



## **Tempo 30 für höhere Lebensqualität und Verkehrssicherheit am Neubau**

Die unterzeichnenden Bezirksrätinnen und Bezirksräte der GRÜNEN, NEOS und LINKS stellen zur Bezirksvertretungssitzung am 07.09.2023 gemäß § 24 der GO der Bezirksvertretung folgenden

### **Antrag**

Die zuständigen Stellen des Magistrates der Stadt Wien werden ersucht, die flächendeckende Einführung von Tempo 30 für alle Straßen am Neubau zu prüfen und umzusetzen. Zusätzlich sollen Begleitmaßnahmen den öffentlichen Verkehr beschleunigen.

### **Begründung**

Bei Tempo 30 statt Tempo 50 sinkt das Risiko tödlicher Verletzungen bei Zusammenstößen mit Gehenden um 75 Prozent. Das spiegelt sich auch in der Unfallstatistik von Städten wider, die Tempo 30 zum Standard gemacht haben. In Brüssel ging die Anzahl der Verkehrstoten im Jahr 2021 um 55 Prozent und jene der Schwerverletzten um 22 Prozent zurück, nachdem ab Jänner Tempo 30 zum Standard wurde.

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

Die Klimakrise ist die größte gesellschaftliche Herausforderung unserer Zeit. Der Verkehr ist dabei das größte Sorgenkind – ein „weiter wie bisher“ keine Option. Tempo 30 leistet dabei

durch einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss, die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Attraktivierung bewegungsaktiver Mobilität einen unverzichtbaren Beitrag. Während Analysen von Einzelfahrzeugen unter Laborbedingungen bezüglich Luftqualität und Schadstoffausstoß zu unterschiedlichen Ergebnissen kommen, zeigen empirische Untersuchungen in der Praxis eine Abnahme der Luftschadstoffbelastung nach Einführung von Tempo 30, wobei vor allem ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss eine Rolle spielt.

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

Tempo 30 verbessert die lokale Lebens- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Ein guter Indikator dafür sind Kinder. Eine Untersuchung aus Deutschland zeigt, dass Kinder in verkehrsberuhigten Tempo 30-Zonen durchschnittlich mehr als doppelt so lange ohne elterliche Aufsicht im Wohnumfeld draußen spielen, als in einer Straße mit Durchzugsverkehr und Tempo 50. Zudem ist Tempo 30 eine wichtige Maßnahme zur Förderung selbständiger und bewegungsaktiver Mobilität von Kindern – die oft mit der Begründung „zu gefährlich“ unterbunden wird.

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