

ADFC Bochum – Attac Bochum – botopia – BUND Bochum – Fridays for Future Bochum
Greenpeace Bochum – Kortland e.V. – NABU Bochum – Naturfreunde Bo-Langendreer
Stadt für alle Bochum – urbanRadeling – VCD Bochum/Gelsenkirchen/Herne
VeloCityRuhr – velotopia - offene Fahrradwerkstatt Bochumer Bürger*innen – Arbeitskreis Umweltschutz

Die Radwende ist ein Bündnis vieler Bochumer Verbände, Initiativen sowie Bürger*innen, die sich gemeinsam für eine fahrradfreundliche Stadt Bochum einsetzen.



Bochum, 04.09.2020

Stadt Bochum
Referat 01 – Büro für Bürgerbeteiligung
Postfach 44777 Bochum

Anregung gemäß § 24 der Gemeindeordnung für das Land NRW – Einrichtung einer Tempo 30 Zone auf der Bergstraße/Grummer Straße als Modellversuch

Sehr geehrte Damen und Herren

Hiermit möchte im Namen der Radwende Bochum eine Anregung nach § 24 GO zur Einrichtung einer Tempo 30 Zone in der Bergstraße ab Nordring und in der Folge der Grummer Straße bis zur Herner Straße als Modellversuch einreichen.

Ich möchte Sie bitten, meinen Antrag auch an die Ratsfraktionen und den Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität weiterzuleiten.

Antrag

In der Bergstraße ab Nordring und in der Folge in der Grummer Straße bis zur Herner Straße wird in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eingerichtet.

Um Erfahrungen mit Tempo 30 in Vorrangstraßen zu sammeln wird dies als Modellversuch über 3 Jahre wissenschaftlich begleitet.

Begründung

1957 wurde bundesweit die Begrenzung der Maximalgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften auf 50 km/h eingeführt.

Diese Geschwindigkeitsbegrenzung hat zu einem Anstieg der Sicherheit im Straßenverkehr geführt.

Heute kommen neben der Sicherheit der Straßen für alle Verkehrsteilnehmer noch andere Aspekte wie Lärm, Luftschadstoffe und Aufenthaltsqualität hinzu. Deshalb wird in der Bundespolitik diskutiert, die Maximalgeschwindigkeit in den Ortschaften auf 30 km/h zu begrenzen. Voraussichtlich wird dies in der nächsten Legislaturperiode so möglich sein.

Durch den Modellversuch kann die Stadt die Auswirkungen von Tempo 30 auf einer Vorrangstraße testen.

Radwende Bochum – radwende-bochum@zeromail.org – www.radwende-bochum.de

V.i.S.d.P. Martin Krämer c/o Botopia Raum 9 – Griesenbruchstraße 9 – 44793 Bochum

Die Radwende ist ein Bündnis vieler Bochumer Verbände, Initiativen sowie Bürger*innen, die sich gemeinsam für eine fahrradfreundliche Stadt Bochum einsetzen.



Was sind die Auswirkungen einer Reduktion der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30?
Ich zitiere hier aus der Veröffentlichung des Umweltbundesamts von November 2016
„Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“:

- Für ein zügiges Vorankommen sind die Gestaltung der Kreuzungen und ein möglichst kontinuierlicher Verkehrsfluss weitaus wichtiger als die zulässige Höchstgeschwindigkeit. ... Für die subjektive Qualitätswahrnehmung der Autofahrenden sind gleichmäßige Verkehrsströme ohne große Geschwindigkeitsdifferenzen auf einem niedrigeren, aber homogenen Niveau positiver als höhere Spitzengeschwindigkeiten mit mehr Stopps. (Seite 10)
- Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 einen rund 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einigen Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.
Die – allerdings nur noch selten – publizierte Meinung, dass Pegeldifferenzen erst ab 3 dB(A) wahrnehmbar seien, ist bereits seit langem widerlegt (Seite 13)
- Langjährige Messreihen an Berliner Hauptverkehrsstraßen ergaben eindeutige Minderungen der untersuchten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und elementarer Kohlenstoff (EC) (Seite 15)
- Unfallzahl und Unfallschwere nehmen schon wegen der physikalischen Zusammenhänge grundsätzlich mit steigenden Geschwindigkeiten zu. (Seite 15)
- Anwohnerbefragungen stellen überwiegend positive Reaktionen auf Tempo 30 fest. Die Reduzierung des besonders störenden Geräusch-Spitzenpegel trägt dazu bei, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner mit Tempo 30 auch bei einer vergleichsweise geringen Pegelsenkung weniger durch Lärm belästigt fühlen als bei Tempo 50. Positive Stimmungsbilder gibt es auch zur Verkehrssicherheit und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Tempo 30. (Seite 18)

Wir schlagen die Bergstraße für den Modellversuch vor weil:

1. Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Herner Straße weichen Autofahrer auf die Bergstraße aus und belasten die Anwohner mit zusätzlichem Lärm und Luftschadstoffen
2. Die auf der Bergstraße angelegten Radfahrstreifen entsprechen größtenteils nicht den Vorgaben der ERA und erhöhen nicht die Sicherheit der Fahrradfahrer. Eine geringere Geschwindigkeit des Autoverkehrs erhöht hier die Sicherheit der Fahrradfahrer. Die Erhöhung der Sicherheit ist hier notwendig, da die Autodichte zu Stoßzeiten sehr hoch ist und die Fahrweise der Autofahrer nicht zur Sicherheit beiträgt.
Die Bergstraße hat eine hohe Bedeutung für den Radverkehr.
Unter diesem Aspekt ist die Steigerung der Attraktivität der Bergstraße für den

ADFC Bochum – Attac Bochum – botopia – BUND Bochum – Fridays for Future Bochum
Greenpeace Bochum – Kortland e.V. – NABU Bochum – Naturfreunde Bo-Langendreer
Stadt für alle Bochum – urbanRadeling – VCD Bochum/Gelsenkirchen/Herne
VeloCityRuhr – velotopia - offene Fahrradwerkstatt Bochumer Bürger*innen – Arbeitskreis Umweltschutz

Die Radwende ist ein Bündnis vieler Bochumer Verbände, Initiativen sowie Bürger*innen, die sich gemeinsam für eine fahrradfreundliche Stadt Bochum einsetzen.



Radverkehr notwendig, da sie sich hervorragend für die Verlagerung des Modalsplit vom Auto weg zum Radverkehr hin eignet.

3. Die Bergstraße ist Schulweg für die Goethe-Schule, die Hildegardis-Schule und die Heinrich-Böll-Gesamtschule.
Im Vergleich zu fahrradfreundlichen Städten fahren hier jedoch nur sehr wenige SchülerInnen mit dem Fahrrad, da die Verkehrssituation zu Stoßzeiten zu gefährlich für Rad fahrende Kinder ist.
Der Verkehr besteht zu Hauptverkehrszeiten zu einem großen Teil aus MIV-Schul-Zubringerverkehr. Durch die Einrichtung einer Tempo30-Zone besteht die Möglichkeit, durch die Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit die Voraussetzung dafür zu schaffen, den MIV-Zubringerverkehr zu reduzieren indem stattdessen die SchülerInnen den Weg mit dem Fahrrad zurücklegen.
4. Die Bergstraße hat auf einigen Teilstrecken bereits Tempo 30 Zonen. Durch eine generelle Beschränkung auf Tempo 30 wird die Fahrsituation klarer und übersichtlicher, unnötiges Beschleunigen und Abbremsen wird vermieden.

Mit freundlichen Grüßen Karl-Heinz Hüsing

im Namen der Radwende:

Karl-Heinz Hüsing
Am Steinknapp 46
44795 Bochum
khh@posteo.de