

**24. August 2020**

Peter Schniewind • Kirchstr. 20 • 42781 Haan

Stadt Haan  
Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr  
Herr Lemke (Vorsitzender des SUVA)  
Herr Alparslan (1. Technischer Beigeordneter)  
z.K. Frau Bürgermeisterin Dr. Warnecke

### **Antrag zur Sitzung des SUVA am 17.9.20**

Sehr geehrter Herr Lemke,  
Sehr geehrter Herr Alparslan,

hiermit beantrage ich zur o.g. Sitzung einen TOP

### **Wirksame Maßnahmen zur Lärmreduzierung, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Fahrradinfrastruktur und zum Klimaschutz im Zuge des Innenstadtkonzepts.**

Ich beantrage auf der B228 von der Kreuzung Düsseldorfer Str./Hochdahler Str. bis zur Kreuzung Böttinger Str. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einzuführen. Von der Kreuzung Böttinger Str. bis zur Einmündung Kampstraße wird ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h eingerichtet. Von der Einmündung Kampstraße bis zum Kreisverkehr beträgt die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

#### **Begründung:**

In den Sitzungen der AG Innenstadt wurde das Problem „*Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung*“ bisher ausgeklammert, obwohl am 29.10.2015 zum Punkt 4.2 (Handlungsfeld A: Städtebauliche Gestaltung und innerstädtische Plätze) des InHK einstimmig beschlossen! Einige der in diesem Punkt des InHK benannten Abschnitte liegen entlang der B228. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität, wie im InHK gefordert, betrifft auch gerade diese Bereiche. Daher mein Antrag verkehrsberuhigter Geschäftsbereich für den Bereich der B228, der von Kunden des dort angesiedelten Handels, ÖPNV Nutzern und Anwohnern, also Fußgängern und Radfahrern, stark frequentiert wird.

Von der Kreuzung am Schlagbaum bis zur Innenstadt sind alleine 3 Altenheime an der B228 angesiedelt, deren Bewohner es zu schützen gilt. Ebenfalls zu schützen ist der Schülerverkehr des Schulzentrums an der Walder Straße, das mit zum Innenstadtkonzept gehört, auf dem Weg zu den Bushaltestellen.

Durch die beantragten Temporeduzierungen auf maximal 30 km/h werden ferner drei unselige Beschlüsse des Rats geheilt:

1. Beschluss des Rats vom 16.12.2016:

*Der Beschluss des SUVA (Anm.: der im Übrigen seinerzeit einstimmig erfolgte) zur Abmarkierung eines Fahrradschutzstreifens auf der B228 zwischen Böttingerstraße und Kölner Straße wird aufgehoben.*

Dieser Beschluss wurde mit den Stimmen von CDU, FDP, **AFD**, UWG und der Bürgermeisterin gefasst. Mit einer Stimme Mehrheit.

2. Beschluss des Rats vom 17.10.2017, bei dem es um den Lärmaktionsplan ging:

*Die Maßnahme „KM2: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 auf 30 km/h in der Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr“ wird unter Organisatorische Maßnahmen für den Bereich 1: B 228 (Düsseldorfer Straße – Bahnhofstraße – Kaiserstraße – Alleestraße – Elberfelder Straße) auf Seite 30 des Entwurfes des Lärmaktionsplanes Stufe II wieder aufgenommen.*

Dieser Antrag wurde bei Stimmgleichheit (CDU, FDP, **AFD** und UWG) abgelehnt, bei einer Enthaltung.

Was war geschehen? Die Verwaltung hatte seinerzeit nach der Offenlegung des Lärmaktionsplans die Empfehlung des Gutachters unter KM2 zu Tempo 30, ohne entsprechenden Beschluss des SUVA, herausgenommen. Der in dem folgenden SUVA dann gestellte Antrag, diese Empfehlung wieder aufzunehmen, wurde letztlich im Rat dann bei Stimmgleichheit mit den Stimmen der genannten Fraktionen abgelehnt.

3. Beschluss des Rats vom 4.7.2018 Handlungskonzept Radverkehr

*Antrag der CDU bei den Maßnahmen B228 auf S. 78 des Handlungskonzepts, sowohl den ersten (Markierung eines Schutzstreifens bergauf), als auch den dritten Punkt (Alternativ Ausweisung Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) zu streichen.*

Dieser Beschluss wurde mit den Stimmen von CDU, FDP, **AFD**, UWG und der Bürgermeistern gefasst mit einer Stimme Mehrheit.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung in den beantragten Ausmaßen wird nicht nur die Situation der Anwohner im Sinne des Lärmaktionsplans verbessern, sie wird die Sicherheit in diesem Bereich für alle Verkehrsteilnehmer stark erhöhen und sie wird dem Problem der fehlenden Radschutzstreifen gerecht, weil bei Tempo 30 und niedriger keine Radschutzanlagen erlaubt sind. Weiter weise ich zum wiederholten Mal auf die Studie des Umweltbundesamtes von 2016 zu Tempo 30 auf Hauptstraßen hin:

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf)

Eine Zusammenfassung der Fazite des Bundesumweltamts im Anhang.

Im Übrigen ergänzt dieser Antrag meine anderen Anträge zur Verbesserung der Radinfrastruktur innerhalb eines Gesamtkonzepts: **Menschenfreundliche Innenstadt.**

Mit freundlichem Gruß



# Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen



## Fazit zum Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die Leistungsfähigkeit von Hauptstraßen:

Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss.

Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.



## Fazit zu den Geschwindigkeiten:

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen hat in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab. Je länger Tempo 30 besteht, desto besser wird die Geschwindigkeitsregelung eingehalten.

Bei den Wirkungen von Tempo-30-Anordnungen gibt es große Schwankungsbreiten. Im Einzelfall sind daher Begleituntersuchungen zu den Wirkungen sinnvoll, die wegen der langen Eingewöhnungszeiträume frühestens ein halbes Jahr nach der Anordnung und über mehrjährige Zeiträume erfolgen sollten.



## Fazit zur Qualität des Verkehrsflusses und zu den Reisezeiten im Kfz- und öffentlichen Verkehr:

In der Praxis wurden bei Messfahrten Reisezeitverluste an Tempo-30-Strecken von 0 bis 4 Sekunden je 100 Meter festgestellt. Dies ist auch bei längeren Abschnitten oder einer Aneinanderreihung von mehreren Regelungen volkswirtschaftlich kaum relevant.

Wichtiger für die subjektive Wahrnehmung und damit die Akzeptanz von Tempo 30 ist die Homogenität des Verkehrsflusses. Der Verkehrsfluss kann Messungen zufolge bei Tempo 30 besser sein als bei Tempo 50.

Bei neuen Anordnungen sind vorhandene Grüne Wellen hinsichtlich einer Anpassung an die veränderte Höchstgeschwindigkeit ebenso zu prüfen wie betriebliche und wirtschaftliche Aspekte des ÖPNV.

# Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

## Fazit zur Lärmbelastung:

Tempo 30 führt in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen. Dazu tragen vor allem nachts auch die geringeren Lärmspitzen bei.



## Fazit zur Luftreinhaltung:

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.



## Fazit zur Verkehrssicherheit:

Tempo 30 hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Vorliegende Studien ergeben keine Anhaltspunkte für gegenteilige Annahmen.



## Fazit zu Verkehrsverlagerungen:

Bisherige Tempo-30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Die Planung sollte eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten.



## Fazit zur Wahrnehmung durch die Anwohnenden:

Tempo 30 wird von den Anwohnenden überwiegend positiv wahrgenommen und bewertet.