



Steinen im Wandel“ in Zusammenarbeit mit Agenda 21 - AK Siedlungsentwicklung und Mobilität, Gewerbeverein „Steinen echt stark“, IG Sonnenrain, IG Velo, IG Wiesenstraße

Tempo 30 bringt uns

- **Weniger Verkehrslärm und Abgase**
- **Mehr Sicherheit für Kinder, Senioren und Radfahrer**
- **Weniger Verkehrstote und Schwerverletzte**
- **Gleichmäßigen Verkehrsfluss, weniger Staus**
- **Mehr Lebensqualität**
- **Mehr Klarheit und Übersichtlichkeit im Straßenverkehr**

„Steinen im Wandel“ setzt sich dafür ein, dass Tempo 30 flächendeckend eingeführt wird, nämlich in der Eisenbahnstraße, Bahnstraße, Kanderner Straße, Lörracher Straße, im Industriegebiet und in der Wiesenstraße sowie in den noch nicht mit 30km-Zonen abgedeckten Straßen in Höllstein und Hüsinggen.

Die Einrichtung von Tempo 30 wird von vielen Einwohnern Steinens unterstützt: Unterschriftensammlungen vor Edeka, der Bäckerei Seeger, am Gschenklesmarkt und auf dem Wochenmarkt sowie in Geschäften, Arztpraxen und Apotheken erbrachten über einen Zeitraum von drei Monaten **rund 700 Unterschriften für Tempo 30.**

Über Tempo 30 liegen in ganz Europa viele Erfahrungen vor

Trendsetter war vor 33 Jahren Buxtehude. Heute sind in München etwa 80 Prozent des Stadtgebietes Tempo 30-Zonen. In Göteborg, Paris, London, Zürich, Bern und Berlin ist Tempo 30 weitgehend eingeführt. Auswertungen der Tempo 30-Erfahrungen in Europa sind allesamt positiv hinsichtlich Lärmreduktion, Sicherheit und Langzeitwirkung. In vielen Ortschaften, so auch in Steinen, sind reine Wohngebiete schon als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Dies geht auf eine erfolgreiche Kampagne des Fuss e.V. im Jahre 1983 zurück.

Beispiele aus der näheren Umgebung

Für die Strecke der B3 Weil-Haltingen und für den Ortskern von Brombach wurde eine Beschränkung auf Tempo 30 eingeführt mit der Begründung Lärmschutz.

Lärm und Emissionen

Verkehrslärm gehört zu den am stärksten empfundenen Lärmbelastungen, denen wir täglich ausgesetzt sind: 55 Prozent der Deutschen fühlen sich durch Straßenlärm belästigt. Häufig können Balkone und Terrassen nicht genutzt werden. Verkehrslärm

stört Entspannung, Erholung und Gespräche. Und Lärm macht krank: Wer dauerhaft von Lärm geplagt ist, dem drohen Herz- und Kreislauferkrankungen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Entstehung von Verkehrslärm. Eine Reduzierung des Tempolimits auf 30 km/h innerorts senkt die Lärmbelastung erheblich.

Zum einen sind langsamere Autos leiser. Im Geschwindigkeitsbereich von 50 km/h sind neben den Motorengeräuschen auch die Reifen-Fahrbahn-Geräusche, kurz Rollgeräusche, deutlicher ausgeprägt. Ab ca. 50 km/h werden sie bei Pkw sogar zur hauptsächlichen Ursache für Lärm. Die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert den Lärm der Fahrzeuge im Durchschnitt um rund 2 bis 3 dB(A). Eine Absenkung um 3 dB(A) wird dabei von uns Menschen wie die Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. Kurz gesagt: 50 Autos, die mit Tempo 50 unterwegs sind, sind ebenso laut wie 100 Autos, die Tempo 30 fahren.

Zum anderen verstetigt sich der Verkehrsfluss durch die Einführung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit. Unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge werden vermieden, was insgesamt den so genannten Vorbeifahrpegel um bis zu 7 dB(A) reduzieren kann. (Dies wurde z.B. in Göteborg erhoben)

Übersicht Änderungen des Mittelungspegels in verschiedenen Städten				
	Lautstärke Tempo 50 dB(A)	Lautstärke Tempo 30 dB(A)	Erreichte Differenzen im Mittelungspegel dB(A)	Geltungszeit von Tempo 30
Aargau und Zürich /CH 2015 4 Straßen	46,3	42,7	- 2,7 bis - 4,6	
Berlin / DE 6 Straßen			- 0,2 bis -2,7	nachts
Buxtehude / DE 8 Straßen	64 – 72	54 – 68	- 1 bis - 7	ganztags
Darmstadt / DE Heinrichstraße			- 3 bis - 8	nachts
Frankfurt/Main/DE Höhenstraße	68 (71)	66 (67 – 69,5)	- 2 (- 1,5 bis - 4)	nachts (zwischen 5-6 Uhr)
Freiburg, B 31	69,7	66,6	- 3,1	
Göteborg, 19 Straßen	51,9 – 69,1	45,8 – 61,8	- 5,1 bis - 9,2	24 Stunden (Langzeitstudie 25 J.)
Graz ganze Stadt			- 0,2 bis - 1,9	ganztags
Jena Erfurter Str und Camburger Str.	62,9 – 63,3	59,9-60-9	- 2,4 - 3	nachts
Rostock Dethardingstraße und Karl-Marx-Str.	67,7 – 67,9		-1,3 bis -1,8	nachts
Zürich, Kalchbühelstraße	60,8 54,1	57,5 - 58,4 49,6 - 49,8	- 2,4 bis - 3,3 - 4,3 bis - 4,5	tags nachts

www.30kmh.eu

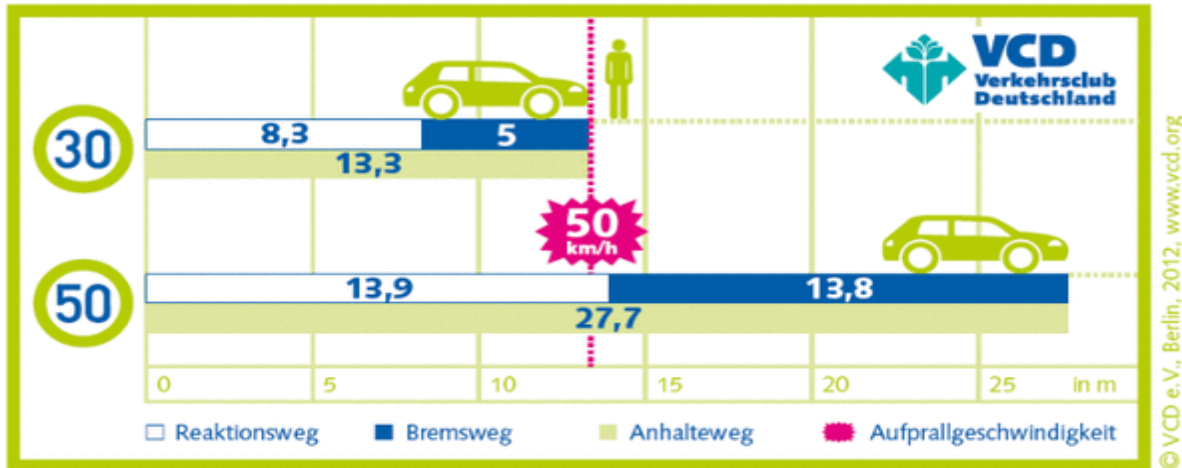
Das Argument, dass bei Tempo 30 immer im 2. Gang gefahren werden muss und dadurch Lärm- und Abgasausstoß verstärkt würden, ist nicht korrekt. Es wird heute allgemein empfohlen, möglichst niedrigtourig zu fahren, dies reduziert auch den Spritverbrauch.

Nachgewiesen wurde auch in Jena, dass die Häufigkeit der besonders störenden Lärmpegel seit Einführung von Tempo 30 signifikant zurückgeht. Die Lärmpegelklasse 65-70 dB(A) trat bei Tempo 30 nur halb so oft auf wie bei Tempo 50. Die besonders schädliche Lärmpegelklasse 70-75 dB(A) trat bei Tempo 30 dreimal seltener auf als bei Tempo 50. Die meisten Lärmwerte bei Tempo 30 bewegten sich unterhalb 55 dB(A). (Quelle: Jena 2010)

Sicherheit

Jeden Tag verunglücken 570 Menschen bei Verkehrsunfällen in unseren Städten und Dörfern. Gerade Fußgänger und Radfahrer sind im Straßenverkehr einem hohen Risiko ausgesetzt. In lebendigen Orten passiert viel Unvorhergesehenes und man muss plötzlich stoppen: Ein Ball rollt auf die Straße, ein Fußgänger überquert unvermutet die Kreuzung oder ein Radfahrer wird beim Abbiegen zu spät gesehen.

Bei Tempo 30 ist die Chance, rechtzeitig zu halten wesentlich höher. Schon nach 13,3 Metern kommt der Pkw zum Stehen. Ein Auto, das mit Tempo 50 unterwegs ist, prallt nach dieser Strecke noch mit voller Geschwindigkeit auf eine Person oder einen Gegenstand - trotz bester Absichten. Dies macht eine Darstellung des VCD deutlich:



www.vcd.org/.../Infografik_Anhalteweg_Tempo_30_2012.pdf

Zahl und Schwere von Zusammenstößen verringert sich drastisch durch Tempo 30. In Buxtehude, Hannover, Heidelberg, Genf, London und Zürich u.a.m. hat sich die Zahl der Verletzten durch Tempo 30 um etwa 50 Prozent reduziert.

Überregionale und Langzeit-Studien: Wirkungen von 30 km/h auf die Zahl und Schwere von Zusammenstößen;			
	Zahl der Zusammenstöße	Verletzte	Getötete und Schwerverletzte
Niederlande (1998 – 2008) Jeweils 1000 Straßenkilometer innerorts			- 64%
Schweiz (2000) (ganze Schweiz, 30 Zonen mit 30 km/h; 3-6 Jahre vor und nach der Einführung) - alle Zonen - Städte - ländliche Gemeinden	- 15 % - 3,8 % - 28,8%	- 27,5% - 14,5% - 45,5%	„Schwere der Zusammenstöße hat deutlich abgenommen.“
Schweiz, Kanton Graubünden 30 Tempo-30-Zonen	Fast - 50 %		
Großbritannien / Schottland (2001)		- 42%	- 59%
Großbritannien 56 Dörfer (2000)		-20% to -25%	- 52%
Großbritannien (1996) 200 Tempo-30-Zonen; (Zahlen beziehen sich auf Nummer der Unfälle mit Personenschäden)		- 61%	- 70%
Großbritannien London Langzeitstudie 20 Jahre (1986-2006)	- 37,5%	- 41,9%	- 44,2%

Daten: GB Scotland 2001; GB Villages 2000; GB 1996; London 2008; Niederlande: Swov 2010; Schweiz: ETH Zürich 2000; Schweiz/Kanton Graubünden: Chur 2012;



Wirkungen von 30 km/h auf die Zahl und Schwere von Zusammenstößen, dokumentiert in einzelnen Städten			
	Zahl der Zusammenstöße	Verletzte	Schwerverletzte und Getötete
Berlin / DE Hauptstraßen, Tempo 30 nur nachts	- 10%		
Bonn / DE		- 8%	- 47%
Buxtehude / DE	+ 22%	- 60%	-75%
Camden / UK		- 54%	
Danzig / PL			- 30% (nur Getötete)
Edinburgh / UK		- 20%	
Genf / CH, mehrere Zonen		- 40 bis - 60%	
Göteborg / SE			- 47%
Graz / AT	- 13%	- 12% (nur Leichtverletzte)	- 24%
Hamburg / DE	- 20%	- 28%	- 36%
Hannover / DE		- 60%	- 27%
Heidelberg / DE	-30%	- 44%	
Kingston upon Hull /UK		- 56%	- 90%
Köniz / CH	- 33%	- 40%	
London / UK, 78 Zonen	- 43,2% (nur Unfälle mit Personenschäden)	- 46,4%	- 60,1%
Mödling / AT		- 26%	
Nürnberg / DE		- 58%	- 50%
Portsmouth / UK	- 21%	- 22%	+ 6%
Warrington / UK	- 25%	+ 5% (Busse)	
Zöllikon / CH	- 25%	„massive Abnahme“	
Zürich / CH	- 21%	Ca - 50%	

Quellen: Berlin 2013/LK Argus; Buxtehude: Buxtehude/Birton 1988; Bonn: Collin 1988; Camden 2015; Danzig: Łoź and Gdansk 2015; Edinburgh: Scotland 2014; Genf: Ville30 2011; Göteborg 2004; Graz: zli in Prognos 2001; Hamburg: Ville30 2011; und: Müller 1989; Hannover: Collin 1988; Heidelberg: Müller 1989; Kingston upon Hull 2002; Köniz 2010; 2003; Mödling 2007; Münsingen 2007; Nürnberg: Collin 1988; Portsmouth: Portsmouth 2010; Warrington 2010; aedc/ / 2005; Zürich 2003



www.30kmh.eu

Verkehrsfluss

Innerhalb geschlossener Ortschaften wird der Verkehr und damit die Reisezeit von vielen Faktoren beeinflusst: ständiges „Stop-and-Go“, wechselnde Geschwindigkeitsbegrenzungen und Staus. Das führt dazu, dass wir in Städten deutlich langsamer fahren als die zugelassenen 50 km/h. Entgegen aller Vorurteile ist man dort bei einer Basisgeschwindigkeit von Tempo 30 keinesfalls länger unterwegs und der Verkehr ist flüssiger und gleichmäßiger. Das zeigen Erfahrungen und Studien aus England: Weder mit dem Auto noch mit dem Öffentlichen Verkehr hat sich die Reisezeit nach der Einführung von Tempo 30, bzw. 20 Meilen pro Stunde, als Basisgeschwindigkeit verlängert. Der befürchtete Stillstand bleibt gerade auch deshalb aus, weil nicht auf ständig wechselnde Tempolimits geachtet werden muss. Und dort, wo es notwendig ist, können höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden, wenn der Bedarf und die Sicherheit nachgewiesen werden.

Mehr Lebensqualität

Gerade weil es so viele Tempo 30-Zonen gibt, ist die Verkehrslage oft unübersichtlich und schwer nachvollziehbar. Ständig wechselnde Geschwindigkeitsbegrenzungen zwischen Tempo 30 und Tempo 50 erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit und Konzentration, vor allem von Autofahrerinnen und Autofahrern. Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit schafft Klarheit und Übersichtlichkeit.

Bislang muss nachgewiesen werden, warum die Geschwindigkeit auf bestimmten Strecken oder in einzelnen Gebieten von Tempo 50 auf Tempo 30 abgesenkt werden soll. Dies ist zum Beispiel in Wohngebieten oder vor Schulen der Fall. Das führt zu ständig wechselnden Tempolimits in unseren Ortschaften. Gerade kurze Strecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung sind durch die vielen Verkehrsschilder unübersichtlich und finden nur selten die erforderliche Akzeptanz.

Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist ein klares Bekenntnis für mehr Sicherheit und Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAz AT 29.05.2017 B8)

Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z.B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege,....

Kontrolle der Einhaltung von Tempo 30

Häufig wird angeführt, dass die Einhaltung von Tempo 30 nicht kontrolliert werden könne. Die Langzeiterfahrungen in verschiedenen Städten Europas zeigen, dass sich mit der Zeit eine andere Fahrkultur entwickelt. Eine Erhebung der Strecke Haltingen, wo die Geschwindigkeit auf der B3 seit einem Jahr auf Tempo 30 limitiert ist, ergab, dass sich nur etwa 10% der Autofahrer nicht an das Tempolimit halten. (BZ 12.12.2017)

Nach dem neuem Bußgeld-Katalog wird bei einer Geschwindigkeit von 61 km/h (bei Beschränkung auf 30km/h) eine Strafe von 160 Euro und 2 Punkte in Flensburg fällig. Dies ist ein starkes Argument für die Einhaltung von Tempo 30.

Bußgelder – 30er-Zone

Überschreitung	Punkte	Bußgeld (€)	Fahrverbot	Lohnt ein Einspruch?
bis 10 km/h	0	15.-	nein	
11 – 15 km/h	0	25.-	nein	
16 – 20 km/h	0	35.-	nein	
21 – 25 km/h	1	80.-	nein	
26 – 30 km/h	1	100.-	nein	
31 – 40 km/h	2	160.-	1 Monat	Hier prüfen
41 – 50 km/h	2	200.-	1 Monat	Hier prüfen
51 – 60 km/h	2	280.-	2 Monate	Hier prüfen
61 – 70 km/h	2	480.-	3 Monate	Hier prüfen
über 70 km/h	2	680.-	3 Monate	Hier prüfen

bussgeldkatalog.org (Bußgeldkatalog 30er Zone)

Weiterführende Informationen und Quellennachweis

Zehn Gründe für Tempo 30 <https://adfc-blog.de/2012/06/zehn-gruende-fuer-tempo-30/>

07.01.2012 – Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden Maria Limbourg, Professorin an der Universität Essen, zählt detailliert auf, warum Tempo 30 alle Städte und Gemeinden Deutschlands **sicherer und lebenswerter** machen würde (www.tagesspiegel.de/politik/verkehr-tempo-30-in-allen-staedten-und-gemeinden/6042528.htm)

www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrsplaerm

23.08.2017 - Der Straßenverkehr ist seit langem die dominierende **Lärmquelle** in Deutschland. Mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Das geht aus einer repräsentativen Umfrage mit etwa 2000 Teilnehmerinnen hervor.

www.faz.net › Agenturmeldungen › dpa 14.06.2016 - SPD-Fraktionsvize Sören Bartol sagte: «Wir wollen die Zahl der **Verkehrstoten** weiter reduzieren.» Die Straßenverkehrsbehörden könnten daher künftig verstärkt Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen einrichten. Zuständig dafür sind die Länder. Bei großen Straßen muss bisher aber erst aufwendig ...

www.faz.net/.../bei-wahlsieg-spd-und-gruene-fordern-tempo-30-im-stadtverkehr-11788...

17.06.2012 - ... sollte Tempo 30 als neue zulässige Höchstgeschwindigkeit in Städten festgeschrieben werden. Hauptverkehrsachsen sollten dann jedoch mit **Tempo 50-Schildern als wichtige Ausnahme** deutlich gekennzeichnet werden“, sagte der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Sören Bartol, ...

Focus online: Verkehrsminister Hermann für mehr Tempo 30 Zonen

Wikipedia: Tempo 30

Zeit online: Matthias Breitinger Alles spricht für mehr Tempo 30

Europäische Bürgerinitiative: 30km/h macht die Straßen lebenswert www.30kmh.eu

ADAC: Tempo 30 Pro und Kontra

Matthias Gastel: Tempo 30 wie vor Ort umsetzen www.matthiasgastel.de