

Grundlagenpapier für Anträge zur Einführung von Tempo 30 innerorts in der Biosphäre Bliesgau.

Hier: Pilotprojekt Gemeinde Kirkel

1

Die BUND Regionalgruppe Bliesgau fordert für die Biosphäre Bliesgau die Einführung von Tempo 30 innerorts in allen Gemeinden.

Zur Überprüfung der Möglichkeiten für die Umsetzung der Forderung soll in einer Gemeinde der Biosphärenregion ein Pilotprojekt gestartet werden. Hierfür bietet sich die Gemeinde Kirkel mit den Ortsteilen (Dörfern) Altstadt, Kirkel und Limbach an.

In der Gemeinde Kirkel sind alle Straßen außer den "Durchgangsstraßen" bereits Tempo-30-Zonen. Zudem befürwortet der Gemeinderat der Gemeinde Kirkel seit längerem die Einrichtung von Tempo-30-Zonen in der gesamten Gemeinde. Das Projekt sollte von Geschwindigkeitsanzeigen zur Information der Verkehrsteilnehmer und Radargeschwindigkeitskontrollen begleitet werden. Nach endgültiger Etablierung von Tempo 30 sollten Schwellen zur dauerhaften Erinnerung aller Verkehrsteilnehmer am Beginn der entsprechenden Zonen eingerichtet werden.

Diese Maßnahmen sind notwendig, da der Gesetzgeber eine einfache Lösung zur Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen bisher nicht in Betracht zieht. Diese einfache Lösung wäre: Ab sofort (praktisch ab 01.01.2022) sind alle neu zugelassenen Fahrzeuge mit einer Software zur Erkennung von Verkehrszeichen auszustatten. Bei Einfahrt in eine geschlossene Ortschaft wird vom Fahrzeug/Motor automatisch die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduziert, entsprechend ebenso bei jedem Verkehrszeichen mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Technisch ist das kein Problem.

Eine wissenschaftliche Begleitung des Projekts ist notwendig. Eine Evaluation sollte frühestens nach 6 Monaten erfolgen, da die reale Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung erfahrungsgemäß eher länger dauert.

Bei positiven Ergebnissen könnte das Projekt zeitnah auf andere Gemeinden erweitert werden.

Das jetzt vorgelegte Papier bezieht sich auf die Verkehrsverhältnisse in der Gemeinde Kirkel. Für andere Gemeinden können möglicherweise andere abweichende Gegebenheiten vorliegen. Bei einem entsprechenden Antrag anderer Gemeinden sollte dann natürlich mit deren örtlichen Gegebenheiten argumentiert werden.

Mehrere Großstädte in Deutschland haben auf einigen Hauptstraßen inzwischen erfolgreich Tempo 30 eingeführt (Berlin, Frankfurt, Mainz, Schwerin), andere (Freiburg, Darmstadt, Karlsruhe, München) bemühen sich noch um die Einrichtung von Tempo 30 auf allen Straßen innerorts – teilweise bisher ohne Erfolg.

In Hessen und Baden-Württemberg andererseits ist Tempo 30 auch auf vielen Haupt- und Durchgangsstraßen landesweit bereits Realität.

Die StVO § 3 schreibt für Straßen innerorts eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h vor. Davon abweichend können auf Antrag einer Gemeinde andere Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden. Das gilt insbesondere für "sensible" Bereiche vor Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen, in Wohngebieten, usw.

2

Inzwischen (18.05.2021) fordert auch die Weltgesundheitsorganisation (WHO), vertreten durch ihren Generalsekretär Tedros Adhanom Ghebreyesus, weltweit Tempo 30 in allen Städten und Dörfern. Weltweit, dazu gehören auch die Gemeinde Kirkel und die Dörfer Altstadt und Limbach. Wenn also Tempo 30 nun neben dem Gemeinderat Kirkel und seinen Ortsräten auch von der WHO gefordert wird, dann sollten sich endlich auch die Entscheider in der Kreisstadt Homburg und im Saarland mit diesen auf die ganze Welt bezogenen Forderungen befassen, sie anerkennen und sie endlich auch in diesem klitzekleinen Bereich der Welt umsetzen. Wenn nicht, sollten sie - unverblümt und öffentlich - die Gründe für die NICHT-Umsetzung bekanntgeben. Und das SOFORT in allen Medien. Die Entscheider in diesen lokalen und regionalen Gremien haben auch eine Verantwortung gegenüber dem Rest der Welt.

I . Was spricht für Tempo 30?

1. Gefahrenverminderung für alle Verkehrsteilnehmer (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger)
2. Lärmschutz
3. Verbesserung der ökologischen Situation
4. Verbesserung des Verkehrsflusses
5. Verbesserung des körperlichen und psychischen Wohlbefindens der Anwohner/Einwohner
6. Schutz von Wohngebieten

Zu 1. **Gefahrenverminderung für alle Verkehrsteilnehmer** (Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger)

2018 kamen in Deutschland mehr als 1000 Menschen bei Unfällen aufgrund überhöhter Geschwindigkeit ums Leben, viele davon innerorts. Die Zahl der Verletzten liegt erfahrungsgemäß um das zehnfache bis hundertfache höher.

Unfallzahlen und Unfallschwere nehmen mit steigender Geschwindigkeit zu.

Der Anhalteweg bei einem drohenden Zusammenstoß setzt sich zusammen aus Reaktionsweg und Bremsweg. Bei Tempo 50 beträgt der Anhalteweg 27,7 m (13,9m und 13,8m). Bei Tempo 30 beträgt der Anhalteweg 13,3 m (8,3m und 5m).

In der Summe heißt das, dass ein Fahrzeug nach Bremsung mit Tempo 30 bereits steht, während ein Fahrzeug nach beabsichtigter Bremsung mit Tempo 50 noch fast 14 Meter mit 50 km/h weiter fährt und erst dann der Bremsvorgang einsetzt.

Die bei einem Zusammenstoß umgewandelte Energie ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie bei Tempo 30. Ein bei einem Zusammenstoß typischerweise ungeschützter Fußgänger oder Radfahrer hat bei Tempo 50 kaum eine Überlebenschance.

Alle Untersuchungen dokumentieren nach Einführung von Tempo-30-Zonen einen Rückgang von Unfallhäufigkeit und Unfallschwere.

Besonders Kinder profitieren davon: In London ging nach Einführung von Tempo-30-Zonen die Zahl der verunglückten Kinder um 50% zurück.

Limbach ist funktionelles Zentrum der Gemeinde Kirkel.

An der Hauptstraße liegen 7 Läden, 1 Supermarkt, das Sozialkaufhaus, 3 Arzt-/Zahnarztpraxen, 2 Banken, der Zugang zur Dorfhalle, die Mühle als Eventzentrum, ein Integrationstreff, eine Schule, ein Kindergarten, eine Kirche, das Theobald-Hock-Haus als Veranstaltungszentrum, der alte Friedhof mit mehreren gut besuchten Veranstaltungen übers Jahr, ein Seniorentreff, eine Tanzmanufaktur, die Post und das Rathaus, 1 Zebrastreifen, dazu 6 Bushaltestellen. Insgesamt handelt es sich um über 30 Örtlichkeiten mit erheblichem Publikumsverkehr, mit Kleinkindern, Schulkindern und Senioren als besonders sensiblen Verkehrsteilnehmern. Die Wege zu und zwischen diesen Lokalitäten werden z.T. zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, erfreulicherweise.

Limbach und Altstadt sind von der Siedlungsform her Straßendörfer. Auch wenn durch Angliederung von Wohngebieten diese Dorfform nicht mehr ganz augenscheinlich ist, so bleiben doch die Auswirkung auf den Verkehr unverändert. So erfolgen zusätzlich Zugang oder Zufahrt zu Örtlichkeiten seitab der Hauptstraße vorrangig über die Hauptstraße mit entsprechenden Auswirkungen auf den fließenden Verkehr im Dorfzentrum. Weitere Örtlichkeiten sind in Limbach die Gastronomie am Kleinen Sägeweiher, das Solarfreibad, die große regionale Gemeinschaftsschule, die Schulturnhalle mit Nutzung bis in die Abendstunden, der Sportplatz in der Talstraße, der Friedhof, der Palatia Sportplatz, das Seniorenheim mit Bistro, der Fitnesspark, die katholische Kirche, die Apotheke, der Bestatter, die Bäckerei am Bahnhof. Letztlich gehört auch der Zugang zum Bahnhof in diese Aufzählung. Ähnliches gilt entsprechend in Altstadt. Hier steht allerdings die Enge der Ortsstraße und der geringe Abstand zum Gehweg im Vordergrund. Eine Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde für alle nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer eine enorme Gefahrenminderung darstellen, für die motorisierten eine geringere Gefahr, einen Unfall zu erleiden oder jemand anderes bei einem Unfall zu verletzen oder gar zu töten.

Zu 2. Lärmschutz

Lärm ist unerwünschter Schall, störendes Geräusch. Der Straßenverkehr ist die wichtigste Ursache von Lärm. Dabei kann es sich um eine Dauerbeschallung (Autobahn) handeln, um Schallspitzen (einzelne Autos oder Motorräder) oder die Kombination von beidem.

Es gibt keine Definition, nach der Lärm messbar wäre. Lärm ist eine ausnahmslos subjektive Empfindung. Dabei kann der eine Mensch eine Schallemission bereits als Lärm empfinden, die einem anderen noch als nicht belästigend erscheint.

Lärm kann belästigend und auch gesundheitsschädigend wirken, besonders bei Dauerbeschallung und zu Zeiten höherer Sensibilität, z.B. nachts.

Die Gefahr, einen Herzinfarkt zu erleiden, ist bei lärmbelasteten Menschen erhöht. Es wird seit langem versucht, Beziehungen zwischen der messbaren Lautheit und dem subjektiv empfundenen Lärm herzustellen.

Diese Versuche aus einer bevorzugt technikgläubigen Zeit berücksichtigen die subjektive Betroffenheit des Menschen als Individuum nur unzureichend. Die moderne menschenbezogene Lärmforschung fordert ein grundsätzliches Umdenken.

Diese Ausführungen zeigen, dass Lärm als Bedrohung und Gefährdung völlig neu bewertet werden muss. Die Orientierung an Dezibel Werten für Entscheidungen für oder gegen Maßnahmen zum Lärmschutz ist in der heute praktizierten Form absolut unbrauchbar und muss aufgegeben werden.

Dennoch: Die Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h führt zu einer Minderung des Schallpegels um 2-4 dB(A). Dieser Wert liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Die Minderung betrifft nicht nur den Mittelpegel, sondern auch die Maximalpegel und die Pegelschwankungen. An Hauptstraßen in Frankfurt war nach Einführung von Tempo 30 die Lärminderung nachts von 5-6 Uhr (besonders kritische Phase für Lärmstörungen des Schlafs) am ausgeprägtesten.

Die Geräusentwicklung beim Straßenverkehr resultiert aus 3 Quellen:

1. Motorgeräusch
2. Rollgeräusch
3. Fahrwiderstand

Das Motorgeräusch hängt von der Drehzahl des Motors ab. Diese kann der Fahrer beeinflussen, durch Wahl des Gangs und Menge der Kraftstoffzufuhr ("Gasgeben"). Durch intelligente Kombination dieser beiden Maßnahmen kann der umsichtige Fahrer die Lautstärke des Motors bei Tempo 30 und Tempo 50 in den kaum hörbaren Bereich drücken. Bei beiden Geschwindigkeiten kann man das Fahrzeug ohne forcierte Beschleunigung fast lautlos rollen lassen. Diese Fahrweise kennzeichnet den Köhner am Steuer. Sie ist zudem sparsam. Bei niedrigem Gang (hohe Drehzahl) und viel "Gas" wird das Motorgeräusch auch bereits bei Tempo 30 zum Lärm.

Der Fahrwiderstand (und damit auch das dadurch verursachte Geräusch) nimmt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu, also nicht linear sondern exponentiell:

$$W = M \times C^2 \text{ (} W = \text{Widerstand, } M = \text{Masse, } C = \text{Geschwindigkeit)}$$

Dieses Geräusch kann der Fahrer nicht beeinflussen. Es ist eine physikalische Größe.

Das Rollgeräusch ist von der Art des Untergrunds, der speziellen Zusammensetzung der Reifen und der Witterung abhängig (z.B. ist bei Regen das Rollgeräusch lauter). Ab Tempo 30 überwiegt das Rollgeräusch das Motorgeräusch (bei intelligenter Fahrweise).

Zu 3. Verbesserung der ökologischen Situation

Tempo 30 führt gegenüber Tempo 50 zu einer Minderung der Schadstoffbelastung mit Stickoxiden, CO₂ und Feinstaub.

Dieses wird erreicht durch die Verstetigung des Verkehrsflusses, den geringeren Kraftstoffverbrauch bei geringerer Geschwindigkeit und Vermeiden von Abbremsen und Wiederanfahen. Grundsätzlich lässt sich der Kraftstoffverbrauch durch Maßnahmen des Fahrers erheblich beeinflussen.

Kontinuierliche Geschwindigkeit (Tempomat) bei möglichst hohem Gang (niedrige Drehzahl, wird bei neueren Fahrzeugen im Armaturendisplay angezeigt) wirken optimal, übrigens gleichermaßen bei Tempo 30 wie bei Tempo 50. Bei letzterem ist aber der Verbrauch höher. Bei Versuchsfahrten in Limbach in der Hauptstraße, liegt der Verbrauch bei Tempo 30 um ca. 20-30% niedriger, und damit natürlich auch der Schadstoffausstoß.

Zu 4. Verbesserung des Verkehrsflusses

Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen führt zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses.

Die Qualität des Verkehrsflusses hängt nicht, oder nur in geringem Umfange von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit ab.

Großen Einfluss haben dagegen die Einmündung oder der Abgang von Nebenstraßen, das Parkverhalten, Überquerungshilfen (Zebrastreifen), Ampeln und die Anzahl von Bushaltestellen. Insbesondere beim Abbiegen und Einparken brauchen nachfolgende Fahrzeuge bei Tempo 30 ihre Geschwindigkeit nicht zu reduzieren. Der Verkehrsfluss wird nicht gestört.

Gerade in der Hauptstraße in Limbach kann man diesen Sachverhalt tagtäglich eindrucksvoll beobachten: Von der Hauptstraße gehen zwischen Dorfeingang im Osten (Limbacher Mühle) und Dorfende Bayrisch Kohlhof im Westen (oder umgekehrte Richtung) 14 Nebenstraßen/-wege ab. Dazu kommen zahlreiche Grundstücksein/-ausfahrten und zahlreiche Parkbuchten.

Zu 5. Verbesserung des körperlichen und psychischen Wohlbefindens der Anwohner/Einwohner

Die Dörfer/Gemeinden im Bliesgau sind auch in ihren Zentren Wohnorte und Lebensorte.

Riesige LKWs fahren mit Tempo 50, oftmals schneller, mitten durch die Dörfer, wenige Meter an Fußgängern und Radfahrern vorbei, also den schwächsten Verkehrsteilnehmern. Während im Bahnhof an jedem Bahnsteig vor ein- oder vorbeifahrenden Zügen gewarnt wird, gibt es so etwas am Straßenrand nicht. In der Gemeinde Kirkel, besonders in Altstadt und Limbach erlebt man zu Zeiten von Verkehrsstaus auf den benachbarten Autobahnen endlose Reihen dieser Schwerlasten und das über Stunden. Die Staus werden den Dörfern anlässlich der Baumaßnahmen an der AS Homburg noch auf Jahre erhalten bleiben. Dieses Vorbeirauschen der LKWs mit Tempo 50 wird als angsteinflößend und bedrohlich empfunden. Gleiches gilt für die landwirtschaftlichen Großmaschinen, bis zu 4-5 Meter hoch, die plötzlich mit ihren teilweise mannshohen Rädern dicht neben einem vorbeidonnern. Sie fahren inzwischen das ganze Jahr über, zu Erntezeiten zeitweilig im Minutentakt und bis tief in die Nacht.

Ganz dramatisch ist die Situation in Altstadt, wo der Abstand vom Gehweg zu den Fahrzeugen teilweise weniger als 1 Meter beträgt.

Wer Zweifel an der Notwendigkeit von Tempo 30 Zonen auf Hauptstraßen innerorts hat, sollte sich ein solches Erlebnis einmal selbst antun.

Unsere Dörfer sind in allererster Linie für die Menschen zum Wohnen und Leben da und erst danach zur Durchfahrt für Autos.

Zu 6. Schutz von Wohngebieten

In Wohngebieten ist die Ausweisung von Tempo-30-Zonen durch die Gemeinde auf Antrag zulässig.

Diese Regelung ist unstrittig, allgemein anerkannt.

Auch Hauptstraßen und Durchgangsstraßen können Wohngebiete sein.

In Limbach gibt es in keiner Straße so viele Wohnungen wie in der Hauptstraße.

In Altstadt gibt es in keiner Straße so viele Wohnungen wie in der Ortsstraße. Damit sind diese Straßen auf Antrag (ist gestellt) als Tempo-30-Zonen auszuweisen.

Gleiches gilt für die Kaiserstraße in Kirkel.

Es ist nicht zu verstehen, warum die Genehmigungsbehörde diese Anerkennung bisher verweigert hat. Offenbar galt bisher: Auto vor Mensch. Die Menschen sind nicht bereit, das weiterhin so zu akzeptieren.

6

II. Was spricht gegen Tempo 30?

1. Zeitverlust
2. Ausweichen auf Schleichwege
3. Verminderung der Leistungsfähigkeit einer Tempo 30 Zone
4. Nötigung der Verkehrsteilnehmer

Zu 1. Zeitverlust

Für die zügige Durchfahrt auf Hauptstraßen ohne Zeitverlust ist nicht die erlaubte Höchstgeschwindigkeit, sondern die Qualität des Verkehrsflusses bedeutsam (s. I.4).

Messungen des ADAC ergaben auf einer innerstädtischen Versuchsstrecke bei Tempo 30 einen Zeitverlust von 3-4 Sekunden je 100 m gegenüber Tempo 50. Diesen "Zeitverlust" bemerkt man nicht!

Zu 2. Ausweichen auf Schleichwege

Die Gefahr, dass die Autofahrer bei Tempo 30 von den Hauptstraßen auf Nebenstraßen (Schleichwege) ausweichen, entfällt in der Gemeinde Kirkel: Auf allen Nebenstraßen gilt bereits Tempo 30.

Zu 3. Verminderung der Leistungsfähigkeit einer Tempo 30 Zone

Eine Hauptstraße innerorts kann bei vorschriftsmäßigem Verhalten der Verkehrsteilnehmer (Abstand halber Tacho) im Idealfall pro Stunde 2000 Fahrzeuge transportieren – unabhängig von der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, also gleich viele bei Tempo 50 (Abstand 25m) wie bei Tempo 30 (Abstand 15m).

Zur Durchmessung des Abstandes zum Vorfahrzeug werden in beiden Fällen 1,8 Sekunden gebraucht.

Die Leistungsfähigkeit einer Hauptstraße wird also durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht beeinträchtigt.

Zu 4. Nötigung der Verkehrsteilnehmer

Jeder Verkehrsteilnehmer will schnell, zügig, ohne Zeitverlust vorankommen. Die Beschränkung auf 30 km/h wird nicht selten als Nötigung empfunden, als Beschneidung der Rechte als Autofahrer.

Dieses Empfinden ist aber keineswegs gerechtfertigt. Alle vorangehenden Ausführungen lassen erkennen, dass auch der Autofahrer mit Tempo-30 innerorts nur Vorteile hat: Flüssiger Durchgangsverkehr ohne Zeitverlust und ohne Stress.

Zum Schluss

Frühere Änderungen im Straßenverkehr wurden kritisch begleitet und z. T. vehement abgelehnt: z.B. Tempo 50 in geschlossenen Ortschaften, Anschnallpflicht für Autofahrer, Helmpflicht für motorisierte Zweiradfahrer.

Diese Maßnahmen haben aber sehr schnell ihre Berechtigung nachweisen können. Der Nutzen für alle Verkehrsteilnehmer war immer schnell zu erkennen.

Das hat zur allgemeinen Akzeptanz der jeweiligen Maßnahme geführt.

Gleiches ist für die Maßnahme TEMPO 30 innerorts mit hoher Sicherheit zu erwarten. Es wird - einmal eingeführt und konsequent eingehalten - nur Gewinner geben.

Alles hat seine Zeit. Die Zeit für die Einführung von Tempo 30 ist gekommen. Die Zeit, weiter darüber zu diskutieren, ist abgelaufen. **Jetzt gilt es zu handeln, für Bürger und Politiker.** Und je früher die Politiker Tempo 30 entsprechend den Forderungen der Bürger einführen, desto weniger müssen sich die Bürger weiter für die Umsetzung ihres Ziels engagieren.

Seit der allgegenwärtigen Bedrohung durch das Coronavirus hat sich die Verkehrssituation geändert.

Die öffentlichen Verkehrsmittel, also auf der Straße die Busse, fahren unverändert, aber sie fahren häufig ohne Fahrgäste, sie fahren leer. Viele früheren Benutzer des ÖPNV sind aus Angst vor einer Infektion im Bus, auf ihre privaten Fahrzeuge umgestiegen. Damit hat das Fahrzeugaufkommen zugenommen, besonders in den sog. Stoßzeiten.

Ein Teil der Berufspendler (ÖPNV wie Privatfahrten) bleibt wegen der Möglichkeiten von Homeoffice zu Hause, arbeitet dort am Bildschirm.

Diese Menschen werden aber, durch die Zunahme des Verkehrs in geschlossenen Ortschaften, nun auch zu Belästigten des Straßenverkehrs.

Seit der allgegenwärtigen Bedrohung durch das Coronavirus hat sich das Fahrverhalten vieler Verkehrsteilnehmer geändert. Es wird aggressiver gefahren.

Diese beiden Veränderungen sind wahrscheinlich nicht nur vorübergehender Natur.

Die Bürger möchten eine Mobilitätswende.

Deshalb sind diese Veränderungen bei allen aktuellen und zukünftigen Verkehrsplanungen zu berücksichtigen.

Stand Mai 2021 Für Fragen und Rückmeldungen wenden Sie sich bitte an:

BUND Regionalgruppe Bliesgau

Dr. med. Michael Feldmann

Hauptstr. 47

66459 Kirkel – Limbach

feldmannzab@t-online.de