

Meerbusch, 6. März 2017



An den Rat der Stadt Meerbusch
z.Hd. Bürgermeisterin Angelika Mielke-Westerlage
Postfach 1664
40641 Meerbusch

BUND-Ortsgruppe
Meerbusch
Dr. Andrea Blaum
Witzfeldstr. 68
40667 Meerbusch
tel. 02132-77600
mobil 0172-2792583

Bürgerantrag gem. 24 GO

1. Antrag auf flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerhalb aller Ortschaften in Meerbusch

Der zunehmende Straßenverkehr stellt für alle Menschen eine immer stärkere Belastung dar. Staus, erhöhte Lärmbelastung und Stress sind an der Tagesordnung. Dennoch sah die Straßenverkehrsordnung bisher Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen nicht vor.

Allerdings können seit neuestem Pilotprojekte gestartet werden. Der Klimaschutzplan NRW führt unter den Maßnahmen, die vom Verkehrsministerium NRW federführend umgesetzt werden können, "Modellversuche zur Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften" ausdrücklich auf. Die Landesregierung unterstützt diese **Modellversuche zu Tempo 30 Kilometer** pro Stunde als Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften, um weitergehende Erkenntnisse hinsichtlich Emissionen, Verkehrsablauf und Verkehrssicherheitseffekten zu gewinnen." ¹⁾

Die BUND Ortsgruppe Meerbusch beantragt, dass die Autostadt Meerbusch ein solches Pilotprojekt verwirklicht.

Der BUND sieht für die Stadt Meerbusch in einer flächendeckenden Tempo 30 Regelung in allen Ortsteilen folgende Vorteile:

- Mehr Sicherheit auf unseren Straßen

Die verringerte Geschwindigkeit reduziert die Unfallwahrscheinlichkeit und -schwere erheblich. Hauptursache für Unfälle mit Personenschäden sind zu hohe Geschwindigkeiten. ²⁾

So enthält der durchschnittliche Anhalteweg bei Tempo 50 mit 27,7 Metern deutlich höhere Risiken als der wesentlich geringere Anhalteweg aus Tempo 30 mit nur 13,3 Metern. Der Unterschied von 14,4 Metern kann bei einem Unfall für das Leben des Verkehrsopfers bzw. die Schwere seiner Verletzungen entscheidend sein.

Der deutsche Verkehrssicherheitsrats (DVR) sieht daher in einer auf 30 Stundenkilometer abgesenkten Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften mehr Sicherheit für Radfahrer, Fußgänger, Kinder und ältere Menschen. ³⁾

- **Weniger Lärm**

Das Absenken der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 bringt etwa drei Dezibel weniger Lärm mit sich - für das menschliche Ohr hört sich das nach nur halb so vielen Autos an. Besonders nachts ist das ein unschätzbare Vorteil für Wohngegenden. Ein weiteres Beispiel: 50 Autos, die 50 km/fahren, sind so laut wie 100 Autos mit 30 km/h. Zur Unterstützung der Lärmaktionsplanungen startete daher Rheinland-Pfalz sieben Pilotprojekte, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auch auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen beinhalteten. ⁴⁾

- **Mehr Lebensqualität in der Stadt**

Bei Tempo 30 auf der Straße wird Zufußgehen und Radfahren nicht nur sicherer, sondern macht auch mehr Spaß. Das Fahrrad kann seinen Vorteil als schnellstes Verkehrsmittel von Tür zu Tür in der Stadt noch weiter ausbauen. Damit steigt die Bereitschaft, das Auto stehen zu lassen und das Rad zu nutzen oder einfach zu Fuß zu gehen. Dadurch werden Lärm- und Schadstoffbelastung verringert und mehr Platz für das Leben in der Stadt geschaffen.

- **Geringere Schadstoffbelastung**

Geschwindigkeitsreduzierungen mit einer Verstetigung des Verkehrsflusses können auch für **bessere Luft** sorgen: so ist z. B Ziel des Klimaplanes der Stadt Göttingen in Niedersachsen, den Kohlendioxid-Ausstoß um 40 Prozent zu senken. Dies soll vor allem durch die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geschehen, der in Göttingen einen Anteil von 34 Prozent einnimmt. Unter anderem wollen die Göttinger Abgase und CO₂ reduzieren, indem sie **im Modellversuch** das Tempo auf ihren Straßen drosseln. Die Erkenntnisse, Ausführungen und Erfahrungen der Göttinger zum Thema Geschwindigkeitsreduzierung können anderen Kommunen als Orientierung dienen. ⁵⁾

- **Ein flüssiger und gleichmäßiger Verkehrsablauf, der Zeitverlust kompensiert**

Unter Verkehrsexperten ist die Reduzierung auf 30km/h innerhalb der Städte schon länger ein Trend. Ein erheblicher Zeitverlust ist nicht zu erwarten. Denn bei Tempo 30 erhöht sich die Fahrzeit nur unwesentlich: Auf einer Strecke von einem Kilometer liegt der Zeitverlust bei 40 Sekunden. Wenn man bedenkt, dass die meisten Autofahrten innerhalb von Ortschaften unter einer Länge von 5 km liegen, liegt die maximale Verzögerung bei ca. 3 Minuten. ⁶⁾

Ebenfalls in den Fußnoten finden sie die Berechnung eines Leserbriefautors der RP spezifisch für die Ortsdurchfahrt durch Strümp. ⁷⁾

- **Mehr Klarheit und Übersichtlichkeit bei den Verkehrsregeln**

Dies trifft heudet insbesondere auf **Lank** zu. Hierzu die Beobachtung eines unserer Mitglieder zusammengefasst in einer Mail. ⁸⁾

Zu allen aufgeführten Gründen siehe auch den lesenswerten Fachbeitrag „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Technische Universität Kaiserslautern, Institut für Mobilität & Verkehr (imove), erarbeitet im August 2013 im Auftrag der Stadt Fellbach für die Diskussion des Verkehrsentwicklungsplans im Gemeinderat im September 2013. ⁹⁾

2. Hilfsweise beantragen wir:

Einführung von Tempo 30 auf allen Straßen innerhalb Meerbusch, die KEINE Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sind, bisher aber noch nicht in den Katalog der verkehrsberuhigten Straßen aufgenommen wurden:

Dies sind (nur als Beispiel) in Büderich: Grünstraße, Mataréstraße, Fontanestraße, Ostraße, Lortzingstraße, Witzfeldstraße, Am Frohnhof, Brühlerweg, Friedensstraße, Kanzlei, Hohegrabenweg, Römerstraße, Theodor Hellmichstrasse, Auf den Steinen, Poststraße;

in Lank Claudiusstraße, Gonellastraße und in Osterath der Wienenweg auf kompletter Länge **etc.**

3. Hilfsweise beantragen wir ebenfalls:

Einführung von Tempo 30 auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, sofern sich dort ein Kindergarten, ein Altenheim oder eine Schule befindet

z.B. Necklenbroicher Straße (Montessorihaus), Xantener Straße (Meridias Altenpflegeheim)

4. Wir beantragen ferner, dass zur Einhaltung und Überwachung der beantragten Temporeduzierung

- a) die Verwaltung beauftragt wird, Vorschläge zu machen, **wie durch intelligentes versetztes Parken oder sonstige Maßnahmen (Pflanzenscheiben) eine Temporeduzierung des motorisierten Verkehrs erzwungen werden kann** (Positiv-Beispiel Brühlerweg, Necklenbroicher Straße) **und diese dann auch so zu beschließen.**

Denn eine Zone wird zur bloßen Alibi-Übung, wenn sie lediglich bei der Einfahrt signalisiert ist und auf die notwendigen, gestalterischen Maßnahmen verzichtet wurde, die das Fahren mit hohem Tempo verhindern sollen. Fehlt es an Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, vergisst der Autolenker, dass er sich in einer speziellen Zone befindet.

- b) **Geschwindigkeitsmessungsschilder aufgestellt werden**, die sowohl die gefahrene Geschwindigkeit anzeigen, als auch ein Smiley zur Belohnung oder Bestrafung (z.B. sog. Dualdisplay der Firma visisplus Smile inklusive Solarpanel)

Als weniger zielführend sehen wir die Tafeln an, die nur das Wort Danke in grün oder Langsam rot aufleuchten lassen, so wie sie bisher auf der Dorfstraße in Büderich bzw. auf der Uerdinger Straße in Lank montiert worden sind.

Siehe hierzu die Untersuchung von Studenten der Fachrichtung Verkehrsmanagement der Universität Karlsruhe, bei der herauskam, dass Tafeln mit Geschwindigkeitsanzeige Autofahrer offensichtlich dazu veranlassen, nach dem Passieren durchschnittlich um 10 km/h langsamer zu fahren.¹⁰⁾



Andrea Blaum

Quellenverzeichnis:

- 1) KSP NRW, S.139, https://www.klimaschutz.nrw.de/fileadmin/Dateien/Download-Dokumente/Sonstiges/NRW_BR_Klimabericht_web_januar.pdf
- 2) s. Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Verkehrsunfalls zwischen Fußgänger/Radfahrer und Pkw s. M.Moenninghof: http://de.30kmh.eu/files/2014/05/Fachtagung2012_Vortrag_Moennighoff.pdf auf S.7
- 3) <https://www.vsf.de/engagement/tempo-30/>
- 4) siehe u.a. https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Service/Veranstaltungschronik/pdf-Dateien/Laermschutz_in_RLP/Topp-Veroeffentlichung_zu_Tempo_30_auf_Hauptverkehrsstraessen_mit_Wohnnutzung_SVT_01-2014_23-30.pdf
- 5) siehe hierzu: <http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/tempo-30-weniger-laerm-bessere-luft-und-mehr-verkehrssicherheit--150617.html>
- 6) s. M.Moenninghof: http://de.30kmh.eu/files/2014/05/Fachtagung2012_Vortrag_Moennighoff.pdf S.10

7)



8)

„hier mein Beitrag zum Thema Tempo 30: In Lank-Latum sind Tempo-30-Zonen fast flächendeckend eingerichtet. Der Ort wird allerdings durchschnitten von Straßen mit relativ viel Verkehr, die nicht den Tempo-30-Zonen zugeschlagen wurden. Ein solcher Straßenzug ist z.B. die Claudiusstraße, ein Teil der Gonellastraße mit weiterführenden Straßen in die Rheingemeinden. Hier gilt Tempo 50. Eine Ausnahme bildet die Uerdinger Straße, hier gilt Tempo 30 ohne Tempo-30-Zone.

Meine Beobachtung ist folgende: Wer mit dem Auto durch Lank-Latum fährt, wechselt ständig zwischen Tempo-30-Gebieten und Tempo 50-Gebieten. Irgendwann weiß man nicht mehr, was am augenblicklichen Standort gilt. So fahren die Autos dann auch: Das Tempo richtet sich nach den gerade gegebenen Bedingungen und nicht nach der Beschilderung.

Die sinnvollste Lösung wäre ein einheitliche Tempo-30-Regelung von Ortseingang bis Ortsausgang, ohne jede Ausnahme. Wer sich in Lank-Latum bewegt, muss die 30er- Grenze beachten, egal wo er sich befindet.“

9) https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Service/Veranstaltungschronik/pdf-Dateien/Laermenschutz_in_RLP/Topp-Veroeffentlichung_zu_Tempo_30_auf_Hauptverkehrsstrassen_mit_Wohnnutzung_SVT_01-2014_23-30.pdf

10) <http://www.ka-news.de/region/karlsruhe/Karlsruhe~/Tempolimits-in-Karlsruhe-Halten-Smile-Tafeln-vom-Rasen-ab;art6066,1793242>