

Verkehrsclub Deutschland e.V. VCD



Die Tempo 30-Kampagne



30 km/h

Geschichte der Tempolimits

- 1953: Aufhebung aller Beschränkungen
- **Sept. 1957: 50 km/h in Ortschaften**
- Okt. 1972: 100 km/h außerhalb Ortschaften (Tempo 100 Großversuch)
- 24.11.1973 bis 14.03.1974: Tempo 100 auf Autobahnen, Tempo 80 auf Landstraßen
- 15.3.1974: Richtgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen
- **seit Mitte der 1980er Jahre: Tempo 30 Zonen**



Forderungen des VCD

- allgemeines Autobahn-Tempolimit
z. B. Tempo 120
- Verringerung der
Fahrgeschwindigkeiten außerorts
- Regelgeschwindigkeit 30 innerorts



innerörtliche Straßen



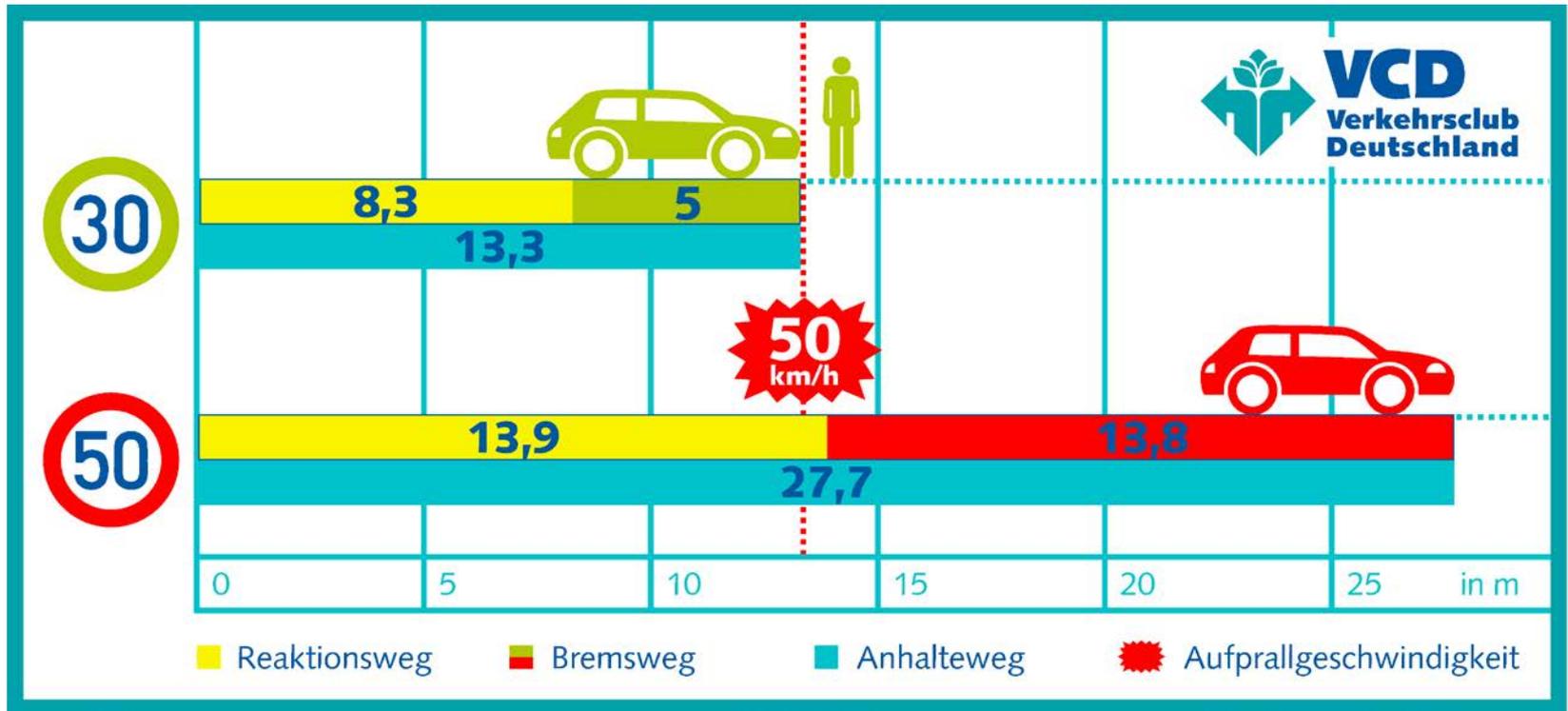
- Graz: seit 1992 Tempo 30, ausgenommen Vorrangstraßen im Folgejahr
leicht Verletzte: -30%
schwer Verletzte: -40 %
weniger Unfälle an Kreuzungen mit Tempo 50 Straßen
- „20's Plenty for Us“
Kampagne seit 2006, mittlerweile 34 Kommunen
- London: viele Stadtteile mit Tempo 30
- Deutschland: Modellversuche Tempo 30 Zonen seit etwa 1983

Tempo 30 ist sicherer



- Bundesanstalt für Straßenwesen
263 Tempo 30 Zonen über 5 Jahre:
 - 25% Unfälle,
 - 26% leicht Verletzte
 - 31% schwer Verletzte,
 - 90% Getötete (einer statt zehn)
- verkehrsberuhigter Bereich Berlin-Moabit
 - 80% Unfälle
- Heilbronn, Tempo 30 Zonen, Kontrollen
 - 23% Unfälle in der Gesamtstadt

Tempo 30 ist sicherer



© VCD e.V., Berlin, 2012, tempo30.vcd.org

→ Der Anhalteweg halbiert sich

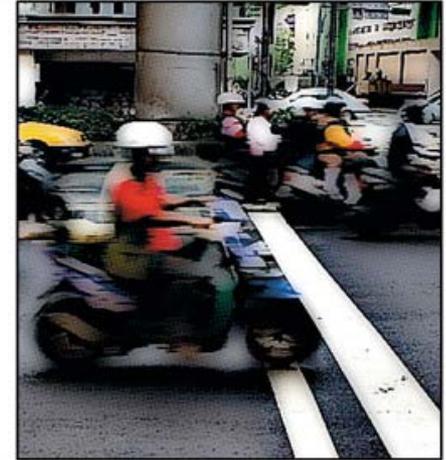
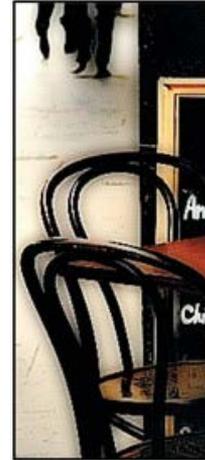
Tempo 30 ist sicherer



- Anhalteweg halbiert
- Seitenräume werden besser wahrgenommen
- Tötungswahrscheinlichkeit von Fußgängern bei einem Aufprall eines Autos mit 30 km/h: 18%
mit 50 km/h: 60%
- 30 km/h ist eine „Schwellengeschwindigkeit“
- 50% weniger Getötete, 20% weniger schwer Verletzte wären innerorts etwa 500 Getötete und 7000 schwer verletzte Menschen pro Jahr weniger.

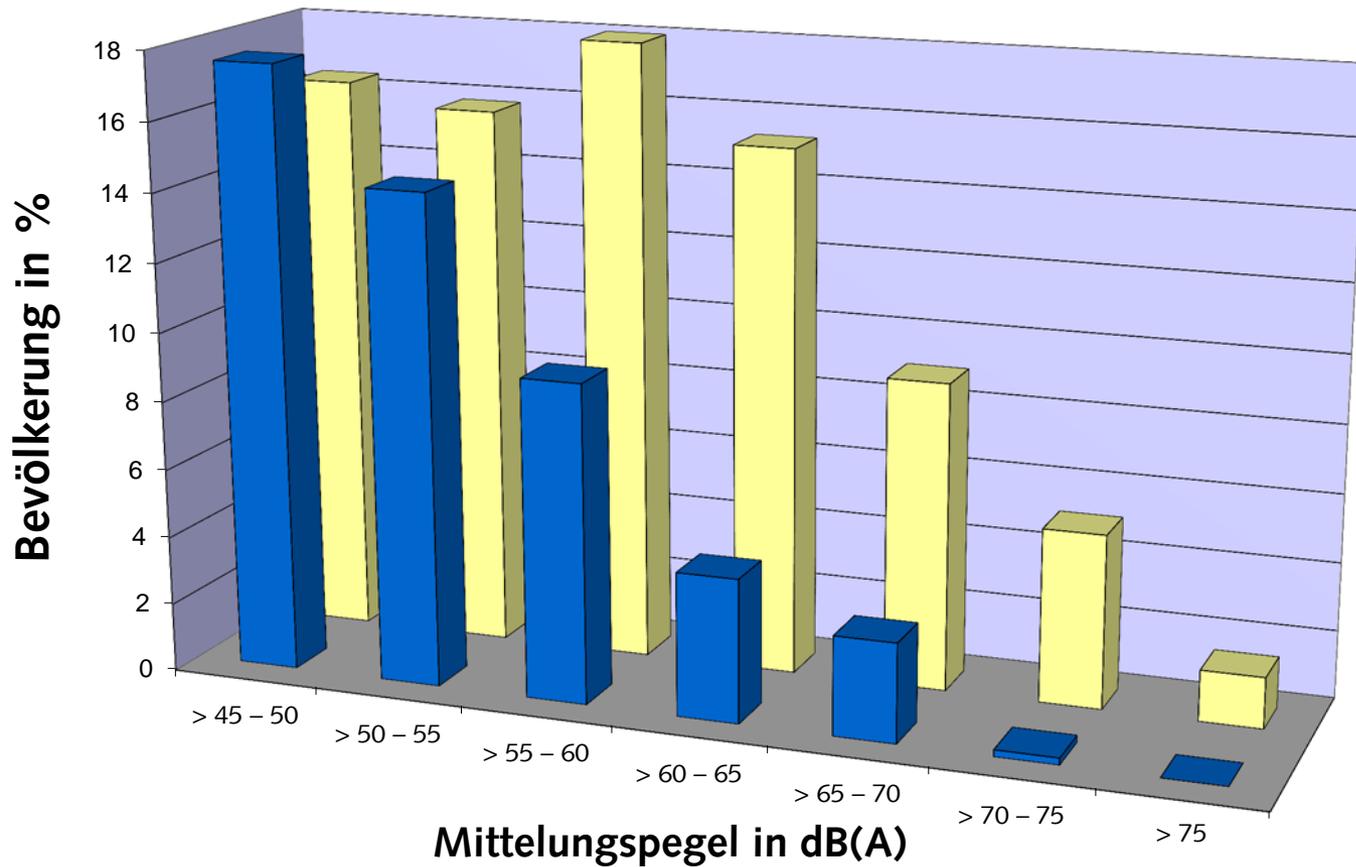
Innerorts: Lärm

→ hoch belastete Straßen



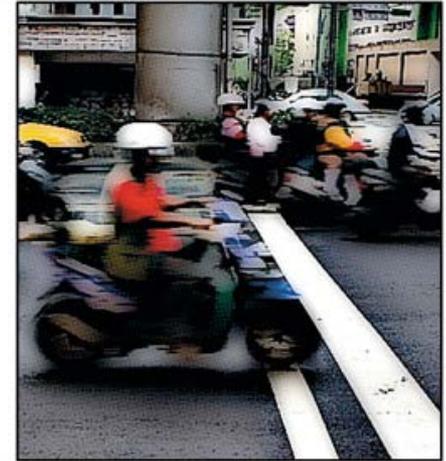
Innerorts: Lärm

Belastung der Bevölkerung (alte Bundesländer) durch Straßenverkehrslärm



Innerorts: Lärm

- hoch belastete Straßen
- Lärm macht krank
- jährlich europaweit rund 245.000 neue Fälle von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, rund 50.000 Tote pro Jahr durch Verkehrslärm
(Quelle: CE Delft, WHO)
- Lärm vereinsamt: an gering verlärmten Straßen durchschnittlich 6,3 Bekannte, an stark verlärmten 3,1 Bekannte
- Lärm verursacht Entwicklungsrückstände



Tempo 30 ist leiser

- Vorbeifahrpegel: - 5 dB(A)
- Mittelungspegel: - 3 dB(A)
- „Halbierung“ der Verkehrsstärke
- Schwellengeschwindigkeit für das Rollgeräusch (Elektroautos)
- mittlere Motordrehzahl nimmt ab
- gleichmäßigere Fahrweise
- Messungen in Tempo 30 Zonen: bis zu -7 dB(A)



Tempo 30 ist klimaneutral

- Verbrauch sinkt geringfügig um etwa -5%
- CO₂ -5%, im Gesamtverkehr -1% absolut etwa -1500 Millionen Tonnen
- 0,2 % der CO₂-Gesamtemission
- Verlagerung auf den Umweltverbund



Tempo 30 ist sauberer

- weniger Stickoxide
weniger Kohlenmonoxid
- weniger Feinstaub



Emissionsänderungen durch Tempo 30 statt 50 auf Innerortsstraßen

Schadstoff	Rechts vor Links	Vorfahrt (geradeaus)
CO	- 75 %	- 76 %
HC	+ 40 %	+100%
NO _x	- 51 %	- 9 %
Partikel (Diesel)	- 46 %	- 56 %

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umweltschutz, 2001

Tempo 30 ist einfacher

- leichteres Queren von Straßen
- einfacheres Einfahren in Straßen
- gleichmäßigerer Verkehrsfluss
Standzeiten -15%
Schaltvorgänge -12%
Bremsvorgänge: -14%
auch auf HV-Straßen
- höhere Transportleistung der Straße
- weniger Stauungen
- zuverlässigere Reisezeiten



Tempo 30 ist attraktiver

- sinkender Flächenbedarf
- schmälere Fahrbahnen möglich
- steigert die Attraktivität des Fahrradverkehrs
- mehr Radfahrer auf der Fahrbahn
- mehr Platz für Fußgänger
- Freiflächen für das Leben in den Städten und Dörfern
- steigert die Wohn- und Lebensqualität
- fördert selbstständige Mobilität von Kindern





30 km/h

Europäische Bürgerinitiative



➔ „30kmh – macht die Straßen lebenswert!“

➔ Volksbegehren auf EU-Ebene

Ziele

- Tempo 30 als Regel innerorts
- Ausnahmen nach oben oder unten
- Entscheidung über Ausnahmen in die Hand der Kommunen verlagern
- mehr Tempo 30
- weniger Verkehrszeichen, einfachere Regeln



Unterstützer

- Weltgesundheitsorganisation (WHO)
- Deutscher Städtetag
- Umweltbundesamt
- Sachverständigenrat für Umweltfragen
- Organisationen in ganz Europa, u. a. in Deutschland ADFC, BUND, FUSS e.V., VCD



Kooperationspartner



NINGUNG
STADT-,
ONAL- UND
ESPLANUNG

Mensch und Rad



VCD-Bundesverband

→ Website
tempo30.vcd.org

→ eigene
Aktionen



VCD-Bundesverband

- 1000 Orte für Tempo 30
- „Tempo 30 ist sicherer“
- Karte mit Stellen, an denen Tempo 30 sinnvoll wäre
- einfache Aktionsform
- Mitmachen!



Materialien

- Facebook
- Flyer
- Aufkleber
- Plakate
- Bestellung über Projektpartner, VCD und ADFC



Materialien

- ➔ Anhaltewege
- ➔ Luftballons
- ➔ Visitenkarten
- ➔ Argumente



Interne Argumentationshilfe zu Tempo 30

In dieser Argumentationshilfe des VCD 141 Seiten sind zudem im ersten Absatz keine allgemeinen Vorzüge für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aufgeführt. Bitte orientieren Sie sich an den Titeln und anderen Texten, die an das Publikum verteilt werden. Statistiken werden beispielhafte Entfernungen auf einige spezielle Argumente und Wortwahl aufgeführt. Die Argumentationshilfe sollte nicht verteilt werden, sondern nur dem Standpersonal bekannt sein.

Ergänzungen, die es nur Argumente des Publikums oder noch bessere Entfernungen sind, werden gerne gesehen. Bitte schicken Sie an argumentationshilfe@vcd.de oder www.30kmh.eu

Standortsprache: Was wollen wir?

Die Ausnahme und die Regel sollen verknüpft werden. Wir möchten erreichen, dass aus der Ausnahme Tempo 30 die Regel wird und aus der Regel Tempo 30 die Ausnahme wird. Es muss sich nicht ändern. Städte und Gemeinden sollen selbst entscheiden können, in welchen Straßen problematische Tempo 30 Straßen auch mal weniger als 30 gefahren werden kann. Aber es ist wichtig, dass diese Entscheidung getroffen werden. Diese 10 Straßen und Straßen sollen kein Tempo 30 in eine menschenverträgliche Geschwindigkeit mit sehr Vorzeichen: Sicherheit, weniger Lärm, weniger Abgas, mehr Lebensqualität. Was Menschen wünschen, sollte als Standard Tempo 30 gelten.

Überall Tempo 30, da schließt man doch ein!

Fahrerwechsel haben gezeigt, dass die Aufmerksamkeits des Fahrer zu einem "Sinn" "unverändert" auf die Fahrbahn erweitert sich auf die landschaftliche. Gerade das ist in Städten mit Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden, weil es hilft, Unfälle zu vermeiden. Außerdem soll jeder Stadt und Kommune selbst entscheiden können, auf welchen Straßen ein höhere Geschwindigkeit erlaubt. Auf einer Straße mit weniger Fußgänger wird es weiterhin Tempo 30 zu ändern sein.

Das ist keine Frage, es gibt keine Unfälle!

Das ist keine Argument, sondern ein plausibler Versuch zu überleben. Tatsache ist, dass das ist eine Chance für die Höchstgeschwindigkeit. In bewohnten Gebieten ist dabei ein weiterer Grund: Tempo 30 angebracht. 20 km/h ist ein absoluter Kompromiss, weil es eine Schwachgeschwindigkeit ist. Der ersten Aufprall des Autos auf einen Fußgänger mit 20 km/h wird die halbe Energie, die einen Aufprall mit 30 km/h und nur mehr 1%, deutlich weniger. Und die meisten Leute bremsen so, wie bei Tempo 30 entgegen der Idee, dass Tempo 30 (Anfangsphase demonstrieren). Deswegen geht bei Tempo 30 die Anzahl schwerer Unfälle deutlich (um etwa 1/3) zurück und die Zahl der tödlichen Unfälle sinkt auf 1/3.

Mitmachen!

- Ziel: 1.000.000
- jetzt aktiv werden
- auf allen Kanälen verbreiten
- Öffentlichkeit ansprechen
- Frist: November



weiterführende Literatur

- *Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen*, Umweltbundesamt, Texte 40/1999
- *Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen*, Umweltbundesamt, Texte 09/2007

Bernd Sluka, VCD Bayern e. V.
bernd.sluka@vcd-bayern.de

www.vcd-bayern.de

www.vcd.org

