

Aus dem Projekt wird

Tempo 30 km/h Innenstadt Ludwigsburg

wird

Tempo-20-Zone „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“

Ein Bürgerprojekt der vierten Zukunftskonferenz Ludwigsburg

Stand 07.10.2013

Die Projektidee vom Oktober 2012

Ein 30 km/h-Tempolimit ist eine kostengünstige Möglichkeit, um die Verkehrssicherheit in der Ludwigsburger Innenstadt zu erhöhen. Nebenbei werden Abriebe, Abgase und Lärm reduziert und so die Einkaufs- und Aufenthaltsqualität erhöht. Die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer sowie Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs werden verbessert. Das Umsteigen auf eine umweltverträglichere Mobilität wird unterstützt.

Alle können angstfreier auf den Straßen unterwegs sein.

Die Projektidee seit August 2013

Möchte die Stadt Ludwigsburg den Ansprüchen einer nachhaltigen Stadtentwicklung gerecht werden, dann kann ein Tempo 50 in der Innenstadt nicht bestehen bleiben.

Das Ziel eines nachhaltigen Mobilitäts- und Gestaltungskonzeptes für die Stadt Ludwigsburg ist es die innerstädtischen Bereiche mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktionen bestmöglich vor Lärm und Abgasen zu schützen und hochwirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern und Radfahrern umzusetzen.

Dies ist nur zu erzielen durch die Einführung eines „Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches“ mit einer Tempo-20-Zone im Zentrum der Stadt Ludwigsburg.

Der Projektlauf

- Projektstart auf MeinLB.de am 23. Oktober 2012
- Projektvorstellung bei der vierten Zukunftskonferenz Ludwigsburg am 10. Nov. 2012
- Zwischenbericht an die Stadt Ludwigsburg am 7. Mai 2013
- Präsentation Zwischenstand am 11. Juni 2013 mit Vertretern der Stadt Ludwigsburg und des Bürgerprojektes VISION 2025



Ergebnis: Die weitere Vorgehensweise wird im Zuge des Diskurses VISION 2025 erörtert. Ein Einbinden des Tempolimits auf 30 km/h für die Innenstadt als eine Maßnahme im Lärmaktionsplan ist anzustreben. Die Prüfung weiterer Straßenabschnitte in der Gesamtstadt auf ein mögliches Tempolimit auf 30 km/h sollte untersucht werden.



- Neue Erkenntnisse haben die Rahmenbedingungen verändert. Ab dem 23. August 2013 wird das Bürgerprojekt vom Oktober 2012 zu

Tempo-20-Zone „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ Innenstadt Ludwigsburg

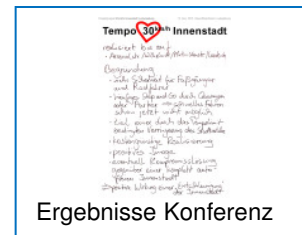
- Am 8. Oktober 2013 wurden die Stadtverwaltung und die Stadträte über die Weiterentwicklung der Projektidee und den neuesten Stand der Erkenntnisse bezüglich Lärm, Partikelausstoß und Verkehrssicherheit informiert.

Die Ergebnisse der Zukunftskonferenz

Tempo 30 km/h Innenstadt realisiert bis auf Arsenal- /Wilhelm- /Mathilden- /Leonberger Straße

Begründung

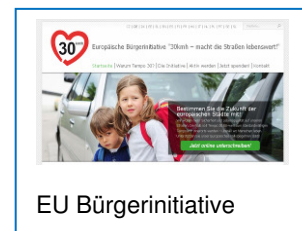
- Mehr Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer
 - häufiges Stop and Go durch Querungen oder Parker – schnelles Fahren schon jetzt nicht möglich
 - Ziel einer durch Tempolimit bedingten Verringerung des Stadtverkehrs
 - Kostengünstige Realisierung
 - positives Image
 - eventuell Kompromisslösung gegenüber einer komplett autofreien Innenstadt
- = positive Wirkung einer „Entschleunigung der Innenstadt“



Europäische Bürgerinitiative „30km/h - macht die Straßen lebenswert“

Tempo 30 soll EU-weit zum standardmäßigen Tempolimit innerorts werden. Das Europäische Volksbegehren (EBI) sammelt dafür Unterschriften und bittet um Unterstützung. 32753 Personen haben derzeit unterschrieben (Stand 06.10.2013)

Quelle: <http://de.30kmh.eu/>



Argumente und Fakten für Tempo 30

Sicherheit

Empirische Untersuchungen bestätigen, dass durch Tempo 30 in der Stadt die Zahl der Verkehrsunfälle und Verletzten um 20 bis 30 Prozent sinkt, deutlich weniger Kinder werden Opfer von Verkehrsunfällen. Eine Verlangsamung des Verkehrs kommt insbesondere Kindern und älteren Menschen zugute. Verzögerte Wahrnehmungsleistungen und Reaktionen sowie Fehlverhalten haben bei Tempo 30 wesentlich leichtere Folgen. *1, 2

Menschen wollen auch im hohen Alter mobil bleiben und sich im Verkehrsalltag sicher fühlen. Die zunehmende Alterung der Gesellschaft wird einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität und das Unfallgeschehen haben. Bereits heute sind die Folgen von Straßenverkehrsunfällen mit Beteiligung von Senioren alarmierend. Seit 1996 steigt deren Verunglücktenzahl im Vergleich zum gesamten Unfallgeschehen überproportional an. Knapp ein Viertel aller getöteten Verkehrsteilnehmer, über die Hälfte der getöteten Fußgänger sowie die Hälfte der getöteten Radfahrer sind Senioren. *2

*1 **Quelle:** Publikation des VCÖ: Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30

<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/lebensqualitaet-fuer-staedte-und-gemeinden-durch-tempo-30>

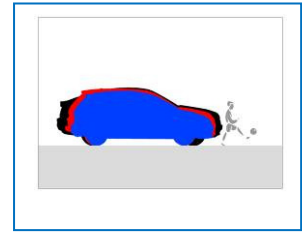
*2 **Quelle:** Bakaba, J. E. / Ortlepp, J.: Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer

<http://www.udv.de/de/stra%C3%9Fe/planung-betrieb/mensch/%C3%A4ltere-verkehrsteilnehmer/%C3%A4ltere-verkehrsteilnehmer>



Sicherheit – Weitere Gefahren

SUV's sind eine neue Gefahr für Fußgänger und Radfahrer. Die Größenvergleiche von VW Golf (blau), VW Tiguan (rot) und BMW X6 (schwarz) zeigen die Zuwächse. Der X6, eigentlich für den amerikanischen Markt konzipiert, verkauft sich auch in Deutschland zusehends.



Sicherheit – Geschwindigkeitsvergleich

Im Geschwindigkeitsvergleich des ADACs sind die Folgen eines höheren Tempos eindrucksvoll dargestellt. Während es bei bestimmten Bedingungen bei Tempo 30 zu keinem Unfall kommt, weil das Fahrzeug vor dem Fußgänger zu stehen kommt, ist bei Tempo 50 mit einem schweren Unfall vermutlich mit Todesfolge auszugehen, denn der Fußgänger wird ungebremst, mit Tempo 50, überfahren.



Reaktionsweg + Bremsweg = Anhalteweg

Quelle: ADAC Heft 5/2012

Eine Lärminderung von weniger als 3 dB(A) ist gut wahrnehmbar

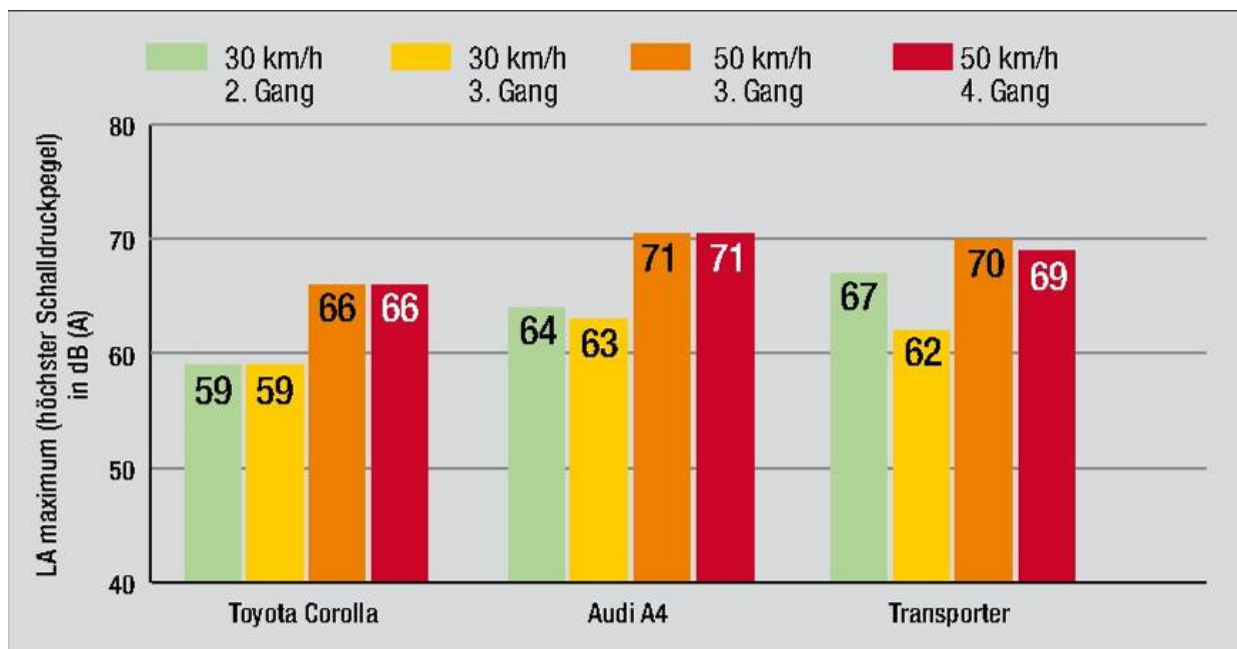
Bei der Verkehrslärminderung muss zwischen der rechnerischen Wirkung, der physikalischen Wirkung (Höhe der Belastung) und der empfundenen Wirkung (Höhe der Belästigung) unterschieden werden. Bei der Entscheidung für oder gegen eine bestimmte Lärminderungsmaßnahme dürfen daher nicht nur rein rechnerische Kriterien berücksichtigt werden. Eine Pegeländerung von weniger als 3 dB(A) ist gut wahrnehmbar, wie Studien belegen (vgl. Bericht „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“ herausgegeben von Jens Ortscheid und Heidemarie Wende, Umweltbundesamt Berlin, 2004 [28]). Geringe Pegelsenkungen, die deutlich weniger als 3 dB(A) betragen, führen bei den Betroffenen zu einer deutlich geringeren Belästigung (empfundene Wirkung). Dies sieht das OVG Münster ebenso. Es hat in seinem Urteil vom 1. Juni 2005 – 8 A 2350/04 – ausgeführt, dass bei hohen verkehrsbedingten Lärmbelastungen die Ablehnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu Lärmschutzzwecken nicht allein dadurch gerechtfertigt werden darf, dass damit lediglich eine Lärminderung von weniger als 3 dB(A) erzielt werden würde.

Quelle: Lärmaktionsplan Stuttgart 2009, Seite 68-70

http://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?laerm_laermaktionsplan_stgt_2009_download

Eine Lärminderung von 8 dB(A) ist erreichbar

Tempolimits haben wesentlichen Einfluss auf die Entstehung von Verkehrslärm, denn Autos, die langsamer fahren, sind leiser. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h sind die Rollgeräusche lauter als der Motorenlärm. Wird die Höchstgeschwindigkeit auf einer Straße von 50 auf 30 km/h reduziert, verringert sich der Lärm um durchschnittlich drei Dezibel. Von Menschen wird dies wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen. Eine weitere Lärmreduktion ergibt sich, weil Tempo 30 einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss fördert. Bei Tempo 30 reduzieren sich Brems- und Beschleunigungsvorgänge um 14 Prozent. Der Lärmpegel des Vorbeifahrens sinkt so insgesamt um bis zu acht Dezibel, das ist eine wahrgenommene Lärmreduktion von 75 Prozent.



Quelle: Publikation des VCÖ: Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30

<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/lebensqualitaet-fuer-staedte-und-gemeinden-durch-tempo-30>

Quelle: Uni Jena, Prof. Dr.-Ing. B. Spessert, B. Kühn: Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr

http://www.jena.de/de/aktuelles/was_brachte_die_geschwindigkeitsbegrenzung/186121

Über die Hälfte der KfZ-Feinstäube werden durch Abriebe verursacht

In den Herbst- und Wintermonaten ist aufgrund der Inversionswetterlagen mit geringem Luftaustausch mit besonders hohen Feinstaubbelastungen zu rechnen. Fast die Hälfte der beispielsweise an der Friedrichstraße gemessenen Feinstäube sind auf den motorisierten Verkehr (35% lokale Belastung und 12% Hintergrund Belastung) zurückzuführen. Über die Hälfte davon werden durch Abriebe von Reifen, Kupplungen, Bremsen und Asphalt sowie durch Aufwirbelung verursacht.

Quelle: Broschüre Ludwigsburg wird Umweltzone

