

*Tempo 30 / 50
in Graz*

*DI Thomas Fischer
Straßenamt*

Bern, 26. November 2021

GRAZ

EIN AUGENBLICK UNTERSCHIED

#temporunter

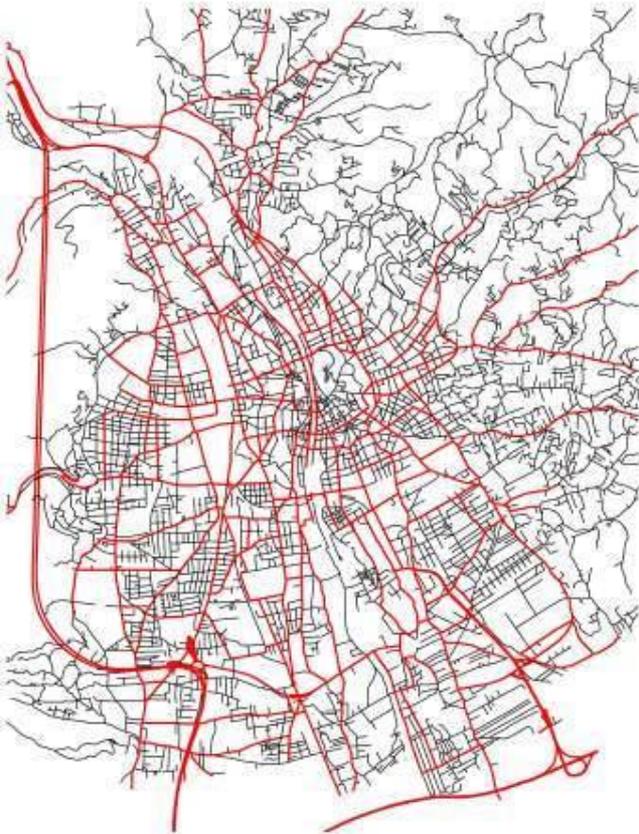




Landeshauptstadt Graz

- *Fläche: ~ 127 km²*
- *~ 300.000 Einwohner*
- *~ 44.000 Studenten / 4 Universitäten*
- *UNESCO Weltkulturerbe seit 1999*
- *Europäische Kulturhauptstadt 2003*
- *~ 58.000 m² Fußgängerzone im Stadtzentrum*
- *~ 70.000 Tagespendler*





Verkehrsinfrastruktur

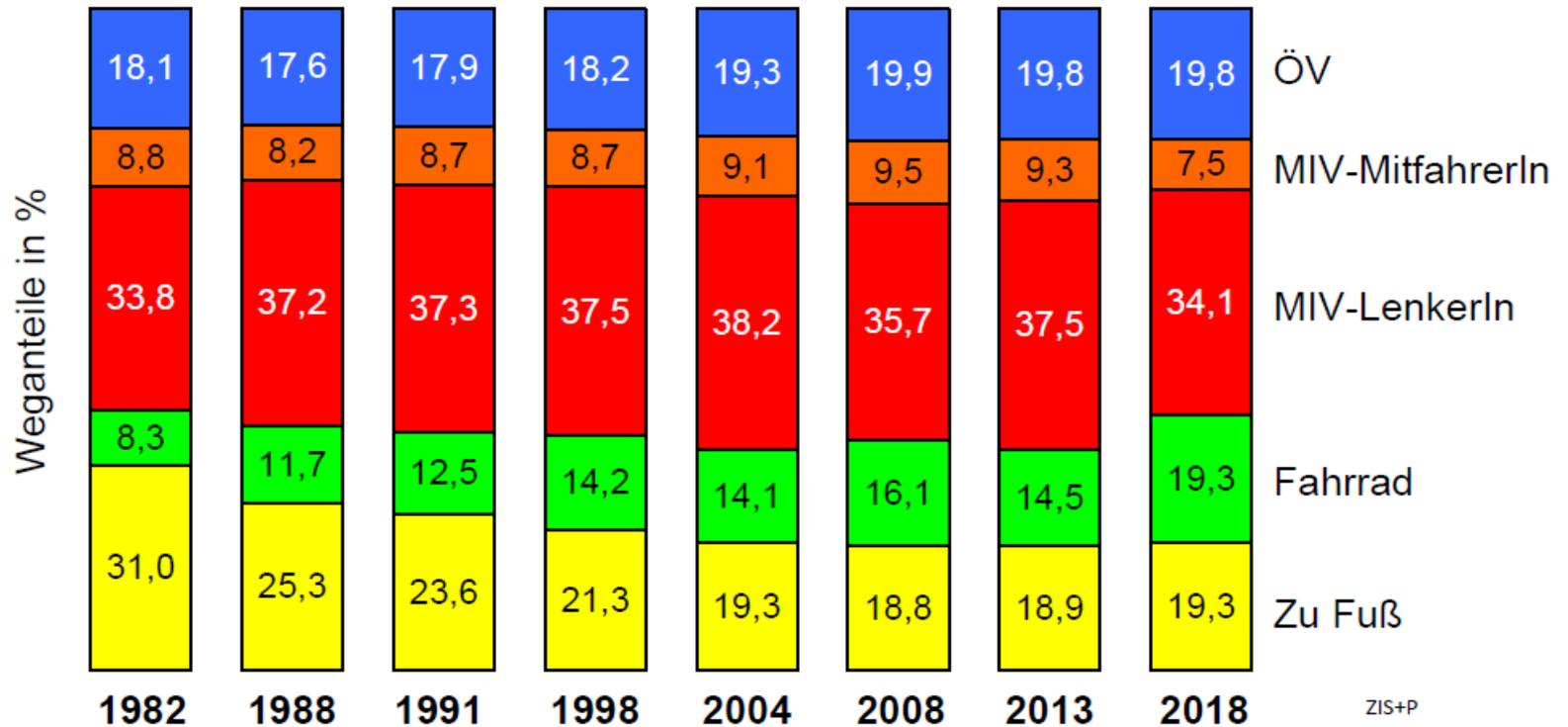
- *Radwegenetz* ~ 116 km
- *Öffentlicher Verkehr* ~ 392 km
 - **Tram (6 Linien)** ~ 49 km
 - **Bus (37 Linien)** ~ 343 km
- *Straßennetz* ~ 996 km
 - **Vorrangstraßen** ~ 194 km
 - **Tempo 30 - Netz** ~ 802 km



Mobilität der Grazer:innen (2018)

- *rd. 3,5 Wege pro Einwohner und Tag*
- *21,0 km durchschnittliche Tagesweglänge*
- *etwa 76 Minuten pro Tag im Verkehr*
- *85,5% der Bevölkerung hat Wege außer Haus*
- *=> ca. 0,9 Mio. Wege gesamt pro Tag*

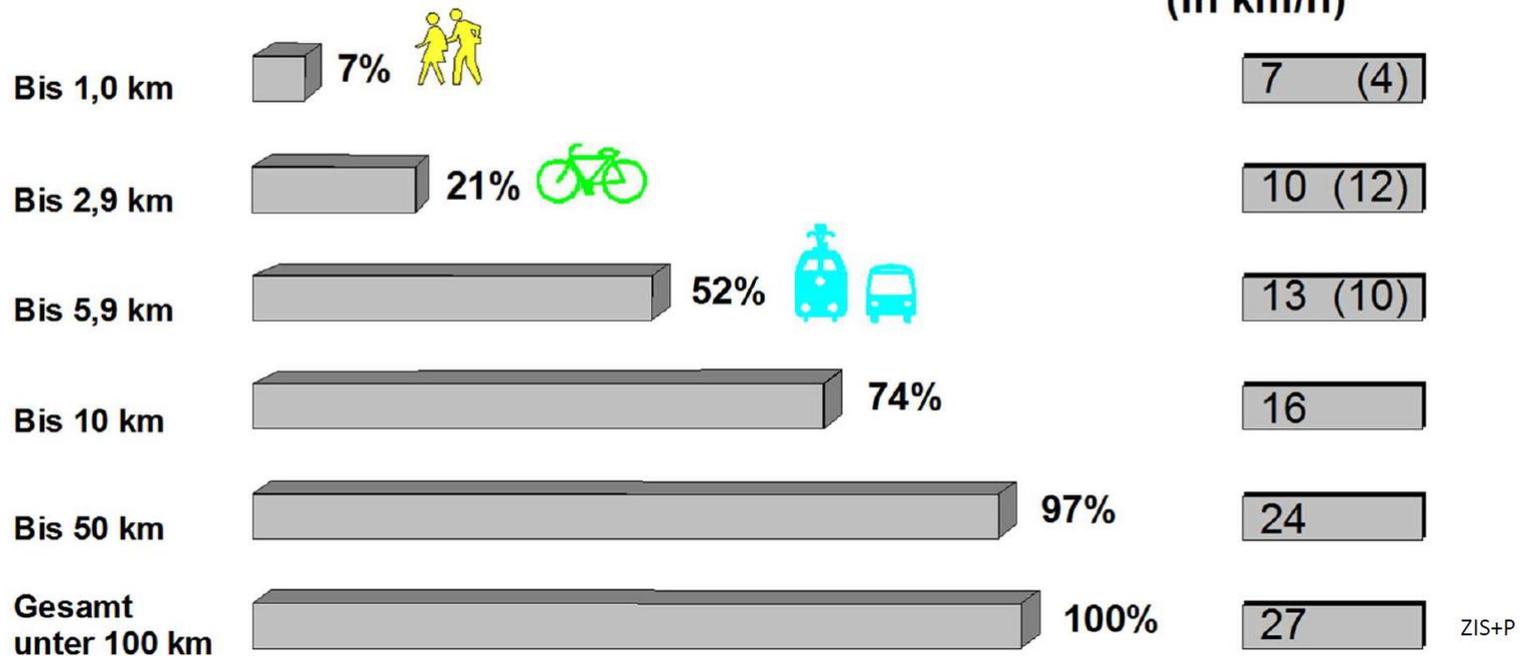
Verkehrsmittelaufteilung im Zeitvergleich



Häufigkeitsverteilung der Wege im Vergleich zur Wegelänge

Entfernung

Geschwindigkeit (in km/h)



ZIS+P

Platz für Menschen (1980er)

Beschlüsse zur Verkehrspolitik der Stadt Graz

■ Richtungsweisende verkehrspolitische Beschlüsse 1977 bis 1985

Beschluß über die Grundsätze der Verkehrspolitik

Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Magistrat Graz

■ Gesamtverkehrskonzept für Graz 1987

Verkehrspolitische Leitlinie und generelles Maßnahmenkonzept

■ VÜP 1988 bis 1991 – Verkehrsmittelübergreifende Planung Graz-Ost

Entscheidung für die Alternative „Straßenbahn- und Buskonzept“ nach der Leitlinie „Sanfte Mobilität“

Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes 1987

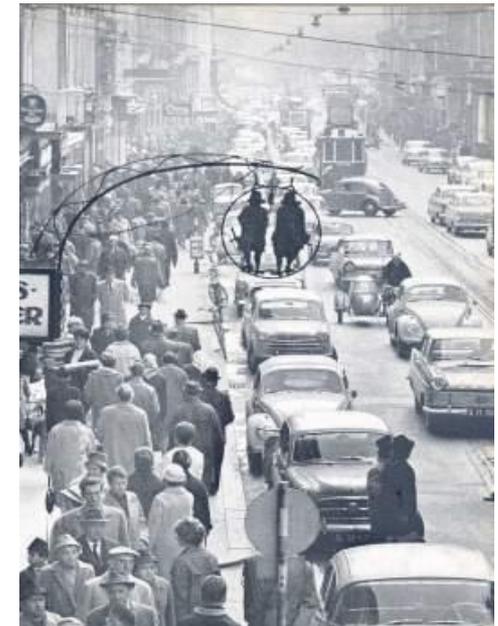
■ Gesamtverkehrskonzept 1992

■ Verkehrspolitische Leitlinie 2000

Beschluß Dezember 1992 – „Sanfte Mobilität“

■ Gesamtverkehrskonzept – Generelles Maßnahmenprogramm

GIVE – Grazer Integrierte Verkehrs-Entwicklung



Platz für Menschen (1980er)

Beschlüsse zur Verkehrspolitik der Stadt Graz

■ Richtungsweisende verkehrspolitische Beschlüsse 1977 bis 1985

Beschluß über die Grundsätze der Verkehrspolitik

Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Magistrat Graz

■ Gesamtverkehrskonzept für Graz 1987

Verkehrspolitische Leitlinie und generelles Maßnahmenkonzept

■ VÜP 1988 bis 1991 – Verkehrsmittelübergreifende Planung Graz-Ost

Entscheidung für die Alternative „Straßenbahn- und Buskonzept“ nach der Leitlinie „*Sanfte Mobilität*“

Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes 1987

■ Gesamtverkehrskonzept 1992

■ Verkehrspolitische Leitlinie 2000

Beschluß Dezember 1992 – „*Sanfte Mobilität*“

■ Gesamtverkehrskonzept – Generelles Maßnahmenprogramm

GIVE – Grazer Integrierte Verkehrs-Entwicklung



Sanfte Mobilität – Gesamtverkehrskonzept 1992

Beschlüsse zur Verkehrspolitik der Stadt Graz

■ Richtungsweisende verkehrspolitische Beschlüsse 1977 bis 1985

Beschluß über die Grundsätze der Verkehrspolitik

Quelle: Amt für Stadtentwicklung, Magistrat Graz

■ Gesamtverkehrskonzept für Graz 1987

Verkehrspolitische Leitlinie und generelles Maßnahmenkonzept

■ VÜP 1988 bis 1991 – Verkehrsmittelübergreifende Planung Graz-Ost

Entscheidung für die Alternative „Straßenbahn- und Buskonzept“ nach der Leitlinie „Sanfte Mobilität“

Fortschreibung des Gesamtverkehrskonzeptes 1987

■ Gesamtverkehrskonzept 1992

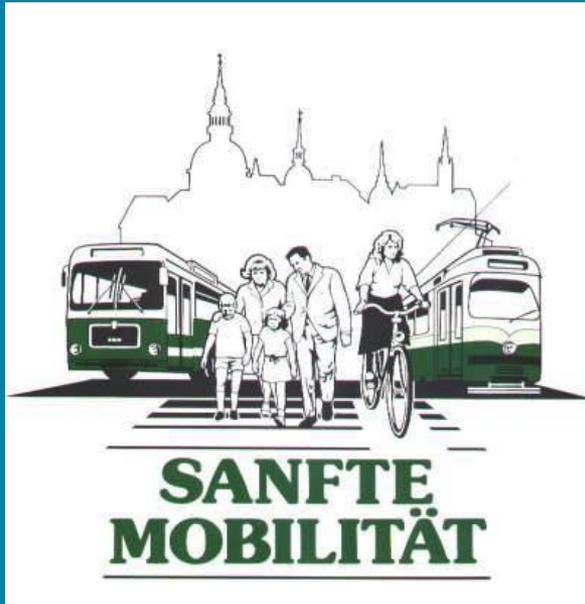
■ Verkehrspolitische Leitlinie 2000

Beschluß Dezember 1992 – „Sanfte Mobilität“

■ Gesamtverkehrskonzept – Generelles Maßnahmenprogramm

GIVE – Grazer Integrierte Verkehrs-Entwicklung

- 3 Szenarien wurden gegenübergestellt
 - Fortschreibung des Trends
 - Autofreundliche Verkehrsentwicklung
 - „Sanfte Mobilität“
- Verkehrspolitische Leitlinie – „Sanfte Mobilität“
 - Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger, Rad, ÖV)
 - Reduktion des MIV auf ein verträgliches Maß
 - Geschwindigkeitsreduktion (Tempo 30/50)
 - Parkraumbewirtschaftung



Sanfte Mobilität – Planungsgrundsätze

- *Graz – eine Stadt der guten Erreichbarkeit*
- *Graz – eine Stadt der kurzen Wege*
- *Graz – eine Stadt mit ausgewogener Verkehrsmittelaufteilung*
- *Graz – eine Stadt mit sozial- und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung*
- *Graz – eine Stadt der bürgernahen Planung und Bürgerbeteiligung*

Tempo 30: „Raser“ blieben gestern aus

Sind die Autofahrer disziplinierter, als viele glauben wollen — oder nur es das schlechte Wetter? Der erste „Tempo-30-Tag“ in Graz verlief geräuschlos — bei Sturm und Regen — problemlos, es wurden verhältnismäßig wenige „Tempo-Raser“ registriert.

GRAZ. Der „Tag 130“ der neuen Grazer Verkehrsregeln muss gestern zwar keinen guten Ton angehen und Staus bilden, doch ist in der Metropole die Einführung des insgesamt einstufigen Maßnahmepaketes „Tempo 30 für alle Vorrangstraßen — angepassten Vorrangstraßen“. Wie bereits, lief sie auch auf dem 240-Kilometer langen Vorrangstraßennetz mit 50 km/h gefahren werden, auf dem 1111 Kilometer nachgezogenen gilt mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

Die Praxistests für über ein Jahr schlossen sich im März ab. Die Praxistests für über ein Jahr schlossen sich im März ab. Die Praxistests für über ein Jahr schlossen sich im März ab. Die Praxistests für über ein Jahr schlossen sich im März ab.

Wenig mit der „Vorwarnung“ des „Tag 130“ (das heißt: „Tag 130“), die „Schwachstellen“ der 30 km/h-Regelung sind aber bekannt. Die meisten Fahrer haben sich nicht an die Regeln gehalten. Die meisten Fahrer haben sich nicht an die Regeln gehalten. Die meisten Fahrer haben sich nicht an die Regeln gehalten.

VON PETER BALOGH



Direktoren regeln sich die Ausfahrten an einem „Tag 130“ (Tag 130) „Sache“ gegen die Netz (Lobby)



Gute Gründe für Tempo 30/50

- *Geschwindigkeitsüberwachung*
- *wissenschaftliche Begleitung*
 - *transparente Darstellung der Auswirkungen*
 - *Möglichkeit der Nachjustierung*
- *keine speziellen Regelungen in Wohngebieten*
- *Erhöhung der Verkehrssicherheit*



Umsetzung

- *Beschluss des Gemeinderates im Mai 1992*
- *Adaptierung von rd. 1200 Kreuzungen*
- *keine bzw. nur geringe bauliche Maßnahmen*
 - *Markierungen, 30er-Piktogramme*
 - *Beschilderung an der Stadtgrenze*
- *Bürgerinformation*
- *aktiv seit 1. September 1992*
- *europäischer Vorreiter*

Bürgerinformation

- *vor der Einführung*

- *allgemeine Informationen – vor allem zur Verkehrssicherheit*
- *öffentliche Diskussionen*
- *Folder und Flyer*
- *Plakate*
- *Medienkampagnen*

- *nach der Einführung*

- *Berichte über die Auswirkungen (Unfälle, Lärm und Luftschadstoffe, ...)*
- *Medienkampagnen*



Bürgerinformation

- *vor der Einführung*

- *allgemeine Informationen – vor allem zur Verkehrssicherheit*
- *öffentliche Diskussionen*
- *Folder und Flyer*
- *Plakate*
- *mobile Infos mittels Videofilme*
- *Medienkampagnen*

- *nach der Einführung*

- *Berichte über die Auswirkungen (Unfälle, Lärm und Luftschadstoffe, ...)*
- *Medienkampagnen*

Ruhiger schlafen auch bei offenem Fenster



Wenn beim offenen Fenster nur frische Luft hereinströmt und kein Lärm, schlafen wir tiefer und gesünder. Aber auch tagsüber wirkt sich die Verringerung des Lärmpegels auf unser Wohlbefinden positiv aus.

Mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer



Das Recht auf Sicherheit im Straßenverkehr ist unteilbar. Tempo 30 bringt gerade Fußgängern – vor allem Kindern und alten Menschen – und Radfahrern einen erheblichen Sicherheitsgewinn.

Entspannteres Miteinander auf der Straße



Große Geschwindigkeitsunterschiede sind oft die Wurzeln von Konflikten im Straßenverkehr. Tempo 30 macht es leichter, miteinander auf partnerschaftlicher Ebene zu verkehren.

Geschwindigkeit ist eine relative Angelegenheit. Ein Autofahrer, der mit Tempo 30 fährt, kommt sich langsam vor, hat das Gefühl, Zeit zu verträdeln.

In Wirklichkeit fahren wir alle schon weit weniger als Tempo 30 – wenn wir an die Durchschnittsgeschwindigkeit im städtischen Verkehr denken.

Wenn wir „zwischen Punkt A und Punkt B“ aufs Gas steigen, kommt es uns zwar so vor, als kämen wir flott voran. In Wirklichkeit büßen wir unseren Vorsprung an der nächsten Ampel ohnedies wieder ein. Warum also nicht gleich umweltbewußt und vernünftig – mit Tempo 30?

SANFTE MOBILITÄT

Schutz für die Schwachen. Ein Gebot der Menschlichkeit... oder nur Gefühlsduselei?



Bürgerinformation

- vor der Einführung
 - allgemeine Informationen – vor allem zur Verkehrssicherheit
 - öffentliche Diskussionen
 - Folder und Flyer
 - Plakate
 - Medienkampagnen
- nach der Einführung
 - Berichte über die Auswirkungen (Unfälle, Lärm und Luftschadstoffe, ...)
 - Medienkampagnen



Information auf der Straße

- *Beschilderung an den Stadteinfahrten*
- *mehrsprachige Hinweistafeln*
- *Straßenmarkierungen und 30er-Piktogramme*
- *Transparente*
- *Infotafeln*





Geschwindigkeitskontrolle (1997)

- *enge Kooperation mit der Polizei*
 - *317.000 kontrollierte Fahrzeuge*
 - *180.000 Übertretungen beanstandet*
 - *145.000 Strafen ausgesprochen*
 - *Übertretungsquote rd. 48%*
 - *~ 3.500 Anzeigen durch die Polizei (stark überhöhte Geschw.)*



Geschwindigkeitskontrolle (2021)

- *6 Mitarbeiter der Stadt zur Polizei abgeordnet*
- *115 genehmigte Standorte im 30er – Netz*
- *pro Jahr rd. 300.000 gemessene Fahrzeuge*
- *Übertretungsquote sinkt kontinuierlich*
 - *2015 -> Übertretungsquote 18,0%*
 - *2020 -> Übertretungsquote 10,4%*
- *6 Stationäre Kabinen*
 - *rd. 22.000 Anzeigen gesamt pro Jahr*
- *Zusätzliche Kontrollen durch die VI 2*
- *weitere 115 genehmigte Standorte auch im Vorrangstraßennetz*



Geschwindigkeitskontrolle

- *Zusätzliche Kontrollen durch die VI 2*
- *weitere 115 genehmigte Standorte auch im Vorrangstraßennetz*
- *rd. 1.4 Mio. gemessene Fahrzeuge*
- *Übertretungsquote von rd. 4%*
- *zus. 17 Radarkabinen*
 - *etwa 10,6 Mio. Messungen*
 - *~ 51.000 Anzeigen pro Jahr*



Einführungskosten

- **Vorbereitungskosten** **€ 143.000,-**
 - *wissenschaftliche Begleitung* € 118.000,-
 - *Kampagnen* € 25.000,-

- **Einführungsmaßnahmen** **€ 241.000,-**
 - *Kampagne* € 44.000,-
 - *Beschilderung* € 102.000,-
 - *Straßenausrüstung* € 95.000,-

- **Gesamtkosten** **€ 384.000,-**



Rechtliche Grundlagen

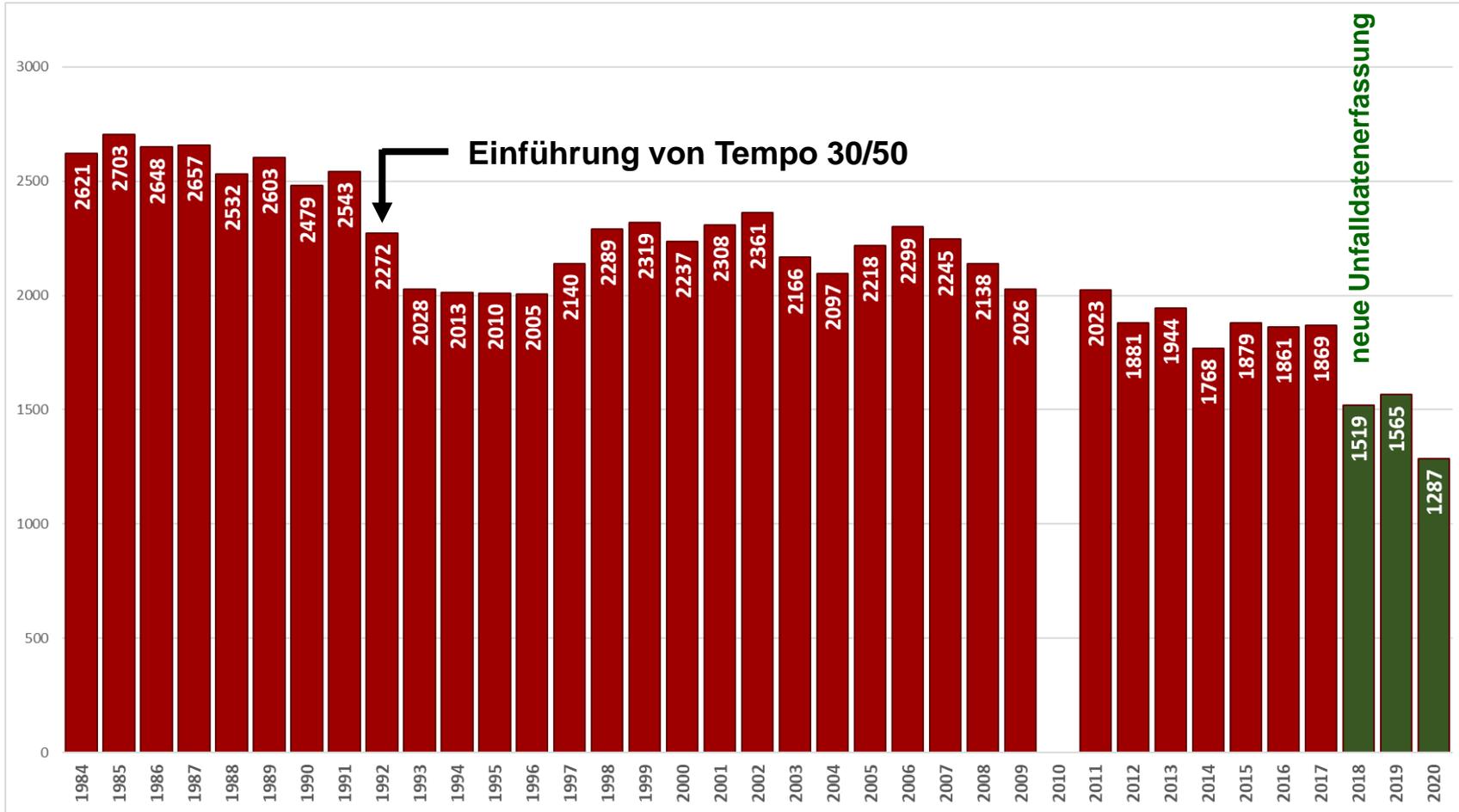
- ***Verordnung gem . §43 Abs. 1 und 2 StVO 1960***
 - ***Verkehrssicherheit***
- ***Aufhebung dieser VO durch den VfGH da keine entsprechende Rechtsgrund-lage (§ 20 StVO) für gebietsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen gegeben (V123/94, V167/94, V168,94, V298/94)***
- ***durch 19. StVO-Novelle, BGBl. 518/1994 Schaffung dieser Rechtsgrundlage (§ 20 Abs. 2a StVO)***



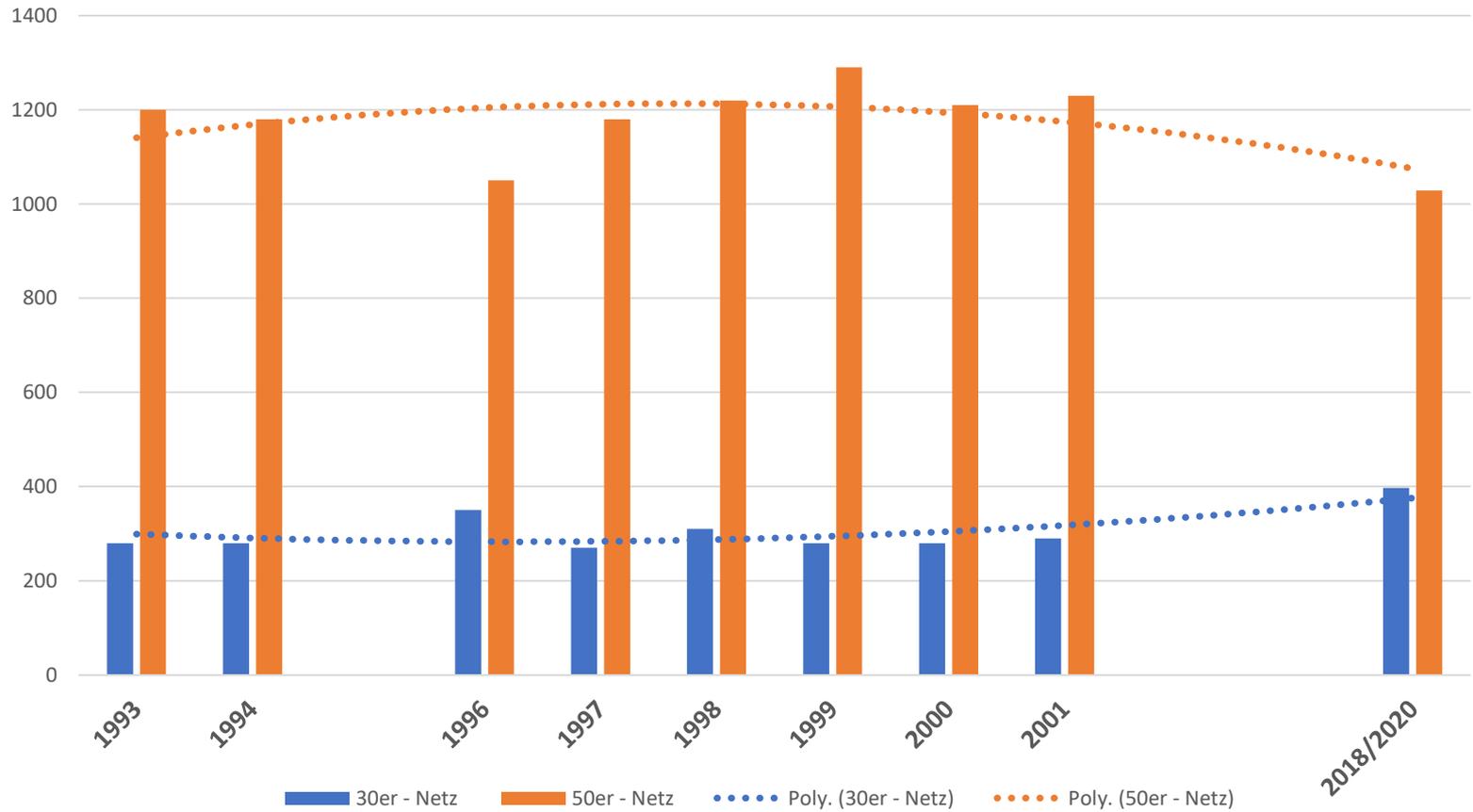
Auswirkungen - Ergebnisse

- ***Unfälle***
- ***Geschwindigkeit***
- ***Luftschadstoffe***
- ***Lärm***
- ***Routenwahl***
- ***Meinung der Bevölkerung***

Unfälle mit Personenschaden

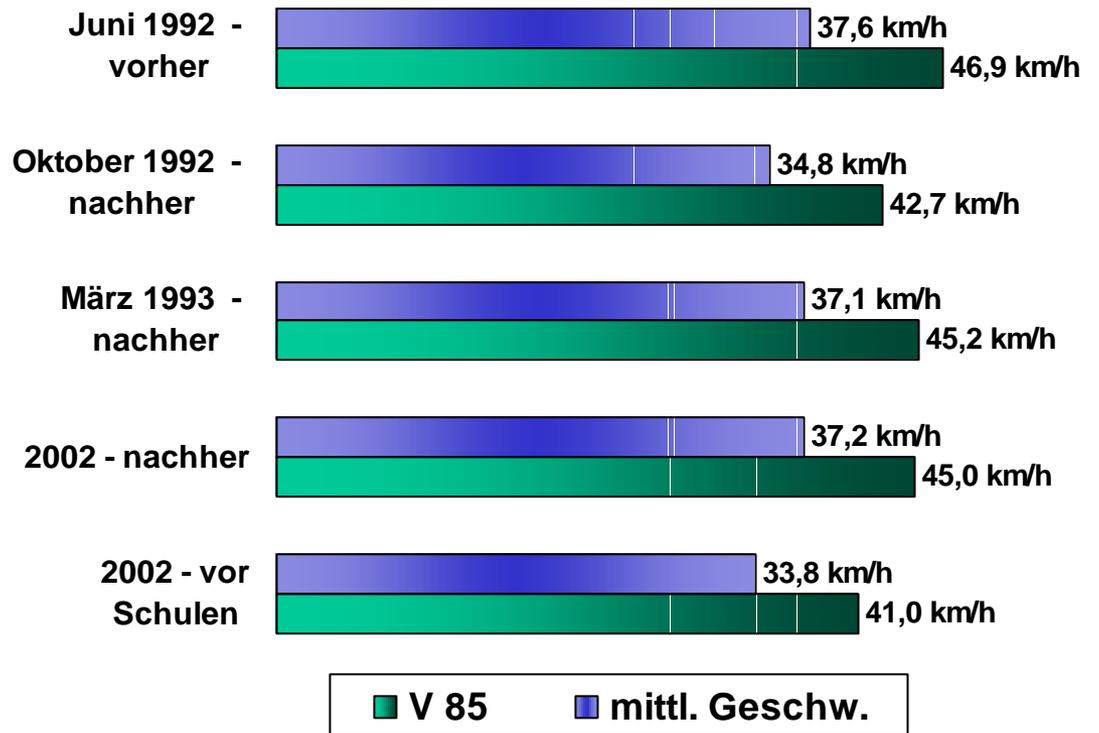


Unfälle mit Personenschaden

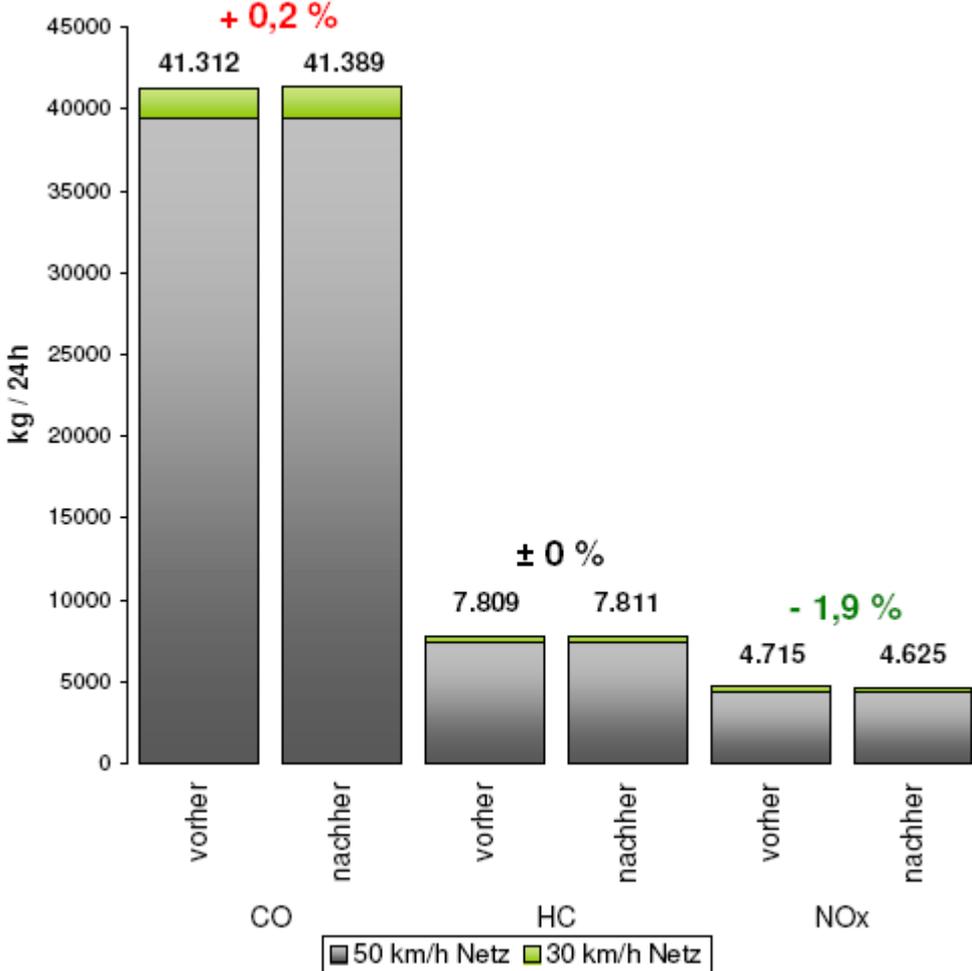




Veränderung der Geschwindigkeit

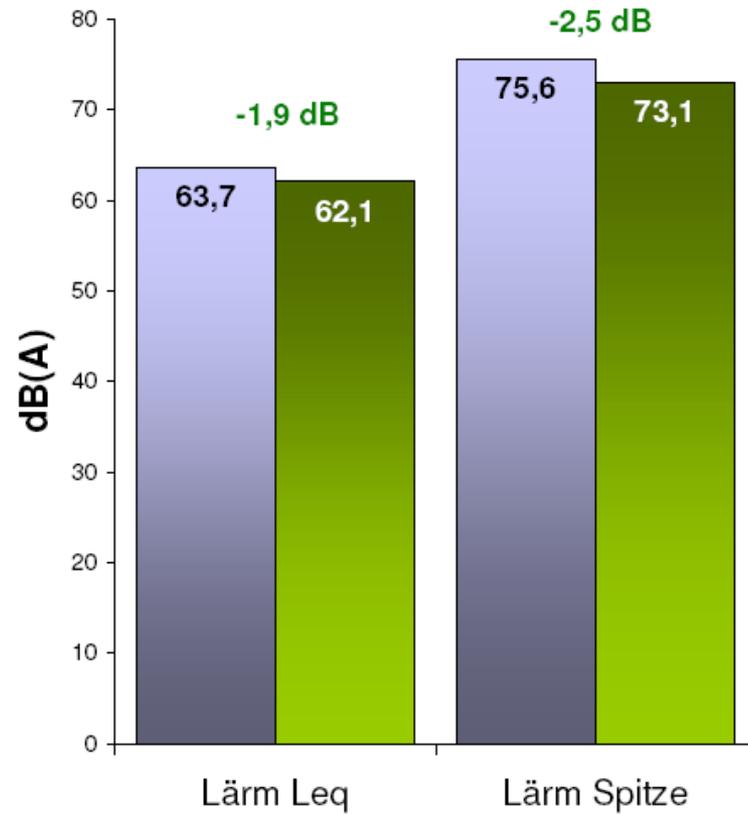


Veränderung der Schadstoffbelastung





Veränderung der Lärmbelastung





Routenwahl

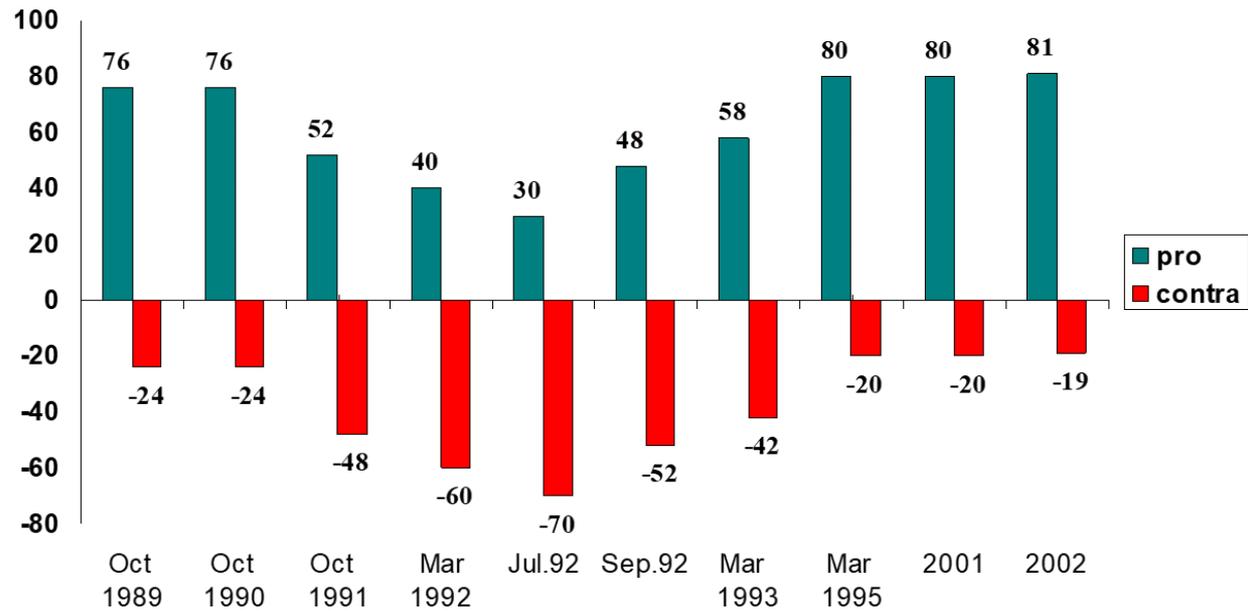
- ***Befragung von über 10.000 Haushalten***
- ***mit insgesamt 230 Tiefeninterviews***

- ***nur bei 1,5% der Kfz-Wege kam es zu einer Routenänderung***
- ***Anstieg der Verkehrsleistung um 0,9%***

Der erwartete Stau fand nicht statt!



Meinung in der Bevölkerung



Kampagnen Tempo 30/50



Kampagnen Tempo 30/50



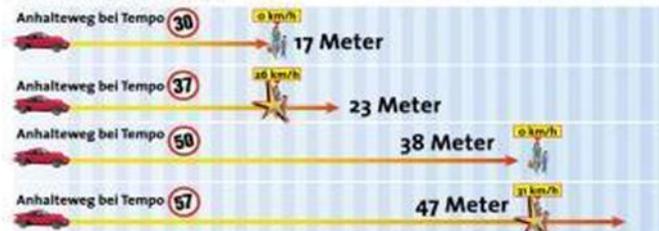
„Tempo 30/50 seit 1992 in Graz“

Seit 1992 gilt auf 75% aller Grazer Straßen Tempo 30, auf dem übrigen Straßennetz Tempo 50. Durch die Einführung von Tempo 30 verringerte sich die Anzahl der Unfälle ebenso wie die Unfallschwere. Mittlerweile hat sich bei den Autofahrerinnen aber wieder eine „Dart's ein bißel mehr sein“-Mentalität eingeschlichen, was sich in den gestiegenen Unfallzahlen widerspiegelt. Deshalb soll das Bewusstsein der Autofahrer wieder auf die bestehenden Tempolimits 30/50 geschärft werden. Derzeit halten sich nur 28% der Autofahrer genau an Tempo 30. Noch weniger Disziplin herrscht auf den Straßen mit Tempo 50, was natürlich besonders bei Unfällen drastische Folgen hat. Gemeinsam mit dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und der Grazer Polizei wird die Stadt Graz versuchen, die Vorteile von Tempo 30/50 wieder bewusster zu machen. Hauptpartner sind dabei die Autofahrerinnen, deren Verhalten die Verkehrskultur ganz entscheidend mitprägt. Sanfter Mobilität ist dabei das Stichwort; mobil sein, aber auf menschenverträgliche Art und Weise.

„Die Vorteile liegen auf der Straße“

Folgewirkung bei Einhaltung der Geschwindigkeitsvorgaben:

- Weniger Unfälle
- Weniger schwer verletzte Personen (besonders Kinder, Senioren und Radfahrer)
- Weniger Abgase
- Mehr Toleranz unter den Verkehrsteilnehmern
- Mehr Sicherheit durch kürzeren Bremsweg
= mehr als der doppelte Bremsweg bei Tempo 50 gegenüber Tempo 30



Kampagnen Tempo 30/50

Neue Tempo 30
Straßen in **GRAZ**



Das Leben ist **schnell
genug**



Weniger Gefahr für Menschen

Mit Tempo 30 in Wohngebieten, dem Umfeld von Schulen, Kindergärten, Altenheimen kann die Unfallgefahr deutlich reduziert werden. Fußgänger, die häufig die Straße überqueren und vor allem Kinder sind bei Tempo 30 weniger in Gefahr.

EIN AUGENBLICK UNTERSCHIED

Oft macht ein Augenblick den entscheidenden Unterschied im Straßenverkehr.
Daher: Runter vom Gas und Tempolimits 30/50 beachten. Für unser aller Sicherheit.
#temporunter



graz.at/temporunter

GRAZ

Kampagne „Tempo 30/50“



EIN AUGENBLICK UNTERSCHIED

Oft macht ein Augenblick den entscheidenden Unterschied im Straßenverkehr.
Daher: Runter vom Gas und Tempolimits 30/50 beachten. Für unser aller Sicherheit.
#temporunter



graz.at/temporunter

GRAZ

Ergebnisse

- **Reduktion der Geschwindigkeit**
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
- **vernachlässigbare Auswirkungen auf Schadstoffemissionen**
- **Verringerung der subjektiven Störwirkung**
- **im Bewusstsein der Bevölkerung verankert**

Danke und auf Wiedersehen

DI Thomas Fischer

[graz.at/strassenamt](https://www.graz.at/strassenamt)

GRAZ

