



Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30

Verkehrslärm macht krank. Mit Tempolimit 30 statt 50 wird der Verkehrslärm spürbar verringert, die Lebensqualität nimmt zu. Besonders für Kinder und die wachsende Zahl älterer Menschen verbessert sich das Verkehrsklima.

In Österreich fühlen sich 2,7 Millionen Menschen durch Lärm in ihrem Wohnumfeld beeinträchtigt. Der größte Lärmereger ist der Straßenverkehr, der rund 1,5 Millionen Menschen in Österreich belastet. Lärm macht psychisch und körperlich krank. Allein in Westeuropa gehen pro Jahr mehr als eine Million gesunde Lebensjahre durch Verkehrslärm verloren.

Niedrigere Tempolimits verringern den Verkehrslärm. Bei 50 km/h übersteigt das Abrollgeräusch der Reifen den Motorenlärm. Tempo 30 reduziert merkbar den Verkehrslärm und erhöht damit in den Gemeinden und Städten die Lebensqualität.

Weniger Lärm und weniger Schadstoffe

Tempo 30 verbessert den Verkehrsfluss bei fast gleichbleibender Fahrzeit und deutlich höherer Verkehrssicherheit. Tempo 30 statt 50 verringert den Verkehrslärm um bis zu acht Dezibel, was einer wahrgenommenen Lärmreduktion um 75 Prozent entspricht. Der Treibstoffverbrauch ist bei Tempo 30 um durchschnittlich zwölf Prozent niedriger und weniger giftige Schadstoffe verschmutzen die Luft. 30 km/h sollte als Standard der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet in der Straßenverkehrsordnung verankert werden – mit der Möglichkeit begründeter Ausnahmen nach oben und unten.

Weniger Verkehrslärm und weniger Schadstoffe durch Tempo 30



Verkehrsklima:

Tempolimit 30 statt 50 macht den Ort für das Gehen attraktiver.

Verkehr halbiert:

Tempo 30 statt 50 wirkt auf die wahrgenommene Lärmbelastung so, als wäre der Verkehr um die Hälfte zurückgegangen.

Lärm ist nicht nur ärgerlich, sondern eine echte Bedrohung für die Gesundheit. Jede dritte Person in der EU fühlt sich tagsüber durch Lärm gestresst, jede fünfte klagt deshalb über Schlafstörungen. Verkehrslärm ist europaweit jedes Jahr für 50.000 tödliche Herzinfarkte und 200.000 Fälle von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verantwortlich.

Schon geringe, aber dauerhafte Schallemissionen können zahlreiche Erkrankungen auslösen, wie erhöhten Blutdruck, Arteriosklerose und Depressionen. Schlafstörungen und Konzentrationsschwierigkeiten treten häufiger auf, das Immunsystem wird geschwächt. Bei Kindern ist der Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und schlechterem Leseverständnis beziehungsweise Konzentrationsschwäche vielfach belegt.

Das Herzinfarktrisiko entlang stark befahrener Straßen mit Mittelungspegeln ab 65 Dezibel liegt um 20 Prozent höher als an Straßen mit Lärmbelastungen unter 55 Dezibel. Bei Menschen im Alter über 64 Jahre erhöht sich durch Verkehrslärm das Schlaganfallrisiko signifikant. Allein die vom Verkehrslärm verursachten Kosten betragen in Österreich rund zwei Milliarden Euro pro Jahr. Diese Kosten ergeben sich vor allem durch Gesundheitsausgaben und der Entwertung von Immobilien.

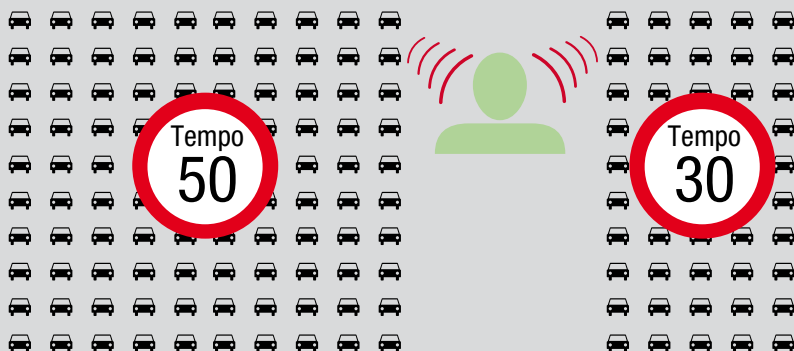
Von WHO empfohlener Lärm-Grenzwert in Österreich oft überschritten

In Österreich leben fast drei Millionen Menschen in Gebieten, in denen die von der Weltgesundheitsorganisation WHO empfohlenen Grenzwerte von 55 Dezibel am Tag und 45 Dezibel bei Nacht überschritten werden. Rund zehn Prozent der Menschen in Österreich müssen gesundheitsgefährdende 65 Dezibel und mehr ertragen.

Höheres Tempo macht mehr Lärm

Tempolimits haben wesentlichen Einfluss auf die Entstehung von Verkehrslärm, denn Autos, die langsamer fahren, sind leiser. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h sind die Rollgeräusche lauter als der Motorenlärm. Wird die Höchstgeschwindigkeit auf einer Straße von 50 auf 30 km/h reduziert, verringert sich der Lärm um durchschnittlich drei Dezibel. Von Menschen wird dies wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. Eine weitere Lärmreduktion ergibt sich, weil Tempo 30 einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss fördert. Bei Tempo 30 reduzieren sich Brems- und Beschleunigungsvorgänge um 14 Prozent. Der Lärmpegel des Vorbeifahrens sinkt so insgesamt um bis zu acht Dezibel, das ist eine wahrgenommene Lärmreduktion von 75 Prozent.

Menschliches Ohr nimmt Tempo 30 statt 50 als Halbierung des Verkehrs wahr



Quelle: VCO, Grafik: VCO 2013

Verkehrslärm macht krank

- Schlafstörungen mit kurz- und langfristigen Konsequenzen
- Hormonelle Reaktionen (mehr Stresshormone) und mögliche Konsequenzen für den menschlichen Stoffwechsel und das Immunsystem
- Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes
- Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit in der Schule und am Arbeitsplatz
- Beeinträchtigung im sozialen Verhalten (Aggressivität, Hilflosigkeit etc.)
- Beeinträchtigung der Sprache und Kommunikation

Quelle: Umweltbundesamt 2010



Gleichmäßiger Verkehr spart Reisezeit

Für die innerörtliche Reisezeit ist nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit ausschlaggebend, sondern Durchschnittsgeschwindigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Für Wien liegt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit dem Auto bei 25 km/h, also noch unter Tempo 30.

Generelles Tempo 30 mit einzelnen Ausnahmen fördert einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und ist weitaus wirksamer als kleinräumige Tempo 30-Zonen. Denn ständige Wechsel der Tempolimits verhindern einen gleichmäßigen Verkehrsfluss. Daher ist generelles Tempo 30 mit begründeten Ausnahmen sinnvoll. Dies sorgt für Klarheit und reduziert auch den bürokratischen Aufwand. Eine britische Studie zeigt, dass nach Einführung von 20 Miles per Hour (entspricht 32 km/h) die bestehenden Busfahrpläne gut eingehalten werden konnten.

Die meisten Autofahrten sind innerorts kürzer als fünf Kilometer. Da die tatsächlich gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit bei Tempo 30 nur gering sinkt, beträgt die Fahrzeit je Strecke nur wenige Sekunden mehr als bei Tempo 50. Nur auf langen Strecken durch die Stadt wäre eine längere Fahrzeit spürbar. Diese längeren Strecken führen in der Regel über Hauptverkehrsstraßen, auf denen Tempo 50 als begründete Ausnahme gelten kann.

Tempo 30 verringert Schadstoffausstoß

In Deutschland nahmen die Staus dort, wo Tempo 30 eingeführt wurde, um 15 Prozent ab. Damit gibt es bei Tempo 30 weniger – spritfressenden – Stop&Go-Verkehr. Autos haben während der Beschleunigungsphase den höchsten Spritverbrauch. Die gleichmäßigere Fahrweise und die geringere Anzahl von Beschleunigungen senken auch die Schadstoff-Emissionen, weniger Stickoxide und Feinstaub verschmutzen die Luft.

Moderne Motoren sind so eingestellt, dass bei 30 km/h gut im dritten Gang gefahren werden kann. Auf einer Berliner Hauptverkehrsstraße ging nach der Reduktion auf Tempo 30 die Feinstaub-

Belastung um sechs Prozent zurück. Die NO₂-Konzentration sank um zehn Prozent.

Verkehrsbedingte Luftverschmutzung verursacht in Österreich etwa fünf Prozent der Gesundheitsausgaben, das sind rund 1,4 Milliarden Euro.

Vorbild Tempo 30 in Graz

Seit dem Jahr 1992 gilt auf den Grazer Straßen – mit Ausnahme von Vorrangstraßen – Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Graz war die erste große Stadt Europas, die Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eingeführt hat. Heute unterstützen 80 Prozent der Bevölkerung und zwei Drittel der Autofahrenden die Tempo 30-Regelung in Graz.

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist in Graz in den vergangenen 20 Jahren trotz großem Bevölkerungswachstums um 20 Prozent zurückgegangen, während österreichweit die Zahl der Unfälle im Ortsgebiet nur um 1,5 Prozent zurückging.

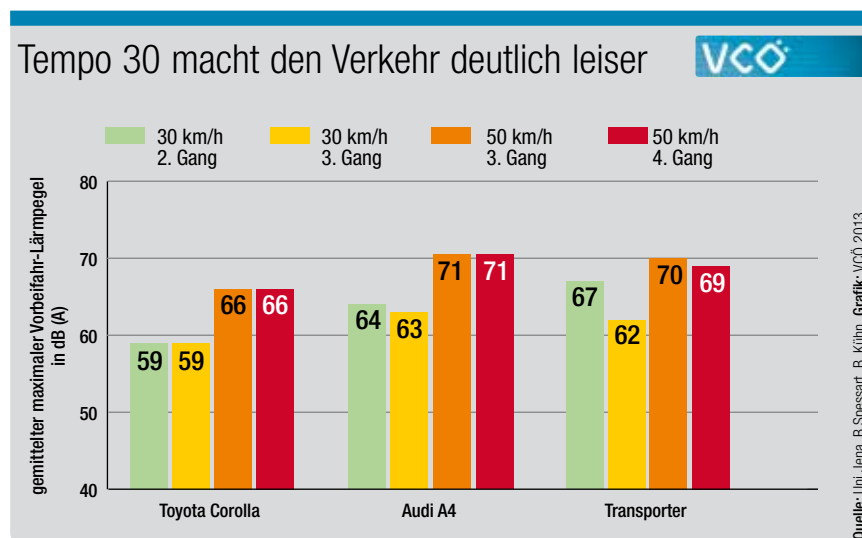
Gerade für die stark wachsende Anzahl älterer Menschen macht Tempolimit 30 das Verkehrsklima angenehmer und sicherer.

Kinder leiden besonders:

Dauerhafter Verkehrslärm führt bei Kindern zu Konzentrationsschwächen und dadurch zu schlechteren schulischen Leistungen.

Verkehrsberuhigung:

Bei Tempo 30 verursacht der Verkehr viel weniger Lärm als bei Tempo 50.



VCÖ: Tempo 30 für Österreichs Orte



Mehr Sicherheit:

Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit vor allem für Kinder und für ältere Menschen.

Empirische Untersuchungen bestätigen, dass durch Tempo 30 in der Stadt die Zahl der Verkehrsunfälle und Verletzten um 20 bis 30 Prozent sinkt, deutlich weniger Kinder werden Opfer von Verkehrsunfällen. Eine Verlangsamung des Verkehrs kommt insbesondere Kindern und älteren Menschen zugute. Verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen sowie Fehlverhalten haben bei Tempo 30 wesentlich leichtere Folgen.

Mit Tempo 30 nimmt die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls ab. Kommt es zu einem Zusammenstoß, sind die Verletzungsfolgen geringer. Wird ein Fußgänger von einem mit 50 km/h fahrenden Pkw angefahren, entspricht die Wucht einem Sturz aus zehn Metern Höhe auf Beton.

Menschen gehen in Orten mit Tempo 30 mehr

Straßen, wo für den Kfz-Verkehr 50 km/h erlaubt sind, sind unattraktiv, um den Weg zu Fuß zurückzulegen. In vielen dieser Straßen hat es ein Geschäftssterben gegeben. Wo Tempo 30 gilt, wird mehr gegangen und mehr Rad gefahren. Fahrbahnen können bei Tempo 30 statt 50 im Idealfall um fast einen Meter schmaler gebaut werden, womit mehr Platz zum Gehen und zum Verweilen frei wird. In einem für das Gehen attraktiven Straßenumfeld werden auch längere Distanzen gerne gegangen. In größeren Städten haben in Straßen mit Tempo 30 um die Hälfte mehr Menschen soziale Kontakte mit anderen Bewohnerinnen und Bewohnern als dort, wo Tempo 50 gilt. Die Straßen werden belebter, wovon auch die Geschäfte profitieren. Insgesamt steigt durch Tempo 30 die Lebensqualität im Ort und dessen Attraktivität.

Quellen: Bakaba, J. E. / Ortlepp, J.: Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer, Berlin, 2010; Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU): Umwelt und Straßenverkehr, Juli 2005; Sammer G. / Meschik M.: Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten Innerorts, Wien 2007; Schlag, B. et al.: Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland, 2010; Spessart B. et al: Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung; Umweltbundesamt Deutschland: Feinstaubbelastung in Deutschland, 2013. VCÖ, Gesundheitsfaktor Mobilität, Wien 2012.

• was tempo 30 im ortsggebiet bringt

Tempo 30 verbessert die Gesundheit

- Verringerung des wahrgenommenen Verkehrslärms um bis zu 75 Prozent.
- Weniger Verkehrslärm heißt besserer Schlaf, weniger Herz-Kreislauf-Erkrankungen und höhere Konzentrationsfähigkeit.
- Weniger Luftschadstoffe, vor allem weniger giftige Stickoxide.
- Bewegung wird gefördert, weil Gehen und Radfahren attraktiver werden.



Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Es spricht viel dafür, Tempo 30 im Ortgebiet von der Ausnahme zur Regel zu machen: Weniger Lärm und weniger Verletzte bei flüssigerem Verkehr und besseren Bedingungen für Menschen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Setzen wir uns dafür ein!“

Tempo 30 bringt Lebensqualität und spart Kosten

- Ruhigere Wohngebiete und attraktive Ortszentren.
- Mehr Platz und attraktivere Straßen zum Gehen und Radfahren.
- Stressfreies Fortkommen dank flüssigerem Verkehr.
- Ersparnis durch geringeren Platzbedarf im Neubau.

Tempo 30 erhöht die Verkehrssicherheit

- Weniger Verkehrsunfälle.
- Geringere Unfallfolgen, weniger tödlich und schwer Verletzte.
- Vor allem Kinder und ältere Personen profitieren von niedrigerem Tempo.



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto: 7.540.714
bei BAWAG PSK (BLZ 60.000)