

Tempo 30 für mehr Leben

Der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) bereitet eine europäische Bürgerinitiative vor, um innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit durchzusetzen.

Seit 1957 gibt es eine Tempobeschränkung auf 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften. Dagegen gab es anfangs Proteste. Ebenso wurden die ersten Schritte in Richtung Tempo 30 erst einmal kritisch betrachtet. (...) Inzwischen haben viele Städte und Gemeinden die Vorteile von Tempo 30 erkannt und große Teile ihrer Stadtgebiete als 30er-Zonen ausgewiesen. In München ist Tempo 30 auf mehr als 80 Prozent des Straßennetzes die Regel.

Aus verkehrsrechtlichen Gründen können Tempo-30-Zonen nach bestehendem Recht in Wohn- und Mischgebieten angeordnet werden. Gewerbegebiete und Straßen des überörtlichen Verkehrs sowie Vorfahrtsstraßen können nach § 45 (1c) StVO nicht in eine Zonenregelung eingebunden werden. Hier besteht die Möglichkeit einer Streckenausweisung aufgrund besonders sensibler Nutzungen, z.B. vor Grundschulen oder auf Strecken mit erhöhtem Querungsbedarf. Eine Temporeduzierung auf Hauptverkehrsstraßen kann auch aus Lärmschutz- oder aus Luftreinhaltungsgründen angeordnet werden. Diese Regelungen führen dazu, dass wir momentan einen ständigen oft verwirrenden Wechsel der Geschwindigkeiten haben. (...) Er verhindert einen gleichmäßigen Verkehrsfluss, erfordert komplizierte Ampelschaltungen und fördert Staus.

Bisher muss Tempo 30 im Einzelfall von der Verkehrsbehörde im Einvernehmen mit der Gemeinde angeordnet werden. (...) Dadurch wird zwar das lokale Wissen um die Verkehrssituation vor Ort berücksichtigt. Problematisch ist aber der bürokratische Aufwand.

Damit die Vorteile von Tempo 30 optimal zum Tragen kommen, fordert der VCD Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Das schafft nicht nur Klarheit, sondern erweitert auch den Spielraum für ortsangepasste Lösungen und senkt den bürokratischen Aufwand deutlich. Denn durch die Umkehrung der Beweislast muss (...) nur noch für den erforderlichen kleinen Teil von Hauptverkehrsstraßen mit wichtiger Verbindungsfunktion Tempo 50 beschlossen werden.

(...) Im Rahmen der Beratungen zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 haben sich neben dem VCD, Fuß e.V. und dem ADFC zum Beispiel auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ausgesprochen.



Tempo 30 für mehr Sicherheit



... mehr Ruhe



... mehr Lebensqualität

Ein klares Votum für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit gibt es auch von der EU-Kommission.

Die Zeit für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist reif – gerade jetzt,

- weil die Zahl der Verkehrstoten 2011 erstmals seit 20 Jahren wieder drastisch gestiegen ist (...). Tempo 30 verhindert Unfälle.
- weil immer mehr Menschen in die Städte ziehen und sie als Lebensraum einfordern (...). Tempo 30 senkt den Verkehrslärm deutlich und erhöht somit die Lebensqualität.
- weil (...) immer mehr Menschen zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sind. Das führt zu Raumkonkurrenz und erfordert ein Neudenken des Straßenraumes, um mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und den Schutz der Schwächeren zu erreichen.

Trotz aller Vorteile scheut sich die Bundesregierung, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts festzusetzen. Grund für den VCD, sich 2012 noch einmal verstärkt für Tempo 30 zu engagieren, mit Argumenten und Aktionen.

Tempo 30 – die wichtigsten Vorteile

Tempo 30 rettet Leben

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe in unserer Gesellschaft, aber wir dürfen dafür keinen unnötig hohen Preis zahlen. Fast 700 Verunglückte täglich in unseren Städten und Dörfern im Jahr 2011 sind ein zu hoher Preis. Tempo 30 senkt das Unfallrisiko und die Unfallschwere entscheidend.

- (...) Bei Tempo 30 sinkt das Unfallrisiko aufgrund des verkürzten Anhalteweges deutlich. Bei 50 km/h beträgt der Anhalteweg fast 28 Meter. Bei Tempo 30 kommt ein Auto dagegen schon nach gut 13 Metern zum Stehen.

- Bei Tempo 30 werden Gefahren besser erkannt, weil der Blickwinkel breiter ist und Bewegungen am Fahrbahnrand besser wahrgenommen werden. Zeichen und Gesten werden leichter wahrgenommen, es bleibt mehr Zeit für Reaktionen. (...)

- Der Reaktionsweg bei Tempo 50 ist länger als der gesamte Anhalteweg bei Tempo 30 (...) und die Aufprallenergie bei Tempo 50 ist etwa 2,8-mal größer als bei Tempo 30. Die Folge: Bei Tempo 50 ist die Aufprallgeschwindigkeit nach 13 Metern immer noch 50 km/h. Wer mit Tempo 30 angefahren wird, hat eine Chance von 9 zu 10 dies zu überleben. (...)

Tempo 30 senkt den Lärm.

(...) Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 wirkt sich sehr positiv auf die Lärmentwicklung aus. Langsamere Autos sind leiser. (...)

Wenn Tempo 30 im dritten oder vierten Gang gefahren wird, wie Experten raten, schon das den Motor, ist leiser und führt zu geringerem Verbrauch. Zwar verbraucht ein Pkw bei Tempo 50 im vierten oder fünften Gang weniger Treibstoff als bei Tempo 30 im dritten Gang. Doch gilt dies nur für die Konstantfahrt. (...) Erst Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit führt zu einem gleichmäßigen Verkehrsfluss. Eine Untersuchung der Verkehrswissenschaftlerin Prof. Carmen Hassklau hat ergeben, dass in großflächigen Tempo-30-Gebieten bis zu 12 Prozent weniger geschaltet werden muss und Brems- und

Fortsetzung von Seite 6

Beschleunigungsvorgänge sich um ca. 14 Prozent reduzieren, was insgesamt den Vorbeifahrpegel um bis zu 7 dB(A) reduzieren kann.

Tempo 30 senkt die Feinstaubbelastung und andere Emissionen.

(...) Tempo 30 wirkt sich auf die Feinstaubemissionen zwar nicht so entscheidend aus, wie ein Tempolimit auf Autobahnen, bei den Immissionen ist jedoch ein deutlicher Effekt messbar. (...)

Vor allem Stickoxid, ein gesundheitsschädigendes Reizgas und eine Ozon-Vorläufersubstanz, wird deutlich reduziert. Für den Klimaschutz bringt Tempo 30 nach neusten Erkenntnissen also keine Verschlechterung.

Tempo 30 für eine nachhaltige Nahmobilität und lebendige öffentliche Räume

Tempo 30 erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Lebensqualität in unseren Städten und Dörfern. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Verkehrsarten lassen sich besser miteinander harmonisieren. Bei Tempo 30 lassen sich Straßen besser queren, Radfahrende und Autofahrende können stressfreier nebeneinander fahren, die Kommunikation der einzelnen Verkehrsteilnehmer miteinander funktioniert besser. Schnelles Fahren erfordert breite Fahrbahnen, damit ausreichende seitliche Sicherheitsabstände gewährleistet sind. Bei Tempo 30 sinkt der Platzbedarf der fahrenden Autos. Pkw, die heute noch auf Gehwegen oder in Parkbuchten stehen, machen bei der Einführung von Tempo 30 Fußgängern und radelnden Kindern Platz. Auf Gehwegen ist dann mehr Raum für Aufenthalt.

Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit schafft außerdem Klarheit. (...) Die Beschilderung wird auf ein Minimum reduziert. Dadurch sinkt die Komplexität des Verkehrs und ermöglicht es auch Kindern, selbstständig und sicher mobil zu sein, und älteren Verkehrsteilnehmern, stressfrei unterwegs zu sein.

Die Reisezeit, die im städtischen Raum nur in sehr geringem Maße von der möglichen Höchstgeschwindigkeit bestimmt wird, weil dort die Flüssigkeit des Verkehrs viel wichtiger ist, verlängert sich durch Tempo 30 nicht. Das haben Untersuchungen des Nahverkehrs in britischen Tempo-20 mph-Zonen erwiesen.

Für den VCD ist deshalb unstrittig: Tempo 30 hat viele Vorteile und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit ist erforderlich, damit das Prinzip richtig wirkt. Wie aber sollte Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit konkret aussehen?

Die zehn Forderungen des VCD:

1. Tempo 30 ist für den VCD die Basis für ein innerstädtisches Straßennetz. Für die Mehrheit aller Straßen gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit. Es muss nicht beschildert werden und braucht keine besonderen baulichen Gestaltungsmerkmale. Per se gibt es keine Einschränkungen.
2. In Bereichen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und in besonders sensiblen Bereichen können außerdem Bereiche mit geringeren Geschwindigkeiten ausgewiesen werden, wie es jetzt schon nach StVO mit dem verkehrsberuhigten Bereich, dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und Tempo 20 als Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
3. Das langsame Netz wird durch ein schnelleres Netz von Tempo-50-Straßen ergänzt – überall dort, wo Vorfahrtsstraßen eine wichtige Verbindungsfunktion haben und die Verkehrssicherheit sichergestellt werden kann. Hier ist auch der Lärmschutz zu beachten. Straßen mit höherer Geschwindigkeit müssen beschildert werden.
4. Bei der Ausweisung von Straßen mit höheren Geschwindigkeiten ist zu berücksichtigen, dass sie keine Barrieren für wichtige Fuß- und Radwegenetze darstellen.
5. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit eröffnet die Möglichkeit, neu über die Gestaltung innerörtlicher Straßen nachzudenken. Dieses Potential sollte genutzt werden, um konkurrierende Raumsprüche zu lösen und die Grundlage für ein weiteres Wachstum des Fuß- und Radverkehrs zu legen.
6. Die Gestaltung sollte weitgehend auf zusätzliche Regelungen verzichten, um die Komplexität des Verkehrs deutlich zu senken. Wo sinnvoll, sollte eine Kombination von Tempo 30 mit zusätzlichen Schutzmaßnahmen wie Zebrastreifen, Fahrradstreifen etc. möglich sein.
7. Die Gestaltung von Straßen sollte das jeweils erwünschte Geschwindigkeitsniveau erkennbar machen und somit die Einhaltung der Geschwindigkeit positiv beeinflussen.
8. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sollte positiv beworben werden. Der Gewinn an Lebensqualität und Ruhe ist dabei ein wichtiges Argument.
9. Die Umsetzung von Tempo 30 muss an sensiblen Punkten durch Geschwindigkeitsüberwachung begleitet werden.
10. Der Aufenthalt und das Spielen auf der Straße sollten nicht mehr generell verboten sein. Dort wo es sicher ist, sollte die Rückeroberung der Straße als Lebensraum durch Gestaltung und Nutzung gefördert werden, damit die positiven Rückkoppelungseffekte eintreten, die zu einer dauerhaften Akzeptanz niedriger Geschwindigkeiten in der Stadt führen. (...)

Hier können Sie die Forderung nach Tempo 30 innerorts unterstützen:

<http://tempo30.vcd.org/mitmachen.html>

Quelle:

http://tempo30.vcd.org/uploads/media/VCD_Position_Tempo30.pdf

Leitungswasser trinken statt Wasserflaschen schleppen!

Dass wir das Wasser einfach von der Leitung trinken können, ist purer Luxus. In wie vielen anderen Ländern ist das nicht möglich!

Leitungswasser erspart die Flaschen-Schlepperei und ist unvergleichlich kostengünstig. Zusätzlich hat Leitungswasser auch klare ökologische Vorteile, denn es muss keine Verpackung hergestellt, transportiert und entsorgt werden. Wer hundert Liter Leitungswasser trinkt statt Wasser aus 1,5-Liter-PET-Flaschen, spart

- 63 kWh Strom • 2,4 kg Abfall • 11 l Wasser
- 3,1 kg Rohstoffe • 8,8 kg CO₂-Emissionen.

Die Energieersparnis reicht also zum Beispiel für 190 Waschgänge in der Waschmaschine bei 30 Grad!

Weil Wasser keinen Zucker und keine Kalorien enthält, löscht es den Durst am besten. Falls es mal doch süß sein soll, kann es mit Fruchtsirup gemischt werden.

Ein Erwachsener sollte mindestens 1,5 bis 2,0 Liter Flüssigkeit täglich trinken und zwar am besten über den Tag verteilt in kleineren Mengen. Die Auswirkungen bei Flüssigkeitsmangel sind vielfältig. Sie reichen von Kopfschmerzen und Konzentrationsverlust bis hin zu Benommenheit und Übelkeit. Deshalb ist das regelmäßige Trinken auch bei jungen Menschen so wichtig. Besonderes Augenmerk ist im höheren Alter darauf zu legen, weil das Durstgefühl bei alten Menschen abnimmt. **Quelle: sonnenseite.com**



© Erik Liebermann

Der OHA wünscht einen schönen Wanderherbst.



2009 suchte der OHA nach dem Foto vom schönsten Bergahorn in der Umgebung. Anlass war ein Artikel über den damaligen Baum des Jahres. Dem Penzberger Fotograf Alexander Maria Neumann (www.alexbergfoto.de) war der OHA-Aufruf entgangen. Doch nun endlich kam ein Kontakt zustande und der OHA freut sich, eines seiner Bergahorn-Fotos (aufgenommen am Wankerfleck) abdrucken zu dürfen.
Vielen Dank!

Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel e.V. ist ein gemeinnütziger Verein.

Alle Spenden sind also steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto: Kontonummer 109 900 bei der Kreissparkasse Schongau (BLZ 734 514 50)

Tel.: 0 88 61 / 25 97 99 5
Fax: 0 88 61 / 25 67 99 6

Bio im Lech-Ammer-Land
naturmarkt
Peiting

Öffnungszeiten

Mo - Fr: 7:30 - 19:00 Uhr
Sa: 7:30 - 13:00 Uhr

info@naturmarkt-Peiting.de
www.naturmarkt-Peiting.de
Freistraße 2 · 86971 Peiting

Shopping im grünen Bereich

DIE BUCHHANDLUNG

IM  PEITINGS

BUCHHANDLUNG AM BACH
STEFANIE BERTRAM-KEMPF
MEIERSTRASSE 2
86971 PEITING

TEL.: 08861 66212
FAX: 08861 5070
INFO@BUCHAMBACH.DE
WWW.BUCHAMBACH.DE

ÖFFNUNGSZEITEN

MO - FR 8:30 - 12:30 UHR UND 14:00 - 18:00 UHR, SA 8:30 - 12:30 UHR

BUCH

AM
BACH



Umweltinitiative
Pfaffenwinkele.V.

Pressesprecherin:

Claudia Fenster-Waterloo
E-Mail: wmobil@web.de
Tel.: 08862 6443

Internet: www.uip-online.de

Verantwortlich

für Seite 6, 7 und 8:

Claudia Fenster-Waterloo
(V.i.S.d.P. und Autorin aller nicht
namentlich gekennzeichneten Artikel)
Hammerschmiedstr. 8a
86989 Steingaden
Tel.: 08862 932430
Fax: 08862 1217
mail@german-editors.de

Satz und Layout:

Jürgen Müller, j.mueller6@gmx.net

Das nächste UIP-Treffen:

Donnerstag, 20. September 2012, 19:30 Uhr
in der Zechenschenke
(Zechenstraße 2 in Peiting)

Der UIP-Arbeitskreis Verkehr
trifft sich am selben Ort und Tag
um 18:30 Uhr.