

Herten, den 4. November 2016

Joachim Jürgens, FDP-Ratsherr, Schützenstr. 84, 45699 Herten

Bürgermeister der Stadt Herten o.V.i.A.
Kurt-Schumacher-Straße 2
45699 Herten

Antrag gem. § 14 GO

Der Rat berät und beschließt: Die Stadt Herten entwickelt in enger Zusammenarbeit mit Straßen-NRW ein ortumgreifendes Verkehrskonzept, welches einerseits den

1. Bedürfnissen der Anwohner sowie
2. des Straßenverkehrs

gerecht wird.

Hier sollten gerade auch Geschwindigkeitsbegrenzungen an stark befahrenen Straße – auch zur Sicherheit der Radfahrer – bei fehlender Zuordnung (Radfahrwege) durchaus in die Bewertung mit einbezogen werden.

Begründung




Das letzte gemeindeumgreifende Verkehrskonzept, erstellt im Auftrag der Stadt Herten durch Prof. Dr.- Ing. M. Stolz, stammt vom 25.Mai 77. Der „GVP der Stadt Herten“, Zieljahr 1990, wurde vom Rat gutgeheißen.¹

Damalige Divergenzen zwischen Verkehrsfunktion und Nutzungsfunktion sind für das Hertener Straßennetz ermittelt und wie folgt im GVP dargestellt worden. Besonders zu nennen sind:

1. Schützenstraße	2. Feldstraße
3. Bahnhofstraße	4. Geschwisterstraße
5. Kaiserstraße	6. Mühlenkampstraße
7. Langenbochumer Straße, Ortslage Westerholt	8. Wallstraße

Für die Schützenstraße wurden subventioniert Grundstücke für eine durch die SPD-Fraktion geforderte Entlastung erstanden. Die Bahnhofstraße in Westerholt wurde entsprechend dem GVP geändert.

¹ <http://archiv.pro-herten.de/dl/str/str-gvp1977.pdf>

  	02366 / 33313 0172 / 28 35 160 02366 / 938470	E-Mail-Adr. : jj@jidv.de Skype dk3rr	Bankverbindung: Postbank Dtmd. BLZ: 44010046 Kto.: 75251469
---	---	---	--

Nachfolgend wurden die Aussagen des GVP in Frage gestellt. Der damalige BM ^{11f} W. Wessel begründet diese Abkehr damit, dass: "... Wegen Energieverknappung und Verteuerung ist der Verkehr rückläufig(!), daher ist die Entlastung nicht mehr erforderlich."

Aber nicht nur diese Meinung wurde in der Vergangenheit diametral zu den tatsächlichen Gegebenheiten vertreten. So wurde z.B. die Verkehrsdichte auf der Schützenstraße innerhalb eines Jahres, bezogen auf die negative Belastung vom Fachbereich 2, im Jahre 2011 von 15207/24h auf 9757 Kfz/ 24/h im Folgejahr genannt (?).² Tatsächlich steigt jedoch in der Statistik des Kraftfahrt - Bundesamtes bzw. Landesbetrieb Straßenbau-NRW der Straßenverkehr stetig bei abnehmender Kapazität der Straßen (dazu die Anlage-1).

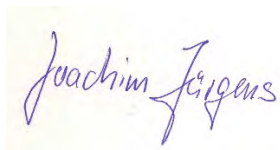
Gerade im Hertener Stadtgebiet wird dieses besonders deutlich zu Events mit motorisiertem Hintergrund, Logistikunternehmen sowie Änderungen von Straßenzuordnungen. Der Rat hat abzuwägen zwischen merkantile Ziele und den Schutz der Anwohner. Unstrittig dürfte sein, dass sich die merkantilen Ziele dem Schutz der Bevölkerung unterordnen müssen.

Städte schreiben Tempo 30 auch auf Hauptstraßen vor. Neue Rechtslage erlaubt Beschränkungen vor Kitas und Heimen. Sh. dazu den Ausriss aus der WAZ-Presse in der Anlage-2. Bis heute ist nicht nur mir die Aussage des städt. Baurates in einem WDR-Bericht unverständlich, der dort behauptete, dass Tempo 30 den Verkehr eher lauter macht!³ Selbst Das UBA staunte über diese These.

Um zukünftig eine gerechte Abwägung treffen zu können, hilft keine „Kaffeersatzleserei“ (wie möglicherweise in der Vergangenheit - dem Zweck dienend - üblich), hier müssen valide Daten zur zukünftigen Beurteilung den Entscheidungsträgern zur Verfügung stehen.

Aufgrund der Komplexität können diesseitig keine Kosten genannt werden, hier möge sich die Veraltung aus der Vergangenheit (Gutachterkosten für ähnliche Vorhaben) bedienen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage -1- Verkehrsstatistik

Anlage -2- Städte schreiben Tempo 30 auch auf Hauptstraßen vor (WAZ v. 03.11.2016 S. 1, 3)

² <http://rat.jidv.de/?p=1279>

³ http://www.pro-herten.de/wp-content/uploads/2012/04/vl-tempo30.mp4?_=1

Im Rahmen des verkehrsstatistischen Informationssystems stellen die Angaben zu Kraftfahrzeugbeständen und Verkehrsinfrastruktur die physischen Grundlagen von Transportvorgängen dar. Die nachgewiesenen Ergebnisse für „Kraftfahrzeuge“ werden vom [Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg](#) erhoben.

Quelle für „Straßen des überörtlichen Verkehrs“ ist der [Landesbetrieb Straßenbau NRW](#).

Angegeben werden jeweils die Längenkilometer von Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in den nordrhein-westfälischen kreisfreien Städten und Kreisen.

Straßenlängestatistik: Straßen^{*)} des überörtlichen Verkehrs in km^{)} am 1. Januar**

*) Betriebsstrecke ohne Fahrbahnäste, einschl. Ortsdurchfahrten **) Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW					
Jahr	Insgesamt	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Kreisstraßen
2016	29 554	2 222	4 454	13 102	9 776
2015	29 555	2 215	4 459	13 101	9 780
2014	29 569	2 216	4 654	12 932	9 767
2013	29 570	2 216	4 741	12 844	9 769
2012	29 582	2 207	4 767	12 837	9 771
2011	29 567	2 200	4 770	12 843	9 754
2010	29 553	2 200	4 768	12 833	9 751
2009	29 605	2 186	4 875	12 773	9 772
2008	29 510	2 186	4 886	12 694	9 745

Bestand an Kraftfahrzeuge^{*)} mit amtlichem Kennzeichen am 1. Januar

*) Begriffsdefinitionen nach dem Verzeichnis zur Systematisierung von Kraftfahrzeugen und ihren Anhängern – Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. 1) Durch die EU-Harmonisierung der Fahrzeug-Papiere werden "Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung" ab dem 1. Januar 2006 den Pkw zugeordnet. 2) Ab 01. Januar 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen (ca. 12 %).							
Jahr	Insgesamt	Kraft-räder	Personen-kraftwagen	Kraft-omni-busse	Last-kraft-wagen	Zug-maschinen	Sonstige Kraftfahr-zeuge ¹⁾
2016	11 331 513	814 495	9 639 714	16 481	571 593	242 808	46 422
2015	11 133 413	804 763	9 478 829	16 327	549 240	238 538	45 716
2014	10 974 876	793 895	9 354 668	16 243	529 614	235 128	45 328
2013	10 863 004	787 951	9 264 268	16 105	517 873	231 803	45 004
2012	10 729 393	781 993	9 153 264	16 118	504 453	228 913	44 652
2011	10 573 240	773 394	9 029 180	16 306	486 025	224 299	44 036
2010	10 425 356	769 611	8 902 315	16 340	472 860	220 134	44 096
2009	10 318 681	754 622	8 820 040	16 003	465 188	218 931	43 897
2008 ²⁾	10 289 181	744 921	8 809 659	15 823	457 978	217 093	43 707

*) Zugelassene Kraftfahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen – Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg.

1) Berechnung durch IT.NRW mit Bevölkerungsstand zum 31.12. des entsprechenden Vorjahres, ab 2012 auf Basis des Zensus vom 9.5.2011.

Ab 2015 Bevölkerungsstand zum 30.6. des jeweiligen Vorjahres.

2) Ab 01. Januar 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen (ca. 12 %).

Kraftfahrzeug und PKW-Dichte am 1. Januar*)

Jahr	Insgesamt		Personenkraftwagen		Kraftfahrzeug- anhänger
	Anzahl	je 1 000 Einwohner ¹⁾	Anzahl	je 1 000 Einwohner ¹⁾	
2016	11 331 513	641	9 639 714	545	1 140 625
2015	11 133 413	633	9 478 829	539	1 113 871
2014	10 974 876	625	9 354 668	532	1 090 159
2013	10 863 004	619	9 264 268	528	1 072 109
2012	10 729 393	601	9 153 264	513	1 052 657
2011	10 573 240	592	9 029 180	506	1 030 707
2010	10 425 356	583	8 902 315	498	1 010 235
2009	10 318 681	575	8 820 040	492	992 444
2008²⁾	10 289 181	572	8 809 659	490	973 389

Zuletzt aktualisiert: Juni 2016

Zentraler Statistischer Auskunftsdienst

Telefon: 0211 9449-2495

E-Mail: statistik-info@it.nrw.de

Ausriss aus **WAZ**

Unabhängig · Überparteilich

Donnerstag, 3. November 2016 | Nr. 256 | 44. Woche

www.waz.de

Neue Rechtslage erlaubt Beschränkungen vor Kitas und Heimen

Von Hubert Wolf

Ruhrgebiet. Städte im Ruhrgebiet gehen zusehends dazu über, auch an Hauptverkehrsstraßen und viel befahrenen Achsen abschnittsweise Tempo 30 vorzuschreiben: etwa in Bochum, Dortmund, Moers, Mülheim oder Oberhausen. Das war bisher nur an ausgewiesenen Unfallschwerpunkten möglich. Nun reicht als Begründung, wenn dort eine Kita steht oder eine Schule, ein Senioren- oder Pflegeheim oder ein Krankenhaus.

Eine vom Bund betriebene Änderung der Straßenverkehrsordnung ermöglicht das. Sie ist schon beschlossen, aber noch nicht in Kraft. Das wird für die nächsten Wochen erwartet.

Das NRW-Verkehrsministerium begrüßt die Ausweitung der Tempo-30-Zonen. „Vor Kitas, Schulen oder

Altenheimen müssen innerorts auch auf Bundes- und Landesstraßen Tretroller und Rollatoren Vorrang haben“, sagte Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) der WAZ: „Der Verkehr muss sich den Menschen anpassen, nicht umgekehrt.“ Auch der Deutsche Städtetag begrüßt die neue Regelung.

Mancherorts argumentieren Kommunen auch mit der Verringerung von Lärm und Schadstoffen. Ihre neuen Tempo-30-Zonen sind oft befristet und als Test ausgewiesen. Eine Untersuchung des Senats von Berlin, wo Tempo 30 an Hauptstraßen schon sehr verbreitet ist, kommt zu positiven Ergebnissen: Die Geschwindigkeit sinke tatsächlich, die Anwohner reagierten positiv. Und Fahrer hielten sich eher an Tempo 30, wenn ein zusätzliches Schild es begründet: beispielsweise „Kinder“ oder „Lärm“.

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen sei „in der Regel nicht sinnvoll“, urteilt dagegen der ADAC. Vor Schulen, Kindertagesstätten oder Seniorenresidenzen könne es aber „durchaus angebracht sein“. Der ADAC befürchtet, dass mehr Durchgangsverkehr durch Wohngebiete rollt, wenn man auch auf den anderen Straßen nicht mehr schneller fahren dürfe. Auch bei Nahverkehrsbetrieben gibt es Bedenken, weil sie dann langsamer würden.

Umwelt- und Fahrradverbände sprechen sich schon seit vielen Jahren dafür aus, Tempo 50 zur Ausnahme und Tempo 30 zur Regel zu machen, etwa der „Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club“. Das Europäische Parlament hatte sich schon 2011 dafür ausgesprochen, aus Gründen der Verkehrssicherheit.

Kommentar **Seite 1**
Bericht **Rhein-Ruhr**

Antrag Verkehrskonzept 5



Oft sind die Tempo-30-Abschnitte an Hauptverkehrsstraßen nur wenige Hundert Meter lang, wie an der Oskar-Hoffmann-Straße in Bochum.

FOTO: KAI KITSCHENBERG

Ausweitung der Schleichzone

Viele Städte testen Tempo 30 an Hauptverkehrsachsen.
Auch rund um viele Kitas wird man künftig langsamer fahren müssen

Von Hubert Wolf
und den Stadtreaktionen

Ruhrgebiet. Mal sind sie da, mal nicht, wer weiß das schon: Die grauen Kästchen sieht man eh kaum, die hoch über drei Straßen in Moers hängen; und wer sie sieht, würde eher an eine Art Lautsprecher denken. Tatsächlich aber sollen sie das Tempo von Fahrzeugen messen – und nicht das Fahrverhalten verfälschen. Weshalb ihr unscheinbares Dasein ausgesprochen hilfreich ist.

„Wir haben noch keine belastbare Auswertung“

Seit dem Sommer setzt Moers die Messgeräte zu wechselnden Zeiten an wechselnden Stellen ein, um zu überprüfen, ob die neuen Tempo-30-Abschnitte an drei Hauptverkehrsstraßen die Geschwindigkeit dort tatsächlich drosseln. „Wir haben noch keine belastbare Auswertung“, sagt der Sprecher der Stadt, Thorsten Schröder: „Wir haben aber auch keine Beschwerde. Sondern positive Meldungen der Anwohner, es sei spürbar ruhiger geworden.“

Das Ende ist offen, in Moers wird entschieden nach einem Jahr. Doch fest steht, dass etliche Revier-

städte zunehmend Tempo 30 für Abschnitte selbst von Durchgangsstraßen vorschreiben.

Ein Motiv: Sie wollen damit Lärm und Schadstoffe verringern. In Mülheim ist deshalb sogar ein Kilometer der B 1 versuchsweise Tempo-30-Zone – aber natürlich der alten B 1, nicht der Autobahn. Und Bochum hat erst in der vergangenen Woche im Zuge eines „Lärmaktionsplans“ fünf vierspürige Strecken ausgewiesen, auf denen es künftig langsamer zugehen soll; an solchen Ausfallstraßen, wo große Wohnhäuser direkt am Bürgersteig stehen. Der erhoffte Rückgang des Schalls um drei Dezibel „hört sich nicht so an, als ob es viel wäre, entspricht aber der Reduzierung des Verkehrs um die Hälfte“, sagt Stadt-Sprecherin Tanja Wißing.

Zudem wird die Straßenverkehrsordnung bald erlauben, dass

auch vor Kitas und Schulen, Altenheimen und Krankenhäusern an Durchgangsstraßen Tempo 30 vorgeschrieben werden kann – auf Verwaltungsdeutsch: „in sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmern“.

Bisher hätte dort ein Unfallbrennpunkt liegen müssen, nun will man nicht mehr „warten, bis eine Unfallhäufungsstelle entsteht“, sagt Landesverkehrsminister Michael Groschek (SPD). Um was es dabei geht, vermittelt eine einzige Zahl aus Essen: Dort gab es 2014 allein vor Schulen und Kindergärten 7645 nachgewiesene Tempo-Verstöße – und dabei wird nur an wenigen Tagen gemessen.

Die Stadt Dortmund hat den angestrebten Änderungen bereits an manchen Stellen vorgegriffen, etwa vor Grundschulen. Dabei habe sie „das Vorliegen besonderer Gefahrenlagen bereits als gegeben vo-

rausgesetzt“, so eine Sprecherin der Stadt. Die Ausweitung ist absehbar: Es sei zu erwarten, dass „künftig auch im Bereich weiterer Einrichtungen Geschwindigkeitsreduzierungen möglich sind“.

Tempo-30-Zönchen um den Zebrastreifen

50 Kilometer westlich davon, in Oberhausen, hat sich auch die Kindertagesstätte „Villa Kunterbunt“ vor kurzem eine Tempo-30-Zone erstritten, eine kleine, vor und hinter dem Zebrastreifen – weil auf der Tannenbergsstraße so schrecklich viel Verkehr rollt. „Selbst während der Fußgängertrainings mit den Kindern wurde keine Rücksicht genommen“, erinnert sich Martina Brunnert-Münster, die Mutter von Damon (5): „Wenn man am Zebrastreifen langsamer fuhr, wurde man vom Hintermann angehupt und sogar überholt.“

Dann kam die Unterschriftenaktion, dann irgendwann kamen tatsächlich Schilder und Blitzer. „Da sind sie reihenweise reingekackelt“, sagt die 37-jährige Brunnert-Münster, Tagesmutter von Beruf. Die Blitzer sind nun wieder weg, die Schilder stehen weiter. Und jetzt? Ist es „Sehr viel besser als vorher“.

Vorreiter bei der Tempo-Begrenzung ist Berlin

■ Berlin ist Vorreiter bei der Tempobegrenzung für Lärmschutz. An 164 Kilometern Hauptverkehrsstraße gilt nachts Tempo 30, tags gar an **372 Kilometern**.

■ Kontrollen dort haben ergeben, dass der **Geräuschpegel um 1,2 bis 3,1 Dezibel sinkt**. Anwohner reagierten fast ausnahmslos positiv auf die Maßnahmen. roro

Antrag Verkehrskonzept 6