



Karin Drach, stellvertretende Vorsitzende

Aus der Satzung des Seniorenbeirates der Stadt Worms:

Laut § 3 der Satzung hat "Der Seniorenbeirat ... die Aufgabe, die Interessen aller Seniorinnen/Senioren zu vertreten, hierfür eine Meinungsbildung nach demokratischen Regeln vorzunehmen und umzusetzen."

Laut § 5 Absatz 15 können "Beschlüsse des Seniorenbeirates in der Presse und auf den Internet-Seiten der Stadt Worms veröffentlicht werden. Die Beschlüsse des Seniorenbeirates werden der Oberbürgermeisterin/ Oberbürgermeister übermittelt. Diese/r legt die Beschlüsse schnellstmöglich, jedoch spätestens innerhalb von 3 Monaten dem Stadtrat oder dem betreffenden Ausschuss oder der Stadtverwaltung zur Kenntnisnahme und gegebenenfalls Beschlussfassung vor".

Folgende Beschlussvorlage soll in der Arbeitssitzung des Seniorenbeirates am 14. 2. 2022 von den Mitgliedern beraten werden. Über die Vorlage kann in der öffentlichen Sitzung am 11. April 2022 abgestimmt und an den Oberbürgermeister der Stadt Worms, Herrn Adolf Kessel, übermittelt werden.

Beschlussvorlage:

Der Seniorenbeirat der Stadt Worms fordert die flächendeckende Einführung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 km/h im Stadtbereich Worms incl. der Vororte.

Der folgenden Beschlussvorlage sei vorausgestellt, dass dem Seniorenbeirat der Stadt Worms besonders daran gelegen ist, Seniorinnen und Senioren die Möglichkeit zu eröffnen, im öffentlichen Raum als wesentlicher Teil unserer Gesellschaft sichtbar sein und an gesellschaftlichen Ereignissen teilnehmen zu können. Nur so kann gesellschaftliche Teilhabe von Seniorinnen und Senioren stattfinden. Eine flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im gesamten Stadtgebiet sieht der Seniorenbeirat als einen wesentlichen Baustein im Rahmen eines umfassenden Mobilitätskonzepts an. Die mit Tempo 30 einhergehende "Verkehrssicherheit" führt auch zu einer "Steigerung der Raum- und Aufenthaltsqualität" im öffentlichen Raum (Topp, 2014).

Der Seniorenbeirat der Stadt Worms stützt sich bei seiner Forderung nach einer flächendeckenden Einführung von Tempo 30 u. a. auf die Bürgerbefragung "Mobilität in Worms 2020" im Juli und August 2020. Eines der Ergebnisse ist, dass 58% der Befragten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf

30 km/h im Stadtgebiet befürworten. Dabei ist festzustellen, dass bereits ab der Alterskategorie 30 die Zustimmung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h im Stadtgebiet kontinuierlich zunimmt (55,9 %) bis sie von 80 jährigen zu 66,7% befürwortet wird. Zu vermuten ist, dass mit Familiengründung und Sorgeverantwortung für besonders Gefährdete wie Kinder sowie die ab diesem Alter zunehmende Verantwortung für mobilitätseingeschränkte ältere Personen auch das Bewusstsein für die Gefahren im öffentlichen Raum, die mit Tempo 50 km/h verbunden sind, zunehmen.

Die von den Befragten angeführten Gründe zur Einführung einer Regelgeschwindigkeit 30 km/h wie

- Lärmreduzierung für Anwohner
- Hoffnung auf weniger Raser
- PKW weniger attraktiv dadurch
- Sicherheitsaspekte
- beendet das Geschwindigkeitschaos

sind seit Einführung der ersten Tempo 30 Zone in Buxtehude im Jahr 1983 vielfach wissenschaftlich belegt. Ziel der Geschwindigkeitsreduzierung war vor knapp 40 Jahren und ist bis heute, Lärmbelastung zu reduzieren und die Sicherheit im Straßenverkehr für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu erhöhen, sowie die Unfallschwere zu reduzieren.

Der Seniorenbeirat der Stadt Worms hat sich mit den Hauptargumenten, die für die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im Stadtgebiet von Worms sprechen, auseinandergesetzt:

1. Lärmreduzierung: Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen u. a. in europäischen Städten belegen, dass bei Tempo 30 km/h niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50: "Tempo 30 führt in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen"(Umweltbundesamt). Argumente, dass man eine Lärmpegelreduzierung von 2-3 dB(A) nicht wahrnehmen würde, sind laut Umweltbundesamt seit langem widerlegt.

Zur wahrnehmbaren Lärmentlastungen "tragen vor allem nachts auch die geringeren Lärmspitzen bei. Besonders störende Einzelereignisse, deren Maximalwert 65 dB(A) für eine Sekunde oder länger überstieg, sanken durchschnittlich um 40% (Messungen in Mainz)" (Umweltbundesamt). Unter nächtlichen Lärmspitzen leiden u. a. auch nach Angaben von Mitgliedern des Seniorenbeirats - insbesondere die Anwohnerinnen und Anwohner der Siegfriedstraße, der Alzeierstraße, der Friedrich-Ebertstraße oder der von-Steuben-Straße, um nur einige Straßen zu nennen.

Im Grundlagenpapier der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung "Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme" aus dem Jahr 2015, steht: "Ein weiterer Aspekt des Verkehrsablaufs ist die Stetigkeit. Bei tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten findet in der Regel eine Verstetigung des Verkehrsflusses statt. Zugleich reduzieren sich die Beschleunigungs- und Bremsanteile. Messtechnisch wurden diese Effekte durch den ADAC 1988 im deutschen Buxtehude nachgewiesen. Der verstetigte Fahrverlauf und die kleineren Beschleunigungsanteile, wie sie bei T30 im Vergleich zu T50 auftreten, sind eine entscheidende Schlüsselgröße für die Minderung des Lärms (Topp, 2014)".

Der VCÖ (Verkehrsclub Österreich) stellt fest, "dass sich bei niedrigeren Geschwindigkeiten der Lärm um durchschnittlich drei Dezibel verringert. Dies wird von Menschen wie eine Halbierung der Verkehrsmenge wahrgenommen." Und schließlich "Alltagsgespräche können wieder geführt werden" (Podcast Tagesschau "Mal angenommen ... zum Thema Tempolimit" am 30. 8. 2021).

Dieser letztgenannte - soziale - Aspekt ist aus Sicht des Seniorenbeirates ein wesentliches Argument für die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet von Worms.

2. Verkehrssicherheit

In der Ausgabe "Tempo 30 - Pro und Contra" seiner Reihe Fakten und Argumente schreibt der ADAC "Bei Tempo 30 reduziert sich der Anhalteweg deutlich. Durch eine verringerte Aufprallgeschwindigkeit kann im Fall einer Kollision die Unfallschwere gemildert werden". Bekannt ist, dass Reaktionsweg und Bremsweg je nach Geschwindigkeit zu nehmen. "Bei gleicher Bremsleistung ist der Bremsweg mit 50 km/h daher fast dreimal so lang wie bei Tempo 30 km/h. Die bei einem Zusammenstoß umzuwandelnde Energie ist bei Tempo 50 fast dreimal so hoch wie bei Tempo 30. Hinzu kommt die Tatsache, dass Verkehrsteilnehmende bei niedriger Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Verkehrsraums wahrnehmen und somit früher reagieren können" (Umweltbundesamt). Der VCÖ schreibt: "Empirische Studien zeigen, dass Tempo 30 in der Stadt die Zahl der Verkehrsunfälle und der verletzten Personen um 20 bis 30 Prozent senken kann. Eine Verlangsamung des Verkehrs kommt besonders Kindern und älteren Menschen zugute".

Prof. 'in em. Maria Limbourg, Kinderpsychologin und Mobilitätsforscherin an den Universitäten Tübingen und Duisburg-Essen, hat in den Bereichen "Verkehrserziehung" und "Senioren und Verkehr" geforscht. Prof. 'in Limbourg äußert sich zum Thema Tempo 30 km/h in der Stadt wie folgt: "Zum ersten geht es um die Sicherheitserwägungen, wobei ich einerseits an die Sicherheit der Kinder denke, und andererseits an die Senioren. Die Forschungen zeigen, dass Senioren sich ähnlich verhalten wie Kinder und mit Tempo 30 viel besser zurecht kommen als mit Tempo 50. Auch sie [die Senioren, Anm. v. mir] sind überfordert, gefährliche Verkehrssituationen sofort richtig einzuschätzen. Sie reagieren langsamer und als Fußgänger oder Radfahrer haben sie bei schnell heranfahrenden Autos nicht die körperlichen Möglichkeiten, mal eben einen Spurt hinzulegen".

Udo Becker, Professor für Verkehrsökologie an der TU Dresden betont vor allem die erhöhte Sicherheit in einer Tempo-30-Zone: Wenn 50 erlaubt ist, fahren viele 55, manche sogar 59 km/h. Rennt bei dieser Geschwindigkeit ein Kind auf die Straße, schafft man es bei einer normalen Reaktionszeit nicht mehr, rechtzeitig zu bremsen. Bei 30 km/h ist das aber im Normalfall kein Problem. Ihm sei unerklärlich, warum in Städten immer noch so hohe Geschwindigkeiten erlaubt seien, denn "das kostet Menschenleben und mindert die Lebensqualität vieler Menschen" (www.zeit.de/mobilitaet/2019-07)

3. Vereinheitlichung von Geschwindigkeitsvorgaben

Auf der Grundlage von Übersichten zu Tempo 30 Zonen, die dem Seniorenbeirat von Seiten der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt wurden, haben Mitglieder des Seniorenbeirats weitere Vorschläge erarbeitet, wo überall Geschwindigkeitsbeschränkungen Tempo 30 km/h gelten sollten. Die Beteiligten sprachen sich dabei für eine weitgehend flächendeckende Einführung der Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h - auch und insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen -

aus. Dabei wurde auch deutlich, dass in den Vororten und im Innenstadtbereich ein Flickenteppich von Bereichen für Tempo 20, Tempo 30 bzw. Tempo 50 km/h vorliegt.

Auch die Stadtverwaltung hatte sich kürzlich dafür ausgesprochen, dass durch eine Vereinheitlichung der Regelgeschwindigkeit "die Straßen lesbarer, die Regeln einfacher und nachvollziehbarer werden, der Schilderwald gelichtet wird" (WZ am 15. Dezember 2021). Professorin Limbourg äußert sich zur Thematik wie folgt: "Das ewige "Rein in die Zone - Raus aus der Zone" ist einfach verwirrend. Viel besser ist es daher, die Tempo 30 gleich zur Regel zu erklären und die sinnvollen Ausnahmen davon zu definieren und zu beschildern". Zur Kritik des ADAC, "Tempo 30 in Wohngebieten plus Zonen vor Schulen reicht aus" sagt Professorin Limbourg "Es geht aber nicht nur um die Kinder oder den Schulbereich..es geht auch um die Senioren. Senioren sind überall und zu allen Tageszeiten unterwegs. Sie wollen vielleicht auch mal essen gehen, sie sind nachmittags und abends unterwegs, im Kino oder Theater. Danach muss man sich richten. Und selbstverständlich sind ältere Verkehrsteilnehmer auch Autofahrer. Weil sie nicht mehr so schnell reagieren können, kommen sie deshalb als Autofahrer mit Tempo 30 wesentlich besser als mit Tempo 50 zurecht....Ich verstehe da auch den ADAC nicht. Unter den Senioren sind wahrscheinlich nicht gerade wenige ADAC-Mitglieder. Also sollte man sich eher für seniorengerechte Verkehrsverhältnisse einsetzen als auf schnelles Fahren in der Stadt zu beharren. Mit meinen Forschungen in der Universität Essen zeigte sich, dass Senioren sich langsamere Geschwindigkeiten wünschen. Nicht nur als Fußgänger, sondern auch wenn sie selber Auto fahren."

4. Reduzierung der Luftschadstoffe

Für eine Studie des Landesamtes für Umwelt Baden- Württemberg zu Tempo 30 und Schadstoffen wurden 1.000 Meßfahrten auf 17 Strecken im Stuttgarter Raum unternommen. Ob die einzelnen Fahrzeuge weniger Schadstoffe emittieren hängt von den konkreten Eigenschaften der Strecke (z. B. Steigungen) ab. Bei Stickoxiden (NOx) ist die Wirkung von Tempo 30 tendenziell positiv. Die Feinstaubemissionen sind nur zum Teil abgasbedingt, ein weiterer Teil des Feinstaubes wird durch Abrieb und Aufwirbelung verursacht und mit dem Tempo nimmt die Aufwirbelung zu"(VCÖ).

Interessant sind die verkehrssystemischen Wirkungen, "denn Tempo 30 statt 50 trägt zu einer Abnahme des Kfz-Verkehrs bei. Auf Strecken mit Tempo 30 km/h nutzen mehr Menschen das Fahrrad statt das Auto" (VCÖ). Das Umweltbundesamt schreibt "Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.

Der Seniorenbeirat der Stadt Worms zitiert aus einem Papier des Verkehrsclub Österreich (VCÖ) in dem es um den Beitrag von Tempolimits für die Lebensqualität in Orten geht: "Straßen mit Tempo 50 für den Kfz-Verkehr sind unattraktiv, um Wege zu Fuß zurückzulegen. Dieses Faktum ist auch ein Mitverursacher von innerörtlichem Geschäftssterben. Wo Tempo 30 gilt, wird mehr gegangen und mehr Rad gefahren. Die Planung von Straßenfreiräumen kann sich verstärkt an den Bedürfnissen von Gehenden und Radfahrenden orientieren....Straßen werden belebter und Menschen haben mehr soziale Kontakte, weswegen Tempo 30 im Ort die Lebensqualität insgesamt erhöht".

Der ADAC stimmt zu, dass "Tempo 30 km/h den Umweltverbund grundsätzlich stärkt, da die Nutzung des eigenen PKW mit einer geringeren Zeitersparnis verbunden ist."

Ergänzung: Verkehrsfluss

Der Seniorenbeirat der Stadt Worms hat sich auch mit Argumenten, wie "der Verkehr wird lahmgelegt" auseinandergesetzt. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes mit dem Stadt- und Verkehrsplanungsbüros LK Argus GmbH aus dem Jahr 2016 geht auf diese Argumentation ein und schreibt: "Entscheidend für den Verkehrsfluss sind die Lichtsignalprogramme, die Gestaltung der Kreuzungen, die Anzahl querender Fußgänger, Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe".

Besonders sollte dabei der ÖPNV beachtet werden, so das Umweltbundesamt. "Im Gegensatz zu vielen Kfz hält sich der ÖPNV an die Regelgeschwindigkeit...bei Linienverläufen über zahlreiche und längere Tempo-30-Abschnitte hinweg können sich Reisezeitverluste addieren.....Bei umfangreichen Tempo-30-Anordnungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Eventuell sind kompensatorische Maßnahmen z. B. an Haltestellen zu prüfen".

In diesem Zusammenhang sei aus der Veröffentlichung " Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen" des Umweltbundesamtes 2016 zitiert: "Der ADAC stellte bei Testfahrten unter nicht näher erläuterten Rahmenbedingungen auf einer 3,5 km langen innerstädtischen Versuchsstrecke etwa 2 Minuten längere Reisezeiten bei Tempo 30 als bei Tempo 50 fest. Dies entspricht realen Reisezeitverlusten von etwa 3 bis 4 Sekunden je 100 m".

Schlussfolgerungen:

Seniorenbeirat der Stadt Worms betrachtet die Einführung der Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im Stadtbereich Worms incl. der Vororte als ein Kernelement, wenn es um die Umsetzung des Wormser Mobilitätskonzeptes geht. Der Seniorenbeirat der Stadt Worms unterstreicht, dass die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h nur ein - jedoch ein wesentlicher - Baustein eines umfassenden Mobilitätskonzeptes sein kann.

Der Seniorenbeirat der Stadt Worms schließt sich der Stellungnahme der Stadtverwaltung Worms vom Dezember 2021 an: "die Straßen müssen leiser werden..damit ..das Leben für die Menschen, die an diesen Straßen wohnen, deutlich angenehmer und gesünder wird. Die Straßen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück".