

**CORONAVIRUS**  
INFO-SERVICE FÜR BETRIEBE



## Fahrzeughandel - Kärnten

# Studie der TU Wien aus 2014: Tempo 30 - eine schlechte Lösung für die Umwelt

Tempo 30 ist keine sinnvolle Maßnahme zur Hebung der Luftqualität oder der Verbrauchsverringern in Städten

Wien (OTS) - Immer wieder werden Forderungen nach einem generellen Tempolimit von 30 km/h im Ortsgebiet gefordert. Die TU Wien hat sich das 2014 genauer angeschaut und eine detaillierte Aufarbeitung von Fahrmustern bei Tempo 30 vorgenommen. Dabei wurde der Einfluss auf die resultierenden Emissionen des Straßenverkehrs abgeleitet. Im Fokus der Betrachtung standen dabei die Emissionen CO<sub>2</sub> (bzw. der Kraftstoffverbrauch), Partikel, NO<sub>x</sub>, als auch NO<sub>2</sub>. Da diesen Emissionskomponenten aufgrund der Klimarelevanz bzw. der Luftqualitätsanforderungen (Immissionsschutz) besondere Aufmerksamkeit zukommt.

Prof. Bernhard Geringer, TU Wien: "Tempo 30 ist keine sinnvolle Maßnahme zur Hebung der Luftqualität oder der Verbrauchsverringern in Städten - bauseitige Verkehrsberuhigungen erhöhen sogar deutlich den Emissionsausstoß gegenüber Tempo 50" à im Sinne "Schwellen machen Abgas".

Das Forum Mobilität.Freiheit.Umwelt (MFU) warnt vor einer falschen Beurteilung von Tempo-30-Beschränkungen. Dr. Felix Clary, Initiator des MFU: "Die Effizienz ist bei Tempo 30 sogar deutlich geringer, weil mit niedrigerem Tempo und gleichen Emissionen in derselben Zeit weniger Weg zurückgelegt wird. Auf die Dauer des Weges gerechnet, fallen bei Tempo 30 also höherer Treibstoffverbrauch und mehr Emissionen an, als bei Tempo 50. Der geringfügige Vorteil des niedrigeren Energieaufwandes beim Erreichen der Geschwindigkeit geht dadurch verloren."

Burkhard Ernst, Sprecher des MFU: "Selbst unter den günstigsten Annahmen hinsichtlich Emissionsenkung zur Ausgestaltung von "30-er" Zonen, nämlich einem möglichst gleichmäßigen Verkehrsfluss, konnten insgesamt keine schlüssigen Emissionsvorteile für Tempo 30 gefunden werden." Bei realistischeren Annahmen mit Schwellen, Fahrbahnversetzungen oder bewusst gesetzten Engstellen fällt der Emissions-Nachteil bei Tempo 30 sogar noch eklatanter aus.

Nur unter den günstigsten Randbedingungen hätte beim Treibhausgas CO<sub>2</sub> der Schwerverkehr einen Vorteil von bis zu 18 Prozent, der Personen-Individualverkehr aber einen Mehrverbrauch von mindestens zehn Prozent. Damit ergibt sich für den gesamten Verkehr eine Erhöhung der Treibhausgase um sechs Prozent für das Jahr 2014 und für 2025 sogar um ganze acht Prozent.

## Über das Forum Mobilität.Freiheit.Umwelt (MFU)

Das Forum Mobilität.Freiheit.Umwelt (MFU) ist ein Zusammenschluss von Interessenvertretungen aus dem automotiven Sektor. Aufgabe und Ziel ist es, die Verkehrspolitik aktiv mitzugestalten. Dazu zählen die Stärkung der multimodalen Fortbewegung und die Sicherstellung einer nachhaltigen gesellschaftspolitischen Akzeptanz für individuelle Mobilität sowie eines entsprechenden Umfeldes und einer positiven gesellschaftspolitischen Einstellung zum Thema "Automobil".

Zusätzlich muss der für Österreich so wichtige Wirtschaftsfaktor "rund ums Automobil" stärker ins öffentliche Bewusstsein getragen werden: Der automotiv Sektor in Österreich umfasst 450.000 Personen, die direkt oder indirekt in der Automobilwirtschaft beschäftigt sind. Somit hängt jeder neunte Arbeitsplatz vom Automobil ab. Die Exportquote der österreichischen Fahrzeugindustrie liegt bei rund 90 Prozent. Die Umsatzerlöse aus Produktion, Handel und Reparatur betragen 43 Milliarden Euro.

Stand: 01.07.2014