

## Tempo-30-Schilder - nur ein Feigenblatt!

Wie in dieser Ausgabe des "Schweineheimer Mitteilungsblattes" bei der **CSU-Schweinheim** beschrieben, finden Sie hier den Originalredebeitrag von Thomas Gerlach.



### Redebeitrag von Stadtrat Thomas Gerlach zum Tagesordnungspunkt "Tempo 30 im Stadtteil Schweinheim" in der Sitzung des Planungs- und Verkehrssenats vom 22.05.2012

In den **Wohnstraßen** von Schweinheim sind bereits durchgehend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Dies ist richtig so, hierzu stehen wir auch. Für die **Stadtteilsammelstraßen** in Schweinheim, **die Verbindungsfunktion haben**, wurde vor Jahren als Kompromiss eine Tempo-40-Regelung eingeführt. Ich möchte hier aus einem **Antwortschreiben des Herrn Oberbürgermeisters Klaus Herzog** vom 23.02.2011, gerichtet an den Stadtratskollegen Theodor Bubenzer betreffend Antrag auf Einführung einer Tempo-30-Zone in ganz Schweinheim, zitieren:

*"Das Einrichten von Tempo-30-Zonen bedingt stets auch Straßen, die eine Verbindungsfunktion übernehmen. Auf diesen Straßen mit Verbindungsfunktion gilt im Allgemeinen die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Bezogen auf den Stadtteil Schweinheim nehmen die Schweineheimer Straße, Hildenbrandstraße, Gutwerkstraße, Molkenbornstraße, An den Bornwiesen und Ebersbacher Straße den Verkehr auf, der über den Stadtteil Schweinheim hinaus führt. Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Aschaffenburg sind die genannten Straßen als Teil des Hauptstraßennetzes definiert. Die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h stellt somit bereits ein Entgegenkommen an die Anlieger dieser Straßen dar, den Verkehr verträglich abzuwickeln. Für weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen sehen wir in diesen Straßen keinen Handlungsraum".*

#### So Oberbürgermeister Klaus Herzog. Und weiter heißt es in seinem Schreiben:

*"Aus den Protokollen der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung gehen allein für das Jahr 2010 35 Messungen für den oben genannten Straßenzug mit Tempo 40 km/h hervor. Dabei wurden von 14.969 gemessenen Fahrzeugen 428 (entspricht 2,9 %) beanstandet. Diese geringe Beanstandungsquote spricht ebenfalls dafür, dass die bestehende Regelung mit großer Mehrheit akzeptiert und befolgt wird."... (Zitatende)*

Nur ein Jahr später wird erneut die Frage diskutiert: **Tempo 30 oder Beibehaltung von Tempo 40. Mit dieser Fragestellung wird der Eindruck erweckt, als könnten mit einer schlichten Tempo-Regelung die Probleme der Verkehrsbelastung in Schweinheim tatsächlich gelöst werden.**

Uns allen ist die Problematik der Verkehrsentwicklungen in den Stadtteil-Sammelstraßen bewusst; die Situation, insbesondere was die **Verkehrsmengen** betrifft, ist **für die Anwohner stark belastend**. Allerdings gibt es sehr unterschiedliche Wahrnehmungen der Situation. Die Stadtverwaltung hat zwischenzeitlich ein umfangreiches Zahlen- und Datenmaterial zur Verfügung gestellt, so dass die tatsächlichen Verkehrsmengen wie auch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten objektiviert werden können. Hierfür möchte ich mich ausdrücklich bedanken.

Um ein Meinungsbild der Bürger zu bekommen, hat die CSU Schweinheim vor einiger Zeit eine **Bürgerumfrage** gemacht. Dabei wurden ergebnisoffene Fragen zu einer Tempo-30-Regelung bzw. zur bestehenden Tempo-40-Regelung gestellt. Wir haben hierbei keine Klinken geputzt, sind nicht mit Unterschriftenlisten herumgegangen, sondern haben einfach den Bürgern ein Angebot zur Rückäußerung gemacht. Ausgewertet wurden dann von den in Rücklauf gekommenen Fragebögen nur namentlich gekennzeichnete Aussagen. Im Ergebnis waren etwa 70 % der Umfrageteilnehmer für die Beibehaltung der bisherigen Tempo-40-Regelung, etwa 30 % haben sich dagegen für die Einführung einer Tempo-30-Regelung ausgesprochen.

Weiterhin haben wir bei den Verkehrsbetrieben der Stadt Aschaffenburg angefragt. Danach wirkt sich eine Einführung von Tempo 30 **negativ auf die Fahrzeit sowie die Durchschnittsgeschwindigkeit der Buslinien 4 und 10** aus. Nach Auskunft der Verkehrsbetriebe würde sich die ohnehin schon geringe Durchschnittsgeschwindigkeit deutlich verschlechtern und somit auch zu einer Abnahme der Attraktivität der Buslinien führen. Außerdem wäre das **Projekt der Busbeschleunigung gefährdet**. Dieses Projekt mit Gesamtkosten von 2,3 Millionen Euro wird zu einem wesentlichen Teil staatlich gefördert. Bedingung für die Förderung aber ist, dass ein Beschleunigungseffekt von mindestens 10 % erreicht und aufrechterhalten wird. Andernfalls müssten die Fördermittel zurückgezahlt werden.

Was den **Verkehrslärm** anbelangt, lassen sich mit Tempo 30 die Lärmwerte um allenfalls 2 dB senken. Dies setzt allerdings eine entsprechende Fahrweise voraus - also nicht im 2. Gang den Schweineheimer Berg hinauf. Wissenschaftlich nachgewiesen ist eine Wahrnehmungsschwelle von 3 dB, darunter registriert das menschliche Ohr keine Veränderung. Die Reduzierung auf Tempo 30 würde also allenfalls eine minimale Entlastung, die unterhalb der menschlichen Wahrnehmungsschwelle liegt, schaffen. Dafür aber verlängert sich die Fahrzeit nicht nur für den Individualverkehr, sondern insbesondere für den öffentlichen Busverkehr doch beträchtlich. Klar ist auch: Besonders intensive Lärmquellen wie Lastwagen und schnelle Motorräder beseitigt eine Tempo 30 Regelung nicht.

Fraglich ist auch, ob die Einführung einer Tempo-30-Regelung angesichts der nach Meinung vieler Verkehrsteilnehmer bewährten Tempo-40-Regelung Akzeptanz finden würde. **Das Auswechseln von Verkehrsschildern allein genügt jedenfalls nicht.** Vielmehr müssten auch Rückbauten des Straßenraums und Umbauten stattfinden. Hier muss man dann auch die Frage beantworten, ob dies so gewollt ist, ob Bereitschaft besteht, hierfür Geld in die Hand zu nehmen.

#### Im Ergebnis ist Folgendes festzuhalten:

Die Beschwerden von Anwohnern über Beeinträchtigungen durch Straßenverkehr sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens grundsätzlich berechtigt. **Eine Tempo-30-Regelung ist allerdings kein "Allheilmittel", und allein nicht geeignet, die Probleme zu lösen.** Notwendig ist vielmehr ein Bündel von verschiedenen **Maßnahmen**, nämlich:

1. Der **Durchgangsverkehr** ist aus dem Stadtteil möglichst **herauszuhalten**. Erste Schritte sind bereits getan. Mit dem **LKW-Durchfahrtsverbot** wird eine besonders intensive Lärmquelle bekämpft. Insoweit müssen zunächst noch weitere Erfahrungen gemacht werden, gegebenenfalls ist im Einzelnen noch nach zu justieren.



2. **Defekte und unebene Fahrbahndecken** sind gerade auch mit Blick auf eine wirksame Lärmbekämpfung zu **sanieren**. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Schweinheimer Straße zwischen Kreisler Höhe Rhönstraße und Schweinheimer Höhe.

3. **Geschwindigkeitsmessungen und -überwachungen** wie auch **die Kontrolle des Lkw-Durchfahrtsverbots** sind intensiv zu betreiben.

4. **Gefahrenstellen im Bereich der Stadtteilsammelstraßen** sind durch geeignete Maßnahmen zu **entschärfen**. Zu denken ist hier z. B. an die Verkehrssituation im Bereich des Übergangs der Schweinheimer Straße zur Hildenbrandstraße und die dortigen Bushaltestellen. Hier kommt



es beim Queren von Fußgängern, insbesondere Schülern, die schnell noch den Bus erreichen wollen, zu gefährlichen Situationen.

Weiteres Beispiel: im Bereich der Ebersbacher Straße/ab Höhe Bischbergstraße wird im Begegnungsverkehr der Fahrzeuge oftmals der Gehsteig über abgesenkte Bordsteine benutzt, was zu Gefährdungen von Fußgängern führt. Auch hier besteht Handlungsbedarf. Weiteres Beispiel: über die - planungsrechtlich eigentlich gar nicht vorgesehene - Ausfahrt vom Bauhaus in Richtung Sälzerweg finden Schleich- und Abkürzungsverkehr statt und belasten die Wohngebiete. Auch hier muss gehandelt werden.

5. Es bedarf einer **breiten Beteiligung aller betroffenen Bürger**, nämlich der Anwohner, aber auch aller Verkehrsteilnehmer in Schweinheim, also nicht nur Autofahrer, sondern auch Busnutzer, Radfahrer und Fußgänger. "Bürgerbeteiligung führt Politik und Bürger wieder zusammen" (so Oberbürgermeister Klaus Herzog im Main-Echo vom 30. März 2012). In diesem Sinne sind nicht nur meinungsaktive Gruppen mit Einzelinteressen zu hören, sondern die Bürgerschaft ist insgesamt in die Entscheidung einzubinden. Hier besteht noch Nachholbedarf an Bürgerbeteiligung, was eine Entscheidung über eine streckenbezogene Tempo-Regelung betrifft.



**Die CSU-Fraktion beantragt daher, folgende Beschlüsse zu fassen:**

1. Der Bericht der Verwaltung .... wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, geeignete Maßnahmen vorzubereiten und in einer Bürgerversammlung vorzustellen zur Frage der
  - a. Fahrbahnsanierung im Bereich der Schweinheimer Straße zwischen Kreisler/ Höhe Rhönstraße und der Schweinheimer Höhe
  - b. Entschärfung von Gefahrenstellen im Bereich des Übergangs der Schweinheimer Straße zur Hildenbrandstraße und im Bereich der dortigen Bushaltestellen
  - c. Verhinderung des Befahrens von Fußwegen über abgesenkte Bordsteine im Bereich der Ebersbacher Straße
  - d. Verhinderung von Schleich- und Abkürzungsverkehr im Bereich der Ausfahrt vom Bauhaus in Richtung Sälzerweg
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Entscheidung der Schweinheimer Bürgerinnen und Bürger über Einführung einer Tempo-30-Regelung bzw. der Beibehaltung der Tempo-40-Regelung durch ein geeignetes Bürgerbeteiligungsverfahren herbeizuführen.

#### **Ergebnis der Stadtratssitzung**

**Die Anträge der CSU wurden von SPD (einschl. Oberbürgermeister), UBV, FDP und Grünen ohne inhaltliche Debatte über das Für und Wider der einzelnen Maßnahmen abgelehnt. Gegen die Stimmen der CSU begnügt sich die Stadtratsmehrheit mit bloßer Symbolpolitik, dem Auswechseln von Verkehrsschildern.**