

Antrag Nr. 22-O-26-0048

AUF

Betreff:

Tempo 30 zwischen Mainzer Weg und Luisenstraße - Geschwindigkeiten harmonisieren und Verkehrssicherheit erhöhen (AUF)

Antragstext:

Antrag der AUF-Fraktion:

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Der Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden wird gebeten in den Teilen

- der Viktoriastraße,
- der Berberichstraße,
- und der Ludwigstraße,

die zwischen „Am Mainzer Weg“ und Luisenstraße liegen, wie im restlichen Alt-Kostheim, eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzurichten.

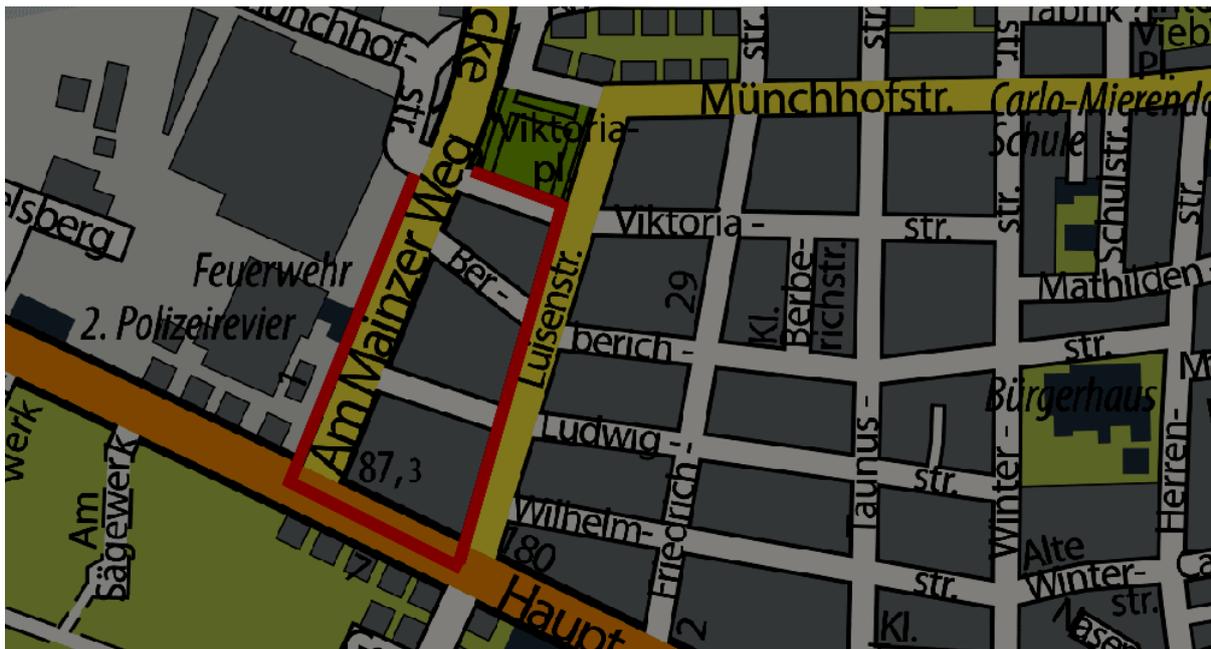


Abbildung 1: In den markierten Abschnitten von Ludwig-, Berberich- und Viktoriastraße soll ebenfalls Tempo 30 eingeführt werden.

Begründung:

Durch die Einführung von Tempo 30 soll die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht und eine Lärmreduktion für die Anwohnerinnen und Anwohner erreicht werden.

Der Ortsbeirat weist darauf hin, dass die genannten Straßen innerhalb der geschlossenen Wohnbebauung des Kostheimer Ortskerns liegen.

Es ist nicht ersichtlich, weshalb in den Teilstücken dieser Straßen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gelten soll, wohingegen in ihrem weiteren Verlauf, wie auch im Rest von

Antrag Nr. 22-O-26-0048 AUF

Alt-Kostheim, maximal 30 km/h zulässig sind.

Eine Begrenzung auf 30 Kilometer pro Stunde bringt für schwächere Verkehrsteilnehmer (zu Fuß Gehende, Radfahrende, mobilitseingeschränkte Menschen, Senioren und Kinder) im Stadtverkehr große Sicherheitsvorteile, z.B. beim Überqueren der Straße.

Wie aus der untenstehenden Abbildung hervorgeht, kommt ein PKW bei 30 km/h nach etwa 13 Metern zum Stehen. Wird jedoch 50 km/h gefahren, reicht diese Distanz lediglich dazu aus, die Gefahr zu erkennen. Ein Auto kommt bei Tempo 50 erst nach rund 28 Metern zum Stillstand.



Abbildung 2: Vergleich von Reaktions-, Brems- und Anhalteweg für 30 km/h und 50 km/h im Straßenverkehr.

Außerdem verringert Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie deren Schwere signifikant, wie aus Abbildung 3¹ hervorgeht.

¹Prof. Sammer, Prof. Meschik, „Argumentarium für Tempo 30 oder 40 in verkehrsberuhigten Gebieten innerorts“, Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien, 2007.

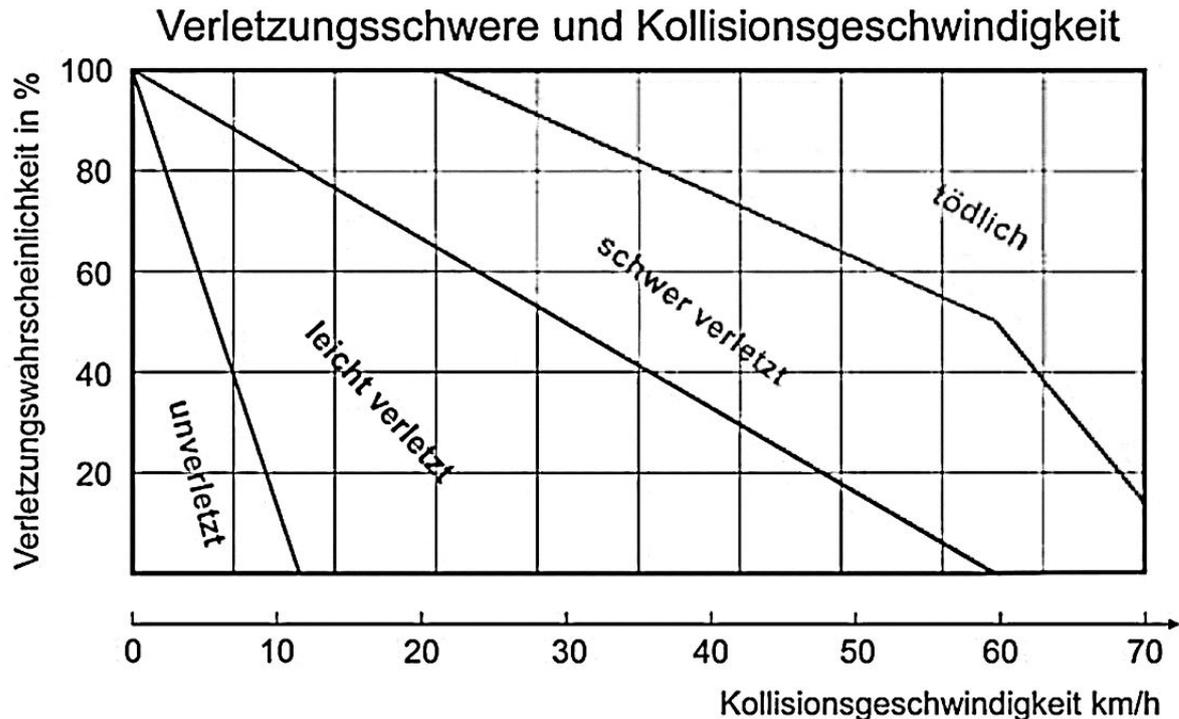


Abbildung 3: Zusammenhang zwischen Schwere der Verletzung und Kollisionsgeschwindigkeit bei einem Unfall zwischen PKW und Fußgänger.

Lesebeispiel: Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h werden Fußgänger zu ca. 50 % leichtverletzt, zu ca. 40 % schwerverletzt und sterben in ca. 10 % der Fälle.

Bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 50 km/h werden Fußgänger zu ca. 20 % leichtverletzt, zu ca. 40 % schwerverletzt und in ca. 40 % der Fälle getötet.

Tempo 30 steigert die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum aufgrund des geringeren Lärms und des verminderten Schadstoffausstoßes.

Sogar der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC) spricht sich für Tempo 30 in Wohngebieten aus²:

„Gegenüber Hauptverkehrsstraßen erfüllen Wohnstraßen eine spezielle Funktion. Neben der Erreichbarkeit steht die Aufenthaltsfunktion im Vordergrund. In Wohnstraßen ist Tempo 30 daher eine sinnvolle Maßnahme. Dabei wird ein Gebiet möglichst gleichwertiger Straßen zu einer Tempo-30-Zone zusammengefasst. Je gleichrangiger die Straßen einer Tempo-30-Zone sind, desto besser funktioniert die Rechts-vor-links-Regelung und die damit verbundene Geschwindigkeitsreduzierung.“

Mainz-Kostheim, 24.05.2022

² Siehe: <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>, Seite 18