

Tempolimits mit unabsehbaren Folgen

Sorge vor Verkehr im Wohngebiet

UNNA ■ Tempolimits auf vielen Hauptstraßen der Stadt sollen die Anwohner vor Lärm schützen, könnten aber auch Nebenfolgen haben. In der Diskussion um den Entwurf des Lärmaktionsplanes wird nun auch Skepsis laut: Allein die Durchsetzung der Tempo-30-Regelungen könne schwierig

sein. Autofahrer könnten sich ohne den Zeitgewinn auf den Hauptstraßen künftig neue Strecken durch die Wohngebiete suchen. Optimisten erhoffen einen Attraktivitätsgewinn für das Fahrrad, der die Zahl der Automobile verringern und zusätzlich Lärm mindernd wirken könnte. ► Seite 17



Auf leicht abschüssigen Strecken wie hier an der Friedrich-Ebert-Straße könnten Radfahrer künftig sogar schneller unterwegs sein als die Autos es dürften. Skeptiker zweifeln die Durchsetzbarkeit der angeregten Limits an oder befürchten mehr Verkehr in Wohngebieten. ■ Foto: Hennes

Mit 30 wird vieles anders

Entschleunigte Hauptstraßen, aber vielleicht auch Verdrängungseffekte

Von Sebastian Smulka

UNNA ■ Tempolimits auf den Hauptstraßen sollen die Anlieger vor Lärm schützen. Doch es gibt auch Vorbehalte, weil die Nebenfolgen der Entschleunigung schwer vorherzusehen sind.

Ob die Vorschläge von Gutachter Ralf Pröpper in die Tat umgesetzt werden, ist noch nicht sicher. Sein Entwurf für einen Lärmaktions-

plan muss noch politisch beraten werden. Die Strategie, das Tempolimit auf mehreren Hauptstraßen von 50 auf 30 Stundenkilometer herabzusetzen, löst zurzeit Vorbehalte aus. FLU-Fraktionschef Klaus Göldner, der von Beruf Polizist ist, zweifelt gar an der Durchsetzbarkeit auf längeren Abschnitten, da für die notwendigen Kontrollen einfach die Ressourcen fehlen dürften.

Andere Stimmen diskutieren über Verdrängungseffek-

te. Motto: Wer das Tempo auf den Hauptstraßen dem Niveau der Wohngebiete angleicht, nimmt Autofahrern die Motivation, die Hauptstraßen zu benutzen. Stattdessen könnten Autofahrer verstärkt die kürzesten Wege nehmen – auch durch Wohngebiete.

Allerdings könnte auch das Auto selbst mit dem Geschwindigkeitsvorteil etwas von seiner Attraktivität als Verkehrsmittel verlieren. „Da bin ich auf einigen Stre-

cken mit dem Fahrrad schneller“, merkt SPD-Fraktionschef Michael Hoffmann an. Und so überrascht es nicht, wenn der ADFC Tempo 30 nicht nur als Beitrag zur Sicherheit begrüßt. Strittig sind die Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr. Natürlich müssten auch die Busse langsamer fahren. Ihre ohnehin längere Fahrtzeit entsteht jedoch auch durch die Haltestellen.

Wie viel Zeit der Autofahrer tatsächlich verlieren würde, wenn die Geschwindigkeit auf Unnas Hauptstraßen stärker begrenzt würde, lässt sich nun relativ gut berechnen. Am größten ist der Zeitverlust auf der langen Hauptachse von Friedrich-Ebert-Straße und Kamener Straße. Die Nettofahrtzeit auf den 2,8 Kilometern zwischen Kreishauskreisel und Kaserne dehnt sich von 3:20 auf 5:34 Minuten aus. Auf der Morgenstraße dagegen kostet die Verlängerung des Tempo-30-Abschnittes nur zehn Sekunden – zwischen Ring und Peukinger Weg gilt das Limit bereits.

Insgesamt schlägt der Entwurf des Lärmaktionsplanes die Entschleunigung von 7,7 Kilometern des Unnaer Straßennetzes vor. Wer sie allesamt befährt, würde dadurch insgesamt 6:13 Minuten verlieren.

KÖNIGSBORN ■ Die geplante Wohnsiedlung nördlich des Afferder Weges darf sehr wahrscheinlich gebaut werden. Die Beratungen im zuständigen Fachausschuss und gestern Abend im Haupt- und Finanzausschuss zeigten eine klare Mehrheit für das Projekt. Allein die GAL-Fraktion stimmt dagegen. Eine abschließende Entscheidung soll in der nächsten Woche im Stadtrat stehen. Nach der Veröffentlichung dieses Beschlusses erlangt ein neuer Bebauungsplan Gültigkeit. Er schafft Bauland für 26 Ein-Familien-Häuser. Der Plan war durchaus umstritten. Ein Unnaer Bürger wies auf die Nähe zum Standort des historischen Oberhofes Brockhausen hin, der als Keimzelle Königsborns gilt. Allerdings hält die Stadt den Abstand von mehr als hundert Metern für ausreichend.

rat umgesetzt werden, ist noch nicht sicher. Sein Entwurf für einen Lärmaktions-

... von seiner Attraktivität als Verkehrsmittel verlieren. „Da bin ich auf einigen Stre-

den durch die Härtestenen. Wie viel Zeit der Autofahrer tatsächlich verlieren würde, wenn die Geschwindigkeit auf Unnas Hauptstraße stärker begrenzt würde, lässt sich nun relativ gut berechnen. Am größten ist der Zeitverlust auf der langer Hauptachse von Friedrich-Ebert-Straße und Kamener Straße. Die Nettofahrtzeit auf den 2,8 Kilometern zwischen Kreishauskreisel und Kaserne dehnt sich von 3:20 auf 5:34 Minuten aus. Auf der Morgenstraße dagegen kostet die Verlängerung des Tempo-30-Abschnittes nur zehn Sekunden - zwischen Ring und Peukinger Weg gilt das Limit bereits. Insgesamt schlägt der Entwurf des Lärmaktionsplanes die Entschleunigung von 7,7 Kilometern des Unnaer Straßennetzes vor. Wer sie allesamt befährt, würde dadurch insgesamt 6:13 Minuten verlieren.

Die Bremswirkung des Tempolimits

Straße(n)	Länge des Abschnitts	Fahrtzeit in Min. bei 50 km/h	Fahrtzeit in Min. bei 30 km/h	Verlängerung in Minuten
Kamener- und Friedrich-Ebert-Straße	2,8 km	3:20	5:34	2:14
Hertingerstraße	1,4 km	1:41	2:49	1:08
Kleistraße	1,2 km	1:27	2:25	0:58
Iserlohner Straße	1,0 km	1:13	2:02	0:49
Uhlandstraße, Hellweg und Höingstraße	0,5 km	0:38	1:04	0:26
Massener Hellweg	0,4 km	0:26	0:44	0:18
Morgenstraße	0,2 km	0:15	0:25	0:10
Afferder Weg	0,2 km	0:15	0:25	0:10
Summe	7,7 km	9:15	15:28	6:13

Die Tabelle zeigt die Fahrtzeitverlängerung für die Strecken an, für die der Entwurf des Lärmaktionsplanes Tempo 30 statt 50 vorschlägt. Ermittelt wurden die Zeiten mit einem Routenplaner unter der Annahme, dass die Geschwindigkeiten konstant gehalten werden können. Ampeln werden in dieser Betrachtung ausgeblendet. Die Kilometerangaben sind gerundet.

Quelle: Eigene Erhebung