimmt.
- Die Erhöhung der Kontrolldichte ist notwendig, da die Regelbefolgung stark mit der Häufigkeit der Kontrollen korreliert.
- Die Mess- und „Straftoleranzen“ sind zur besseren Nachvollziehbarkeit zu vereinheitlichen und zu senken.

Was bringt Tempo 30/80/100?



Der Nutzen von Tempolimits ist in unzähligen wissenschaftlichen Studien hinlänglich nachgewiesen:

- weniger Unfälle & geringere Unfallschwere
- weniger Emissionen, weniger Lärm
- weniger Treibstoffverbrauch = geringere Mobilitätskosten
- geringere Abhängigkeit vom Automobil (=von totalitären Regimen)
- weniger Zersiedelung & geringere Zerschneidungswirkung
- bessere Wettbewerbsfähigkeit von Rad- und öffentlichem Verkehr
- Förderung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fuß- und Radverkehrs
- → höhere Lebensqualität

Weitere Infos und Studien finden Sie hier: <https://www.tempolimit-jetzt.at/studien/>



Unterstützerinnen

Persönlichkeiten



Kurt Fischer
Bürgermeister von Lustenau, ÖVP



Michael Ritsch
Bürgermeister von Bregenz, SPÖ



Georg Willi
Bürgermeister von Innsbruck, Grüne



Judith Schwentner
Bürgermeisterin-Stv. in Graz, Grüne



Sandra Schoch
Vizebürgermeisterin Stadt Bregenz,
Landtagsvizepräsidentin und
Landtagabgeordnete im Vorarlberger
Landtag, Grüne



Martin Gudenus
Bürgermeister der Marktgemeinde
Höfenworth-Mühlbach a. M., ÖVP



Hanna Herbst
Journalistin



Robert Palfrader
Schauspieler und Kabarettist



Barbara Blaha
Gründerin Momentum-Institut

Organisationen



WWF



GLOBAL 2000



Sektion Austria
der Zukunftswerkstatt NGO



#aufstehen



FRIDAYS FOR FUTURE
Austria



SCIENTISTS FOR
FUTURE



MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



radlobby
ÖSTERREICH



walk-space.at
für FußgängerInnen



geht-doch-wien



MOBILITÄT UND VERKEHR
MoVe iT
IN TRANSFORMATION



Autofasten
Heism in Bewegung kommen



Bonaventura



umweltbeauftragte
der österreichischen Kinder und Jugendlichen



natur schutz
bund



RADKOMPETENZ
ÖSTERREICH



Jane Goodall Institute
Austria



forum &
wissenschaft &
umwelt



FACTUM
MOBILITY - RESEARCH - INNOVATION



tbw
RESEARCH



Schulterblick
DIE RADFAHRSCHULE



Verkehrswende.at
verbindet Menschen



fairkehr



Verkehrswende
TuKo



Vernunft
SICHERHEIT FÜR SICHERHEIT



klimafit
SICHERHEIT FÜR SICHERHEIT



mobilisierung
code



ngm
nachhaltig gescheitert machen!



da Herr brennt
deutschland verbrennt



JUGEND
RAT



extinction
rebellion



PARENTS FOR
FUTURE
AUSTRIA



SENIORS FOR
FUTURE
AUSTRIA



RADELN FOR
FUTURE

Tempolimits - Wirkungen



Klima

- CO2-Emissionen aus dem Kfz-Verkehr um rund 2,4 Mio. t bzw. 10 % gegenüber 2019 gesenkt werden,
- bei gleicher Verkehrsleistung würden 0,9 Mio. t bzw. 10 % weniger an fossilem Treibstoff verbraucht, und

Sicherheit

- **Österreich:** rund **116 Menschen (28 %)** weniger würden im Straßenverkehr getötet und knapp 7.000 (19 %) weniger verletzt werden (FSV, 2022).
- Tempo 30 hat positive Auswirkungen gegenüber Tempo 50 in Hinblick auf die Verkehrssicherheit (Unfallhäufigkeit und -schwere), die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, die Umweltauswirkungen und die Wahrnehmung und Aufmerksamkeit (Sammer und Meschik, 2007).
- **Schweiz:** Tempo 30 in ausgewählten Schweizer Gemeinden zwischen 1993 und 1997 → minus 15% Unfälle, minus 27% Verletzte (Lindenmann und Koy, 2000).
- **Frankreich:** Temporeduktion Außerortsstraßen von 90 auf 80 km/h → Reduktion der Getöteten um 12 % (Cerema, 2020).
- **Schweden:** Senkung des Tempolimits von 90 auf 80 km/h auf Außerortsstraßen → Reduktion der Toten um 41 % (Vadeby und Forsman, 2018).

Steigerung der Lebensqualität für Anrainer & Autofahrer

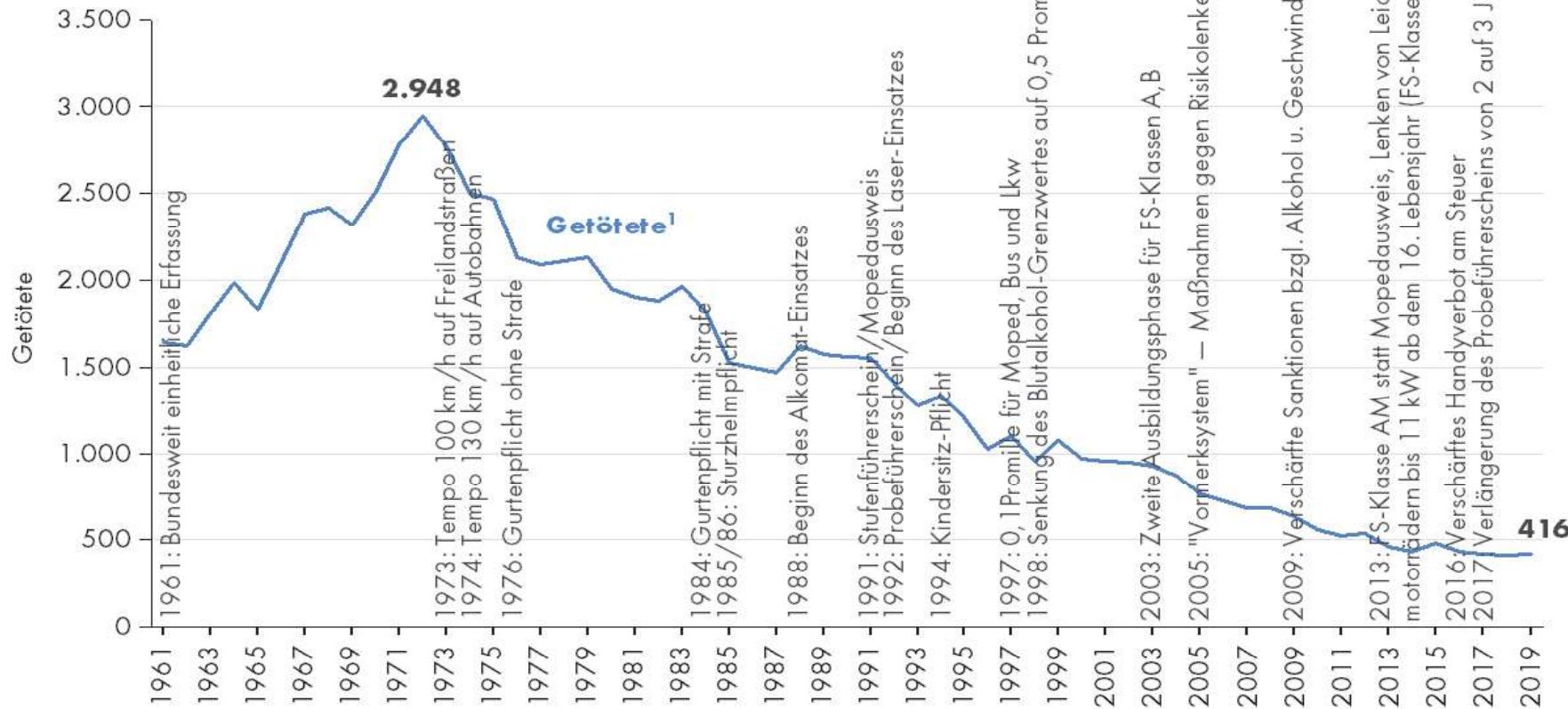
Weniger Lärm, Staub, Flächen, Ressourcenverbrauch, Zersiedelung, Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen, Treibstoffeinsparung, Stress, Verkehrssicherheit etc...



Maßnahmen – was wirkt?

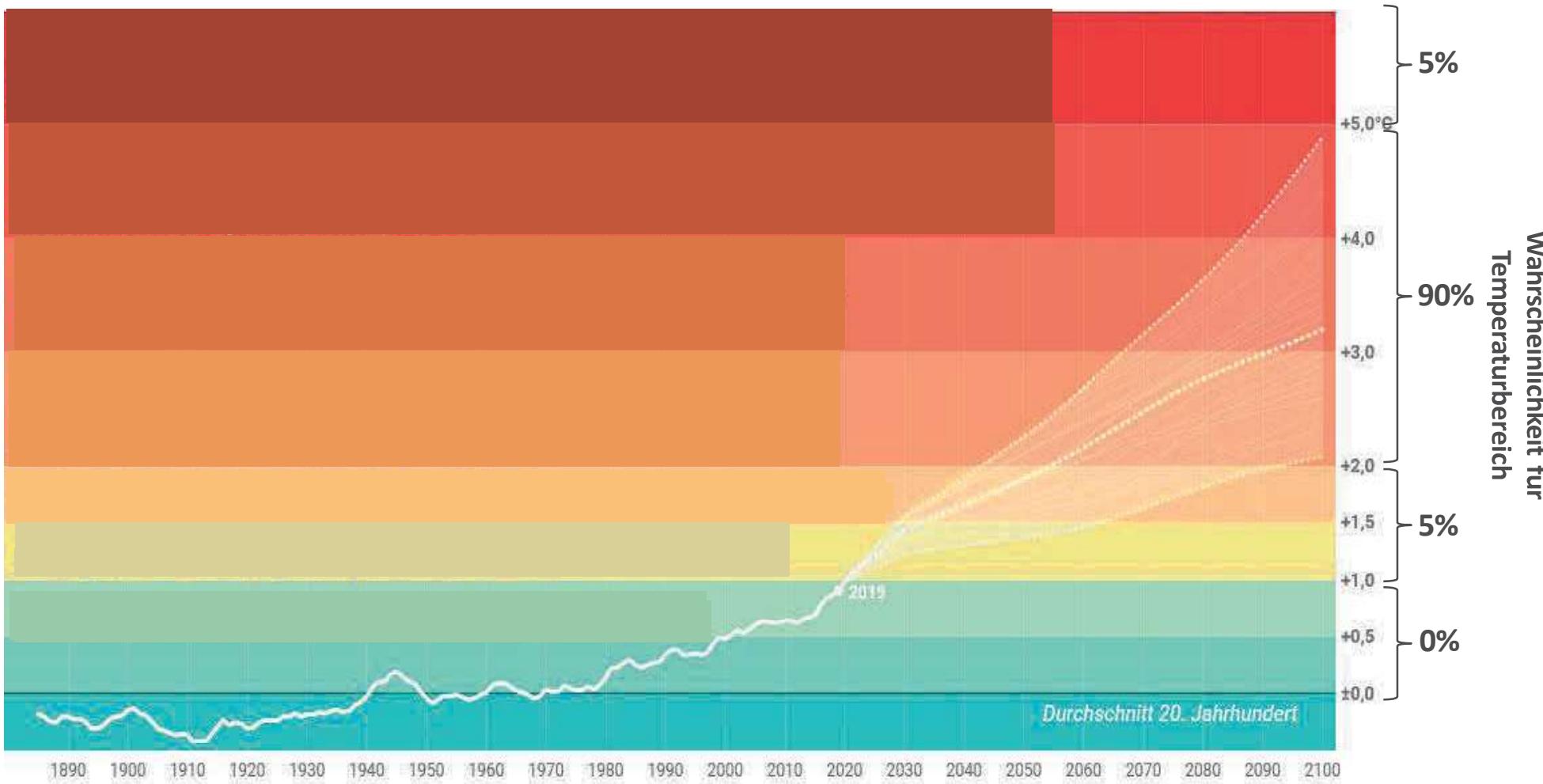
Entwicklung des Unfallgeschehens 1961 bis 2019

Getötete¹



Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle. Erstellt am 29.04.2020. – 1) Zahl der Getöteten für 1966 bis 1991 auf 30-Tage-Frist umgerechnet; Umrechnungsfaktor 1,12; Entsprechend wurde auch die Zahl der Verletzten korrigiert.

Die Zukunft entscheidet sich genau jetzt



Quellen: Bis 2019: globale Temperatursteigerung (NOAA). Ab 2019: Prognosen nach Raftery et.al., 2017. Inspired by The Guardian. Grafik: Gregor Aisch, Datawrapper, entnommen aus Vortrag Zukunftstheme Zukunft, ParentsforFuture



Folgen Klimawandel



Arktis (1)

- Rückgang des Packeises
- Lebensraum für Eisbären wird kleiner
- Seewege (Nordostpassage) werden eisfrei

Nordamerika (2)

- Höhere Ernteerträge im Norden
- Häufiger Hitzewellen im Süden
- Trinkwasserversorgung in Kalifornien beeinträchtigt
- Sinkende Wasserspiegel in den Großen Seen

Südamerika (3)

- Savanne ersetzt stellenweise den Regenwald
- Einige Ernteerträge sinken
- Sojaanbau profitiert
- Gefahr von Überschwemmungen steigt

Europa (4)

- Wetterextreme nehmen zu
- Gletscher verschwinden
- Höhere Ernteerträge im Norden
- Sinkende Agrarproduktion im Süden

Afrika (5)

- Ernteerträge sinken
- Wüsten wachsen weiter
- Beschleunigtes Artensterben
- Gefahr von Überschwemmungen steigt
- Geringere Chancen auf Entwicklung

Asien (6)

- Wassermangel verstärkt sich
- Wetterextreme nehmen zu
- Erdrutsche
- Gefahr von Überflutungen steigt (Flussdelta)
- Agrar- und Fischereiproduktion steigt im Süden, sinkt im Norden

Australien, Pazifkinseln (7)

- Wassermangel verschärft sich (Australien)
- Korallenriffe droht das Aus
- Höhere Ernteerträge in Neuseeland
- Land geht ans Meer verloren (Pazifkinseln)
- Sturmfluten bedrohen Infrastruktur

— Quelle: © picture alliance / dpa-Infografik 4382 / Leitwerk



Folgen Klimawandel

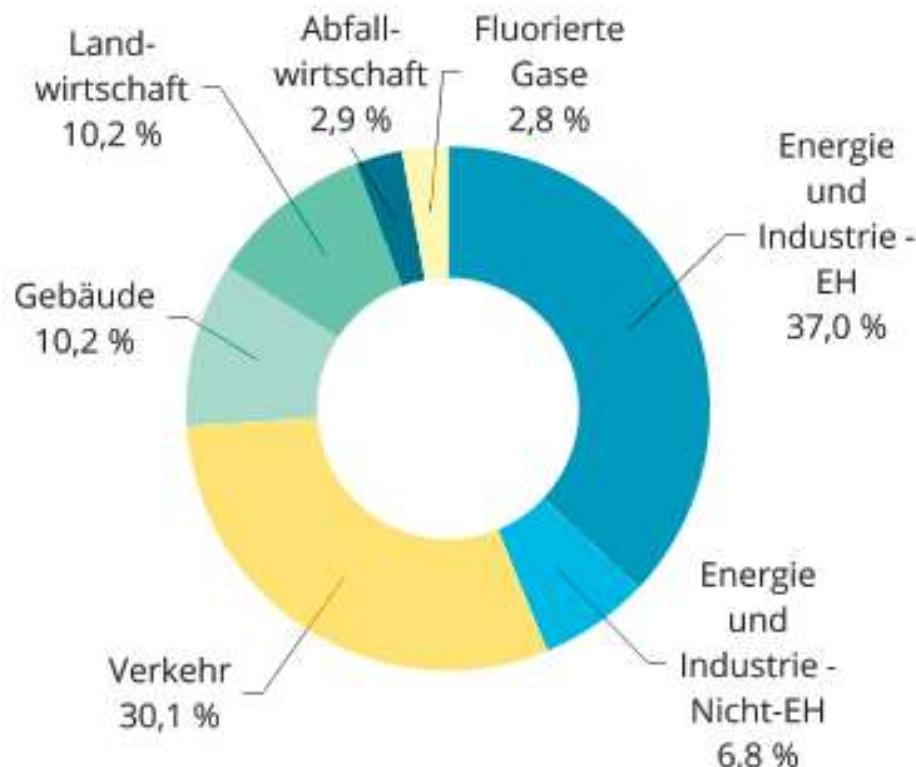
Auswirkungen Österreich

- Temp-Anstieg bis 2100 zwischen 2,3° bis 4,0°. Die Hitzetage und Tropennächte nehmen zu.
- Die Vegetationsperiode verlängert sich.
- Wärmeliebende Schädlinge, wie der Borkenkäfer, treten vermehrt auf.
- Das Vorkommen von subtropischen und tropischen Stechmücken als Überträger von Krankheiten nimmt zu.
- Die Ausbreitung von allergenen Arten (wie etwa *Ambrosia artemisiifolia*) wird verstärkt.
- Es kommt häufiger zu lokalen Starkniederschlägen.
- Im Winterhalbjahr nehmen Niederschläge in Form von Regen zu. In niedrigen und mittleren Lagen ist mit einem Rückgang der Schneedecke und -höhe zu rechnen.
- Die Austrocknung der Böden im Sommer und vermehrte Erosion durch Starkregen führen zu Humusabbau.
- Die Wasseraufnahme der Böden verringert sich, unter anderem auch durch eine geringere Schneebedeckung im Winter.
- Rutschungen, Muren und Steinschlag nehmen zu.
- Die Waldbrandgefahr nimmt zu.
- Durch die Verkleinerung der Gletscher wird die Wasserführung der Flüsse beeinflusst, die von Gletschern gespeist werden.
- Kosten heute 2 Mrd € pro Jahr – Anstieg auf 6-12Mrd € pro Jahr bis 2050
- **Global** - Weltbankstudie – 140 Mio Migranten bis 2050 / Oxfam Studie – Meeresspiegelanstieg überflutet Land von 280 Mio Menschen

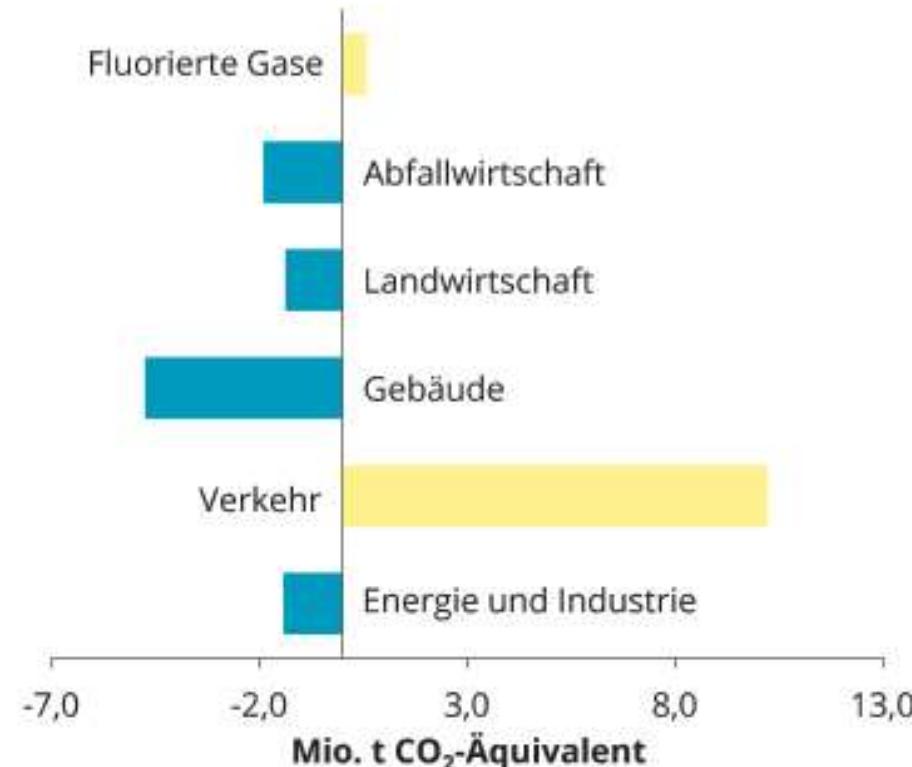
THG- Emissionen nach Sektor



Anteil der Sektoren an den gesamten THG-Emissionen 2019



Änderung der Emissionen zwischen 1990 und 2019

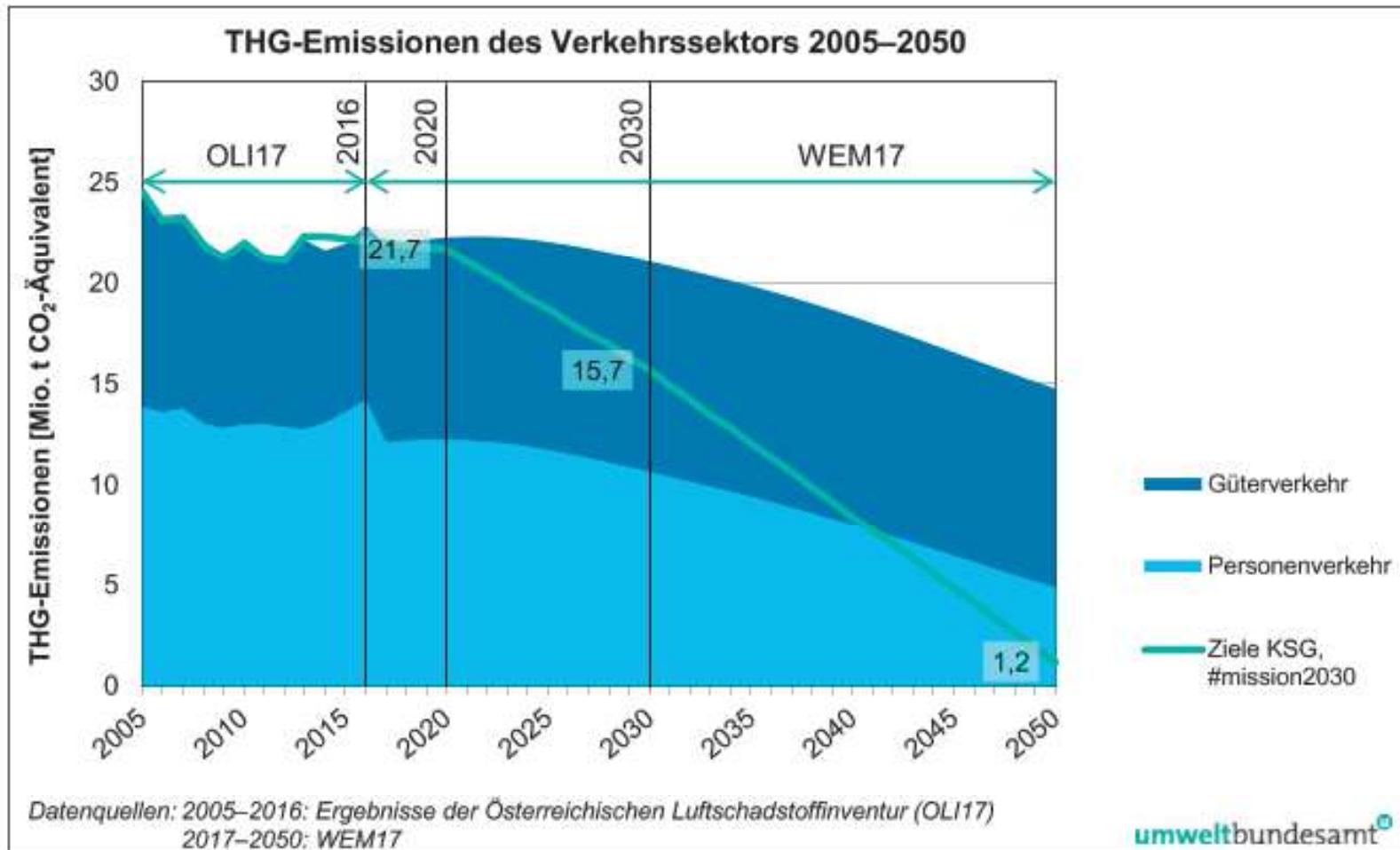


Quelle: UMWELTBUNDESAMT (2021a)

umweltbundesamt[®]



Österreich Zielpfade



2017

- Ö: 2030 – 36 % Treibhausgas-Emissionen (- 7,2 Mio. t CO₂-Ä)

• 2050 weitgehenden Dekarbonisierung im Verkehrssektor

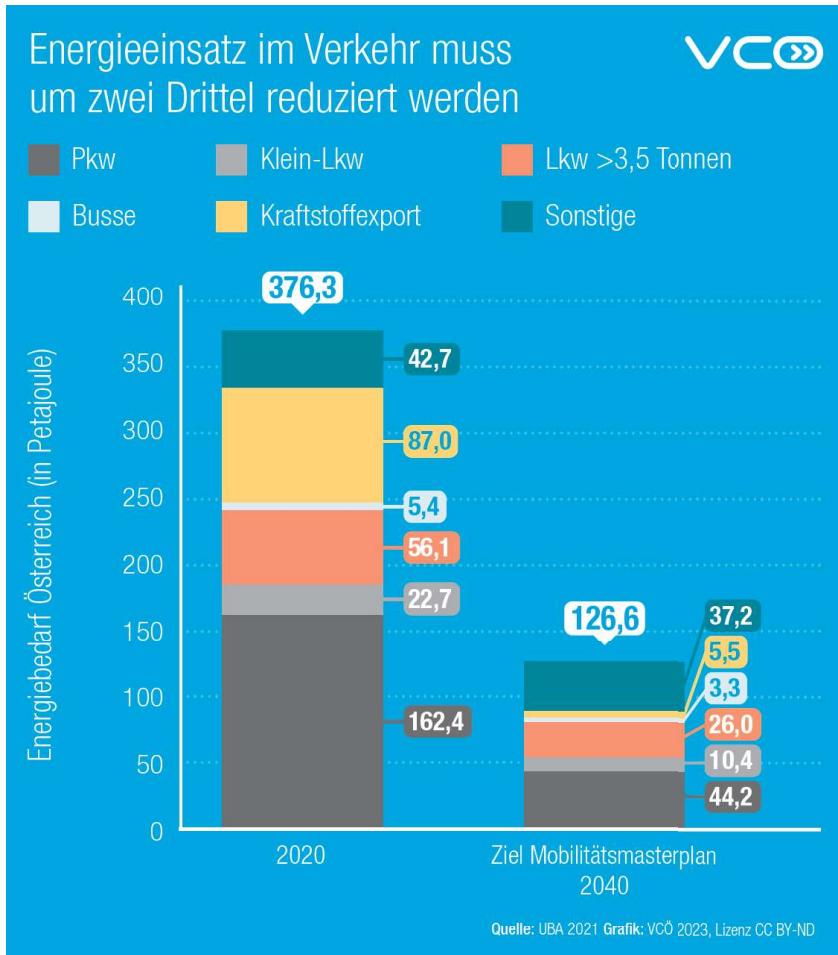
• EU – 17.11.2020:
-55% anstatt -40% bis 2030
CO₂ Reduktion

2021 Mobilitätsmasterplan
Klimaneutral bis 2040

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen, des Szenarios WEM17 und Ziele (ohne EH) bis 2050.



Energie für Mobilität



Im Jahr 2021 **deckten fossile Energien zu 91 Prozent** den Energiebedarf des Verkehrssektors. Weitere fünf Prozent stammten aus erneuerbaren Quellen, im Wesentlichen die Beimischung von Agro-Kraftstoffen. Vier Prozent wurden elektrisch, also weitgehend erneuerbar, gedeckt.

<https://vöö.at/themen/energiewende-im-verkehr-voranbringen/energiebedarf-im-verkehr-ist-stark-zu-reduziert#:~:text=Im%20Jahr%202021%20deckten%20fossile,%2C%20also%20w-eitgehend%20erneuerbar%2C%20gedeckt. Abgefragt 25-11-2024>



Menschenleid durch Verkehr

	Verletzte	Tote	Tote durch Luftverschmutzung
Österreich ₍₂₀₁₉₎	~37.000	~400	~5000
Global ₍₂₀₁₄₎		1,25 Mio	4-7 Mio

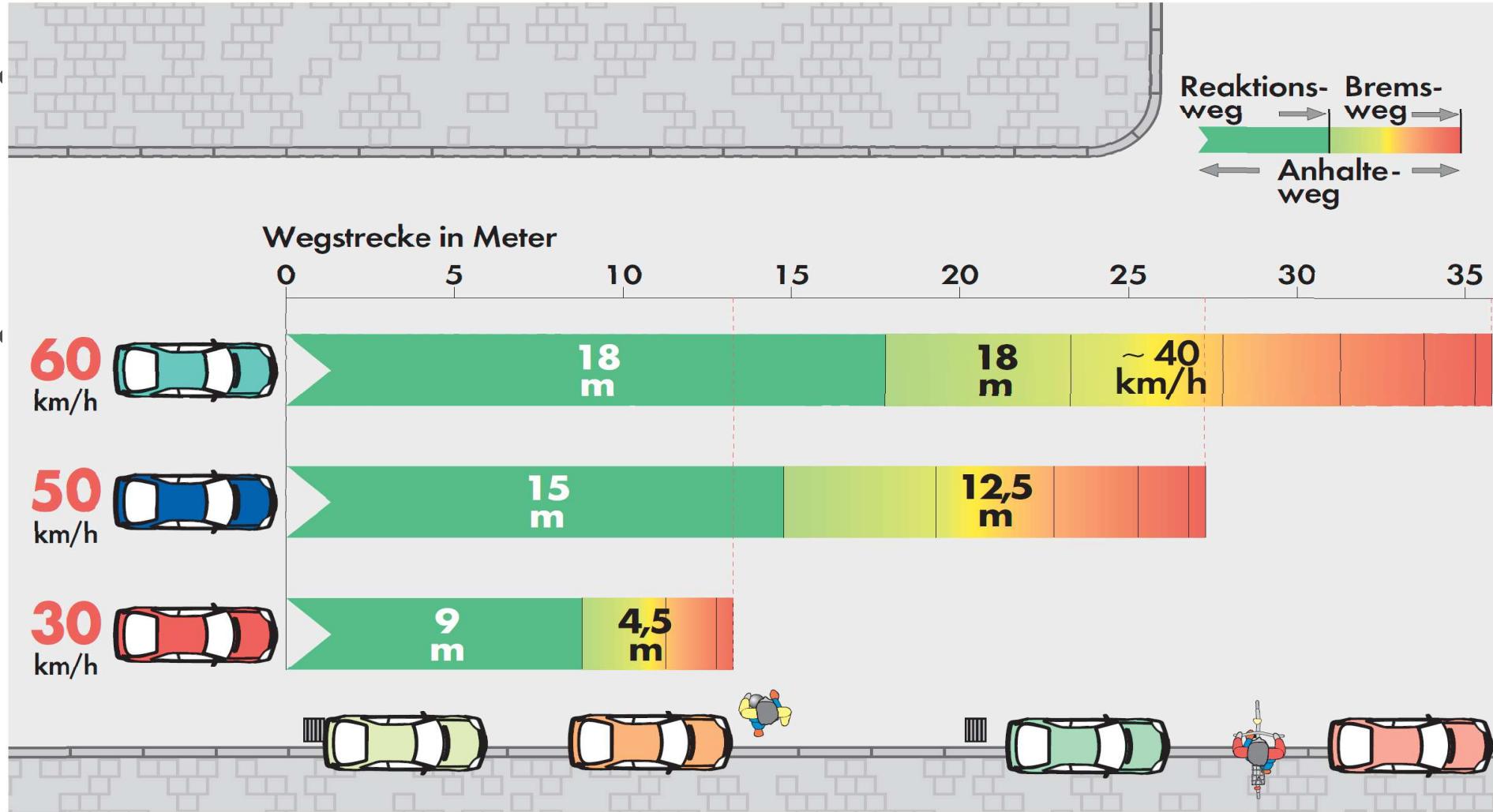
Zum Vergleich im Jahr 2023 starben rund 155.000* Menschen bei kriegerischen Handlungen!

Einführung Tempo 100/80/30 → Reduktion um 116 Tote, 10% Treibhausgasemissionen, Lärmreduktion, Flächenverbrauch

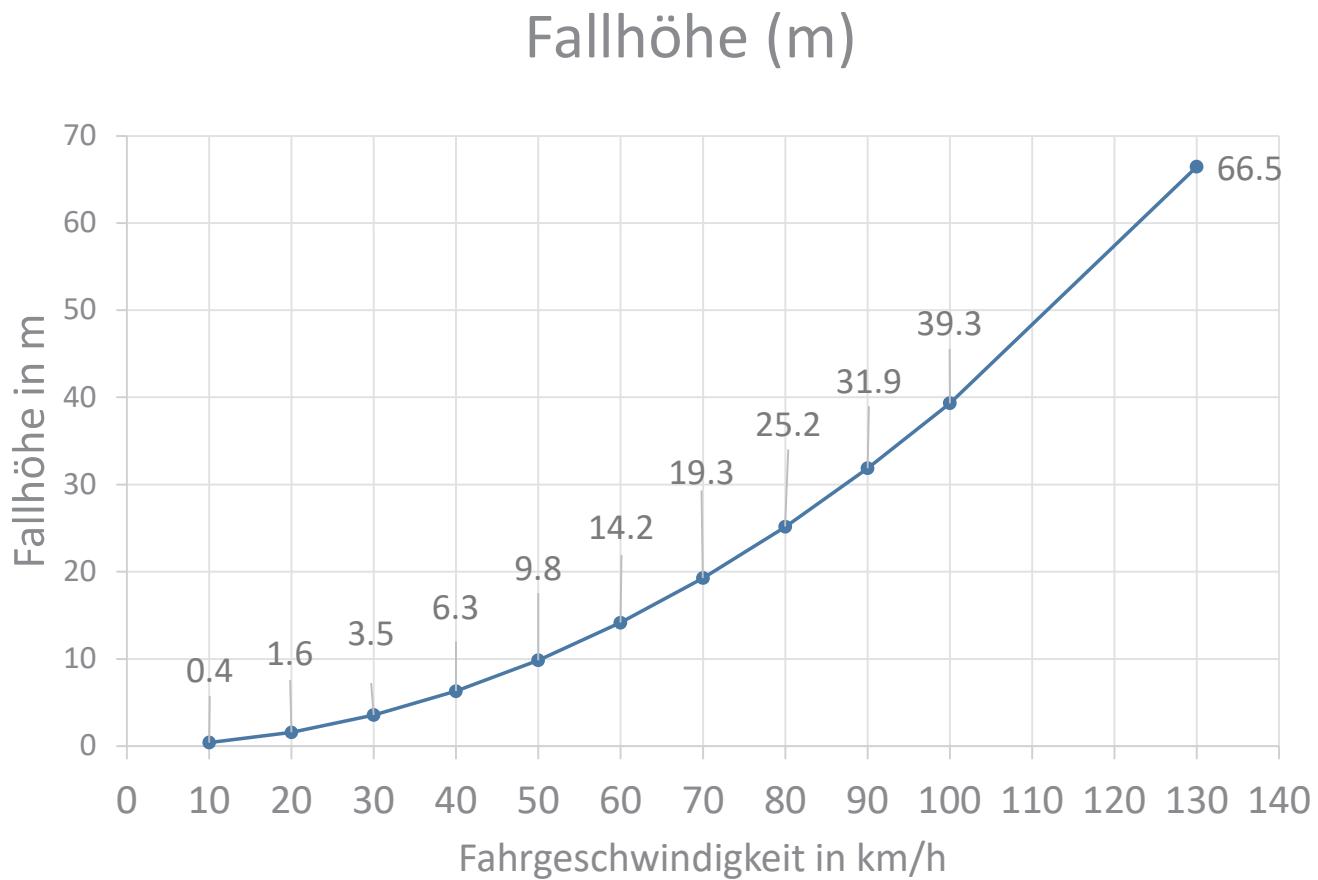
Quellen: <http://www.rp-online.de/leben/gesundheit/news/sieben-millionen-tote-durch-luftverschmutzung-aid-1.4128493>

*Siehe dazu <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1112151/umfrage/todesopfer-durch-buergerkriege-und-zwischenstaatliche-konflikte/>

Bisschen Physik



Vergleich Geschwindigkeit und Fallhöhe



Geschwindigkeit (km/h)	Geschwindigkeit (m/s)	Fallhöhe (m)
10	2,78	0,39
20	5,56	1,57
30	8,33	3,54
40	11,11	6,29
50	13,89	9,83
60	16,67	14,16
70	19,44	19,27
80	22,22	25,17
90	25,00	31,86
100	27,78	39,33
130	36,11	66,46



Weniger Tempo bedeutet weniger Flächenverbrauch

VCÖ

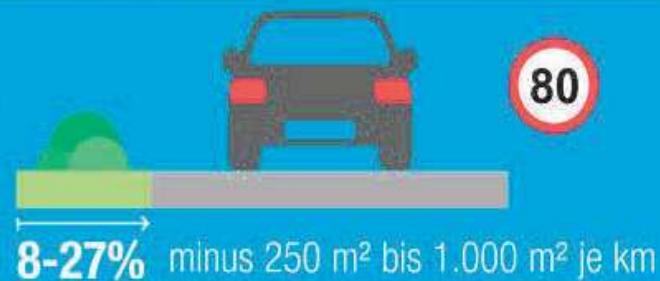
Ortsgebiet

Tempo 30
statt Tempo 50



Freilandstraßen

Tempo 80
statt Tempo 100



Autobahn/ Schnellstraße

Tempo 110
statt Tempo 130



Quelle: FSV 2018⁵², FSV 2020⁵¹, Berger 2019⁶ Grafik: VCÖ 2021

G.Emberger

Platz für

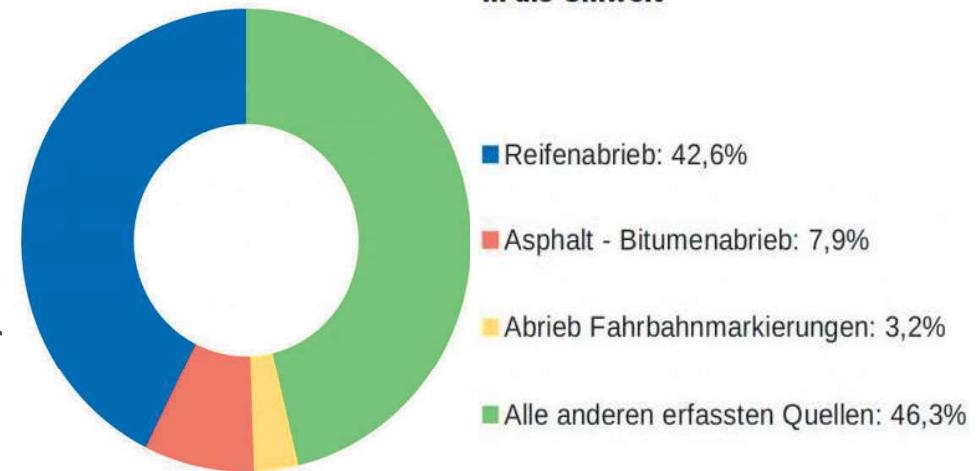
- Radwege
- Bäume (Hitze)
- Breitere Gehwege

und somit

höhere Lebensqualität!!

Reifenabrieb TRWP (1)

- Reifenabrieb (Tyre and Road Wear Particles, kurz „TRWP“) ist der größte Emittent von Mikroplastik in der Umwelt.
- Laut Fraunhofer-Umsicht gilt der Straßenverkehr als Verursacher von 53,7% des gesamten Mikroplastiks.
- Entlang des EU-Straßennetzes fallen Jahr für Jahr etwa 1,3 Millionen Tonnen Reifenabrieb in der Umwelt an.
- Straßenverkehr ist somit der mit Abstand größte Verursacher von Mikroplastik in der Umwelt, einschließlich der Meere.
- Langzeitproblem!!!



Quelle: Fraunhofer Umsicht, Juni 2018

Einfluss der Geschwindigkeit auf den Reifenabrieb



Generell gilt: Je höher die Geschwindigkeit, desto größer ist der Reifenabrieb!!

Faktoren:

- **Erhöhte Wärmeentwicklung:** Bei höheren Geschwindigkeiten verstärkt sich die Reibung zwischen Reifen und Straßenoberfläche, was zu einer erhöhten Wärmeentwicklung führt. Diese beschleunigt den Abbau des Reifengummis und führt zu vorzeitigem Verschleiß.
- **Größere Belastung der Reifenkomponenten:** Hohe Geschwindigkeiten setzen die Reifen einer größeren Belastung aus, insbesondere die internen Komponenten wie Gürtel und Seitenwände. Die Zentrifugalkraft bei hohen Geschwindigkeiten lässt die Reifen stärker flexen und verformen, was die strukturelle Integrität der Reifen auf Dauer schwächen kann.
- **Erhöhtes Risiko von Aufprallschäden:** Bei höheren Geschwindigkeiten steigt das Risiko, auf Straßenschäden wie Schlaglöcher oder Unebenheiten zu treffen. Solche plötzlichen Aufpralle können zu Seitenwandbeulen, Laufflächenablösungen und sogar Reifenplatzern führen.
- **Fahrweise:** häufiges Bremsen, Beschleunigen (E-Autos sind schwerer, höheres Drehmoment)
- Im Durchschnitt liegt der Abrieb eines Fahrzeugs für alle vier Reifen bei rund **120 Gramm pro 1000 Kilometer.**

<https://trillitires.com/how-high-speed-driving-impacts-tire-longevity/>
<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/reifen/reifenkauf/reifenabrieb-mikroplastik/>



Gesundheitliche Risiken

- Feinstaub-Belastung (Reifenabrieb) ist eine Hauptquelle für Feinstaub, besonders in Städten. Diese Partikel können in Atemwege, Lunge und Herz-Kreislauf-System eindringen und dort Schäden verursachen.
- Mikroplastik-Aufnahme: Reifenpartikel gelten als größte Quelle für Mikroplastik in der Umwelt. Diese Partikel werden über die Nahrungskette vom Menschen aufgenommen reichern sich im Körper an.
- Reifen enthalten zahlreiche chemische Zusatzstoffe (Additive), die beim Abrieb freigesetzt werden. Einige davon stehen im Verdacht, krebserregend zu sein oder das Hormonsystem zu stören.

Umweltauswirkungen mit indirekten Gesundheitsfolgen

- Gewässerbelastung: Reifenabrieb gelangt in Bäche, Flüsse und Seen, wo er Wasserorganismen schädigt. Dies kann die Nahrungskette und letztlich auch den Menschen beeinträchtigen.
- Kontamination von Lebensmitteln: Studien haben Rückstände von Reifenabrieb-Chemikalien in Blattgemüse wie Salat nachgewiesen.

Insgesamt zeigt sich, dass Reifenabrieb ein unterschätztes Gesundheitsrisiko darstellt, das über verschiedene Wege - Luft, Wasser und Nahrung - auf den menschlichen Organismus einwirkt. Weitere Forschung ist nötig, um die langfristigen Folgen besser zu verstehen und geeignete Gegenmaßnahmen zu entwickeln.

<https://www.zdf.de/nachrichten/panorama/reifen-reifenabrieb-mikroplastik-essen-100.html>;
<https://www.vdi-nachrichten.com/technik/gesundheit/gesundheit-reifenabrieb-landet-im-salat-2/>;<https://www.klimareporter.de/technik/reifen-fuer-gewaesser-giftig>. Quellen abgerufen am 22.November 2024

Lärmminderung durch Tempolimit



Reduktion der Geschwindigkeit von **50 auf 30km/h** bewirkt:

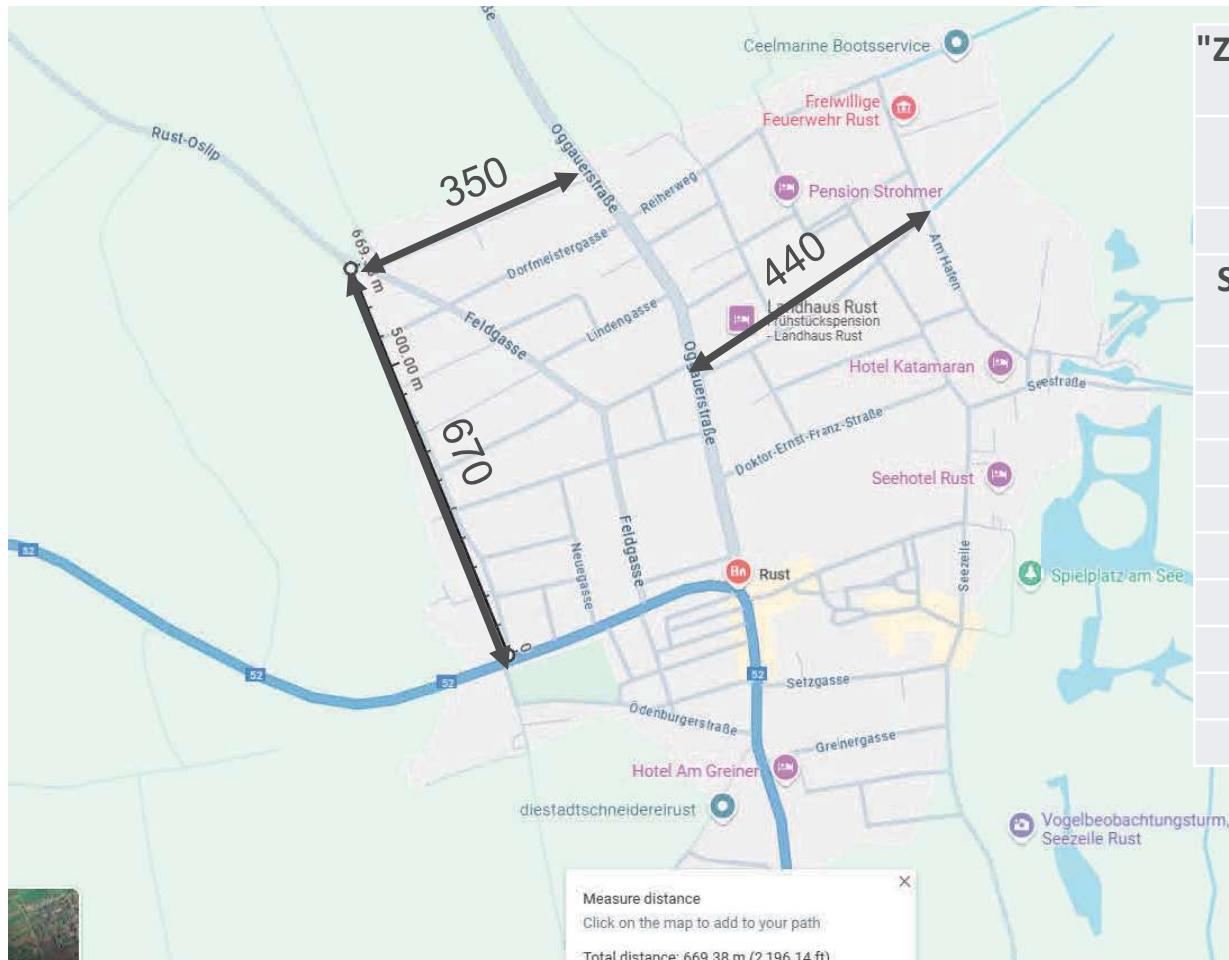
- Abnahme des Mittelungspegels um ca 3 dB (A)
- Abnahme der Spitzenpegel um bis zu 6 dB (A), bei Verstetigung des Verkehrsflusses

Tempo 80 auf Autobahn in Salzburg bewirkte:

- Reduktion der Lärmemissionen um 1,7 dB, das entspricht einer empfundenen PKW Verkehrsreduktion um 1/3



Distanzen und Zeitverlust Rust



"Zeitverlust,"					
Strecke [km]	Geschwindigkeit [km/h]		Differenz [sek]	Differenz [min]	
	50	30			
0.2	14	24	10	0.2	
0.3	22	36	14	0.2	
0.4	29	48	19	0.3	
0.5	36	60	24	0.4	
0.6	43	72	29	0.5	
0.7	50	84	34	0.6	
0.8	58	96	38	0.6	
0.9	65	108	43	0.7	
1.0	72	120	48	0.8	

Was wäre wenn die maximale Geschwindigkeit von Autos auf 130 km/h begrenzt wäre?



Motorisierung und Leistung

- Motoren würden kleiner/schwächer werden, da hohe Leistungen für hohe Geschwindigkeiten nicht mehr benötigt würden [2](#).
- Der Fokus würde stärker auf Effizienz und niedrigen Verbrauch gelegt werden, statt auf Höchstleistung [1](#).
- Elektroautos könnten attraktiver werden, da ihr Nachteil bei hohen Geschwindigkeiten wegfallen würde [3](#).

Aerodynamik und Karosserie

- Die Aerodynamik spielt weiterhin eine wichtige Rolle, aber extreme Formen für hohe Geschwindigkeiten wären nicht mehr nötig.
- Karosserien könnten etwas höher und geräumiger gestaltet werden, da der Luftwiderstand bei 130 km/h weniger kritisch ist.

Fahrwerk und Reifen

- Fahrwerke müssten nicht mehr für Höchstgeschwindigkeiten jenseits von 200 km/h ausgelegt werden.
- Breitere Reifen für extreme Kurvengeschwindigkeiten wären weniger relevant.

Sicherheitssysteme

- Der Fokus würde sich stärker auf Assistenzsysteme für teilautomatisiertes Fahren bei mittleren Geschwindigkeiten verlagern [5](#).
- Sicherheitssysteme für sehr hohe Geschwindigkeiten wären nicht mehr erforderlich.

Innenraum und Komfort

- Der Innenraum könnte komfortabler gestaltet werden, da Vibrationen und Geräusche bei 130 km/h leichter zu dämpfen sind [3](#).
- Mehr Platz für Passagiere und Gepäck wäre möglich, da aerodynamische Kompromisse weniger nötig wären.

Insgesamt würden Autos praktischer, effizienter und komfortabler werden, während extreme Hochleistungsmodelle an Bedeutung verlieren würden. Der Fokus würde sich von Höchstgeschwindigkeit hin zu anderen Aspekten wie Reichweite, Verbrauch und Fahrassistenz verschieben [3](#).

Was bringt es den Autofahrer



- Weniger Stress
- Weniger Unfallgefahr
- Treibstoffeinsparungen von 15 – 20%
- Annahme 13.000km Jahr, 6.5 L/100km, Preis Pro Liter 1.6 €, 17.5% Einsparung → 845 € Jahr davon 17,5% gespart → 705.5 € (135 €)



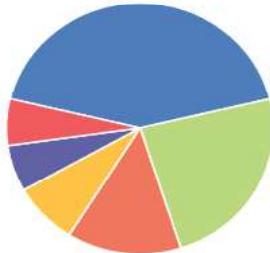
Kosten Pkw pro Monat!!!

- **VW T-Roc 1,0 TSI** – SUV, Modell 2018, 110ps, 6,6l Benzin, 150g/km CO₂, 22.490.-€, 14.000km/a, 6 Jahre Behaltesdauer,

<https://www.oeamtc.at/ai-webapp#!/details/265484?ne=0&s=m=VW~T-Roc&grouped=true&sortCriteria=marke&page=1&mode=standard&tab=costsTab>

▼ Kosten monatlich - Anteile im Vergleich

- Wertverlust 43%
- Kraftstoff 24%
- Wartungskosten 14%
- motorbez. VSt. 8%
- Haftpflicht 6%
- Nebenkosten 6%



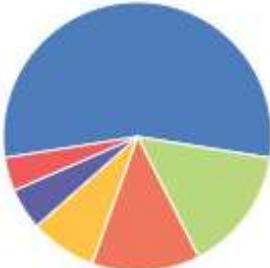
Kosten gesamt	468,69	EUR
Wertverlust	199,32	EUR
Haftpflicht Versicherung	25,81	EUR
motorbez. Versicherungssteuer	35,34	EUR
Wartungskosten	67,88	EUR
Kraftstoff	110,34	EUR

Ohne Wertverlust
268 Euro im Monat!

- **Audi A4 35 TFSI S-tronic** – Limousine, 150PS, 6,1 l/100km, 138g/km CO₂, 38.000.- Behaltesdauer 6 Jahre

▼ Kosten monatlich - Anteile im Vergleich

- Wertverlust 55%
- Kraftstoff 15%
- Wartungskosten 13%
- motorbez. VSt. 8%
- Haftpflicht 5%
- Nebenkosten 4%



Kosten gesamt	678,56	EUR
Wertverlust	373,50	EUR
Haftpflicht Versicherung	31,32	EUR
motorbez. Versicherungssteuer	54,12	EUR
Wartungskosten	87,64	EUR
Kraftstoff	101,98	EUR

Ohne Wertverlust
305 Euro im Monat!

<https://www.oeamtc.at/ai-webapp#!/details/245116?ne=0&s-m=Lada&grouped=true&sortCriteria=marke&page=1&mode=standard&tab=costsTab>

Kostenstruktur PKW vs ÖV



	Jahresnetto €	Monatsnetto €	Auto	Kosten Monat € PKW	Kosten Jahr € PKW	Arbeitszeit PKW Monate	Arbeitszeit PKW Tage	Kosten ÖV-Ticket € Monat	Arbeitszeit ÖV Ticket Monat	Arbeitszeit ÖV Ticket Tage	PKW zu	ÖV
mit Wertverlust												
Kärntner	27,018	2,252	A4	679	8,143	3.6	108	45.8	0.02	0.61	15	1
Kärntnerin	17,869	1,489	VW -T-Roc	469	5,624	3.8	113	45.8	0.03	0.92	10	1
ohne Wertverlust												
Kärntner	27,018	2,252	A4	305	3,661	1.6	49	45.8	0.02	0.61	7	1
Kärntnerin	17,869	1,489	VW -T-Roc	269	3,232	2.2	65	45.8	0.03	0.92	6	1
Klimaticket Ktn Jahr		550										

Fragen und Antworten auf der HP



Fehlt eine Frage oder ist eine Antwort nicht zufriedenstellend? Schreiben Sie uns unter fragen@tempolimit-jetzt.at

<https://www.tempolimit-jetzt.at/>

- [Wieviel Einsparung würde Tempo 30 / 80 / 100 bringen?](#)
- [Sollen die Tempolimits auch für E-Autos gelten?](#)

Natürlich. E-Autos lösen einzig und alleine das lokale Emissionsproblem – und nicht einmal das ganz, wenn man den Bremsabrieb berücksichtigt. Lärm, Verkehrs(un)sicherheit, Flächenverbrauch etc. sind bei E-Autos genauso groß wie bei fossil betriebenen. E-Autos verbrauchen im Schnitt 16,5 % mehr Energie bei Tempo 50 als bei 30 ([DUH](#)), und der Strom kommt ja auch nicht aus der Steckdose. Außerdem würden unterschiedlich hohe Tempolimits (je nach Antriebsart) zu einem inhomogenen Verkehrsablauf und damit zu geringerer Leistungsfähigkeit und höherer Unfallgefahr führen.

- [Aber die Mehrheit der Menschen ist doch gegen niedrigere Tempolimits.](#)
- [Wieso Verbote, wenn die Vorteile doch ohnehin so offensichtlich sind?](#)

Erstens sind die gesetzlichen Regelungen da, um ein sicheres Zusammenleben in der Gesellschaft zu garantieren. Zweitens gibts es bereits jetzt ein Tempolimit (also ein Verbot) – das würde nur gesenkt. Drittens gilt auch jetzt schon [auf fast 40 %](#) des Autobahn- und Schnellstraßennetzes Tempo 80 oder 100. Viertens waren es in der Vergangenheit vor allem restriktive gesetzliche Regelungen (und nicht Appelle oder Hausverständ), die maßgeblich zur Reduktion der Verkehrsunfälle und Unfallschwere beigetragen haben ([Tempolimits, Gurtenpflicht, Sturzhelmpflicht für Motorradfahrende](#)). Fünftens zeigt aktuell die [Erholung der Ozonschicht](#) eindrucksvoll, dass Verbote (in dem Fall von FCKWs) tatsächlich wirken. Und sechstens bietet eine gesetzliche Regelung auch der Fahrzeugindustrie Planungssicherheit.

- [Bremst Tempo 30 nicht den öffentlichen Verkehr aus?](#)
- [Wieviel länger braucht man denn tatsächlich mit den niedrigeren Tempolimits?](#)
- [Wieviel erspart man sich individuell durch langsameres Fahren?](#)

StVO Novelle 1. Juli 2024



Seit 1. Juli 2024, tritt die 35. StVO-Novelle in Kraft, Es ist nun leichter in Gemeinden und Städten Tempo 30 umzusetzen.

- **Die StVO im Gesetzestext:** „§ 43 Abs. (4a) Die Behörde kann in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie zB **Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen** die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern, sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist.“

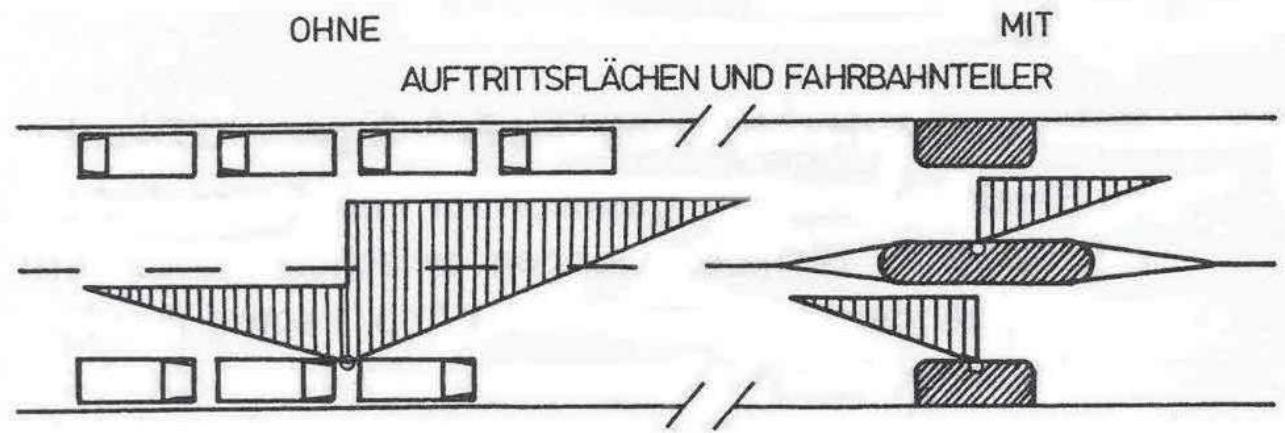
Erleichterung bei Radarkontrollen

- **Mit der Novelle soll das Tempolimit auch** entsprechend überwacht werden können. Auch hier gibt es eine Erleichterung, denn Radarkontrollen können von den Gemeinden selbst durchgeführt werden, wenn sie vom Land dafür eine Übertragungsverordnung erhalten. Auch hierfür ist die Abteilung Verkehr des Landes OÖ zuständig. Ein eigener Gemeindewachkörper wie bisher ist dafür nicht mehr notwendig.

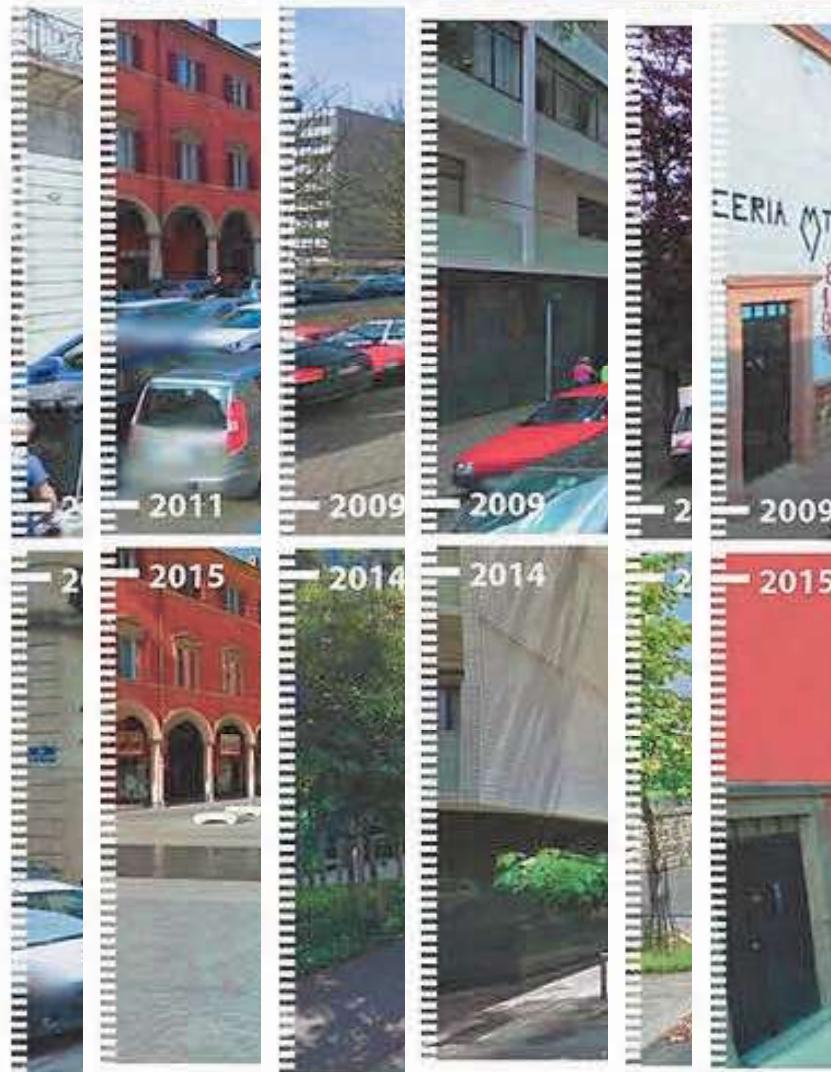
Straßendesign



- Reduktion der Länge der Querungswege für Fußgeher
- Reduktion der Fahrflächenbreite
- Gehsteigvorziehungen
- Verschmälerungen oder Verschwenkungen der Fahrbahn,
- Begrünungen,
- Aufpflasterungen
- Fahrbahnteiler



Homogenes Vorher-Nacher



G.Emberger

Einige Richtlinien zur Gestaltung



- RVS 02.02.36 ALLTAGSGERECHTER BARRIEREFREIER STRASSENRAUM
- RVS 03.02.12 FUSSGÄNGERVERKEHR
- RVS 03.02.13 RADVERKEHR
- RVS 03.04.11 GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME IN SIEDLUNGSGEBIETEN
- RVS 03.04.12 PLANUNG UND ENTWURF VON INNERORTSSTRÄßen
- RVS 03.04.13 KINDERFREUNDLICHE MOBILITÄT
- RVS 03.04.14 GESTALTUNG DES SCHULUMFELDES



Weitere Literatur

VERKEHRSBERUHIGUNG BURGENLAND

https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Verkehrsberuhigung_BGLD_Final.pdf

Begegnungszonen: Kriterien – Gestaltung – BürgerInnenbeteiligung Gemeinden lebenswert gestalten

https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsplanung/downloads/mobile06_16_web.pdf

Transformatorin

<https://www.transformatorin.at/toolbox/massnahmen-baukasten-fuer-die-verkehrsberuhigung/>

VCÖ Faktsheet Verkehrssystem sanieren für die Zukunft

<https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2016-11-verkehrssystem-sanieren-fuer-die-zukunft>

Leitfaden Verträgliche Verkehrsabwicklung auf Landesstraßen in Ortszentren Maßnahmen und Kriterien

https://radkompetenz.at/wp-content/uploads/2023/09/Leitfaden_Vertragliche-Verkehrsabwicklung-auf-Landesstrassen-in-Ortszentren_2023.pdf

VCÖ - Tempo 30 Gemeinden



VCÖ MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

VCÖ UNTERSTÜTZEN THEMEN PROJEKTE VERANSTALTUNGEN PUBLIKATIONEN GRAFIKEN SERVICE ÜBER VCÖ PRESSE

VCOE > Publikationen > VCÖ-Factsheets > Detail

Tempo 30 für mehr Lebensqualität umsetzen



Eine Temporeduzierung im Ortsgebiet hat vielfachen Nutzen für Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt. Besonders für Kinder und die wachsende Zahl älterer Menschen verbessert sich das Verkehrsklima. Die höhere Sicherheit attrahiert Gehen und Radfahren und schafft Platz für die notwendige Verkehrswende in Städten und Gemeinden.

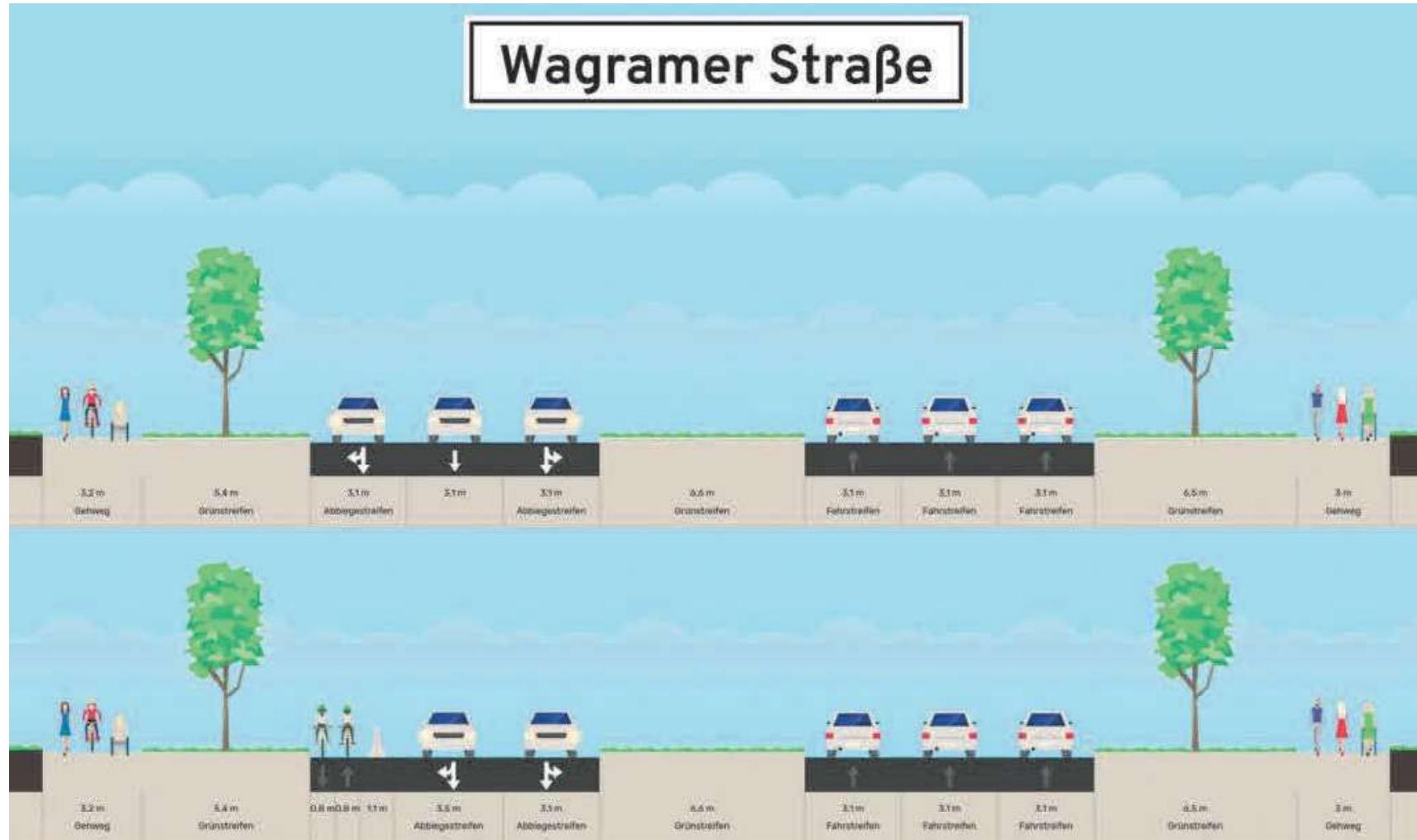
[VCÖ-Factsheet "Tempo 30 für mehr Lebensqualität umsetzen" als PDF](#)

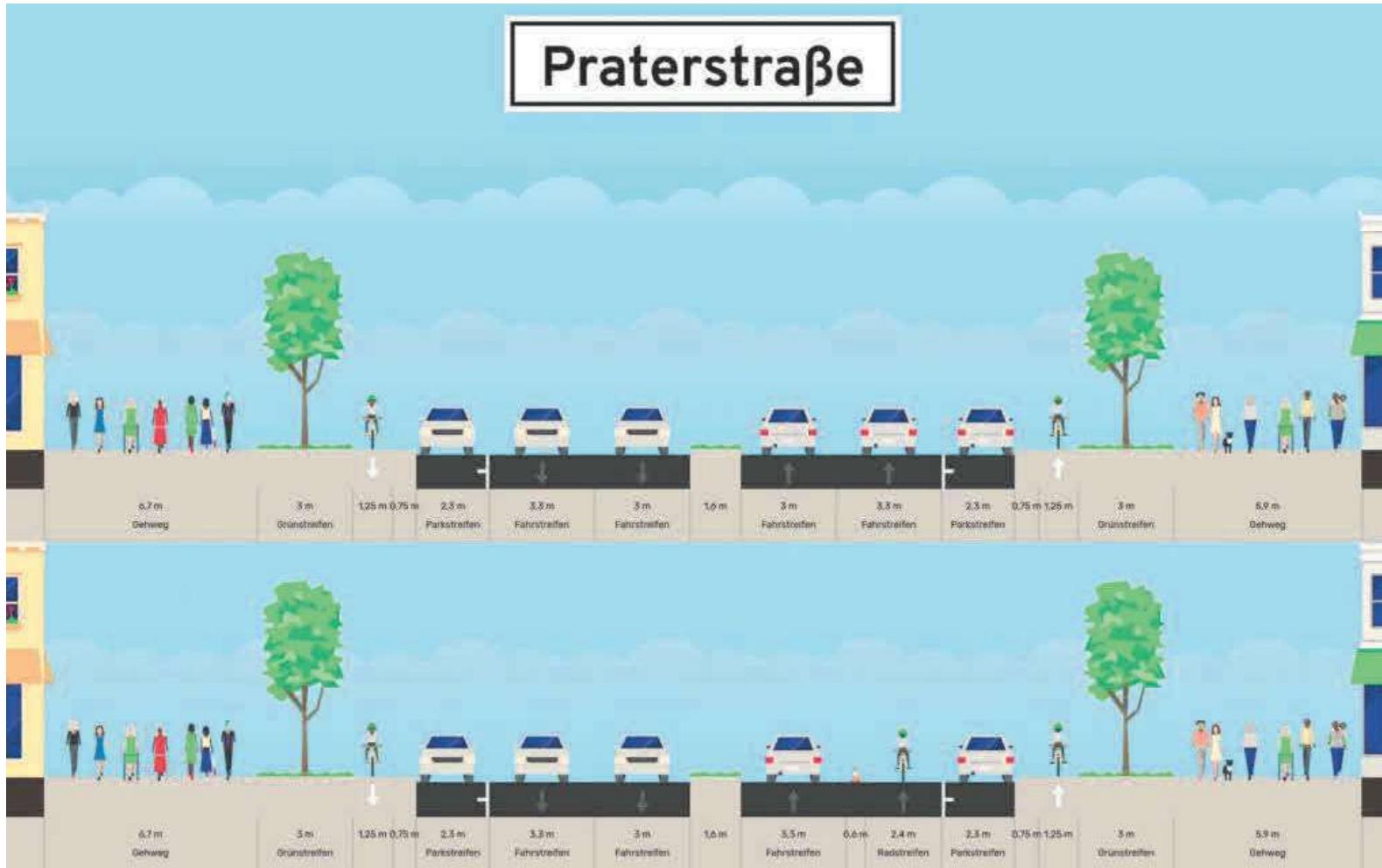
Tempo 30 statt 50 erhöht die Lebensqualität im Ort und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, auch Einzelhandel und Nahversorgung profitieren von Verkehrsberuhigung. Das niedrigere Tempo des Kfz-Verkehrs erhöht sowohl die objektive als auch subjektive Sicherheit beim Radfahren, wodurch mehr Menschen mit dem Fahrrad statt mit dem Auto fahren. Tempo 30 statt Tempo 50 bringt zudem einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und weniger Beschleunigungsphasen und wird vom menschlichen Ohr wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

Tempo 30 bringt mehr Verkehrssicherheit

Bei Tempo 30 statt 50 im Ortsgebiet sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen für Gehende bei Unfällen von Kfz um bis zu 75 Prozent.¹ Im 3-Jahres-Zeitraum 2019 bis 2021 passierte in Österreich jeder vierte tödliche Verkehrsunfall im Ortsgebiet.² Österreichs „Verkehrssicherheitsstrategie 2021-

<https://vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/tempo-30-fuer-mehr-lebensqualitaet-umsetzen>





Resume



- Klimaänderungen & Adaptionen an Änderungen werden die Hauptprobleme in der Zukunft!
- Vorgeschlagenen Maßnahmen sind bei Weitem nicht genug!
- Man wird zum Beispiel weitreichende Verhaltensänderungen benötigen, um den Autoverkehr bis 2040 zu halbieren!
- Tempolimits, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, zeitlich und räumlich gestaffelte Straßenbemautung für alle Fahrzeuge (Personen- und Güterverkehr und E-Fahrzeuge), Abschaffung Subventionen wie z.B. Dieselprivileg, Dienstwagenprivileg, Ökologisierung der Pendlerpauschale, etc... + Ausbau ÖV
- Man muss versuchen die Autoabhängigkeit zu verringern!
- **Prioritätenreihung 1)Fußgänger, 2) Radfahrer, 3)ÖV** dann erst MIV in ALLEN Bereichen (Planung, Infrastruktur, Gesetzgebung, Kostenwahrheit etc.)
- Der Umbau benötigt Zeit → in den Köpfen, in den Gesetzen, in den Strukturen
- Die Frage ist ob wir diese Zeit noch haben werden!
- Lebenswerte Siedlungen müssen nachhaltige Siedlungen sein

Die Nachhaltigkeit die geht zu Fuß!

Ach ja – ein **Gratisparkplatz im öffentlichen Raum ist kein Menschenrecht !!!**

Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!

Guenter.Emberger@tuwien.ac.at