



WEITERE INFORMATIONEN

- www.30kmh.eu
- www.okolowe.de/tempo30
- www.tempo30.vcd.org
- www.adfc.de/tempo30

BESSERE LUFT

Die Einführung von Tempo 30 erhöht die Luftqualität in unseren Städten! Wie groß diese Verbesserung ist, hängt jedoch von sehr vielen Faktoren ab. Hier gilt die Faustregel:²

LANGSAMER
+ GLEICHMÄSSIGER
= SCHADSTOFFÄRMER

GERINGERE AUFPRALLENERGIE

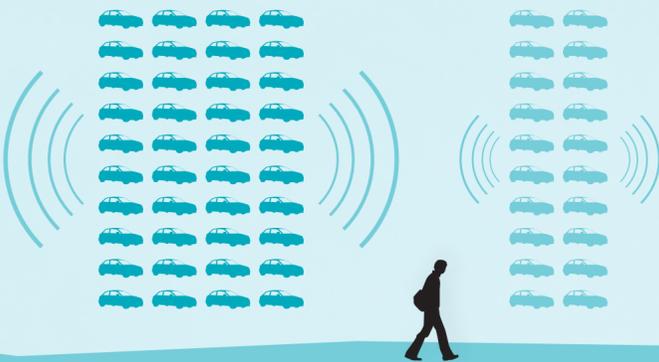
Der Aufprall bei 30 km/h entspricht etwa einem Sturz aus dem **1. Stock**, der Aufprall bei Tempo 50 bereits einem Sturz aus dem **3. Stockwerk**.³

MEHR SICHERHEIT

Jeden Tag verunglücken **566 Menschen** bei Verkehrsunfällen in unseren Städten und Dörfern.⁴ Tempo 30 verhindert Unfälle! In Tempo-30-Zonen passieren etwa **40 % weniger** Unfälle als in vergleichbaren Tempo-50-Bereichen.⁵

WENIGER LÄRM

Die Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert den Verkehrslärm je nach Straßenbelag um 2 bis 5 dB(A). Bereits eine Absenkung um 3 dB(A) nehmen wir wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahr!¹



HÖHERE LEBENSQUALITÄT

Straßen sind nicht nur Verkehrstrassen. Sie sind öffentliche Räume, in denen sich das tägliche Leben abspielt. Tempo 30 sorgt für mehr **Entspannung**, weniger Hektik und Stress für alle - egal ob wir gerade unterwegs sind, im Straßencafé sitzen, uns unterhalten, Besorgungen machen, oder mit unseren Kindern spielen.



GERINGERE UNFALLSCHWERE

WAHRSCHEINLICHKEIT SCHWER VERLETZT ODER GETÖTET ZU WERDEN **100%**

60

80%

50

45%

30

ca. 3,5 m

ca. 10,5 m

ca. 17,5 m



BREITERES SICHTFELD

Bei Tempo 50 liegt der Blick ca. **40 Meter** weit weg vor dem Fahrzeug, bei Tempo 30 nur etwa **15 Meter**. Der Blickwinkel ist breiter und das Geschehen rechts und links der Fahrbahn wird besser wahrgenommen. Wenn plötzlich am Straßenrand etwas geschieht, können wir schneller reagieren.⁷

50 km/h

30 km/h



HALBIERTER ANHALTEWEG:

Bei Tempo 30 kommt das Auto schon nach **13 Metern** zum Stehen. Bei Tempo 50 hat man in dieser Zeit noch nicht einmal auf das Bremspedal getreten. Der Aufprall erfolgt bei voller Geschwindigkeit.⁸

30 km/h → 13,3 m

50 km/h → 27,7 m



IMPRESSUM

Herausgeber:
Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V.
Im Haus der Demokratie Leipzig
Bernhard-Göring-Straße 152
04277 Leipzig

Projekt Nachhaltige Mobilität
Tel: 0341-3065-171 | Fax: 0341-3065-179
E-Mail: mobil@okolowe.de
www.okolowe.de

Redaktion: Tino Supplies & Matthias Uhlig
Grafik & Layout: Andreas Sarna
Druck: dieUmweltDruckerei
Redaktionsschluss: 01/2014

Der Ökolöwe ist Leipzigs Umweltschutzverein und die regionale Plattform für grüne Ideen, Projekte und Aktionen.



TEMPO 30 MACHT SINN!

Aus diesen Gründen empfiehlt der wissenschaftliche Beirat des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Tempo 30 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit einzuführen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Ortschaften als Regelgeschwindigkeit meint nicht, dass auf bestimmten Strecken nicht auch höhere Geschwindigkeiten erlaubt werden können. Aber die „Beweislast“ wird umgekehrt: Es muss streckenbezogen begründet werden, warum schneller gefahren werden darf – und nicht, wie heute die Regel, warum langsamer gefahren werden muss.⁹



Quellen:

- ¹ Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt (2008): Silent City – Ein Handbuch zur kommunalen Lärminderung. Berlin.
- ² Umweltbundesamt (2009): Feinstaubbelastung in Deutschland. Dessau-Roßlau.
- ³ Sammer, Gerd / Meschik, Michael (2007): Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts, Institut für Verkehrsplanung der Universität für Bodenkultur, Wien.
- ⁴ Statistisches Bundesamt (2013): Verkehrsunfälle 2012. Fachserie 8 Reihe 7. Wiesbaden.
- ⁵ Limbourg, Maria Prof. Dr.(2012): Die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit. AG Mobilität und Verkehr d. Universität Duisburg-Essen.
- ⁶ Sammer, Gerd / Meschik, Michael (2007): Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts, Institut für Verkehrsplanung der Universität für Bodenkultur, Wien.
- ⁷ Koy, Thomas (2000): Auswirkungen von Zonensignalisationen (Tempo 30) in Wohngebieten auf die Verkehrssicherheit. ETH Zürich.
- ⁸ Landesverkehrsamt NRW, DEKRA (2011): Anhalteweg und Aufprallgeschwindigkeit. Düsseldorf.
- ⁹ Schlag, Bernhard et al. (2010): Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Berlin.