

Bergisch Gladbach, 21.05.2024

Bürgermeister Frank Stein

Stadtrat Bergisch Gladbach

Rathaus Stadtmitte

Konrad-Adenauer-Platz 1

51465 Bergisch Gladbach

Antrag auf eine streckenbezogene Tempo 30 – Zone auf der Richard-Zanders-Str. im Streckenabschnitt Cederstraße – Senefelder Straße

Sehr geehrter Herr Stein, sehr geehrte Mitglieder des Stadtrates,

wir sind seit mehr als 30 Jahren Anwohnerinnen der Richard-Zanders-Straße und leiden unter dem stetigen Lärmzuwachs. Schon in der Lärmaktionsplanung der 3. Runde wurde eine tägliche Nutzung von 8 000 bis 12 000 KFZ täglich sowie eine Lärmbelastung im Bereich von 65 – 70 dB für die Richard-Zanders-Straße ermittelt. Gleichzeitig ist dieser Streckenabschnitt als reines Wohngebiet ausgewiesen.

Wir haben daher die aktuelle Lärmaktionsplanung der 4. Runde zum Anlass genommen, uns bei Nachbarn und Anwohnern umzuhören, wie sie die Lärmbelastung im o.g. Streckenabschnitt wahrnehmen. Sehr viele der AnwohnerInnen leiden ebenso unter der extrem hohen Lärmbelastung durch den fließenden Verkehr, besonders aber auch unter den massiven Erschütterungen, die durch das schnelle Fahren von Großfahrzeugen wie LKW's und Bussen verursacht werden. Verstärkt werden die Erschütterungen durch die umfangreichen Fahrbahnschäden.

Die Ergebnisse unserer Initiative haben wir im Rahmen der Bürgerbeteiligung für den Lärmaktionsplan 4 eingereicht. Sie finden sie zudem im Anhang.

Bei den Gesprächen mit Anwohnern und Anwohnerinnen offenbarten sich weitere Probleme der Verkehrssicherheit, des Gesundheitsschutzes durch die Abgasbelastung sowie des Bautenschutzes. Vielfach wurde auf Grund der komplexen Situation an unserer Straße der Wunsch nach Einrichtung einer Tempo 30 – Zone geäußert. Daher stellen wir nun folgenden Antrag.

Antrag:

Wir beantragen die Einführung einer streckenbezogenen Tempo 30 – Zone auf der Richard-Zanders-Straße im Streckenabschnitt Cederstraße bis Senefelderstraße.

Begründung:

Wir berufen uns auf den

§45 (1) Satz 3 der StVO: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen.¹

§45 (1c) der StVO: Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30 -Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.²

Diesbezügliche **Belastungen der Anwohnerschaft** des genannten Streckenabschnitts sind:

Lärm:

- sehr hohe Lärmbelastung durch hohe Verkehrsfrequenz
- starke Lärmbelastung durch den einmündenden LKW-Verkehr aus dem Gewerbegebiet Zinkhütte
- zusätzlich sehr hohe Lärmbelastung durch Erschütterungen durch LKW in Verbindung mit massiven Fahrbahnschäden

Luft:

- hohe Luftbelastung durch Abgasemissionen auf Grund der Verkehrsfrequenz

Verkehrssicherheit:

- hohe Nutzungsfrequenz durch FußgängerInnen, RadfahrerInnen, PKW-Verkehr, ÖPNV, LKW-Verkehr
- nur zwei Querungsinseln (Bushaltestelle am Kaufland, Richard-Zanders-Str. 31)
- keine Zebrastreifen
- Nutzung der Bushaltestelle stadteinwärts von Schülergruppen der Nelson-Mandela-Gesamtschule - Überquerung der Richard-Zanders-Str. vom Birkenhain kommend ohne Querungshilfen
- Großtagespflege Gronauer Waldzwerge, die Querungsmöglichkeiten sind für größere Kinderwagen sowie Räder mit Kinderanhängern zu kurz und somit nicht nutzbar
- unklare Radwegesituaton, von den meisten Radfahrern wird nur der stadtauswärts führende Radweg in beide Richtungen genutzt, dadurch häufig Unfälle/Beinaheunfälle an Straßeneinmündungen und Ausfahrten
- überhöhte Geschwindigkeiten

Bautenschutz:

Der genannte Streckenabschnitt befindet sich inmitten der historischen Gartensiedlung Gronauer Wald (s. Karte im Anhang). In diesem Abschnitt befinden sich viele historische Häuser – teils unter Denkmalschutz, viele mehr als 100, einzelne mehr als 200 Jahre alt. Diese Häuser sind täglich von verkehrsbedingten ungezählten Erschütterungen betroffen, die zu Schäden der Bausubstanz führen.²

¹ StVO §45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

² StVO §45 Satz 9

Lösungsvorschlag:

Einführung einer Tempo 30 – Zone im genannten Streckenabschnitt, um Lärm und Erschütterungen zu reduzieren und gleichzeitig, den CO²-Ausstoss, die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen sowie den Bautenschutz der historischen Gebäude zu verbessern.

Auf Grund der Straßennutzung durch den ÖPNV wie auch vieler LKW's kann und sollte die Vorfahrtsregelung der Richard-Zanders-Straße als Hauptstraße beibehalten werden. Unter dieser Prämisse könnten auch die Radschutzstreifen/Radwege als freiwillig zu nutzendes Angebot erhalten bleiben, um den Radfahrern eine sichere Straßennutzung trotz hohen Verkehrsaufkommens zu ermöglichen.

Erläuterungen zum Lösungsvorschlag:

Untersuchungen zeigen, dass die Sättigungsverkehrsstärke bei Einrichtung einer Tempo 30 – Zone mit Vorfahrtsregelung genauso viel Verkehr bewältigt wie dieselbe Straße bei Tempo 50¹, somit also die Verkehrsmenge nicht eingeschränkt wird.

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.²

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 50.³

Den straßenverkehrsbehördlichen Tempo-30-Anordnungen liegen in der Regel Immissionsberechnungen nach RLS-90 zugrunde. Je nach Rahmenbedingungen ergeben diese Berechnungen für Tempo 30 und Tempo 50 Differenzen des Mittelungspegels von ca. 2 bis 3 dB(A). Dies liegt deutlich im wahrnehmbaren Bereich. Zum Vergleich: eine Pegelreduzierung um 3 dB(A) entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge.⁴

Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50.⁵

In den meisten Fällen haben kurze Tempo 30 – Abschnitte nur wenig Einfluss auf den ÖPNV.⁶ Der beantragte Streckenabschnitt ist auf wenige 100 m beschränkt und führt stadteinwärts an nur einer Haltestelle, stadtauswärts an zwei Haltestellen des ÖPNV vorbei, so dass auch hier nur mit Verzögerungen im geringen Sekundenbereich zu rechnen ist.

¹ Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, Abb. 1, S. 5

² Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, S. 11

³ Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, S. 11

⁴ Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, S. 13

⁵ Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, S. 13

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, S. 11

Mehr Verkehrssicherheit wird durch die mit Tempo 30 verbundenen kürzeren Reaktions- und Bremswege erreicht. Bei Tempo 50 wird ein Reaktionsweg von 13,9 m sowie ein Bremsweg von 13,8 m zu Grunde gelegt. Bei Tempo 30 ergeben sich ein Reaktionsweg auf 8,3 m und ein Bremsweg auf 5 m.⁷

Eine nur kurze streckenbezogene Tempo 30 – Zone unter Beibehaltung der Vorfahrtsstraßenregelung ist mit geringem Kostenaufwand umsetzbar.

Gerne stehen wir Ihnen für weitere Gespräche zur Verfügung.

Bitte bestätigen Sie uns den Eingang unseres Antrags.

Mit freundlichen Grüßen

⁷ Umweltbundesamt (Hrsg.): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Dessau, Nov. 2016, S. 15

Anlage 1: Auswertung der Beteiligung am Lärmaktionsplan 4. Runde für die Richard-Zanders-Straße 15-72

Anlage 2: Unterschriften der betroffenen AnwohnerInnen