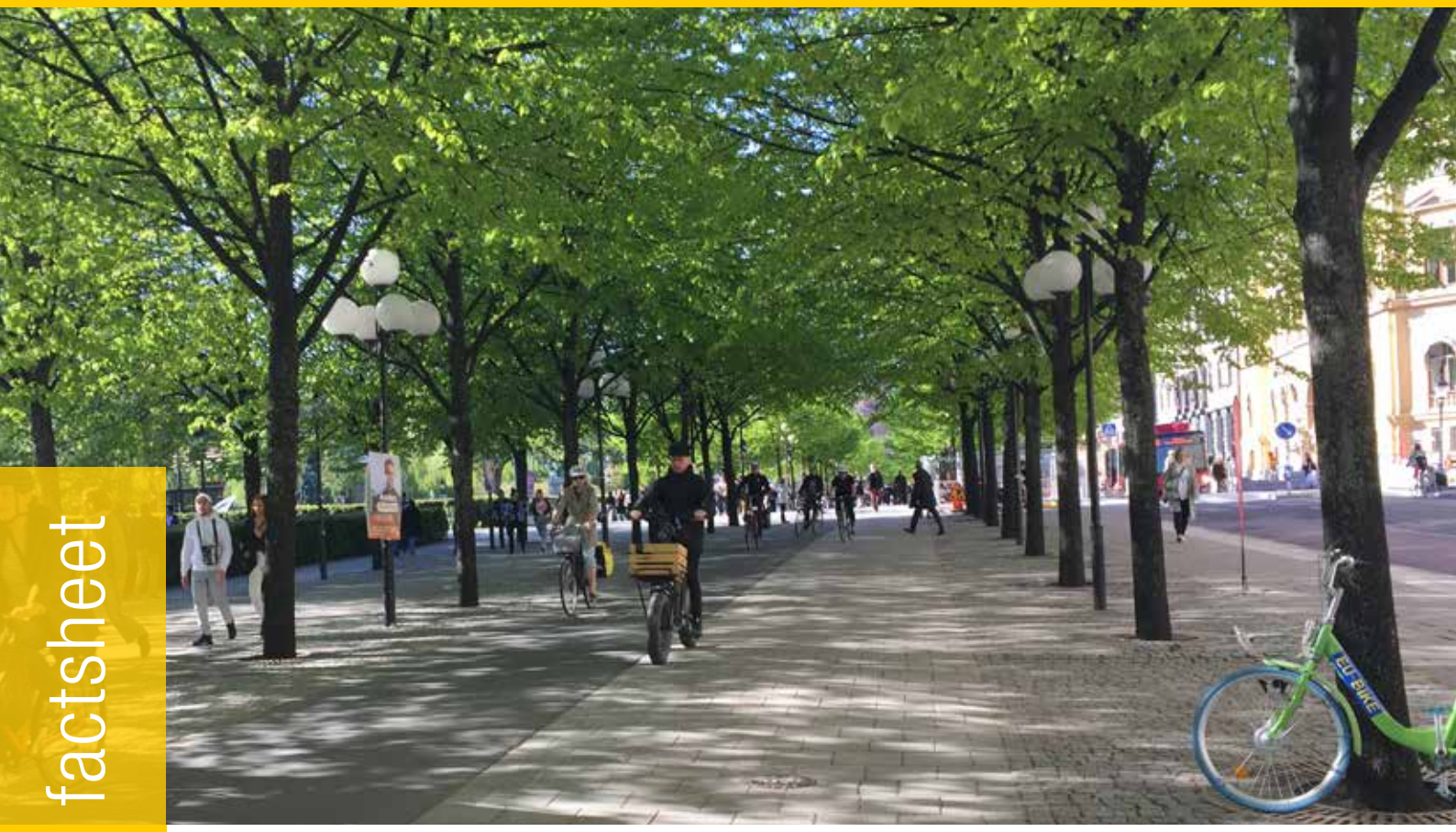
VCÖ
MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



VCÖ factsheet

Mobilität ist ein wichtiger Gesundheitsfaktor

2022
Verkehr aktuell
Österreichische
Post AG
SP 02Z030781 N

Der Kfz-Verkehr verursacht derzeit durch Abgase, Lärm und Unfälle große Gesundheitsschäden. Versiegelte Verkehrsflächen verstärken die Hitzeeffekte, Platz- und Ressourcenverbrauch. Aber Mobilität kann auch einen großen Beitrag für gesündere Städte leisten.

Gesundheit und Mobilität sind eng miteinander verknüpft. Der Kfz-Verkehr gefährdet unsere Gesundheit. Abgase aus Verbrennungsmotoren zählen zu den Hauptverursachern von Luftschadstoffen wie Stickoxide oder Feinstaub, der zusätzlich auch unabhängig vom Antrieb bei allen Fahrzeugen durch Reifenabrieb entsteht. Der hohe Versiegelungsgrad durch Straßen und Pkw-Abstellplätze führt an heißen Tagen zu Hitzeinseln. Zudem verursachen Kraftfahrzeuge Lärm und sind für Verkehrsunfälle verantwortlich, die schwere oder gar tödliche Verletzungen zur Folge haben.

Wie Mobilität zu mehr Gesundheit beiträgt

Bewegungsaktive Mobilität wie Gehen und Radfahren fördert die Gesundheit. Regelmäßige Bewegung hilft unter anderem gegen Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Typ 2 Diabetes, Adipositas, Demenz und andere chronische Erkrankungen und reduziert das Krebsrisiko.
Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt mindestens 150 Minuten moderate bis intensive körperliche Aktivität pro Woche, das sind etwas mehr als 20 Minuten pro Tag. Kinder und Jugendliche sollten sich mindestens 60 Minuten pro Tag bewegen.

Luftverunreinigung, Hitze und Lärm potenzieren Gesundheitsrisiken in Städten

Die verkehrsbedingte Luftbelastung in Großstädten ist aufgrund der Bevölkerungsdichte sowie hoher Bebauungsdichten besonders kritisch. Luftschadstoffe führen zur Beeinträchtigung der Atemwege, der Lungenfunktion und des Herz-Kreislauf-Systems. Fast die Hälfte der in Österreich anfallenden Stickstoffoxide werden vom Kfz-Verkehr verursacht. Darüber hinaus ist Feinstaub mit sehr kleiner Partikelgröße PM2,5 besonders gesundheitsgefährdend.

Auch die Verkehrsinfrastruktur in Städten und der daraus resultierende hohe Versiegelungsgrad mit im Sommer hoher Abstrahlungswärme und Hitzeeffekten wirken sich gesundheitsbelastend aus. In Wien hat sich die Anzahl der Hitzetage mit über 30 Grad Celsius seit dem Jahr 1961 auf über 20 Tage pro Jahr mehr als verdoppelt. Die zunehmende Hitze belastet das Herz-Kreislauf-System und verstärkt die schädlichen Effekte von Luftschadstoffen.

In Städten ist auch Lärm ein wichtiger gesundheitsbelastender Faktor, der maßgeblich durch den Verkehr verursacht wird. Lärm kann unter anderem zu Schlaf- und Konzentrationsstörungen führen. Neben der mentalen Gesundheit verursacht die chronische Belastung mit Lärm auch physische Erkrankungen wie Bluthochdruck, Typ 2 Diabetes oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Rund ein Drittel der Bevölkerung Österreichs war im Jahr 2019 in ihrer Wohnung von Lärm betroffen, bei 40 Prozent davon war Kfz-Verkehr die Hauptlärmquelle.

Vor allem der Kfz-Verkehr wirkt sich negativ auf Atemwege, Herz-Kreislauf aus. Bewegungsaktive Mobilität hingegen fördert die Gesundheit.

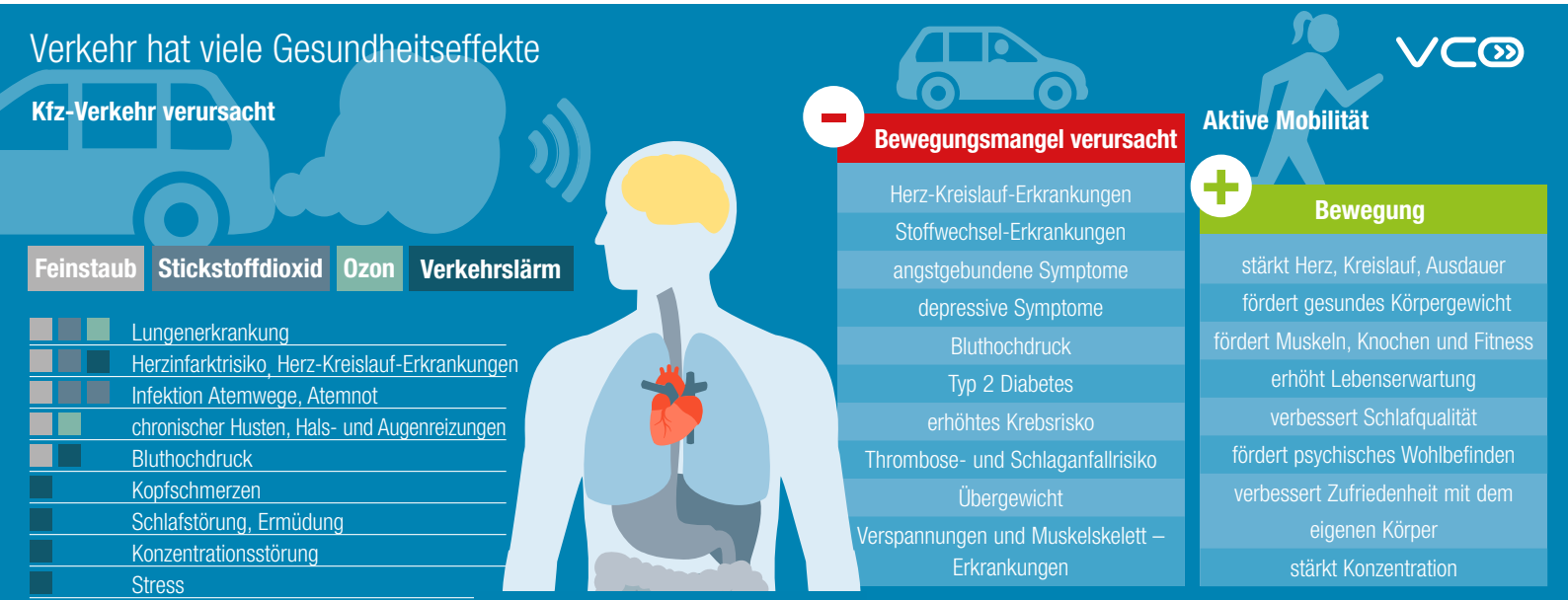
Immer mehr Städte reduzieren Verkehrsgeschwindigkeit

Je schneller gefahren wird, desto höher die Lärmbelastung. Straßen im Ortsgebiet, in denen Pkw mit 50 Kilometer pro Stunde unterwegs sind, sind um etwa drei Dezibel lauter als Straßen mit Tempo 30. Drei Dezibel mehr werden vom menschlichen Ohr als Verdoppelung der Verkehrsmenge wahrgenommen.

Paris hat im August 2021 flächendeckend Tempo 30 eingeführt, Ausnahmen bilden nur die Hauptverkehrsstraßen. Im Jahr 2024 werden sieben innerstädtische Stadtbezirke weitgehend autofrei. In Brüssel wurde schon mit Jänner 2021 großflächig Tempo 30 umgesetzt. Im ersten Jahr seit der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 hat sich die Zahl der Verkehrstoten in Belgiens Hauptstadt halbiert. Die Zahl der Schwerverletzten ist um 20 Prozent gesunken, die Lärmbelastung um bis zu 4,8 Dezibel zurückgegangen.

Weniger Platz für Autos bringt Platz für alle

Weniger Kfz-Verkehr und geringere Geschwindigkeiten erhöhen nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums. Den Platz um vielfältige Aktivitätszonen



Quelle: Moshammer u.a. 2002, OBSAN 2015, Arndt 2012 **Grafik:** VCÖ 2022

einzurichten, verbraucht in den meist dicht verbauten Städten derzeit der Kfz-Verkehr, der bislang überproportional stark Flächen in Anspruch nimmt. Während etwa in Wien nur 27 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt werden, beanspruchen Fahrspuren und Abstellflächen für Pkw etwa zwei Drittel der Straßenflächen. Die Initiative Park Day zeigt seit dem Jahr 2005 Möglichkeiten alternativer Nutzung von Parkflächen.

Städte stellen Verkehrsflächen für multifunktionale Nutzungen zur Verfügung

International öffnen immer mehr Städte bislang primär Autos vorbehaltene Flächen für andere Nutzungen. In Rom beispielsweise ist die Innenstadt seit 15 Jahren beinahe komplett autofrei. Die Zufahrt ist nur für Anwohnerinnen und Anwohner erlaubt. Paris soll sich langfristig zu einer 15-Minuten-Stadt entwickeln. In den einzelnen Stadtvierteln sollen sich Wohnraum, Einkaufsmöglichkeiten, Co-working Spaces für dezentrales Arbeiten, Gesundheitseinrichtungen sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen ergänzen, sodass fast alle Wege ohne Auto in weniger als 15 Minuten zu bewältigen sind. Das fördert nicht nur gesunde Mobilität, sondern auch soziale Kontakte die insbesondere für Kinder und Jugendliche wichtig sind.

Ein anderes Konzept verfolgt Barcelona. Die sogenannten „Superblocks“ schaffen Raum für Begegnungszonen innerhalb von maximal drei herkömmlichen Häuserblocks. Die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität nimmt durch Superblocks stark zu.

Wie große Städte gesunde Mobilität forcieren

Amsterdam vergibt mittlerweile nur mehr sehr beschränkt Anwohnerparkausweise. Bis zum Jahr 2025 werden 11.000 Pkw Abstellplätze für breitere Gehwege, Radwege oder mehr Grün umgewidmet. Umweltzonen gibt es bereits in mehr als 250 EU-Städten mit beachtlichen Rückgängen der Stickoxid-Emissionen. In London ging die Zahl der Diesel-Pkw seit Ankündigung der Umweltzonen-Erweiterung im Jahr 2017 sechsmal schneller zurück als im Rest des Vereinigten Königreichs. Seit Einführung ist die Stickstoffdioxidbelastung im Zentrum Londons um 44 Prozent gesunken. In der seit dem Jahr 2018 geltenden Umweltzone in Brüssel sank der Anteil der Diesel-Pkw Ende des Jahres 2020 unter 50 Prozent verglichen mit 62 Prozent vor der Schaffung der Umweltzone. Die Schweiz wiederum erreichte mit der Umsetzung eines Aktionsplans bereits im Jahr 2006 eine deutliche Senkung der Feinstaubmenge durch die konsequente Ausstattung von Diesel-Fahrzeugen mit Partikelfiltern.

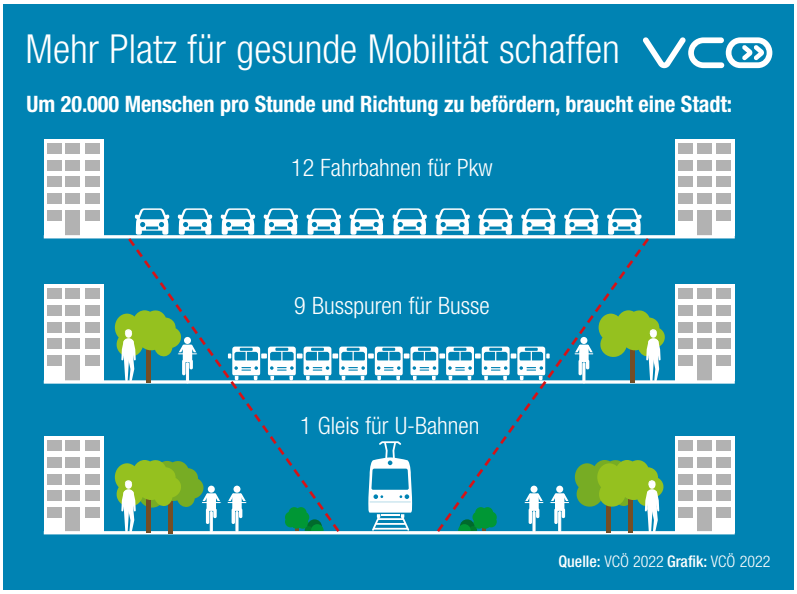
Städte am Weg zur gesunden Mobilität

Seit dem Jahr 2005 gibt es für Städte die Möglichkeit mittels SUMP (Sustainable Urban Mobility Plans) auf Basis evaluierbarer Qualitätskriterien nachhaltige Mobilitätspläne auszuarbeiten. Sie sind Leitlinie zur Gestaltung klimaverträglicher und menschenorientierter Verkehrsplanung. In Österreich haben Wien, Graz, Salzburg, Klagenfurt, Schwechat und Perchtoldsdorf einen nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan erstellt oder in Planung. In Europa sind es bereits mehr als tausend Städte.

100 klimaneutrale Städte bis zum Jahr 2030

Die Europäische Kommission hat für Mission „Klimaneutrale und intelligente Städte“ für die Periode der Jahre 2021 bis 2023 als Teil eines EU-weiten Förderprogramms 350 Millionen Euro für Forschung und Innovation in den Bereichen Mobilität, Energie und Stadtplanung budgetiert. Die Städte Klagenfurt, Linz und Graz in Österreich haben es in einer ersten Stufe in den Pool der 360 potenziell förderbaren europäischen Städte geschafft.

Die Umwandlung in gesunde Straßen und gesunde Plätze braucht mehr Platz für Gehen, Radfahren und den Öffentlichen Verkehr in den Städten.



Mehr Platz für gesunde Mobilität

Den städtischen Verkehr auf Gesundheit auszurichten, schützt auch die Umwelt, denn gesundheitsbelastende Luftschadstoffe und Treibhausgas-Emissionen werden vor allem von Verbrennungsmotoren verursacht. Werden mehr Wege bewegungsaktiv zurückgelegt, geht der Pkw-Verkehr zurück und damit auch Abgase und Emissionen. Autofreie Tage können einen Rückgang von Stickstoffdioxid von über 20 Prozent bewirken. Wenn es Städte schaffen, die lokalen Werte für Feinstaub, Stickstoffdioxid oder bodennahes Ozon zu reduzieren, stärken sie lokal und kurzzeitig die Gesundheit ihrer Bevölkerung. Langfristig betrachtet werden auch Treibhausgase reduziert, die sich auf das globale Klima auswirken.

Gesunde Städte sind klimafitte Städte

Auch kompakte Bauweisen ermöglichen ausreichende Nutzungsmischungen mit flächendeckend verteilten, kleinräumigen, und damit gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbaren, sozialen Infrastrukturen.

Initiativen wie die Europäische Mobilitätswoche bieten die Möglichkeit, Best Practice Beispiele zu zeigen, voneinander zu lernen und aktiv die Bevölkerung in den Diskurs einzubinden. Die Stadt der kurzen Wege fördert nicht nur die Gesundheit der Bevölkerung und den Anstieg von Gehen und Radfahren, sondern auch den sozialen Austausch in der Nachbarschaft.

Quelle: VCÖ, „Gesunde Städte durch gesunde Mobilität“ Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2022

Kostenloser Download der VCÖ-Publikation „Gesunde Städte durch gesunde Mobilität“ unter **www.vcoe.at**. Gedruckte Version um 30 Euro erhältlich beim VCÖ, vcoe@vcoe.at

VCÖ-Empfehlungen

Städte in Zukunft gesünder und klimaverträglicher gestalten.

- In Städten sind die Luft- und Lärm-Emissionen durch Kfz, das Unfallrisiko im Straßenverkehr sowie urbane Hitze durch starke Bodenversiegelung besonders hoch.
- Die Gestaltung gesunder Städte bedarf einer Vielzahl an Maßnahmen, die insbesondere mehr Verkehrsberuhigung, Umgestaltung von Straßenräumen und die Schaffung von Grünraum umfassen.
- Die Reduktion der Standardgeschwindigkeit in Städten auf Tempo 30 bringt weniger Verkehrslärm, erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere für Gehen und Radfahren und die Lebensqualität vor Ort.
- Umweltzonen und autofreie Innenstädte sind eine international erprobte Maßnahme zur Steigerung der Luftqualität und sollten auch in Österreichs Städten umgesetzt werden.
- Faire Aufteilung des öffentlichen Raums durch die Reduktion von Auto-Abstellflächen und der Schaffung einer barrierefreien, übersichtlichen Infrastruktur verbessert die Attraktivität und Verkehrssicherheit für alle.
- Bewegungsaktive Mobilität hat einen positiven Effekt auf die physische und psychische Gesundheit. Ohne attraktive Umgebung und qualitativ hochwertige Infrastruktur kann das volle Potenzial von Radverkehr und Gehen nicht ausgeschöpft werden.

Lina Mosshammer
VCÖ - Mobilität mit Zukunft:
„Es gibt bereits viele erfolgreiche Konzepte und Best Practice Beispiele, um Städte nachhaltig und gesund zu gestalten. Ein Umdenken in der Verkehrsplanung hin zu einer fairen Aufteilung der Verkehrsflächen stellt die Basis für die Gestaltung gesunder und klimaverträglicher Städte dar.“

Im Jahr 2022 stehen im Rahmen von klimaaktiv mobil Förderungen für Maßnahmen zur aktiven Mobilität in der Höhe von bis zu 60 Millionen Euro zur Verfügung. Das Förderangebot richtet sich insbesondere an Städte und Gemeinden für den Bau von sicherer Infrastruktur für Gehen und Radfahren.
Kostenfreie Beratung unter:
klimaaktivmobil.at/gemeinden

klimaaktiv mobil

Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Verkehr aktuell Österreichische Post AG SP02Z030781 N; Verlagspostamt 1050 Wien.
Die inhaltliche und redaktionelle Erstellung des VCÖ-Factsheets erfolgt durch den VCÖ. Der Inhalt muss nicht mit der Meinung der unterstützenden Institutionen übereinstimmen. Dieses Factsheet entstand mit finanzieller Unterstützung vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: VCÖ, 1050 Wien, ZVR-Zahl 674059554.
Impressum: VCÖ, Bräuhausgasse 7-9, 1050 Wien, T +43-(0)1-893 26 97, E vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at Fotos: Seite 1: 3:0 Landschaftsarchitektur, Seite 4: Lina Mosshammer