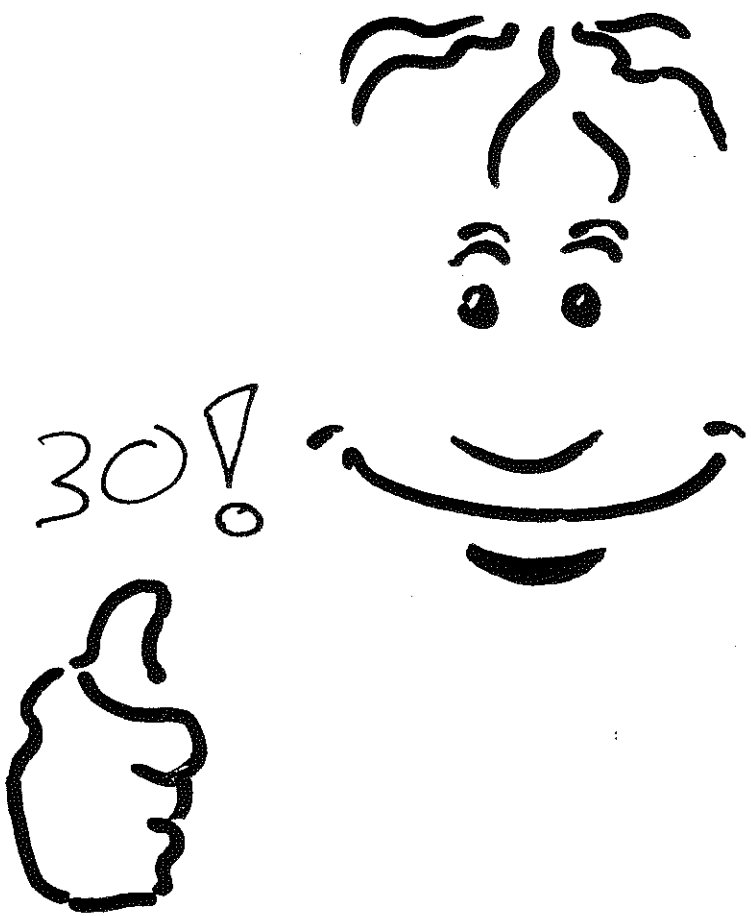
Tempo 30 in Arnsberg
Kampagne 1996

2



Herausgeber:
Stadt Arnsberg
Der Stadtdirektor
Amt für Stadtplanung und Bauordnung
Abt. Stadtplanung / Sachgebiet Stadtentwicklung
Oktober 1996

Vorwort

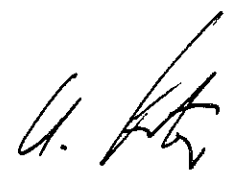
In diesem Jahr sind in den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Niedereimer, Arnsberg und Oeventrop flächenhaft neue Tempo-30-Zonen eingerichtet worden. Dies ist ein wichtiger Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Umfeldqualität in unseren Wohngebieten.

Das Prinzip der flächenhaften Verkehrsberuhigung durch Einrichtung von Tempo-30-Zonen hat sich in den letzten Jahren bundesweit bewährt. Für Arnsberg stellt diese verkehrsplanerische Maßnahme aber eine Innovation dar. Deshalb ist parallel zur Einrichtung der neuen Zonen eine PR-Kampagne durchgeführt worden, die mit dem vorliegenden Band dokumentiert wird. Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, alle Bürger über die Möglichkeiten der neuen Regelung und über den richtigen Umgang damit zu informieren. Insbesondere der Autofahrer soll so zu einer dauerhaften Verhaltensänderung angeregt werden.

Die Informationsarbeit wurde als offener Dialog mit dem Bürger ausgestaltet. Dabei sind die einzelnen Kampagnenbausteine, wie das Tempo-30-Telefon, die Anhalteaktionen mit Kindern und Senioren und die Infostände auf eine breite und positive Resonanz in der Öffentlichkeit, der örtlichen Presse und im Regionalprogramm des WDR-Fernsehen gestoßen. Die Anhalteaktionen mit Kindern und Senioren fanden außerdem die Anerkennung des Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Um eine objektive Bewertung zu ermöglichen, ist die Einführung der neuen Tempo-30-Zonen durch Vorher-/ Nachhergeschwindigkeitsmessungen an 13 über das Stadtgebiet verteilten Meßpunkten begleitet worden. Die Messungen, deren Ergebnisse dem Anhang dieses Bandes zu entnehmen sind, belegen, daß die Fahrzeuggeschwindigkeiten an den betrachteten Meßpunkten wie erwartet zurückgegangen sind.

Vor diesem Hintergrund ermutigen die in diesem Jahr gesammelten positiven Erfahrungen dazu, die Bemühungen um die Verbesserung der städtischen Verkehrssicherheit auch im nächsten Jahr fortzuführen. Deshalb wird die Öffentlichkeitsarbeit 1997 unter dem Motto „Mensch ändere Dich. Fahr´ 30!“ fortgesetzt werden.



Ulrich Köster
1. Beigeordneter
der Stadt Arnsberg

1 Verkehrsberuhigung: Eine Erfolgsbilanz 5

2 Tempo 30 in Arnsberg 8

2.1 Maßnahmebegleitung 8

2.1.1 Tempo-30-Bürgerbefragung 10

2.1.2 Geschwindigkeitsmessungen 12

2.2 Einsatz der „Keep-cool!“ - Materialien 14

2.3 Tempo-30-Arbeit mit und für den Bürger! 14

3 Resümee 16

4 Anhang 17

1 Verkehrsberuhigung: Eine Erfolgsbilanz

Mit der Einrichtung der Fußgängerzonen in den Einkaufsbereichen der Großstädte beginnt in Deutschland in den sechziger Jahren die Geschichte der Verkehrsberuhigung als Teil der kommunalen Verkehrsplanung. Nach diesen eher einzelhandelsbezogenen Maßnahmen zur Steigerung der Innenstadtattraktivität wurde Verkehrsberuhigung in den siebziger Jahren zum Instrument der Verkehrssicherheitsplanung in neuen und bestehenden Wohngebieten. Durch die räumliche Ausweitung der Thematik setzte auch eine verstärkte öffentliche Diskussion ein, die sich fugenlos in das ideologisierte Diskussionsklima dieser Jahre einfügte.

Die Intensität der Diskussion um Verkehrsberuhigung hat in den achtziger Jahren noch zugenommen. Einen Beitrag zur Objektivierung sollte das zwischen 1980 und 1992 vom Bundesministerium für Bauwesen, Raumordnung und Städtebau, vom Bundesministerium für Verkehr und Bundesumweltministerium durchgeführte Forschungsvorhaben „Flächenhafte Verkehrsberuhigung" erbringen, einem der größten Forschungsprojekte mit verkehrlichen Inhalten in der Bundesrepublik Deutschland[1]. Das Vorhaben belegt die Eignung des flächenhaften Ansatzes, verweist andererseits auf den damit verbundenen finanziellen Aufwand.

Der Deutsche Städtetag hat vor diesem Hintergrund 1988 seinen Vorschlag zur Einführung einer differenzierten innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit in der StVO vorgelegt, der davon ausging, durch generelle Regelung die zulässige Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h zu begrenzen und nur auf bestimmten Straßen, die mit dem Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) ausgeschildert sind, eine höhere Geschwindigkeit zuzulassen. Dieser Vorschlag konnte sich allerdings nicht durchsetzen. Seit 1990 enthält die StVO vielmehr die sogenannte Zonenregelung.

Inzwischen sind die Bemühungen in verschiedenenen Städten sehr weit gediehen. In NRW sind allein bis 1993 17.800 Bereiche mit Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung versehen worden[2].

Aktuell werden verstärkt stadtweite Konzepte verfolgt. Das heißt, alle Wohngebiete einer Stadt oder Gemeinde werden in die Verkehrsberuhigung miteinbezogen. Dies ist Ausdruck verkehrsplanerischer Gerechtigkeit gegenüber den Bürgern, die möglichst alle von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung profitieren sollen. Als Vorteil stadtweiter Tempo-30-Konzeptionen wird außerdem eine bessere Nachvollziehbarkeit für den Autofahrer gesehen. Wenn Tempo 30 in allen Wohngebieten gilt, wird Schilderlesen fast überflüssig.

Bauliche Maßnahmen (bspw. Umbau der Eingangsbereiche einer Tempo-30-Zone) haben vor dem Hintergrund der allgemein schwierigen Haushaltslage der Städte und Gemeinden eher an Bedeutung verloren[3]. Sie bleiben aber bspw. an Gefahrenpunkten Mittel der Wahl zur Verbesserung der Verkehrsicherheit. Bauliche Maßnahmen und Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen sind damit Teilaspekte einer integrativen Verkehrsplanung.

[1] vgl. z.B.: Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bundesminister für Verkehr, Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.). Forschungsvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung. 6. Abschlußkolloquium 1992 in Berlin, Folgerungen für die Praxis. Bonn: 1992

[2] aus: Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1994

[3] In Kassel wurde bspw. 1986 das Konzept „Tempo 30 in Wohngebieten" vorgelegt, das ungefähr 100 Zonen mit baulichen Maßnahmen zur Unterstützung der straßenverkehrsrechtlichen Regelung vorsah. Die Umsetzung erforderte allerdings nach damaliger Kostenschätzung 35 Mio. DM und eine Laufzeit von 10 bis 15 Jahren. Zehn Zonen wurden nach diesem Konzept eingerichtet, 1990 wurde das Konzept auf ein Budget von 2,9 Mio DM abgespeckt, mit dem weitere 90 Tempo-30-Zonen eingerichtet werden sollten. aus: Schlüter, Thomas. „Kostensparende Umsetzung eines stadtweiten Tempo-30-Konzeptes - das Beispiel Kassel" in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn: Economica-Verlag, 1992

Die Diskussion über Verkehrsberuhigung wird sicherlich auch in den nächsten Jahren nicht abreißen, die Befürworter von Tempo 30 können sich aber heute argumentativ auf die positiven Erfahrungen der letzten Jahre stützen. Diese Feststellung bezieht sich natürlich insbesondere auf die Wirkung in Hinsicht auf die Verkehrssicherheit, aber auch auf die Umweltverträglichkeit der Maßnahme.

Das Hauptargument von Tempo 30 bleibt die Verkehrssicherheit, denn „Wer langsamer fährt steht auch schneller!". Bei Tempo 30 verkürzt sich der Anhalteweg - verglichen mit Tempo 50 - von ca. 30 auf etwa 14 m. Kann ein Autofahrer mit 30 km/h noch anhalten, wenn in 15 m Entfernung (gut 3 Autolängen) ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, so ist bei Tempo 50 ein schwerer Unfall vorprogrammiert. Denn nach 15 m ist erst wenig Tempo „weggebremst", der Aufprall erfolgt mit ca. 45 km/h, mit 35% Wahrscheinlichkeit tödlich für den Fußgänger oder Radfahrer.

Dieser theoretische Ansatz wirkt auch in der Praxis. Tatsächlich gehen in Tempo-30-Zonen die Fahrgeschwindigkeiten zurück[4] und wirken sich positiv auf das Unfallgeschehen aus. Neuere Ergebnisse liegen bspw. aus Graz/Österreich vor. Hier wurde 1992 flächenhaft Tempo 30 in allen Wohnstraßen eingeführt. Im Vergleich der Zeiträume 09/91 - 08/92 und 09/92 - 08/93 ist die Gesamtzahl der Unfälle um 12,6% zurückgegangen. Dabei ist die Zahl der Schwerverletzten um 24% und die Zahl der Leichtverletzten um 12% zurückgegangen. Gerade der Fußgänger als schwächster Verkehrsteilnehmer hat dabei von Tempo 30 profitiert. Die Zahl der verletzten Fußgänger ist im Beobachtungszeitraum um 17% - im Vergleich aller Verkehrsteilnehmer am stärksten - zurückgegangen[5].

In Heilbronn wurde das Unfallgeschehen zwischen 1987 und 1992 ausgewertet. Die Zahl der Unfälle sank hier von 4.175 im Jahr 1987 auf 3.277 im Jahr 1992. Die Zahl der Verletzten ist von 874 im Jahr 1986 auf 218 im Jahr 1992 kontinuierlich zurückgegangen. Die Zahl der Verkehrstoten ist von 21 (1987) auf 7 (1992) gesunken. Zurückgeführt wird diese positive Entwicklung auf die flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen, die systematische Auswertung der Unfallschwerpunkte, die bauliche Veränderung von Gefahrenpunkten sowie eine Überwachung des Geschwindigkeitsverhaltens[6].

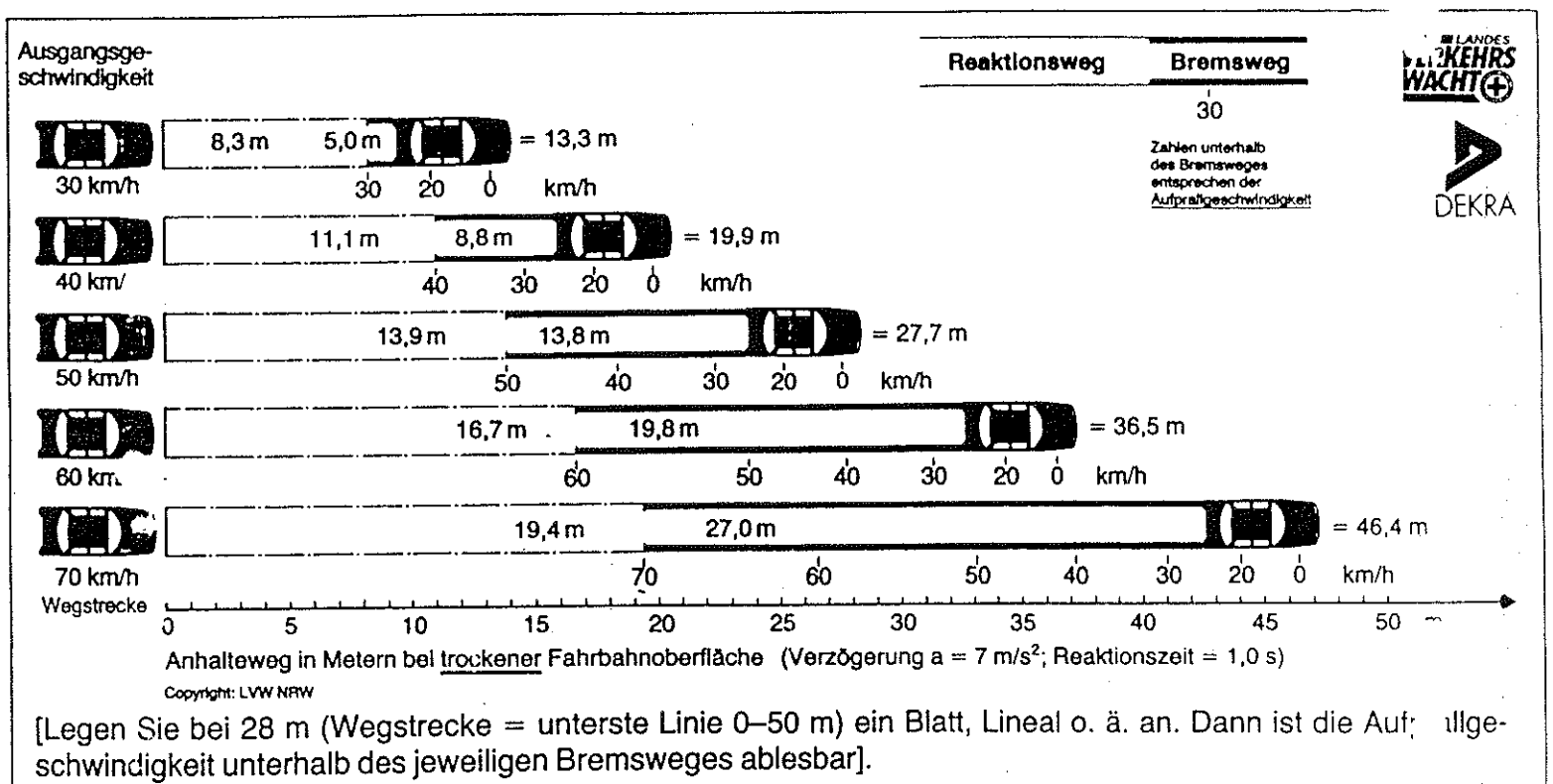
[4] „Hamburg hat mit seiner relativ kurzfristigen (ca. 4 Jahre dauernden) Einrichtung von über 600 Tempo 30-Zonen im gesamten Stadtgebiet gezeigt, daß in einer Großstadt mit weitestgehendem Verzicht auf bauliche Maßnahmen und mit einer allgemeinen Informationsarbeit durch die stadtweite Einrichtung die mittleren Geschwindigkeiten von 41,5 auf 38,2 km/h, also um 3,3 km/h, und das Geschwindigkeitsniveau (V_{85}) von 51,9 auf 47,3 km/, also um 4,6 km/h, zurückgehen konnten ... Diese auf den ersten Blick eher gering wirkenden Reduzierungen haben allerdings deutlich positive Wirkungen auf das Unfallgeschehen: Es ergaben sich Rückgänge der Unfälle insgesamt um 20%, der Unfälle mit schwerem Sachschaden um 22%, aber vor allem der Unfälle mit Personenschaden um 18%." aus: Baier, Reinhold. „Möglichkeiten und Wirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen". in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Bonn: Economica-Verlag, 1992

[5] Stadtbaudirektion, Magistrat Graz. „Tempo 30/50 in Graz - Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung zum Modellversuch Tempo 30 in Nebenstraßen, Tempo 50 in Vorrangstraßen". Graz: 1994, Kurzfassung

[6] aus: Der Städtetag, 9/93, 611

Anhalteweg und Aufprallgeschwindigkeit

Ist die Ausgangsgeschwindigkeit zu hoch, d.h. der Anhalteweg zu kurz, ist aus den Zahlen unterhalb des Bremsweges abzulesen, mit welcher Geschwindigkeit ein Fahrzeug auf Personen, Tiere, Fahrzeuge oder sonstige Hindernisse aufprallt. Fahren Sie daher verantwortungsbewußt.



[Legen Sie bei 28 m (Wegstrecke = unterste Linie 0–50 m) ein Blatt, Lineal o. ä. an. Dann ist die Aufprallgeschwindigkeit unterhalb des jeweiligen Bremsweges ablesbar].

Beispiel: 28 m vor dem Fahrzeug springt plötzlich ein Kind auf die trockene Fahrbahn. Bei einer Fahrzeug-(Ausgangs-)Geschwindigkeit von 50 km/h wird das Kind überhaupt nicht berührt.
Beträgt dagegen die Geschwindigkeit 70 km/h, wird das Kind mit einer Geschwindigkeit von etwa 58 km/h getroffen.
Bereits bei Aufprall-(Kollisions-)Geschwindigkeiten ab 38 km/h treten absolut tödliche Verletzungen auf.

Herausgegeben und Copyright: Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen e. V. (LVW-NRW), Juli 1990.

2 Tempo 30 in Arnsberg

Der Rat der Stadt Arnsberg hat 1995 die schrittweise Einführung einer flächenhaften Tempo-30-Zonen-Beschilderung beschlossen. Ab April 1996 sind zunächst die Siedlungsschwerpunkte Neheim, Hüsten, Arnsberg und Oeventrop sowie der Stadtbezirk Niedereimer ausgeschildert worden. Die übrigen Stadtbezirke sollen im nächsten Jahr folgen.

Das damit teilweise umgesetzte stadtweite Tempo-30-Konzept setzt sich aus den bestehenden und neuen Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und dem sogenannten Vorrangnetz zusammen. Im Vorrangnetz, also allen wichtigeren Straßen, ist weiterhin eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h zulässig. Die Gewerbegebiete werden nicht in die Tempo-30-Regelung miteinbezogen.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird dem Autofahrer zu Beginn einer Tempo-30-Zone durch das rechteckige Verkehrszeichen 274.1 signalisiert. Tempo 30 gilt dann für ihn in der gesamten Zone, auch wenn die Geschwindigkeitsanordnung in der Zone nicht mehr wiederholt wird. Das Verlassen der Zone wird ihm durch Zeichen 274.2 erkennbar gemacht.

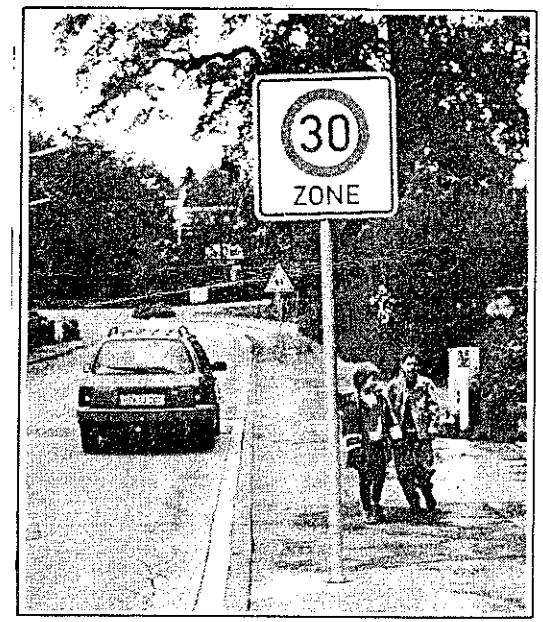
2.1 Maßnahmebegleitung

Wegen des Umfanges und der Neuartigkeit der Tempo-30-Regelung war schon zu einem frühen Zeitpunkt klar, daß die Maßnahme durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden soll, um beim Bürger für Akzeptanz und Mitwirkung zu werben. Zusammen mit der Pressestelle wurde deshalb vom Amt für Stadtplanung und Bauordnung, Sachgebiet Stadtentwicklung, eine Tempo-30-Kampagne entworfen. Dabei stand die zielgruppengerechte Ansprache der Bevölkerung und insbesondere die Information des Autofahrers über die Vorteile von Tempo 30 im Vordergrund, um eine dauerhafte Verhaltensänderung anzuregen.

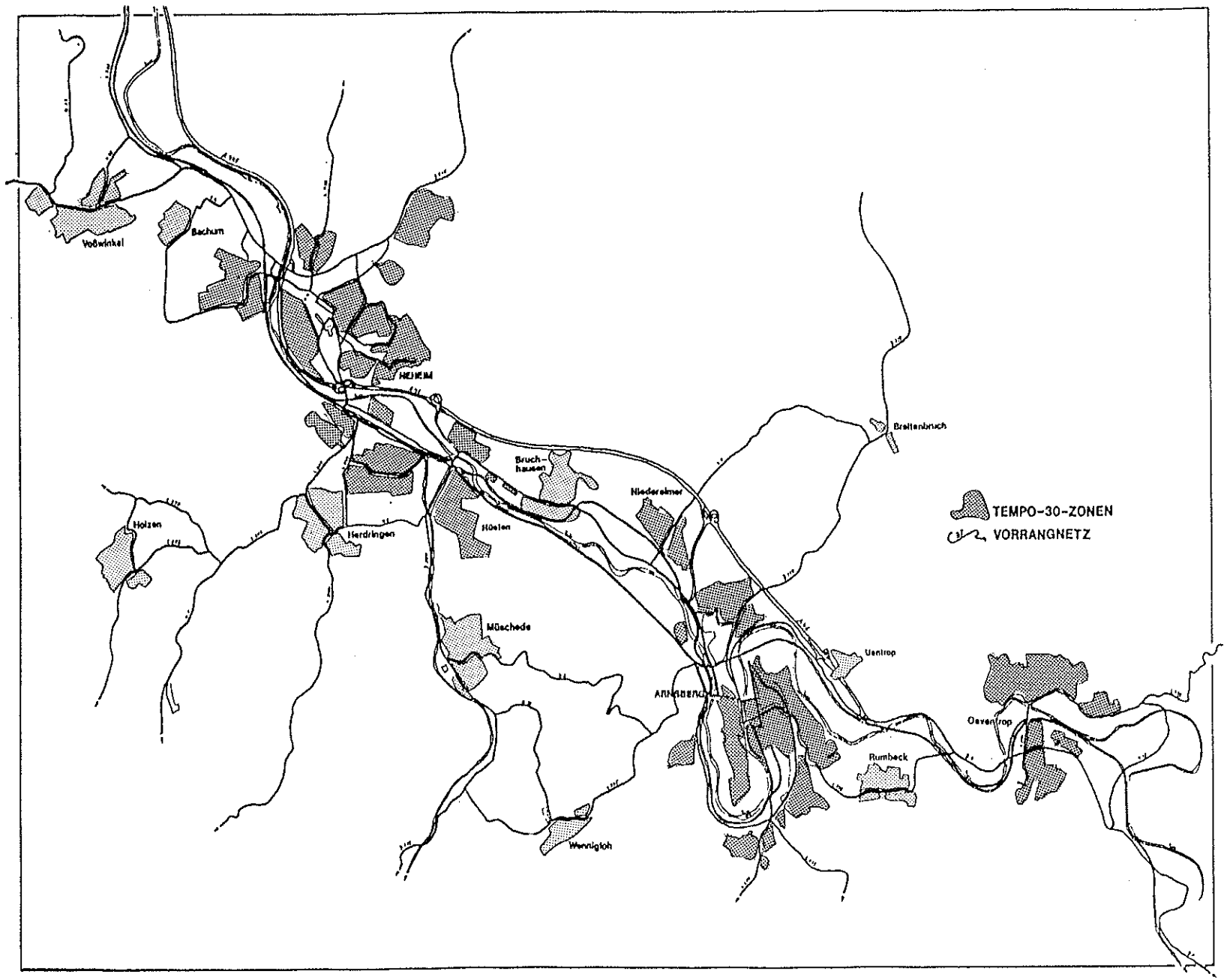
Als besonders wichtig erschien es dabei, beim Bürger keine Erwartungshaltung zu erzeugen, die Tempo 30 nicht erfüllen kann. Deshalb war die Feststellung „Tempo 30 macht Straßen nicht zu Spielplätzen" internes Leitmotiv der Kampagne.

Die Kampagne wurde seit Jahresanfang 1996 organisatorisch vorbereitet. Es zeigte sich jedoch, daß die z.T. mit großem zeitlichen Aufwand verbundenen Vorgespräche nicht immer zu einer entsprechenden Mitwirkung der angesprochenen Multiplikatoren führten.

Die „heiße Phase" wurde mit einer Bürgerbefragung und Geschwindigkeitsmessungen an 15 ausgewählten Punkten im Stadtgebiet eingeleitet.



Tempo 30 in Arnsberg
Kampagne 1996
- Abschlußbericht -



Bestehende und geplante Tempo-30-Zonen in Arnsberg

bestehende Tempo-30-Zonen

geplante Tempo-30-Zonen

Stadt Arnsberg
Amt für Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtplanung
Sachgebiet Stadtentwicklung
Oktober 1996

2.1.1 Tempo-30-Bürgerbefragung

Die Bürgerbefragung gab einen guten Einblick über das Meinungsbild der Befragten, auf das die Öffentlichkeitsarbeit abgestellt wurde.

Im Rahmen der Befragung wurden ab dem 15.04.1996 250 per Zufallsauswahl aus dem Einwohnermelderegister ausgewählte Bürger angeschrieben. Die Zufallsauswahl diente der Herstellung einer Mindestrepräsentativität. Innerhalb einer Monatsfrist sind 89 Fragebögen an das Amt für Stadtplanung und Bauordnung zurückgesandt worden. Dies entspricht einer Rücklaufquote von ca. 36%. Für einen späteren Zeitpunkt ist eine Wiederholung geplant, so daß anhand möglicherweise veränderter Einschätzungen durch die Befragten eine Wirkungskontrolle der PR möglich sein wird.

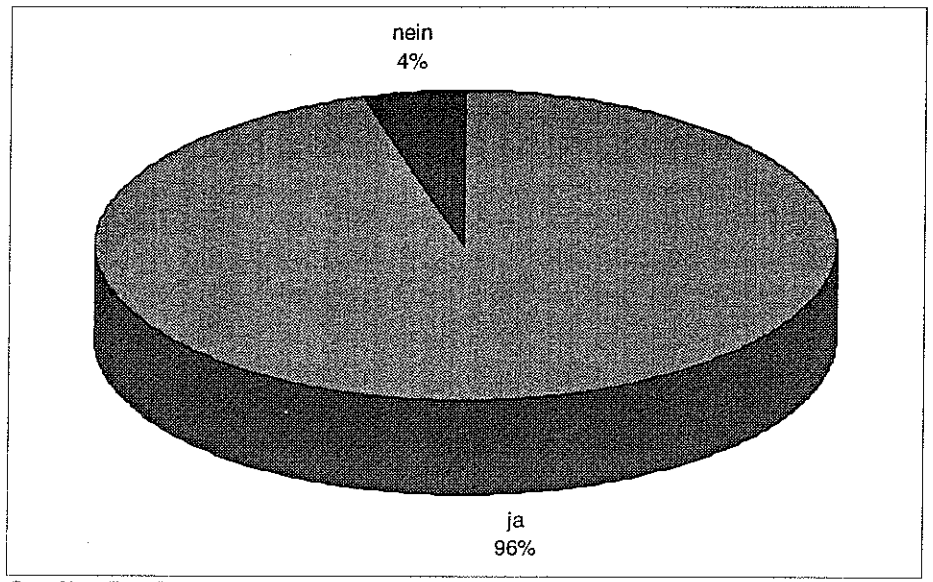
Die Ergebnisse der Befragung sind insgesamt positiver ausgefallen als die häufig kontroverse Diskussion um Verkehrsberuhigung hätte erwarten lassen. Das flächenhafte Tempo-30-Konzept ist für die Stadt Arnsberg zwar ein Neuprodukt, andererseits ist es kein unbekanntes Thema, denn rd. 96% der Befragten gaben an, daß ihnen bekannt sei, daß es Tempo-30-Zonen in Arnsberg gibt. Verkehrsberuhigung wird durch die Befragten offensichtlich befürwortet. Nur ein Befragter sprach sich gegen die Einführung von Tempo 30 aus.

Erklärungsbedarf bestand jedoch bzgl. des flächenhaften Ansatzes der Verkehrsberuhigung, da 37% der Befragten eine stadtweite / flächendeckende Tempo-30-Regelung ablehnten. Möglicherweise wurde unter dem flächenhaften Ansatz eine Verkehrsberuhigung aller Straßen in Arnsberg verstanden, was natürlich nicht zutreffend ist. Deshalb wurde in der folgenden PR-Arbeit verstärkt darauf hingewiesen, daß neben den Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten alle wichtigeren Straßen im sogenannten Vorrangnetz verbleiben, in dem in der Regel eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h zulässig bleibt.

Das vorstehende Ergebnis muß außerdem durch die Antworten zur Frage Nr. 5 „Würden Sie die Einrichtung von Tempo 30 in Ihrer Wohnstraße befürworten?“ relativiert werden, da dies von rd. 57% sehr begrüßt wurde.

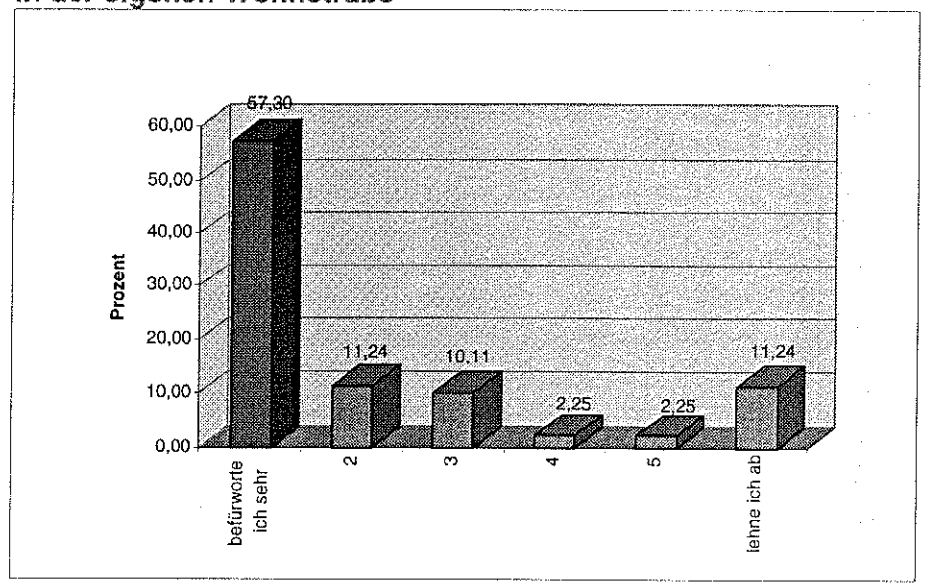
Gut informiert waren die Befragten über die Wirkungen von Tempo 30. Hier zeigte sich eine Übereinstimmung mit den Erkenntnissen der verkehrswissenschaftlichen Forschung der letzten Jahre. So erwarten rd. 59% der Befragten einen Rückgang der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern.

Tempo-30-Bürgerbefragung:
Bekanntheit von Tempo-30-Zonen in Arnsberg



Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Tempo-30-Bürgerbefragung:
Einstellung der Befragten zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der eigenen Wohnstraße



Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

2.1.2 Geschwindigkeitsmessungen

Vorher-/Nachher-Geschwindigkeitsmessungen wurden an 13 Punkten des Stadtgebietes vorgenommen (siehe Anhang), die in drei Kategorien aufgeteilt werden können:

- Messpunkte in Straßen mit bestehender Geschwindigkeitsreduzierung:
  - Moosfelde, Moosfelder Ring 25-31

- Messpunkte in Straßen, die im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996 zu Tempo-30-Zonen geworden sind:
  - Bergheim, Bergheimer Weg 18
  - Erlenbruch, Herbeckeweg 14a
  - Binnerfeld, Graf-Galen-Straße 9
  - Hüsten, Am Freigericht 5
  - Hüsten, Alt-Hüsten 32
  - Hüsten, Müscheder Weg 20
  - Arnsberg, Königstraße 36
  - Arnsberg, Auf der Alm 37
  - Oeventrop, Oberglösinger Straße 61
  - Oeventrop, Dinscheder Straße 6

- Messpunkte in Straßen, die im Vorrangnetz verbleiben:
  - Arnsberg, Ringstraße 99
  - Oeventrop, Zur Hünenburg 21

Hauptinteresse der Untersuchungen ist die Entwicklung des Geschwindigkeitsverhaltens an den acht Punkten, an denen Tempo 30 neu eingeführt wurde.

Hierzu sind mittels Radarpistole Messungen jeweils in der Zeit zwischen 7.00h und 9.00h durchgeführt worden. Der gewählte Beobachtungszeitraum umfaßt also die morgendliche Hauptverkehrszeit. Dokumentiert ist das Geschwindigkeitsverhalten für jeweils beide Fahrtrichtungen, die im folgenden zusammengefaßt dargestellt werden.

Im Rahmen der Vorhermessungen wurden 4.112 Fahrzeuge, bei den Nachhermessungen 5.145 meßtechnisch erfaßt.

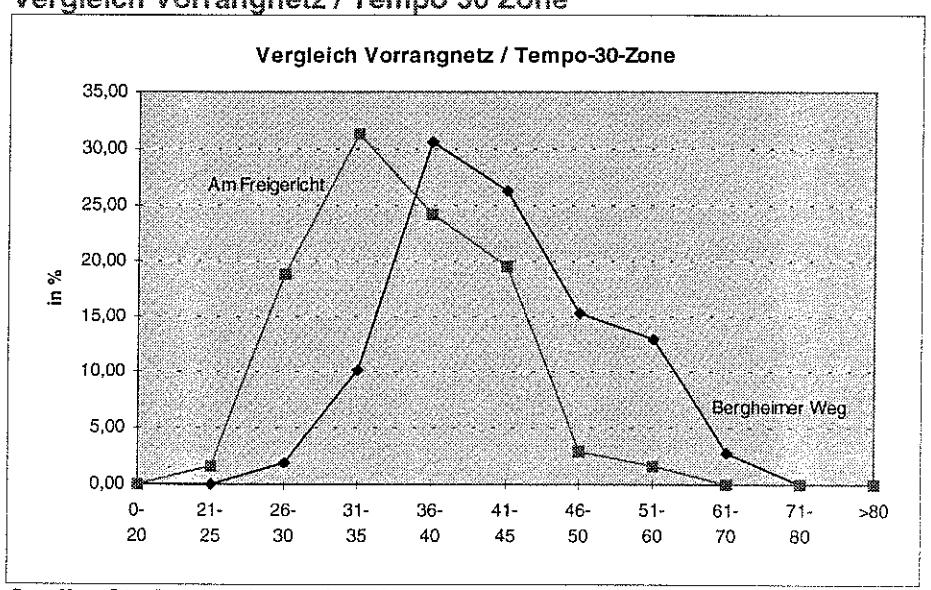
Als Ergebnis der durchgeführten Vorher-/Nachhermessungen läßt sich eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus der Kraftfahrzeuge in den Tempo-30-Zonen feststellen. Im Durchschnitt der betrachteten Zonen bewegen sich rund 20,5% aller erfaßten Kraftfahrzeuge im Geschwindigkeitsintervall 0-30 km/h (vorher: 15 %). Innerhalb des Intervalls 0-40 km/h wurden 76,3% der Fahrzeuge erfaßt (vorher: 64,5%). Das Geschwindigkeitsniveau in den betrachteten Tempo-30-Zonen ist damit deutlich niedriger als in den hier beobachteten Straßenzügen des Vorrangnetzes.

Auch am Meßpunkt Moosfelder Ring 25-31 konnte eine Geschwindigkeitsreduktion festgestellt werden. Hier gilt schon seit längerer Zeit eine herabgesetzte zulässige Höchstgeschwindigkeit, so daß zumindestens für diesen Bereich auch von einer längerfristigen Wirksamkeit geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen ausgegangen werden kann.

Im Vergleich der Meßpunkte untereinander ergeben sich zum Teil deutliche Unterschiede im Geschwindigkeitsverhalten. Am Meßpunkt Hüsten, Am Freigericht entfielen beispielsweise 20,4% (vorher: 16,89%) der erfaßten Fahrzeuge auf das Geschwindigkeitsintervall 0-30 km/h. An der Meßstelle Oeventrop, Dinscheder Straße wurden 5,02% (vorher: 7,95) der Fahrzeuge in diesem Intervall erfaßt. Auf das Intervall 51-60 km/h entfielen in Hüsten 1,6% (vorher: 1,34%) in Oeventrop 16,22% (vorher: 21,97%). Die Ergebnisse für die Dinscheder Straße stellen im Rahmen dieser Untersuchung eine recht ungewöhnliche Ausnahme dar, da im Bereich dieses Meßpunktes nicht nur die Zonengeschwindigkeitsbegrenzung gilt, sondern auch eine einseitige Einengung den Straßenquerschnitt reduziert.

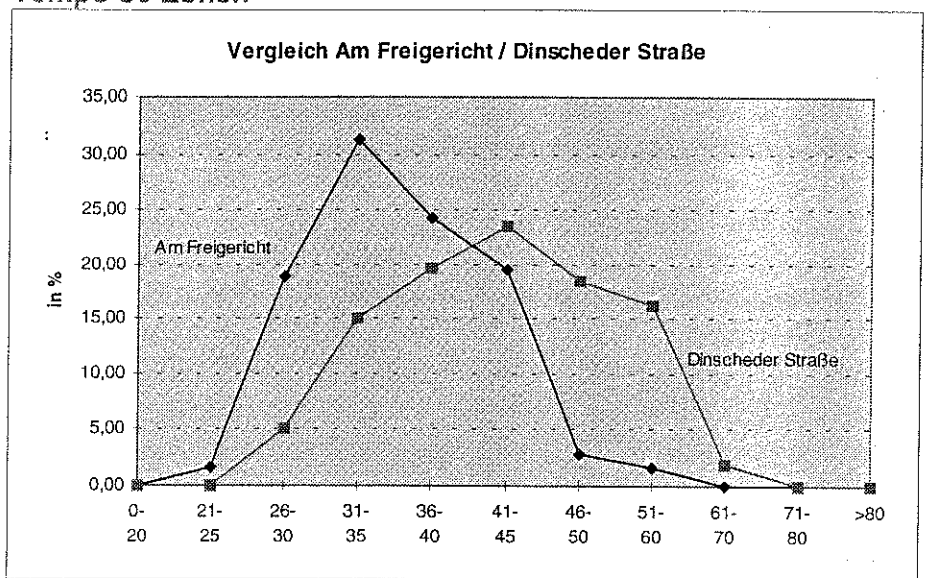
Das Ergebnis für die Dinscheder Straße kann möglicherweise auf die Örtlichkeit (einseitige Bebauung des Straßenzuges, Gefälle) zurückgeführt werden. Gegebenenfalls spielen hier auch Unterschiede im Fahrverhalten der Kraftfahrer - Oeventrop ist ein eher ländlicher Stadtbezirk - eine Rolle. Diese Vermutung ist als Hinweis für die Öffentlichkeitsarbeit des nächsten Jahres festzuhalten, wenn neue Tempo-30-Zonen in den kleineren Stadtbezirken eingeführt werden sollen.

Vergleich Vorrangnetz / Tempo 30 Zone



Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg
Am Freigericht (Tempo-30-Zone)

Unterschiedliches Geschwindigkeitsverhalten in Tempo-30-Zonen



Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

2.2 Einsatz der „Keep-cool!" - Materialien

Die Werbematerialien des Landes NRW konnten ab Juni eingesetzt werden. Die 96er Landeskampagne steht unter dem Motto „Keep cool - fahr´ 30!" und richtet sich insbesondere an Fahranfänger und junge Autofahrer im Alter von 18 - 25 Jahren (Hauptunfallverursacher und Betroffene sind Männer in der Altersgruppe von 18 - 25 Jahren, Merkmale: mangelnde Fahrpraxis, hohe Risikobereitschaft, Drink + Drive-Verhalten). Bestellt und geliefert wurden 20.000 Infobroschüren, 400 Plakate, 15 Spanntransparente sowie weitere Materialien (T-Shirts, etc).

Wegen ihres Zuschnittes auf Kinder und Jugendliche ist der Großteil der Keep-cool-Infobroschüren über das Schulverwaltungs- und Sportamt an die Schulen in der Stadt Arnsberg verteilt worden, damit Schulkinder die Information an ihre autofahrenden Eltern weiterreichen und sich Jugendliche direkt infomieren konnten. Ein ungewollter Streuverlust konnte so vermieden werden

Die Plakate, Spanntransparente und Fahrzeugaufkleber für den städtischen Fuhrpark konnten leider nur in kleinerem Umfange eingesetzt werden als dies ursprünglich vorgesehen war. Gerade die verwendeten Fahrzeugaufkleber und Werbeträger am Seitenunterfahrschutz zweier städtischer LKW zeigen aber, wie attraktiv Werbung an städtischen Fahrzeugen sein kann.

2.3 Tempo-30-Arbeit mit und für den Bürger!

Mit Infoständen, Anhalteaktionen und dem Tempo-30-Telefon ging die Kampagne „face-to-the-customer". Wegen der Intensität der Ansprache konnten die direkt Angesprochenen vermutlich als Multiplikatoren für den Tempo-30-Gedanken geworben werden.

Die Tempo-30-Hotline war seit dem 15. April über das Bürgertelefon der Stadt Arnsberg geöffnet. Hier hatten die Bürger die Gelegenheit, sich über Tempo 30 zu äußern oder auch Anregungen zu geben. Die ganz überwiegende Zahl von Anrufern äußerte sich positiv. Außerdem wurden wertvolle Tips für eine Optimierung der flächenhaften Verkehrsberuhigung gegeben, die jetzt weiterverfolgt werden.

Wichtige Multiplikatoren (Ärzte, Fahrschulen, Betriebe, etc.) konnten im Rahmen einer Mailing-Aktion gezielt persönlich und effektiv angesprochen werden.

Tempo-30-Infostände sind Ende Juni in der Neheimer Fußgängerzone und auf dem Europaplatz in Arnsberg von Mitarbeitern des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt worden. Hier kamen die Materialien des Landes zum Einsatz, die eine rege Nachfrage fanden.

Fünf Bürger aus verschiedenen Stadtbezirken sind selbst für Tempo 30 aktiv geworden. Ausgestattet mit einem Infopaket und rd. 500 Keep-cool! - Broschüren haben sie bei Nachbarn, Freunden und Bekannten für Verkehrsberuhigung geworben.

„Flaggschiff" der Tempo-30-Kampagne waren die Anhalteaktion auf der Schobbostraße in Neheim, dem Neuen Schulweg im Stadtbezirk Arnsberg, der Dinscheder Straße in Oeventrop und auf dem Müscheder Weg in Hüsten. Zusammen mit Senioren warben Kinder für den Tempo-30-Gedanken. Hierzu wurden Autofahrer angehalten und von den Kindern über die neue Regelung informiert. Als Gedankenstütze überreichten die Kinder den Autofahrern Handzettel mit selbstgemalten Zeichnungen. Die Anhalteaktionen wurden federführend vom Kinderbüro der Stadt Arnsberg organisiert. Die Kinder wurden mit Rollenspielen auf ihren Einsatz vorbereitet.

Ausgeschimpft wurde dabei niemand, sondern allenfalls ermahnt! Bei den Autofahrern hat diese charmante Aktion sicher einen nachhaltigen Eindruck hinterlassen. Zumal die Berichterstattung in der örtlichen Presse und dem Regionalprogramm des WDR Fernsehen noch einmal für die entsprechende Breitenwirkung gesorgt hat.

Unter anderem wegen der guten Erfahrungen in Arnsberg, wird in der Kampagne für das Jahr 1997 allen Städten, die für Tempo 30 werben wollen, die Durchführung von Anhaltenaktionen empfohlen, für die das Land speziell vorgefertigte Denk- und Dankzettel zur Verfügung stellt.

Die Einbeziehung von Kindern in die Kampagne wurde im Vorfeld intensiv diskutiert. Eine Instrumentalisierung ist vermieden worden. Die Interessen von Kindern finden in der Verkehrsplanung aber nicht immer den entsprechenden Widerhall. Mit ihrer eigenständigen Ansprache und Einbeziehung sollten Kinder in der Tempo-30-Kampagne ernst genommen und auch deutlich auf deren Rechte im Straßenverkehr hingewiesen werden. Dies gilt auch für die älteren Mitbürger, für die stellvertretend Senioren vom Seniorenkreis St. Michael Neheim engagiert an der Neheimer Anhalteaktion mitwirkten.

3 Resümee

Die diesjährige Einführung neuer Tempo-30-Zonen in den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Arnsberg, Oeventrop und Niedereimer ist eine Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Umfeldqualität in den Wohngebieten, die sich in den nächsten Jahren bewähren wird. Wichtig ist, dieser neuen Regelung in der öffentlichen Diskussion eine Chance einzuräumen. Hierzu will die Stadtverwaltung unter anderem mit ihren Geschwindigkeitsmessungen eine objektive Grundlage schaffen.

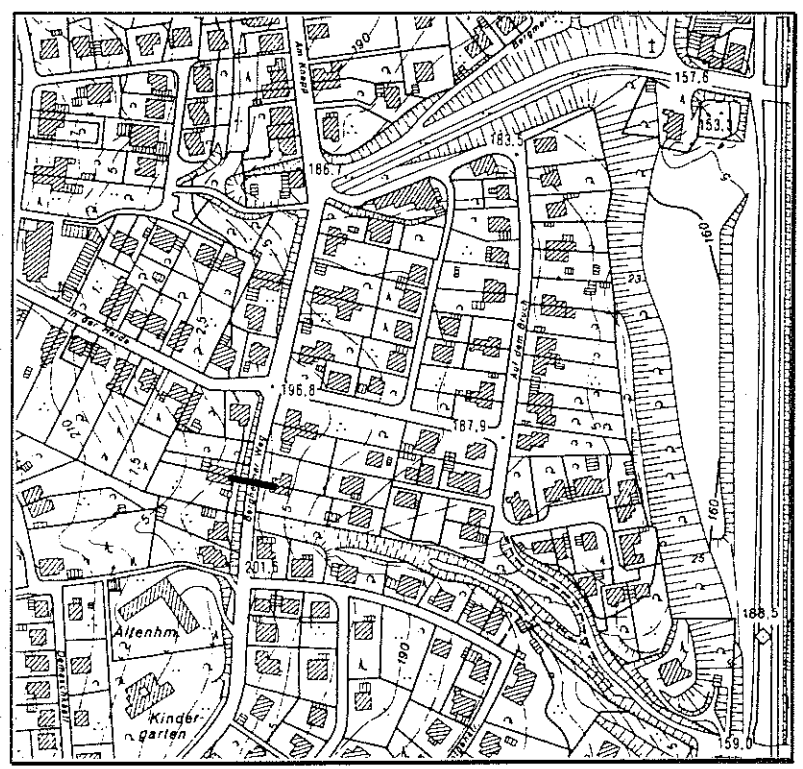
Wegen Neuartigkeit und Umfang der neuen Regelung war es auch von zentraler Bedeutung, den Bürger - insbesondere den Autofahrer - maßnahmebegleitend zu informieren und für Akzeptanz zu werben. Mit der Tempo-30-Kampagne hat die Stadtverwaltung gezeigt, daß sie in einen offenen Dialog mit dem Bürger treten kann, der, wie bspw. bei den Anhalteaktionen, beiden Seiten Spaß gemacht haben dürfte.

Das bisher erreichte Ziel - der dokumentierte Geschwindigkeitsrückgang in den Tempo-30-Zonen - fordert aber zu weiteren Bemühungen um die städtische Verkehrssicherheit auf. Deshalb ist für das Jahr 1997 eine Wiederholungskampagne unter dem Motto **„Mensch ändere Dich. Fahr´30!“** vorgesehen.

4 Anhang:

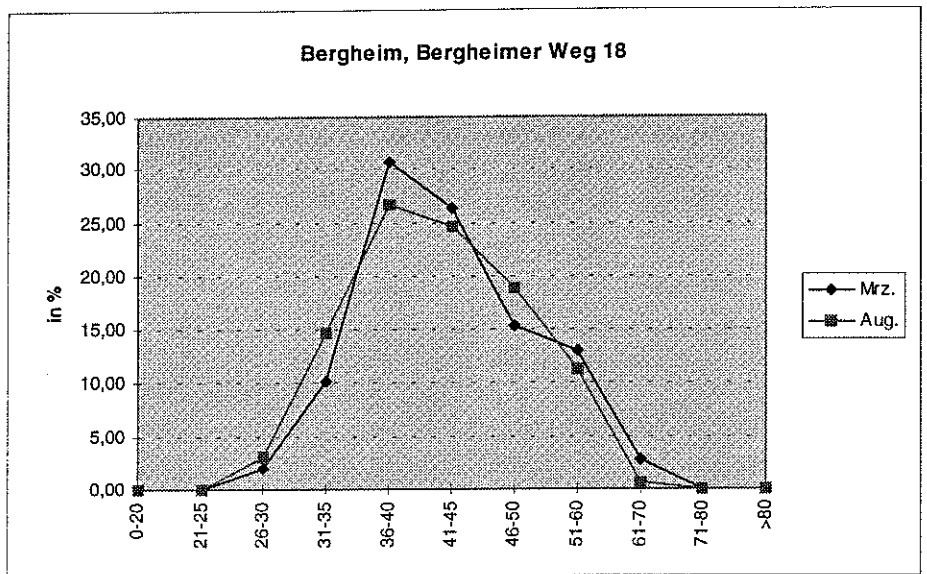
Einzelergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen
Bildnachweis
Pressespiegel

Meßpunkt: Bergheim, Bergheimer Weg 18
Kategorie: Vorrangnetz

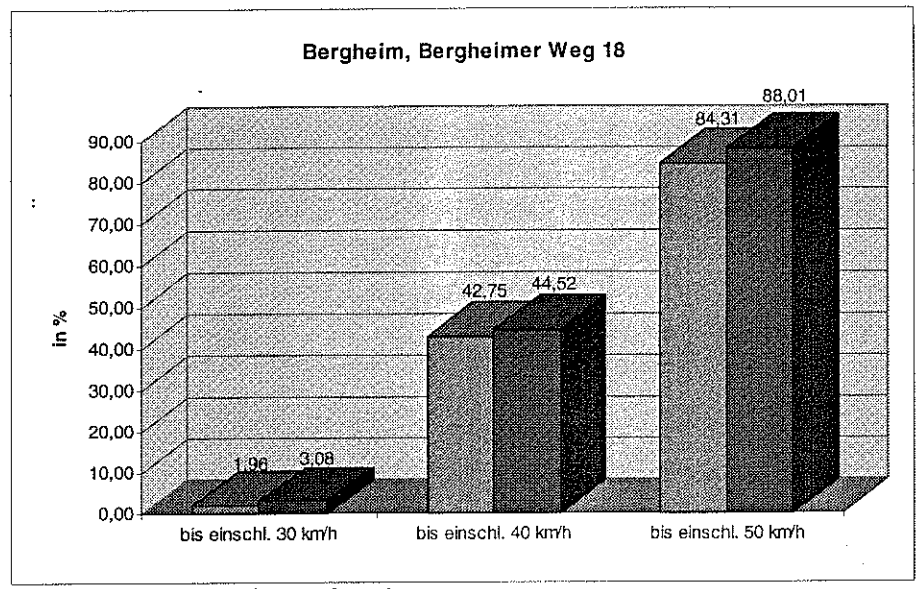


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	0,00	0,00
26-30 Km/h	1,96	3,08
31-35 Km/h	10,20	14,73
36-40 Km/h	30,59	26,71
41-45 Km/h	26,27	24,66
46-50 Km/h	15,29	18,84
51-60 Km/h	12,94	11,30
61-70 Km/h	2,75	0,68
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	1,96	3,08
bis einschl. 40 Km/h	42,75	44,52
bis einschl. 50 Km/h	84,31	88,01

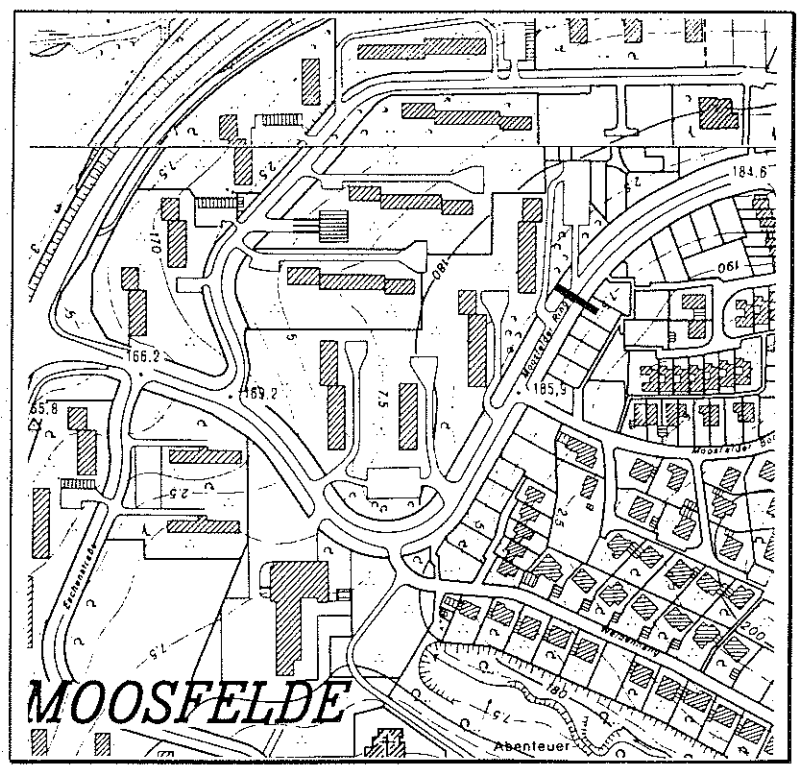


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



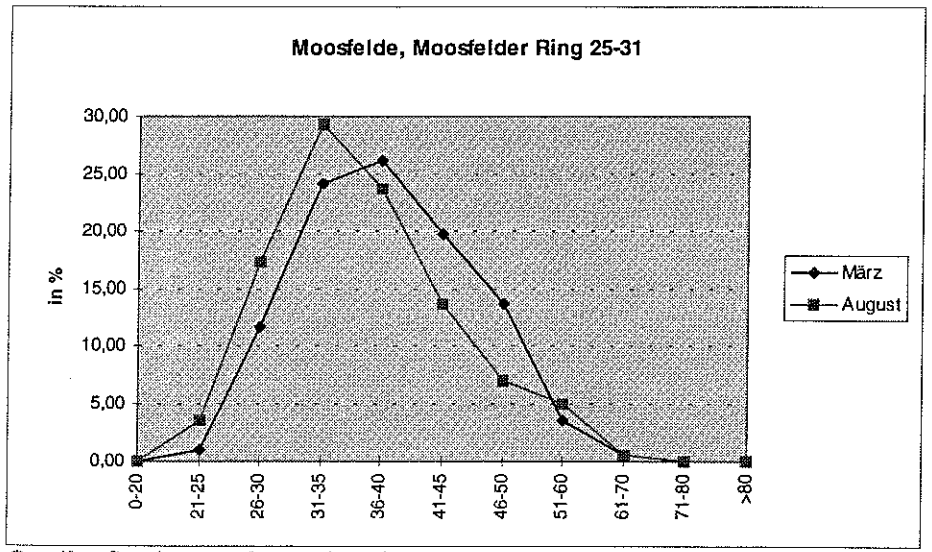
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg
März: hellgrau, August/September: dunkelgrau

Meßpunkt: Moosfelde, Moosfelder Ring 25-31
Kategorie: Vor April 1996 verkehrsberuhigt

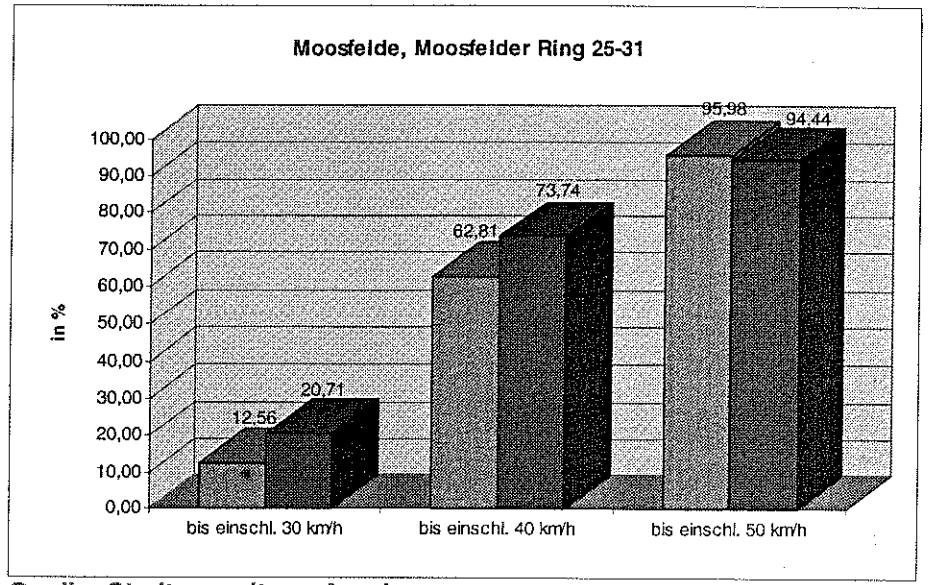


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	1,01	3,54
26-30 Km/h	11,56	17,17
31-35 Km/h	24,12	29,29
36-40 Km/h	26,13	23,274
41-45 Km/h	19,60	13,64
46-50 Km/h	13,57	7,07
51-60 Km/h	3,52	5,05
61-70 Km/h	0,50	0,51
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	12,56	20,71
bis einschl. 40 Km/h	62,81	73,74
bis einschl. 50 Km/h	95,98	94,44

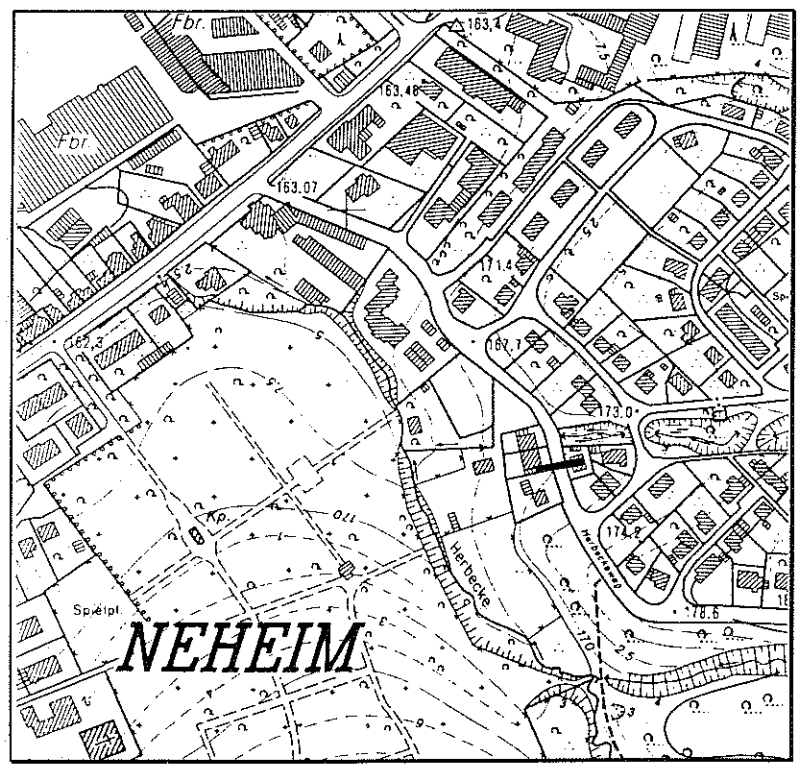


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



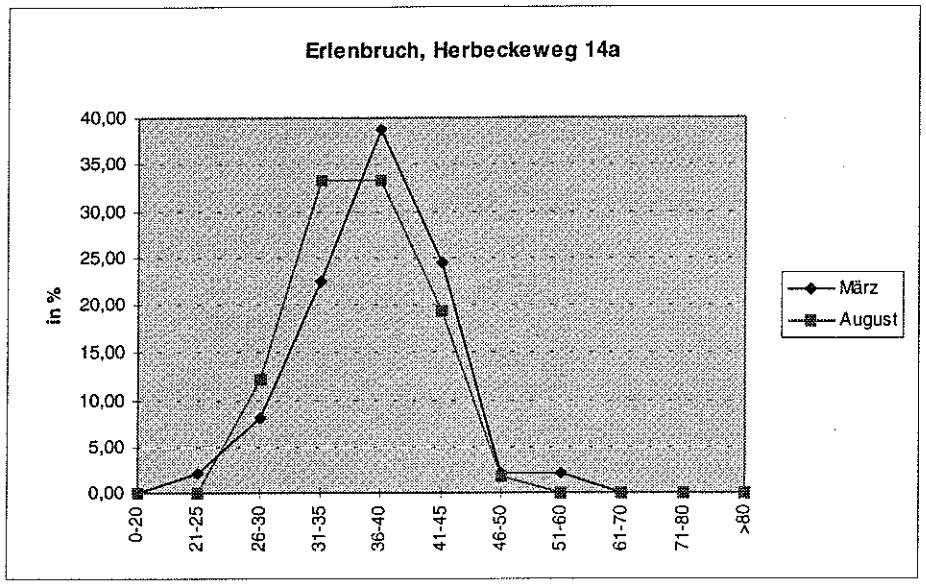
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg
März: hellgrau, August/September: dunkelgrau

Meßpunkt: Erlenbruch, Herbeckeweg 14a
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

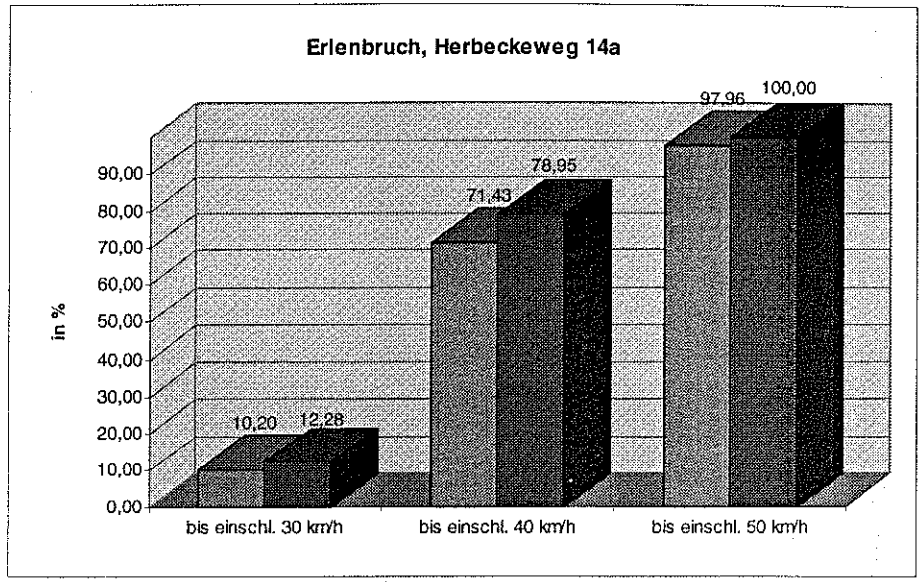


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	2,04	0,00
26-30 Km/h	8,16	12,28
31-35 Km/h	22,45	33,33
36-40 Km/h	38,78	33,33
41-45 Km/h	24,49	19,30
46-50 Km/h	2,04	1,75
51-60 Km/h	2,04	0,00
61-70 Km/h	0,00	0,00
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	10,20	12,28
bis einschl. 40 Km/h	71,43	78,95
bis einschl. 50 Km/h	97,96	100,00

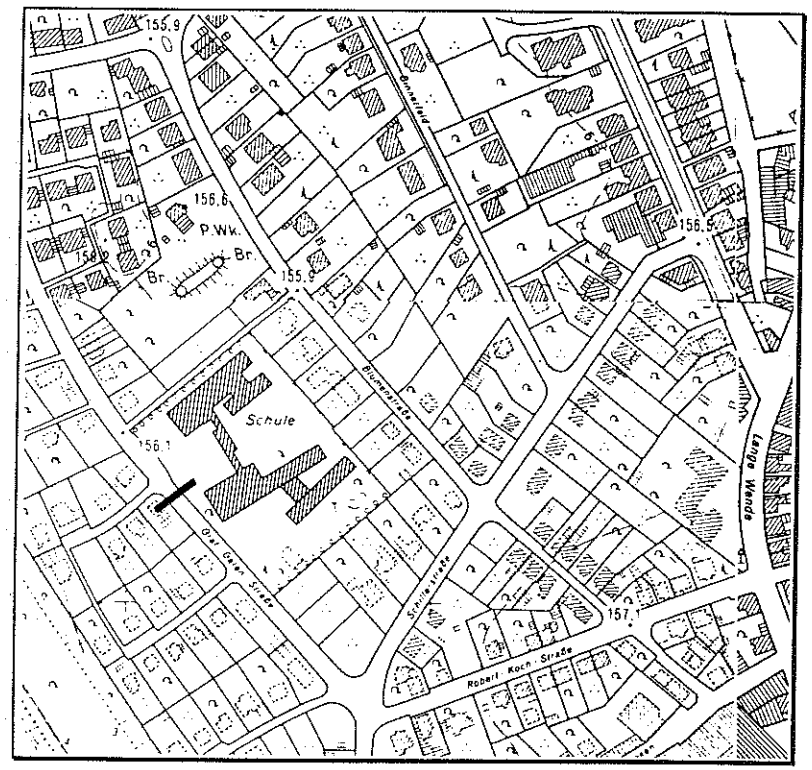


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



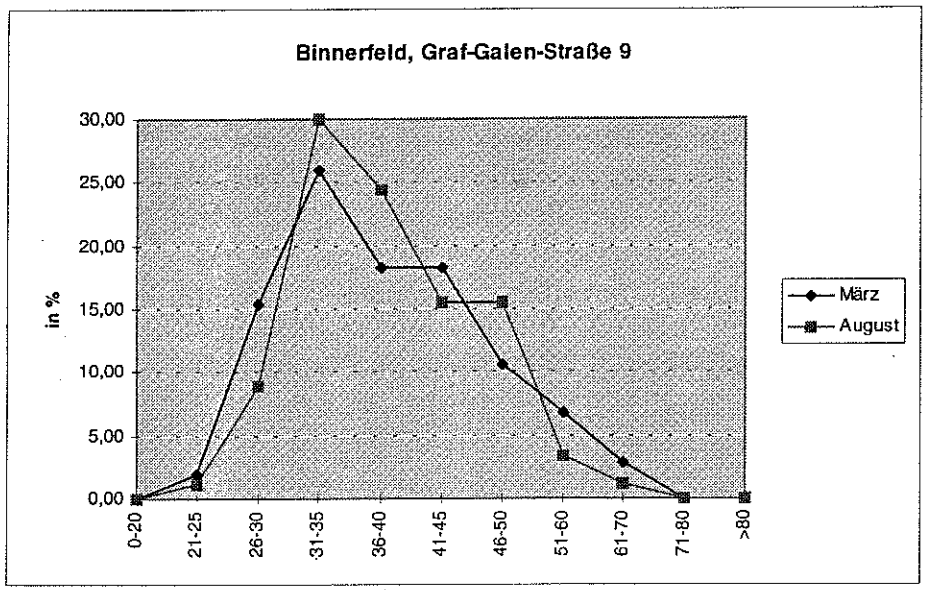
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg
März: hellgrau, August/September:dunkelgrau

Meßpunkt: Binnerfeld, Graf-Galen-Straße 9
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

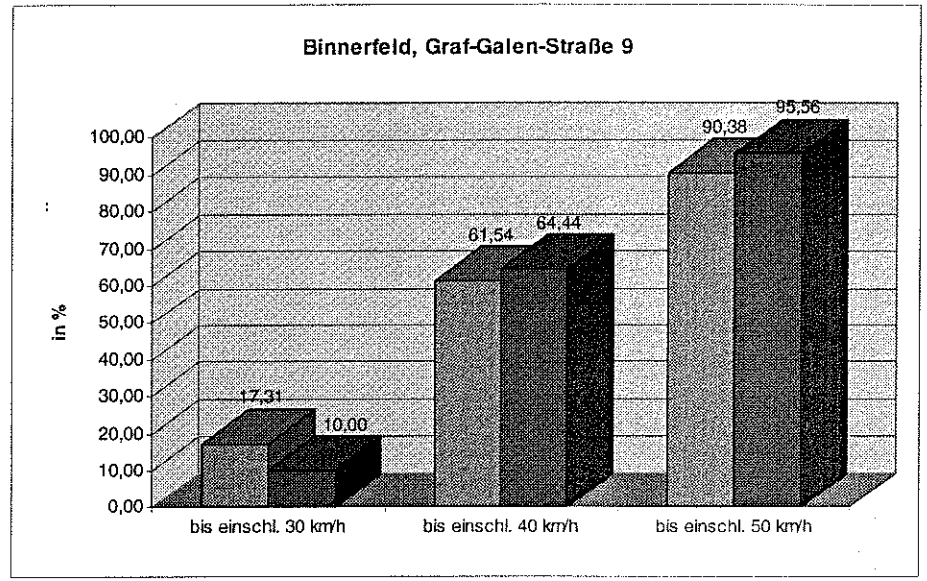


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	1,92	1,11
26-30 Km/h	15,38	8,89
31-35 Km/h	25,96	30,00
36-40 Km/h	18,27	24,44
41-45 Km/h	18,27	15,56
46-50 Km/h	10,58	15,56
51-60 Km/h	6,73	3,33
61-70 Km/h	2,88	1,11
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	17,31	10,00
bis einschl. 40 Km/h	61,54	64,44
bis einschl. 50 Km/h	90,38	95,56

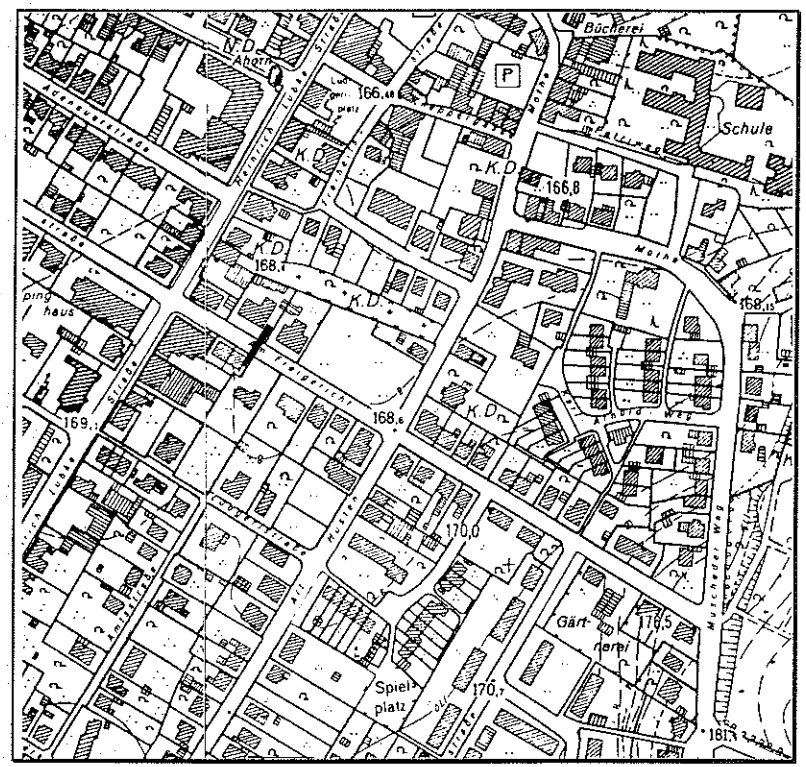


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



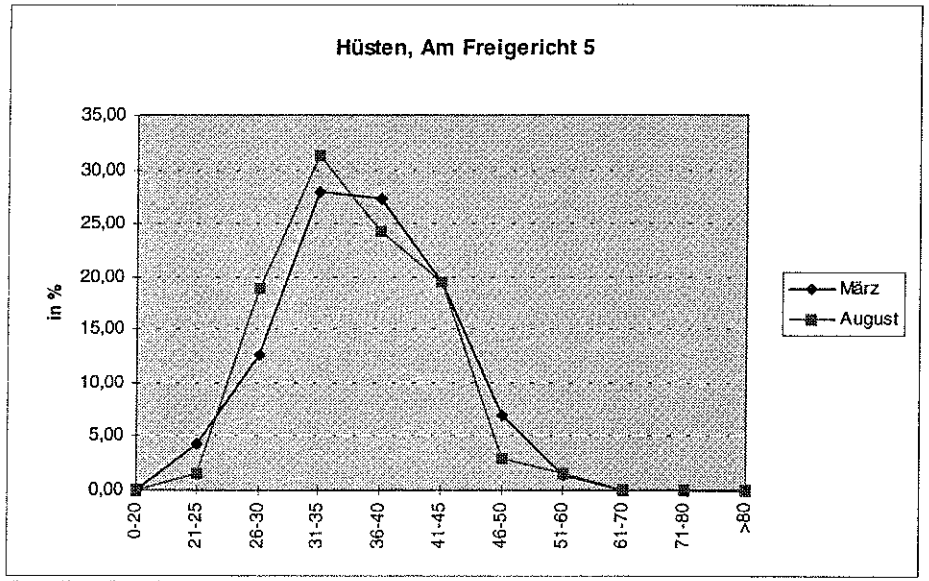
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Hüsten, Am Freigericht 5
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

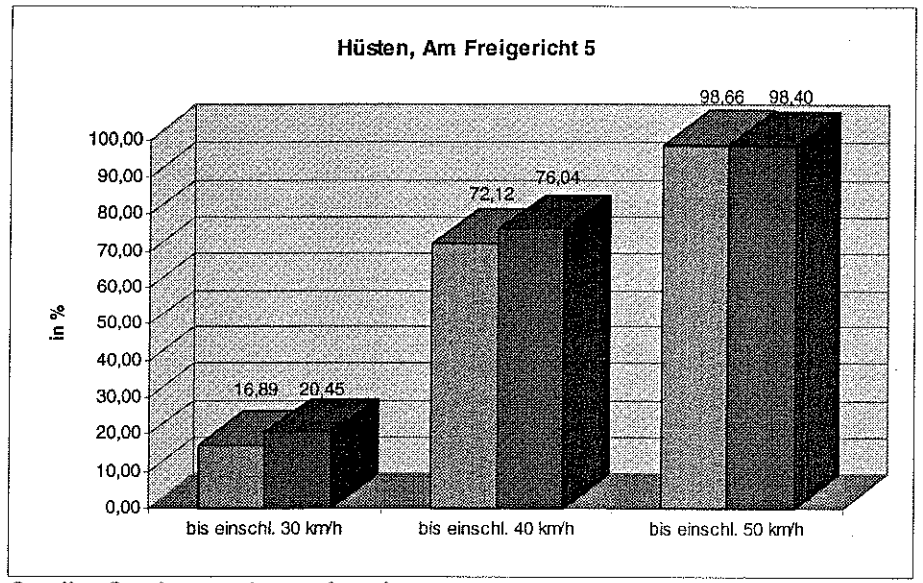


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	4,29	1,60
26-30 Km/h	12,60	18,85
31-35 Km/h	27,88	31,31
36-40 Km/h	27,35	24,28
41-45 Km/h	19,57	19,49
46-50 Km/h	6,97	2,88
51-60 Km/h	1,34	1,60
61-70 Km/h	0,00	0,00
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	16,89	20,45
bis einschl. 40 Km/h	72,12	76,04
bis einschl. 50 Km/h	98,66	98,40

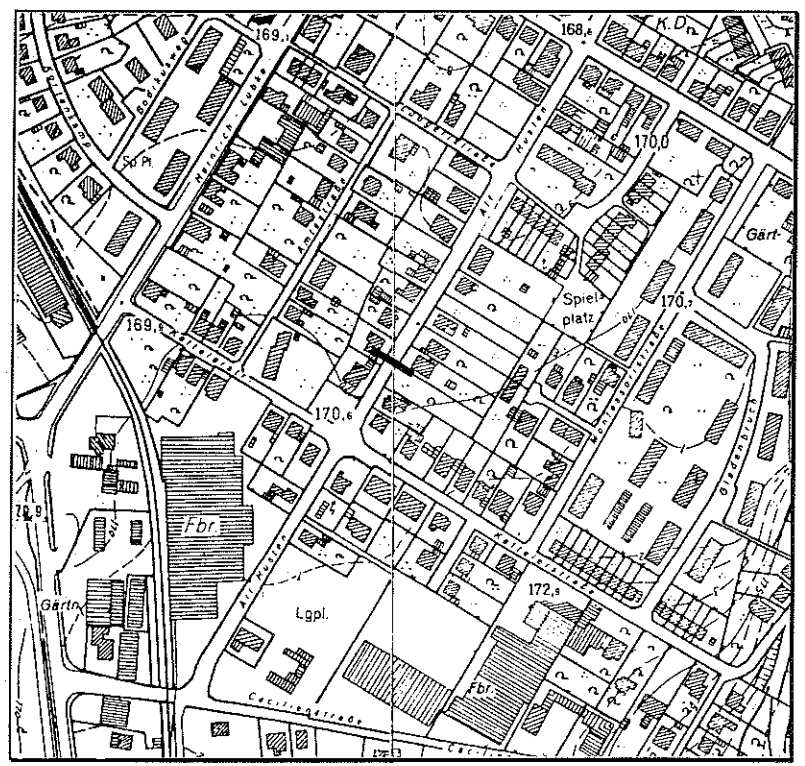


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



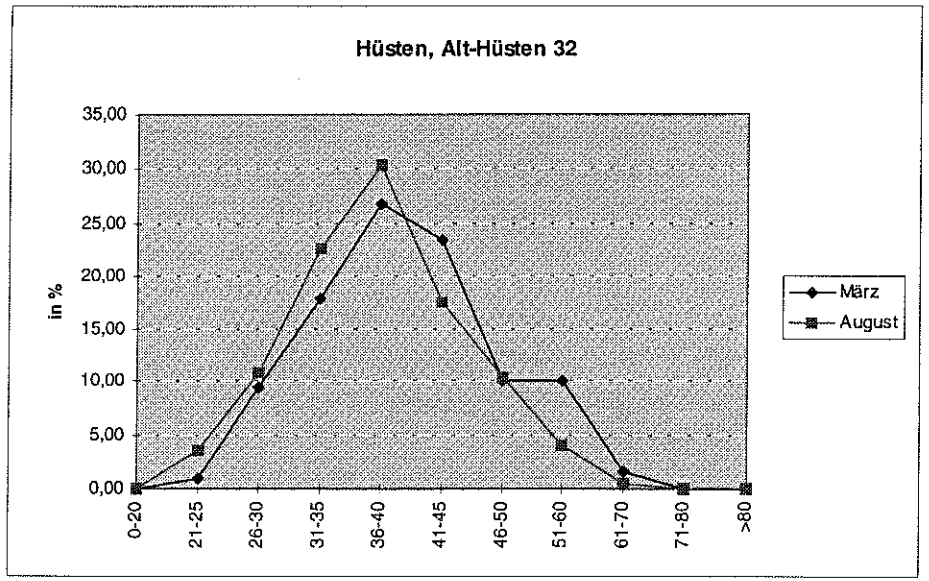
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Hüsten, Alt-Hüsten 32
Kategorie: Geschwindigkeitsdämpfende Straßeneinbauten (beidseitige Einengungen), Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

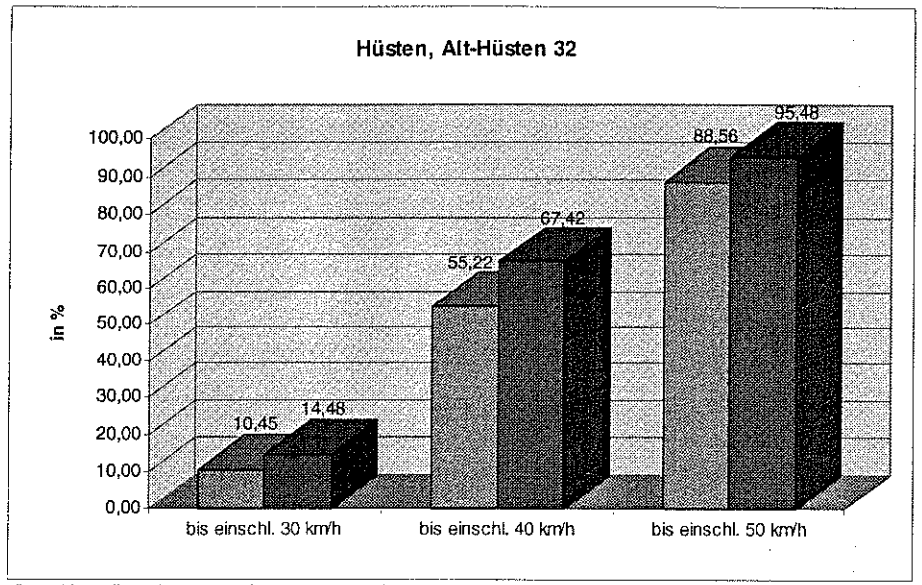


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	1,00	3,62
26-30 Km/h	9,45	10,86
31-35 Km/h	17,91	22,62
36-40 Km/h	26,87	30,32
41-45 Km/h	23,38	17,65
46-50 Km/h	9,95	10,41
51-60 Km/h	9,95	4,07
61-70 Km/h	1,49	0,45
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	10,45	14,48
bis einschl. 40 Km/h	55,22	67,42
bis einschl. 50 Km/h	88,56	95,48

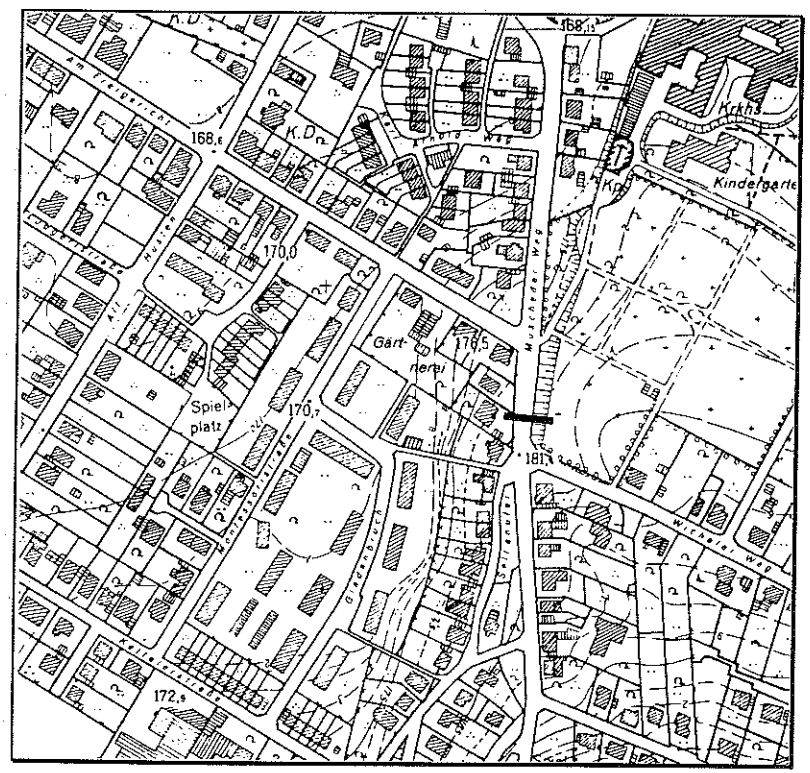


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



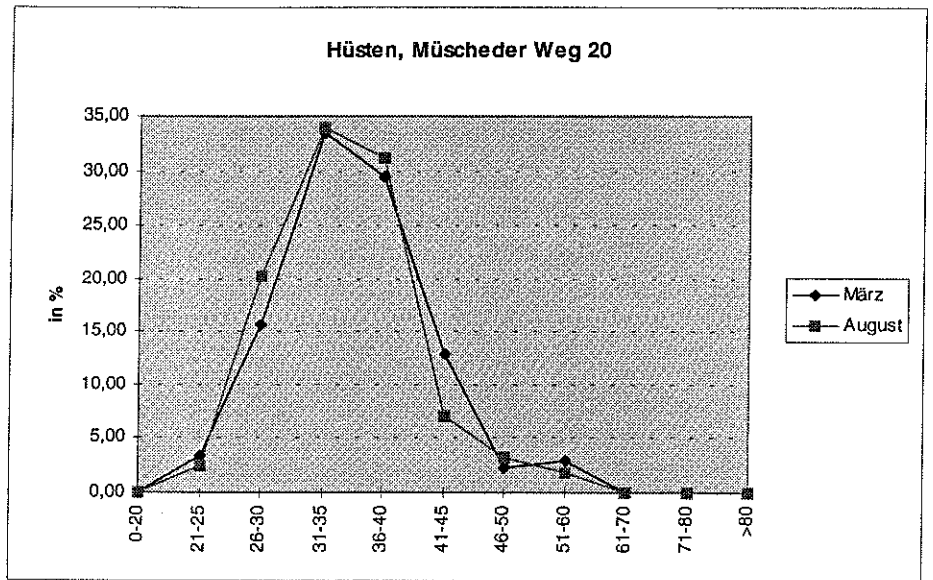
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Hüsten, Müscheder Weg 20
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

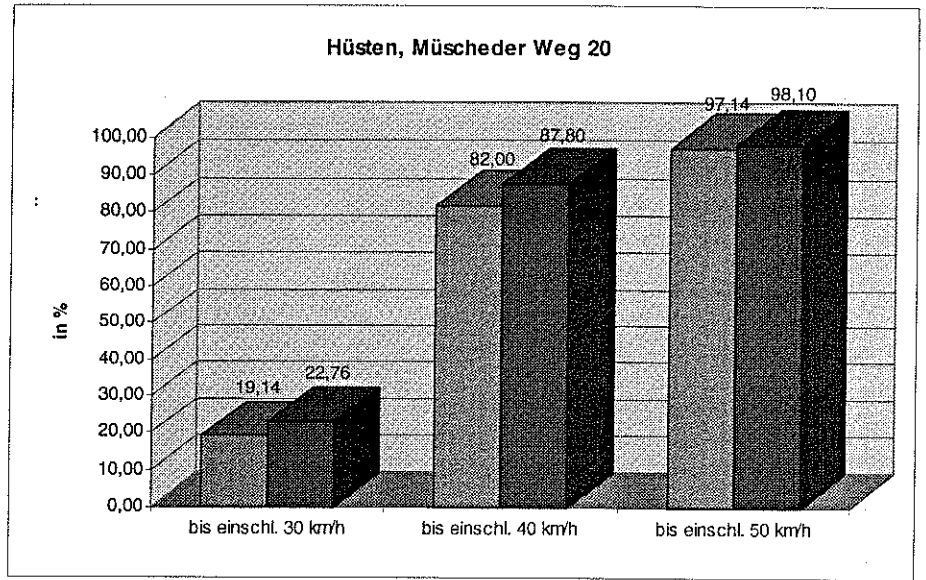


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	3,43	2,44
26-30 Km/h	15,71	20,33
31-35 Km/h	33,43	33,88
36-40 Km/h	29,43	31,17
41-45 Km/h	12,86	7,05
46-50 Km/h	2,29	3,25
51-60 Km/h	2,86	1,90
61-70 Km/h	0,00	0,00
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	19,14	22,76
bis einschl. 40 Km/h	82,00	87,80
bis einschl. 50 Km/h	97,14	98,10

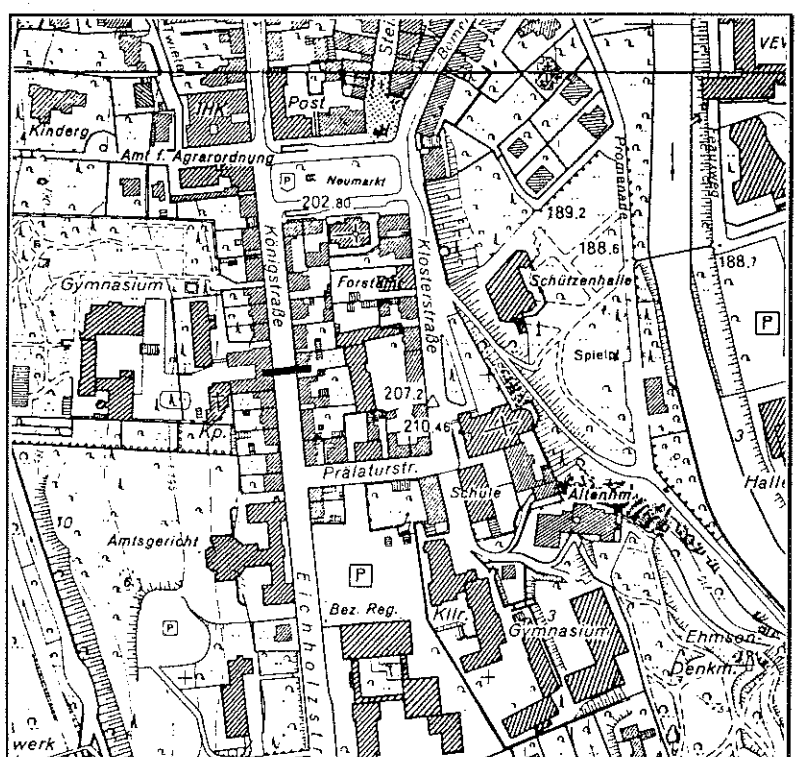


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



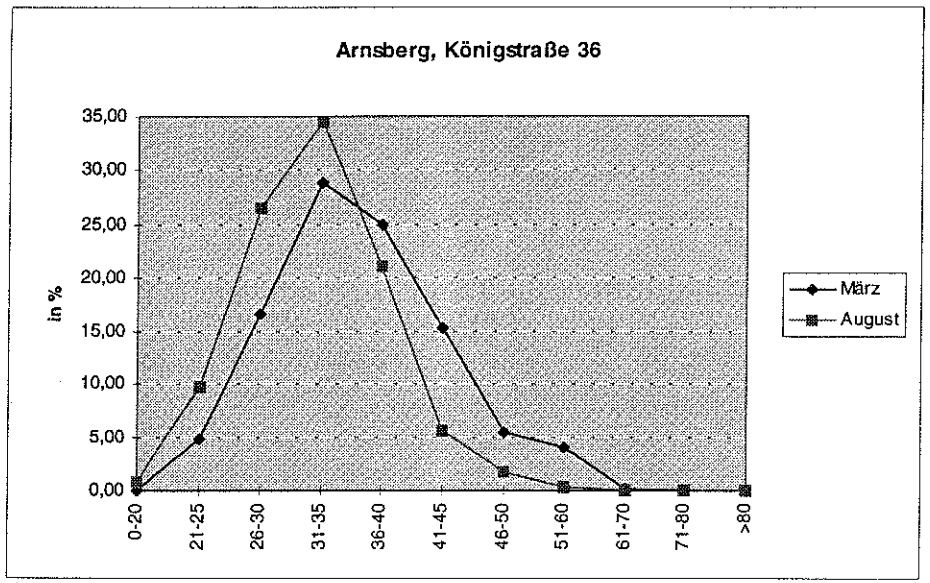
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Arnsberg Königstraße 36
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

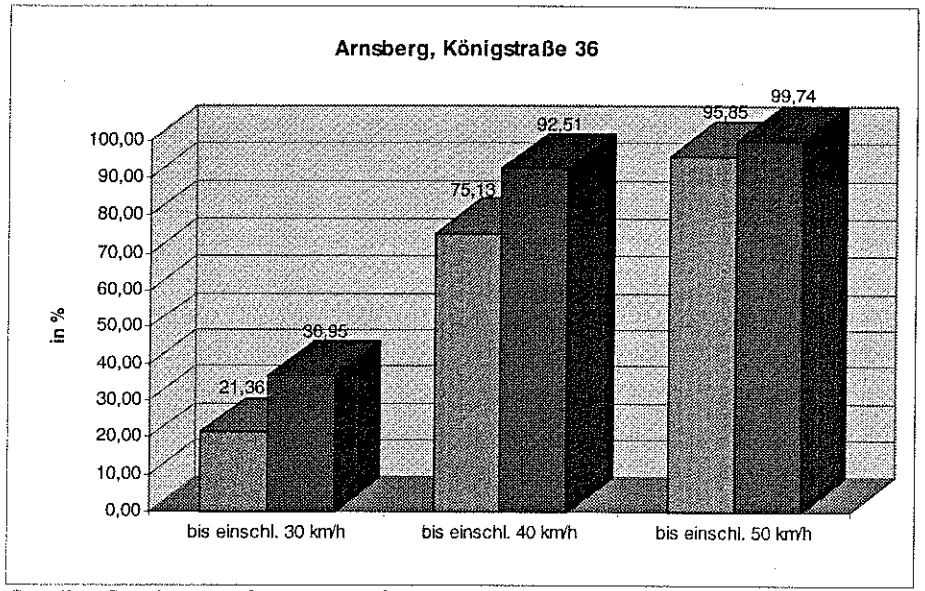


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,78
21-25 Km/h	4,77	9,69
26-30 Km/h	16,58	26,49
31-35 Km/h	28,77	34,50
36-40 Km/h	25,00	21,06
41-45 Km/h	15,33	5,56
46-50 Km/h	5,40	1,68
51-60 Km/h	4,02	0,26
61-70 Km/h	0,13	0,00
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	21,36	36,95
bis einschl. 40 Km/h	75,13	92,51
bis einschl. 50 Km/h	95,85	99,74

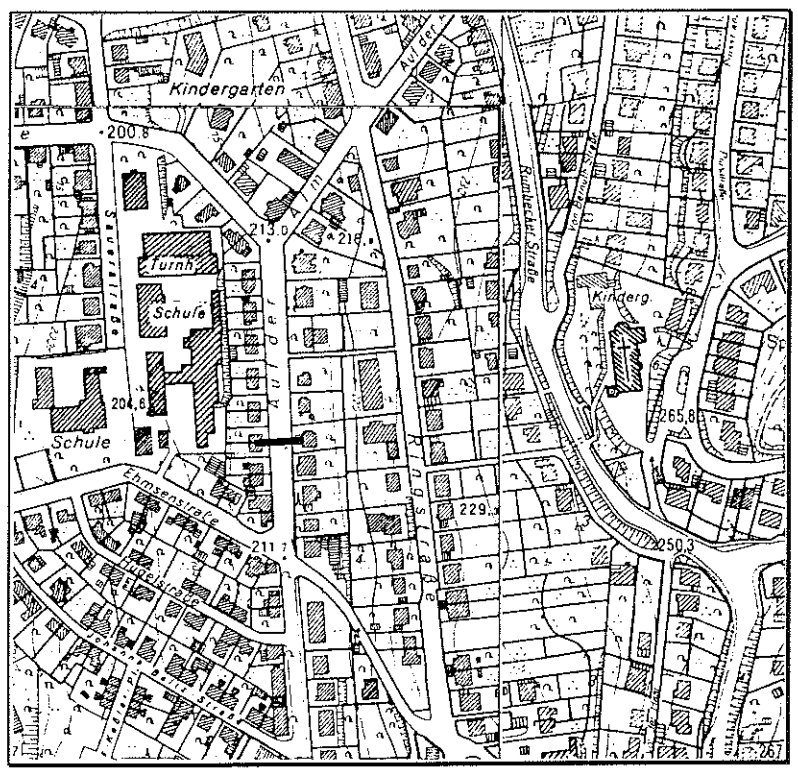


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



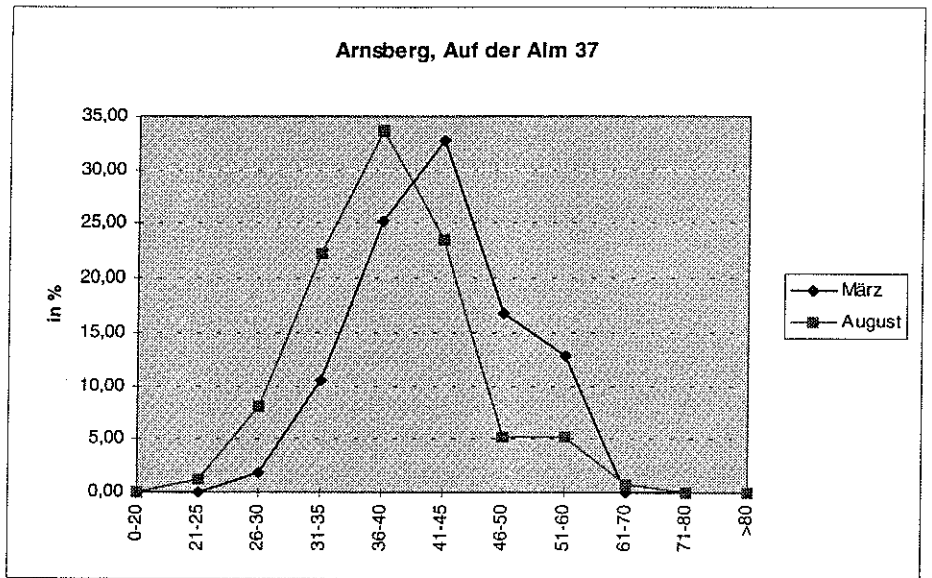
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Arnsberg, Auf der Alm 37
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

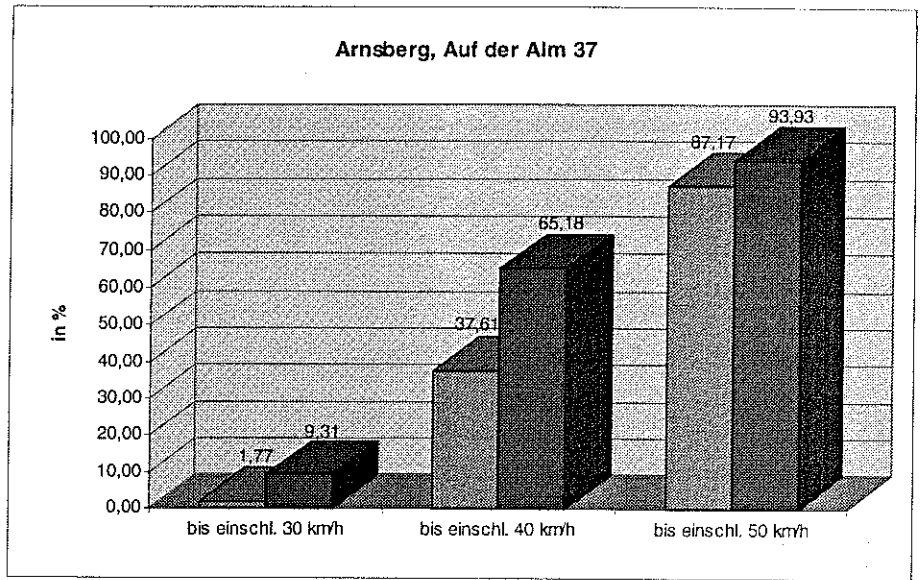


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	0,00	1,21
26-30 Km/h	1,77	8,10
31-35 Km/h	10,62	22,27
36-40 Km/h	25,22	33,60
41-45 Km/h	32,74	23,48
46-50 Km/h	16,81	5,26
51-60 Km/h	12,83	5,26
61-70 Km/h	0,00	0,81
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	1,77	9,31
bis einschl. 40 Km/h	37,61	65,18
bis einschl. 50 Km/h	87,17	93,93

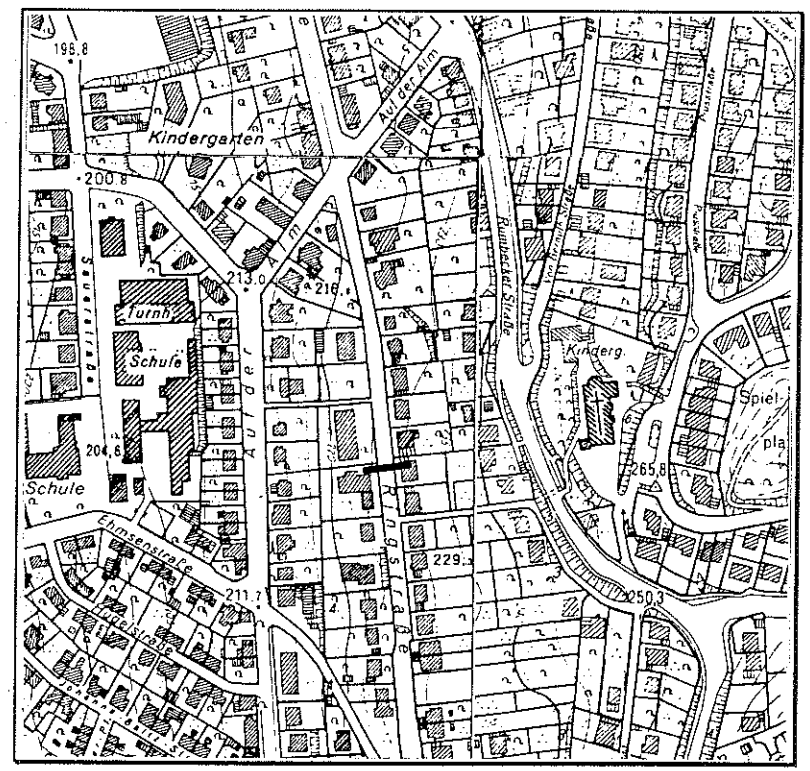


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



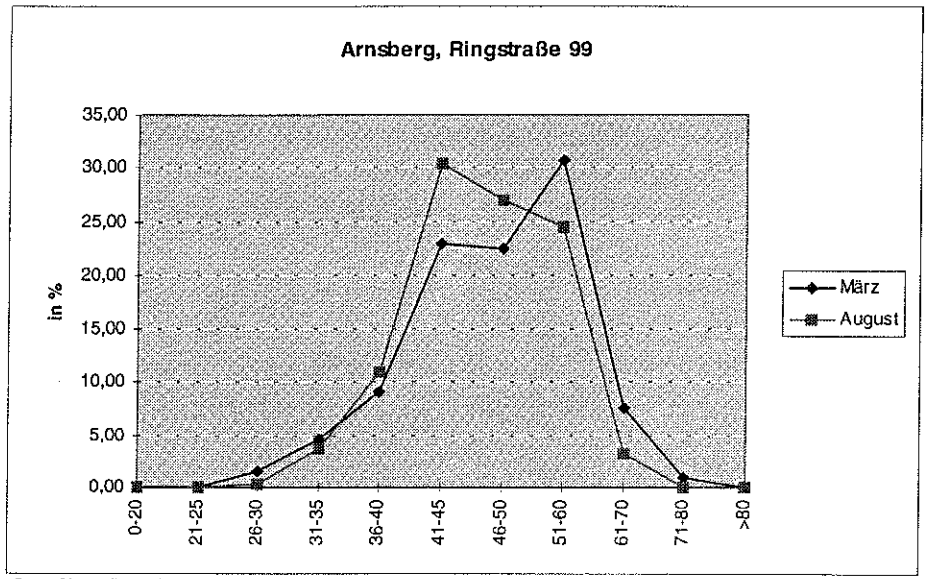
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Arnsberg, Ringstraße 99
Kategorie: Vorrangnetz

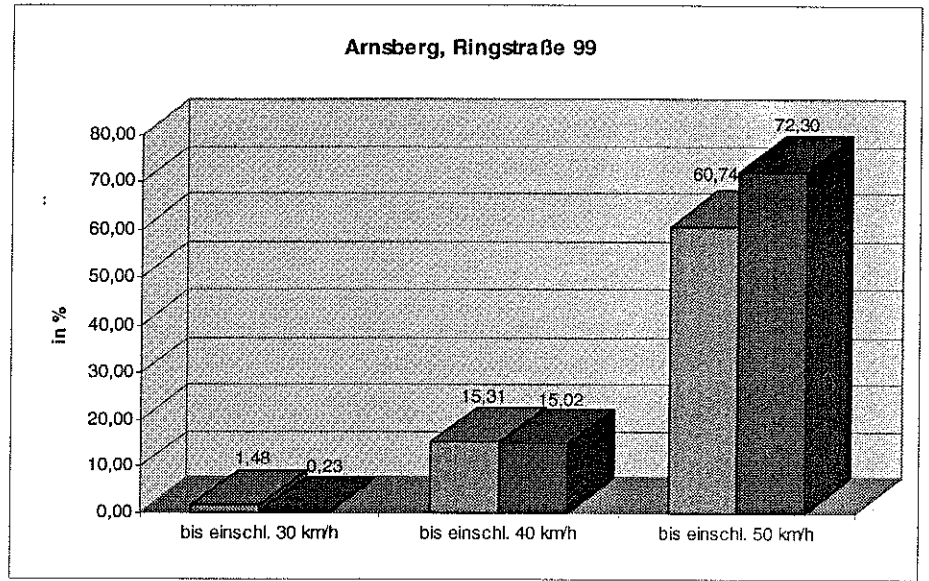


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	0,00	0,00
26-30 Km/h	1,48	0,23
31-35 Km/h	4,69	3,76
36-40 Km/h	9,14	11,03
41-45 Km/h	22,96	30,28
46-50 Km/h	22,47	27,00
51-60 Km/h	30,62	24,41
61-70 Km/h	7,65	3,29
71-80 Km/h	0,99	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	1,48	0,23
bis einschl. 40 Km/h	15,31	15,02
bis einschl. 50 Km/h	60,74	72,30

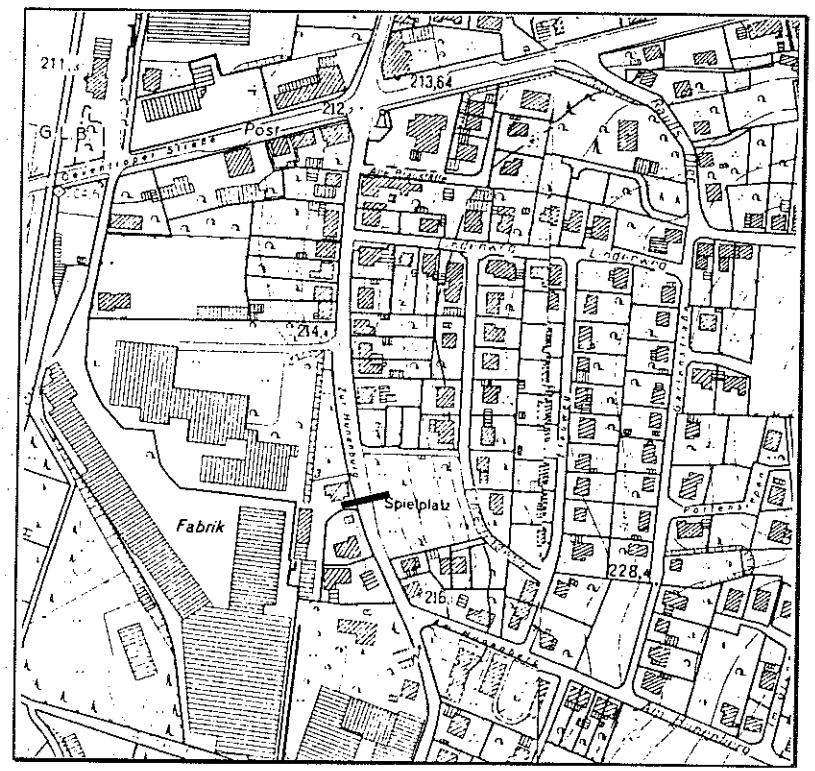


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



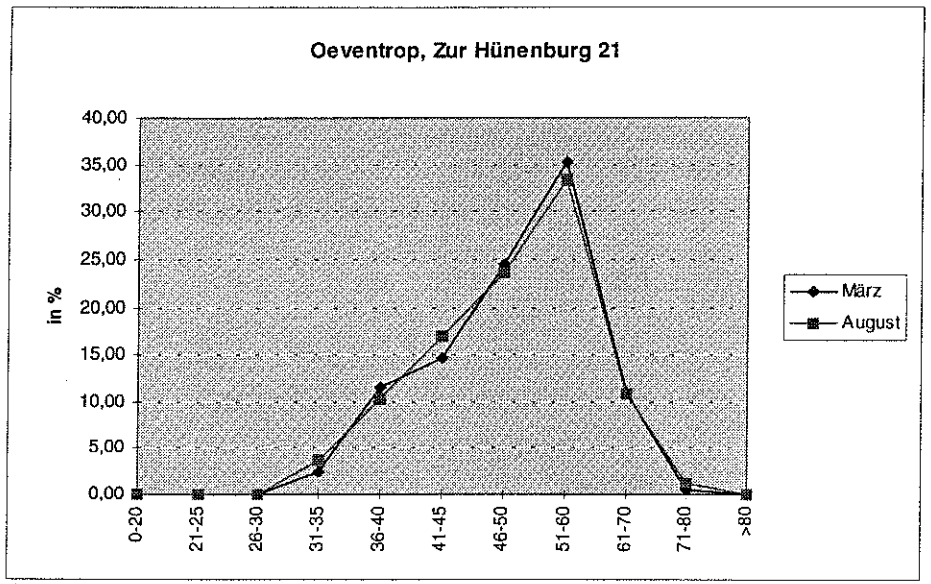
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Oeventrop, Zur Hünenburg 21
Kategorie: Vorrangnetz

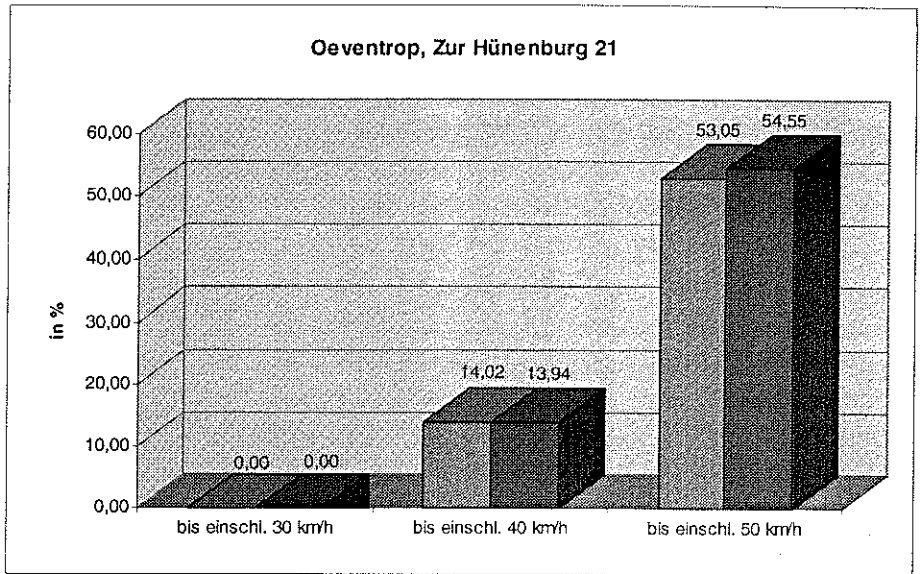


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	0,00	0,00
26-30 Km/h	0,00	0,00
31-35 Km/h	2,44	3,64
36-40 Km/h	11,59	10,30
41-45 Km/h	14,63	16,97
46-50 Km/h	24,39	23,64
51-60 Km/h	35,37	33,33
61-70 Km/h	10,98	10,91
71-80 Km/h	0,61	1,21
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	0,00	0,00
bis einschl. 40 Km/h	14,02	13,94
bis einschl. 50 Km/h	53,05	54,55

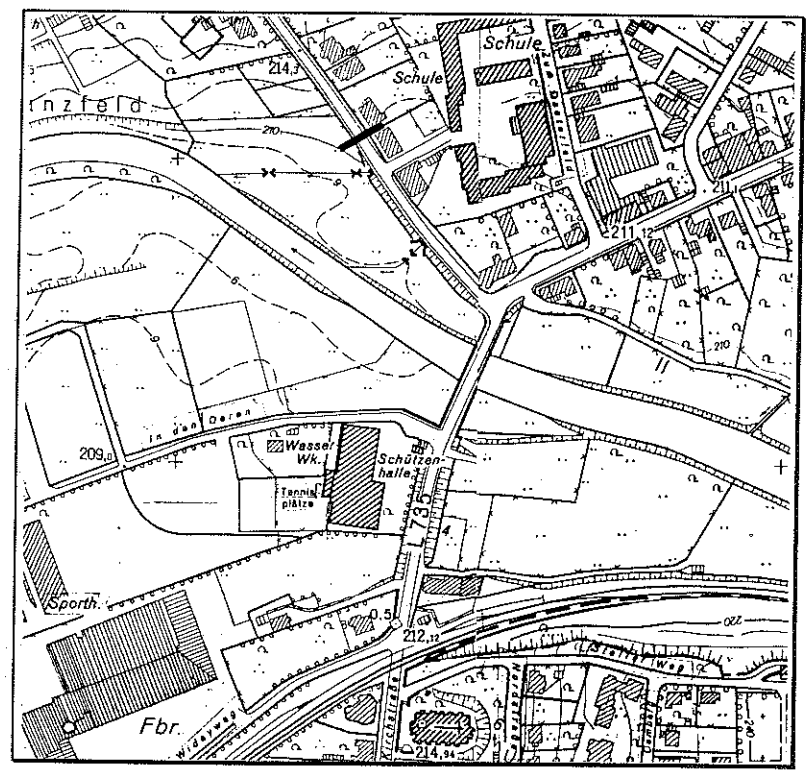


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



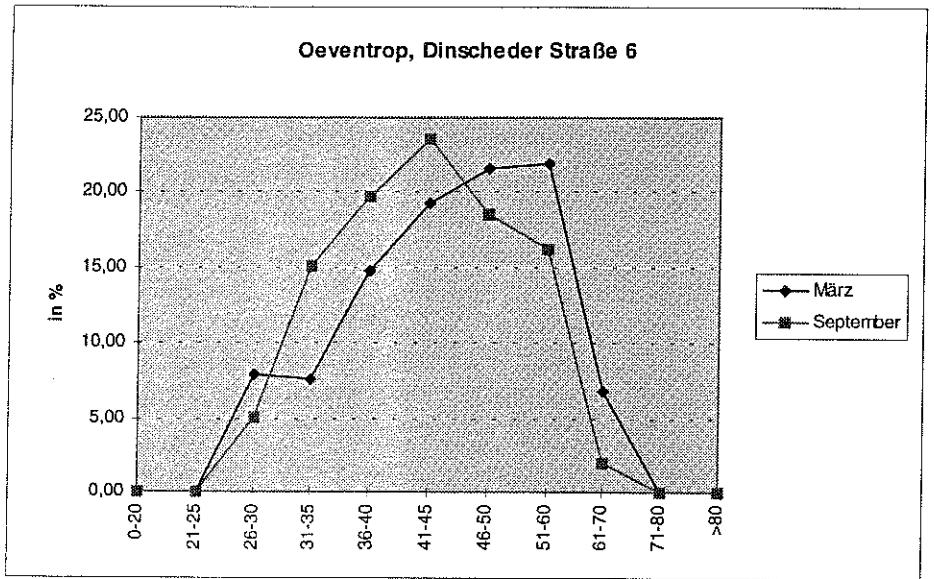
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Oeventrop, Dinscheder Straße 6
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

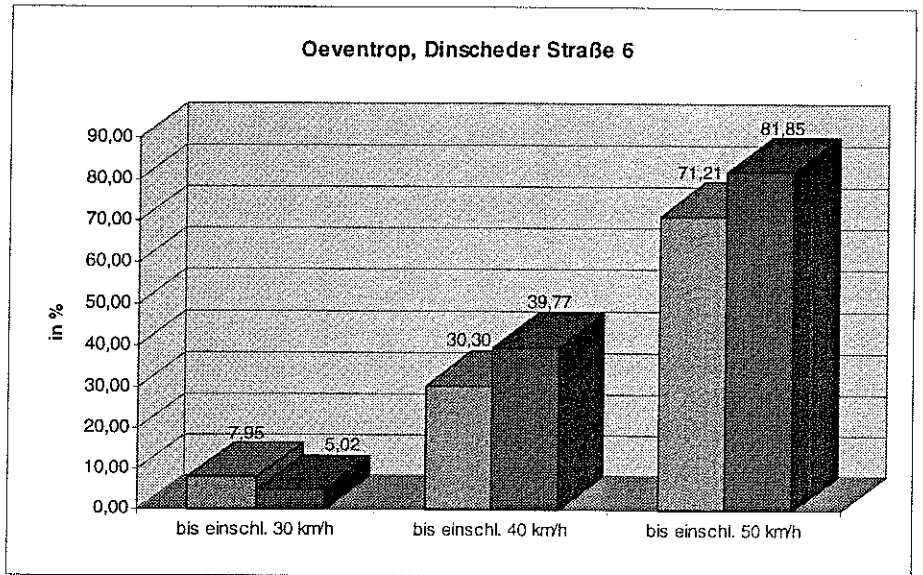


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März 96**	**September 96**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	0,00	0,00
26-30 Km/h	7,95	5,02
31-35 Km/h	7,58	15,06
36-40 Km/h	14,77	19,69
41-45 Km/h	19,32	23,55
46-50 Km/h	21,59	18,53
51-60 Km/h	21,97	16,22
61-70 Km/h	6,82	1,93
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	7,95	5,02
bis einschl. 40 Km/h	30,30	39,77
bis einschl. 50 Km/h	71,21	81,85

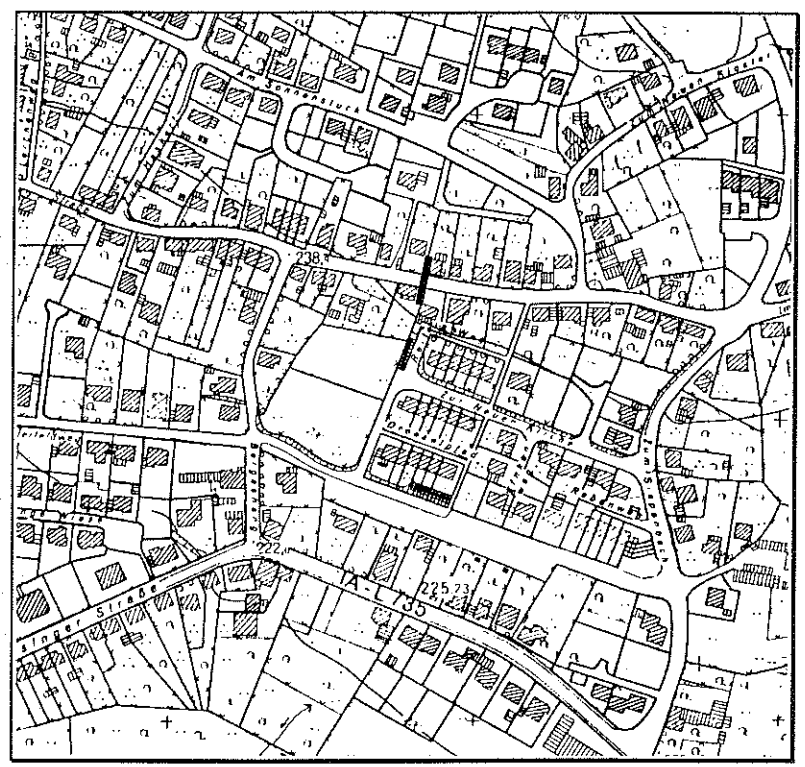


Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



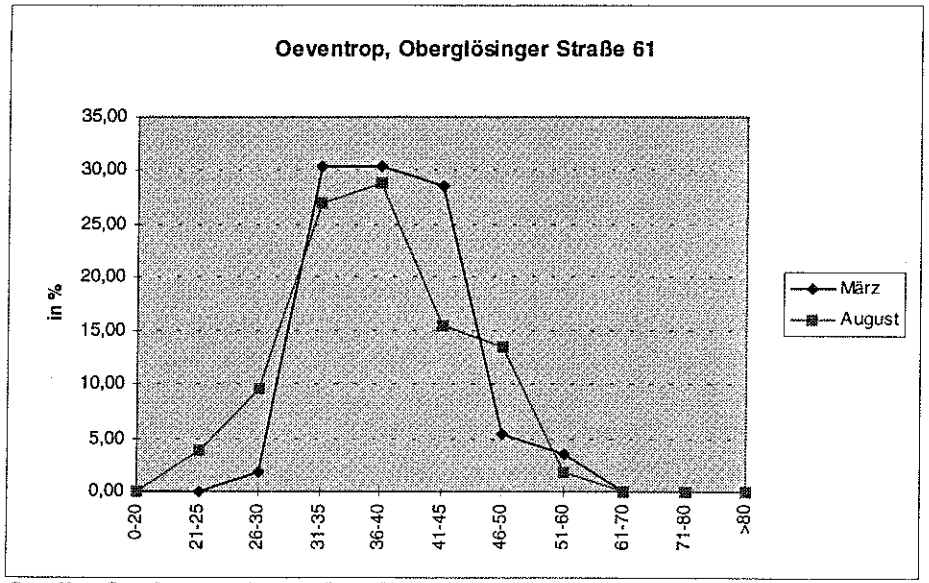
Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Meßpunkt: Oeventrop, Oberglösinger Straße 61
Kategorie: Zonengeschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Tempo-30-Kampagne 1996

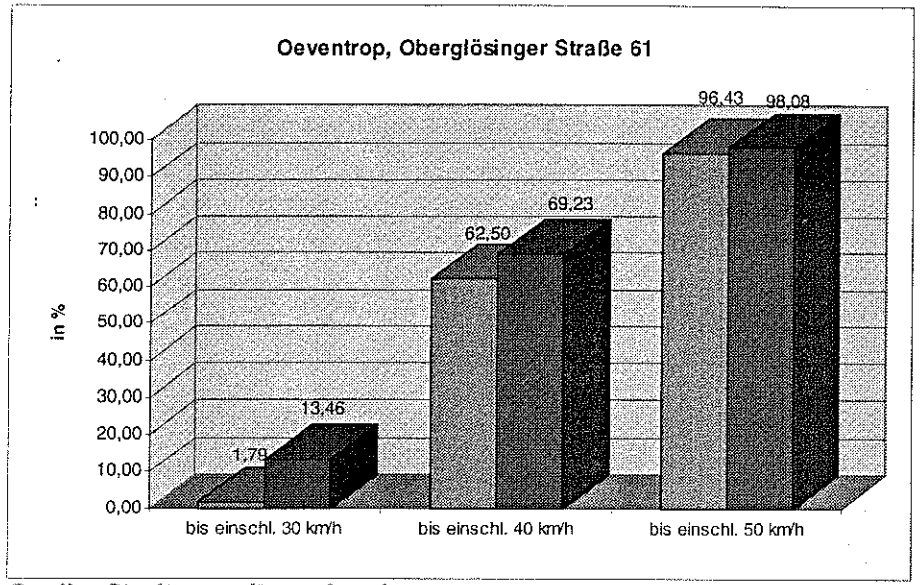


Geschwindigkeitsverteilung der meßtechnisch erfaßten Fahrzeuge

	Fahrzeuge je Geschwindigkeitsklasse in Prozent	
Geschwindigkeits-klasse	**März**	**August**
0-20 Km/h	0,00	0,00
21-25 Km/h	0,00	3,85
26-30 Km/h	1,79	9,62
31-35 Km/h	30,36	26,92
36-40 Km/h	30,36	28,85
41-45 Km/h	28,57	15,38
46-50 Km/h	5,36	13,46
51-60 Km/h	3,57	1,92
61-70 Km/h	0,00	0,00
71-80 Km/h	0,00	0,00
> 80 Km/h	0,00	0,00
Summe	100,00	100,00
bis einschl. 30 Km/h	1,79	13,46
bis einschl. 40 Km/h	62,50	69,23
bis einschl. 50 Km/h	96,43	98,08



Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg



Quelle: Stadtverwaltung Arnsberg

Bildnachweis:

Bild 1: WR-Bild:Schnücker

Bild 2: WR-Bild: Becker

Bild 3: Stadtverwaltung Arnsberg

Bild 4: WP-Bild: Schwarz

Bild 5: WP-Bild Schulte

Flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkung in allen Wohngebieten

Tempo-30-Zonen jetzt stadtweit

Arnsberg. (wel) Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen Tempo-30-Zonen jetzt flächendeckend auf alle Wohngebiete in den Zentren der Stadt Arnsberg ausgedehnt werden.

„Tempo 30 stadtweit" lautet der griffige Slogan für die neue Konzeption, die ab April zunächst in Neheim, dann auch in Hüsten, Arnsberg, Oeventrop und Niedereimer umgesetzt wird. Die Hauptstraßen gelten als sogenanntes „Vorrangnetz", auf denen weiterhin 50 km/h gefahren werden dürfen. Von der flächenhaften Geschwindigkeitsbeschränkung ausgenommen sind einige Gewerbegebiete. Für die Einrichtung der Tempo-30-Zonen sind lediglich die Ausweisungen durch die entsprechenden Verkehrszeichen vorgesehen, keine Einengungen, Aufpflasterungen oder ähnliches.

„Die in Arnsberg verfolgte flächenhafte Tempo-30-Konzeption stellt den gegenwärtig aktuellsten Ansatz der Verkehrsberuhigung dar, der in dieser Form beispielsweise auch vom Deutschen Städtetag unterstützt wird", heißt es erläuternd dazu in einer Informationsschrift. Einige andere Städte haben damit schon gute Erfahrungen gemacht. In Viersen zum Beispiel ging durch das „Stadttempo 30" die Zahl der verunglückten Personen um 22 Prozent zurück.

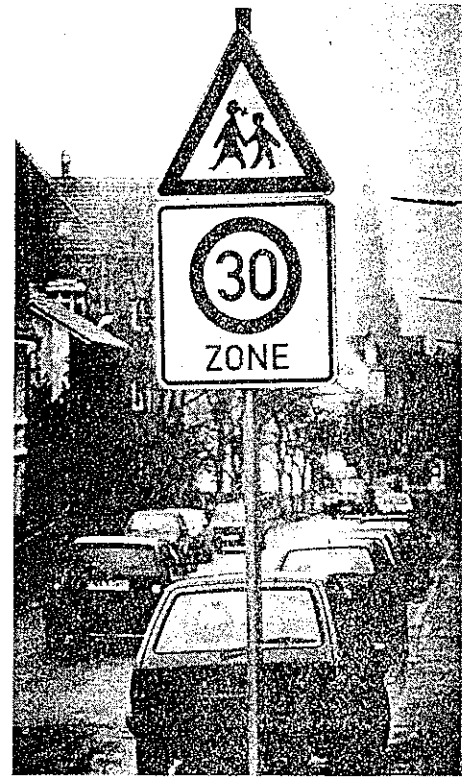
Schilderlesen fast überflüssig

Auch in Arnsberg sind seit Jahren Erfahrungen mit solchen Zonen gesammelt worden. Es gibt sie inzwischen in allen Ortsteilen, und im Rathaus liegen zur Zeit etwa sechzig weitere Anträge von Bürgern auf „Tempo 30" vor. Die flächenhafte Anwendung, wie sie jetzt zum Tragen kommt, sei eine Vereinfachung, meinen Arnsbergs Erster und Technischer Beigeordneter Ulrich Köster, Dipl.-Ing. Peter Stuckert vom Planungsamt und Martin Reuther von der Pressestelle. Denn da Tempo 30 in allen Wohngebieten gelte, sei Schilderlesen nahezu überflüssig. Viele Verkehrszeichen könnten daraufhin entfernt werden, unter anderem die vorfahrtregelnden, denn es gilt dort ausschließlich „rechts vor links".

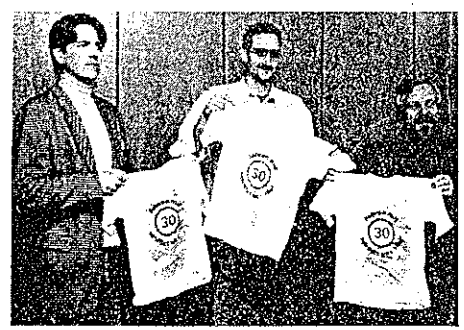
Rüstige Rentner können helfen

Dennoch sind sich alle Beteiligten darüber im klaren, daß viel Öffentlichkeitsarbeit vonnöten sein wird, „um das angemessene Fahrverhalten zu fördern und die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen", wie das Landesverkehrsministerium es ausdrückt. Orts- und zeitnah sollen die Kampagnen laufen, berichtet Stuckert. „Alle Bürger, Besucher und Medien dieser Stadt sind dabei gefragt", erklärt Köster. Und Stadtpressesprecher Bernd Wisser fügt hinzu: „Wir müssen vor allem den Autofahrer mit ins Boot holen."

In den Kindergärten und Grundschulen soll die Verkehrssicherheitsarbeit beginnen. Die Stadt hat sich zu diesem Zweck mit reichlich Informationsmaterial vom Land ausgerüstet. Interessiert ist man aber auch an „rüstigen Rentnern, die Kinder über die Straße leiten" und sonstige Unterstützung.



Tempo-30-Zonen sollen nun flächendeckend in allen Wohngebieten eingerichtet werden. (WR-Bilder [2]: Welke)



Durch intensive Öffentlichkeitsarbeit wollen die Mitarbeiter der Stadtverwaltung für Verständnis und Akzeptanz werben. Von links: Peter Stuckert, Martin Reuther, Ulrich Köster.

Westfälische Rundschau, 06.03.96

Tempo 30 bald in allen Siedlungen

Stadt wirbt für mehr Rücksicht auf Straßen

Arnsberg. (-sse) Das Vorhaben soll eine neue rücksichtsvollere Art des Zusammenlebens zwischen Autofahrern und Fußgängern bringen: Im April, Mai und Juni werden in allen Wohngebieten in Neheim, Hüsten, Arnsberg, Oeventrop und Niedereimer neue Tempo-30-Zonen eingerichtet. Die übrigen Stadtbezirke folgen dann im nächsten Jahr. . . .

Kindern, ihren Müttern oder älteren Leuten dürfte es nicht schwer fallen, den täglichen Weg über die Straße mit weniger Hektik und ohne Angst vor dem Überfahrenwerden anzugehen. Schwieriger werden es dagegen Autofahrer - besonders die stürmischen jüngeren - mit den Tempo-30-Schildern haben. Denn das haben Erhebungen längst gezeigt: Raser in Wohngebieten kommen nicht aus weiter Ferne über die Autobahnen herbei, die wohnen meist gleich um die Ecke in der Nachbarschaft.

In einem Pressegespräch erläuterten gestern nachmittag Erster Beigeordneter Ulrich Köster und Raumplaner Peter Stuckert das Konzept für die flächendeckenden Tempo-30-Zonen. Unstrittig ist, daß niedrigere Geschwindigkeit beim Fahrverkehr in Wohngebieten deutlich mehr Verkehrssicherheit bringt und dadurch die Unfallzahlen spürbar sinken läßt, bei tödlichen Unfällen sogar um 70 Prozent gegenüber Tempo 50.

Natürlich startet in einem Gebiet wie dem Neheimer Rusch oder der Gartenstadt Moosfelde kein Autofahrer durch, um dem Nachbarn weh zu tun oder in der nächsten Straße ein Kind zu überfahren. Gedankenlosigkeit steht durchweg hinter dem verstärkten Tritt aufs Gaspedal. Auch das ist erwiesen: Mütter, die ihr eigenes Kind zur Schule fahren, gefährden vielfach durch zu schnelles Fahren andere Kinder auf dem Schulweg.

Dieser Gedankenlosigkeit will das Amt für Öffentlichkeitsarbeit im Rathaus beikommen. Bernd Wisser und Martin Reuter haben zum Start der Tempo-30-Zonen mancherlei Mittel bereit, um alle Leute auf die Änderungen aufmerksam zu machen. Plakate und Straßenbänder, Signal-Hemdchen für Kinder und Aufklärung für ältere Mitbürger sollen helfen, das neue Miteinander auf der Straße deutlich zu machen. „Tempo 30 schützt uns alle" soll demnächst bei uns so allgegenwärtig sein wie das „Grüß Gott!" im Bayernland.

Mit farbenprächtigen Hemdchen, wie sie hier von Peter Stuckert, Martin Reuter und Ulrich Köster präsentiert werden, sollen Kinder für die 30-km-Zonen werben. Foto: Georg Hesse

Westfalenpost, 06.03.96

Wechselten gestern morgen für die „Tempo-30-Zonen" die Kleidung, schlüpften auf WR-Bitte und für den guten Zweck in die im Rathaus erhältlichen T-Shirts (v.l.n.r.): Birgit Cramer, Beate Konegen und Marlies Kuzniak. (WR-Bild: Schnücker)

Stadtverwaltung will ab Montag die Meinung der Bürger hören

„Tempo 30 – und kein bißchen mehr. . ."

Westfälische Rundschau, 03/96

Neheim/Stadtgebiet. (kad) Tempo 30 – und kein bißchen mehr. . . In den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Arnsberg, Oeventrop und Niedereimer werden in den nächsten Monaten neue Tempo-30-Zonen eingerichtet. Damit will die Stadt noch mehr für die Verkehrssicherheit tun, denn in den verkehrsberuhigten Zonen passieren etwa 40 Prozent weniger Unfälle als in vergleichbaren Bereichen, in denen die Geschwindigkeitsgrenze erst bei 50 km/h liegt. Dies kommt insbesondere Fußgängern als schwächsten Verkehrsteilnehmern zugute.

Ab Montag, 15. April, können die Bürger positive sowie negative Meinungen über diese Maßnahme am Bürgertelefon der Stadt (☎ 02932/201-877) äußern.

Kleidsame T-Shirts inklusive Tempo-30-Aufdruck (gesponsert vom Land NRW) wurden bereits an verschiedene Arnsberger Kindergärten verteilt, finden sicherlich auch bei den kommenden Aktionen, die uneinsichtige „Raser" aufrütteln sollen, ihren Träger.

Die Stadt plant, in Tempo-30-Zonen Polizisten zusammen mit Knirpsen im Kindergartenalter zu postieren, um gemeinsam Verkehrssünder zu stoppen und ihnen eine „gehörige Standpauke" zu halten. In der kommenden Woche werden außerdem 250 Fragebögen an Bürger verschickt, die von einem Zufallssystem des Einwohnermeldeamtes ausgewählt wurden.

Die Befragung dient der verkehrswissenschaftlichen Begleitung der Kampagne sowie der Wirkungskontrolle der Öffentlichkeitsarbeit. Die Stadtverwaltung bittet die angeschriebenen Bürger, den Fragebogen auszufüllen und zurückzuschicken.

Westfalenpost, 15.06.96

Im neuen Dorf gilt ab sofort Tempo 30

Polizei nahm erste Kontrollen vor

Niedereimer. Auch die „linke Seite", das sogenannte neue Dorf, ist jetzt als Tempo-30-Zone ausgeschildert worden. In der Straße „Zur Friedrichshöhe" wurden ab Höhe Kirche die Schilder aufgestellt. Damit ist die Stadtverwaltung dem Wunsch des Bezirksausschusses nachgekommen. Die Polizei hat bereits erste Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen.

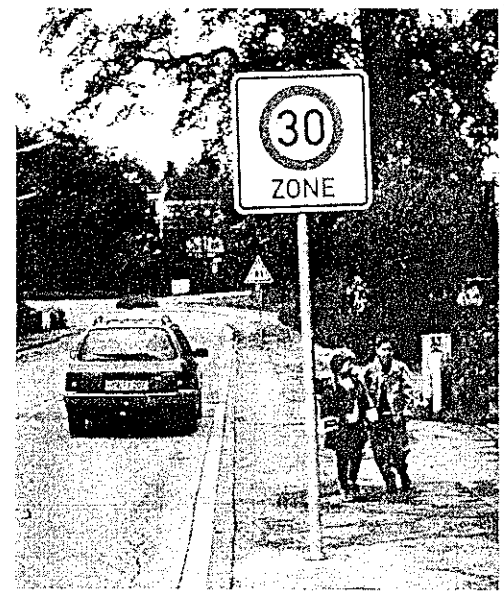
Tempo-30-Zonen werden jetzt auch in Arnsberg installiert

Wohnstraßen werden nicht zu Spielplätzen, aber doch viel sicherer

Arnsberg. Seit April werden in den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Niedereimer und Oeventrop neue Tempo-30-Zonen eingerichtet. Bis zu den Sommerferien wird auch Arnsberg ausgerüstet. Die anderen Bezirke folgen im nächsten Jahr.

Die neue stadtweite Tempo-30-Regelung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: Den Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und dem Vorrangnetz. Zum Vorrangnetz gehören alle wichtigeren Straßen, in Arnsberg zum Beispiel Rumbecker, Hellefelder und Ringstraße. Dort sind weiterhin höhere Geschwindigkeiten als 30 Kilometer in der Stunde zulässig. Für Gewerbegebiete gilt die Tempo-30-Regelung ebenfalls nicht.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird dem Kraftfahrer zu Beginn einer Tempo-30-Zone durch ein rechteckiges Verkehrszeichen angezeigt. Tempo 30 gilt dann in der gesamten Zone, auch wenn die Geschwindigkeitsanordnung nicht nach jeder Einmündung wiederholt wird. Das Verlassen der Zone ist durch das graue Zeichen „Ende einer Tempo-30-Zone" erkennbar. Tempo 30 bringt viel für die Verkehrssicherheit. Wer langsamer fährt, steht auch schneller! Bei Tempo 30 verkürzt sich der Anhalteweg – verglichen mit Tempo 50 – von rund 30 auf etwa 14 Meter. Kann ein Kraftfahrer mit 30 Stundenkilometer noch anhalten, wenn in 15 Meter Entfernung ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, so ist bei Tempo 50 ein schwerer Unfall vorprogrammiert. Denn nach 15 Metern ist erst wenig Tempo „weggebremst". Der Aufprall erfolgt mit rund 45 Stundenkilometern, mit 35 Prozent Wahrscheinlichkeit tödlich für einen Fußgänger oder Radfahrer.



Wie hier an der Friedrichshöhe in Niedereimer werden derzeit auch die Arnsberger Wohngebiete als Tempo-30-Zone beschildert. (Foto: Becker)

Tempo 30 wirkt sich schon in der Praxis aus. Es passieren etwa 40 Prozent weniger Unfälle als in vergleichbaren Bereichen, in denen bis zu 50 Stundenkilometer schnell gefahren werden darf. Tempo 30 macht Straßen zwar nicht zu Spielplätzen, aber es kann die Sicherheitsspielräume für alle Verkehrsteilnehmer vergrößern.

Eine gleichmäßige Fahrweise wird durch Tempo 30 ebenfalls gefördert. Der Lärm- und Abgasausstoß der Kraftfahrzeuge wird gemindert und der Kraftstoffverbrauch gesenkt. Also ergibt sich zwangsläufig eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität.

Bürger, die noch Fragen oder Anregungen zu Tempo 30 haben, können sich an das Bürgertelefon der Stadt Arnsberg, ☎ 02932/201-877, wenden.

Westfälische Rundschau, 19.06.96

Tempo-30-Zonen auch bald in Alt-Arnsberg

Mehr Sicherheit auf Arnsberger Straßen

Arnsberg. Seit April wurden in den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Niedereimer und Oeventrop neue Tempo-30-Zonen eingerichtet. Bis zu den Sommerferien wird auch Arnsberg ausgerüstet. Die anderen Bezirke folgen im nächsten Jahr.

Die neue stadtweite Tempo-30-Regelung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: Den Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und dem Vorrangnetz. Auf dem Vorrangnetz (alle wichtigeren Straßen) ist eine höhere Geschwindigkeit als 30 Kilometer in der Stunde zulässig. Für Gewerbegebiete gilt die Tempo-30-Regelung nicht.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird dem Kraftfahrer zu Beginn einer Tempo-30-Zone durch ein rechteckiges Verkehrszeichen angezeigt. Tempo-30 gilt dann in der ganzen Zone, auch wenn die Geschwindigkeitsanordnung nicht mehr wiederholt wird. Das Verlassen der Zone ist durch das graue Zeichen „Ende einer Tempo-30-Zone" erkennbar. Tempo-30 bringt viel für die Verkehrssicherheit: Wer langsamer fährt, steht auch schneller. Bei Tempo-30 verkürzt sich der Anhalteweg - verglichen mit Tempo-50 - von rund 30 auf etwa 14 Meter. Kann ein Kraftfahrer mit 30 km/h noch anhalten, wenn in 15 Meter Entfernung ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, so ist bei Tempo-50 ein schwerer Unfall vorprogrammiert.

Besonders Kinder sind im Straßenverkehr gefährdet. Tempo-30 macht ihr Leben sicherer.

Denn nach 15 Metern ist erst wenig Tempo „weggebremst". Der Aufprall erfolgt mit rund 45 km/h, mit 35 Prozent Wahrscheinlichkeit tödlich für einen Fußgänger oder Radfahrer. Tempo-30 wirkt sich schon in der Praxis aus. Es passieren etwa 40 Prozent weniger Unfälle als in vergleichbaren Bereichen, in denen bis zu 50 km/h schnell gefahren werden darf. Auch wird der Lärm- und Abgasausstoß der Kraftfahrzeuge gemindert und der Kraftstoffverbrauch gesenkt.

Bürger, die noch Fragen oder Anregungen zu Tempo-30 haben, können sich an das Bürgertelefon unter Tel. 02932/201877 wenden.

Wochen-Anzeiger, 19.06.96

In Wohngebieten den Fuß vom Gas

Weitere Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet

Westfalenpost, 19.06.96

Arnsberg. In Niedereimer, Oeventrop, Neheim und Hüsten heißt es bereits seit April für Autofahrer: Fuß vom Gas. Wohngebiete sind dort seitdem sogenannte Tempo-30-Zonen. Bis zu den Sommerferien werden auch in Alt-Arnsberg diese Zonen eingerichtet; die anderen Stadtteile werden im nächsten Jahr nachziehen.

Die neue stadtweite Tempo-30-Regelung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: Den Zonen in den Wohngebieten und dem Vorrangnetz. Auf diesem - es sind alle wichtigen Straßen - ist eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h zulässig. Auch für Gewerbegebiete gilt die Tempo-30-Regelung nicht.

Autofahrern werden von einem rechteckigen Verkehrszeichen auf den Anfang einer Tempo-30-Zone aufmerksam gemacht. Tempo 30 gilt dann in der gesamten Zone, auch wenn die Geschwindigkeitsanordnung nicht mehr wiederholt wird. Ein graues Zeichen kündigt das „Ende einer Tempo-30-Zone" an.

Experten haben festgestellt, daß Tempo 30 viel für die Verkehrssicherheit bringt. Denn wer langsamer fährt, steht im Ernstfall auch schneller. Bei Tempo 30 verkürzt sich der Anhalteweg - verglichen mit Tempo 50 - von rund 30 auf nur noch 14 Meter. Kann ein Kraftfahrer mit 30 km/h noch anhalten, wenn in 15 Metern Entfernung ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, so ist bei Tempo 50 ein Unfall vorprogrammiert. Denn nach 15 Metern ist erst wenig Tempo „weggebremst". Der Aufprall erfolgt mit rund 45 km/h, der nicht selten tödlich für Fußgänger oder Radfahrer ist.

Erhebungen haben ergeben, daß sich in Tempo-30-Zonen 40 Prozent weniger Unfälle ereignen als in vergleichbaren Bereichen. Tempo 30 macht Straßen zwar nicht zu Spielplätzen, aber es macht sie erheblich sicherer.

Kinder warben für Tempo 30

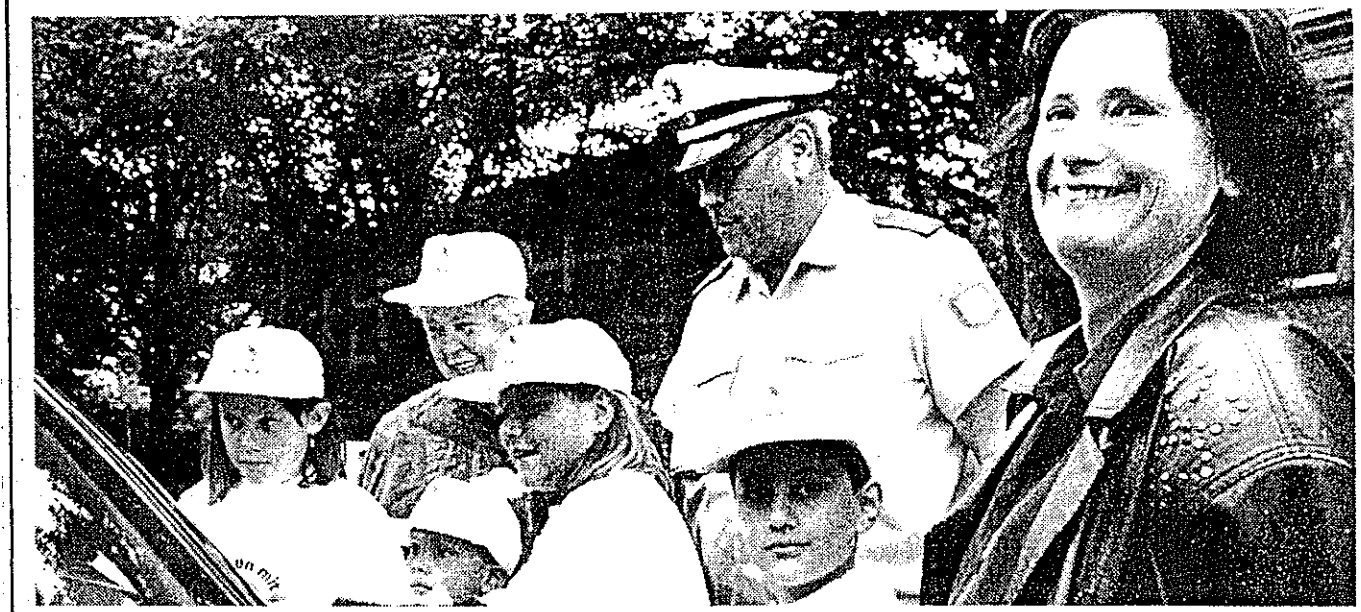
Mit Hilfe der Polizei Fahrzeuge angehalten und Broschüren verteilt

Neheim. (mas) „Fahren Sie bitte vorsichtig! Hier gilt Tempo 30!" So warben gestern 20 Jungen und Mädchen aus dem Kinderclub Neheim für Tempo 30. Mit Hilfe der Polizei hielten die Kinder Fahrzeuge auf der Schobbostraße an und verteilten Handzettel, Broschüren und Aufkleber, die zu langsamem Fahren in Wohngebieten aufforderten. Mit dabei waren auch Mitglieder des Neheimer Seniorenkreises St. Johannes Baptist. „Denn auch auf alte und behinderte Menschen müssen die Autofahrer mehr Rücksicht nehmen", meinte eine ältere Dame.

Die Auto-Anhalteaktion wurde von der Stadt initiiert, die viele neue Tempo-30-Zonen eingerichtet hat. Die nächste Anhalteaktion ist für Mittwoch, 26. Juni, von 15.30 bis 17 Uhr auf dem Neuen Schulweg am Schreppenberg geplant. Daß das Tempo-30-Schild Wirkung zeigt, bewies im März eine Geschwindigkeitsmessung von 4112 Fahrzeugen im Stadtgebiet. In Tempo-30-Bereichen wurde deutlich langsamer gefahren.

Broschüren, die für Tempo 30 werben, verteilte gestern der Kinderclub Neheim auf der Schobbostraße. Die Autofahrer(innen) reagierten freundlich. Foto: Martin Schwarz

Westfalenpost, 20.06.96



Westfälische Rundschau, 20.06.96

Anhalteaktion auf Schobbostraße – Autofahrer mit Verständnis

Kinder mahnten: „Keep cool, fahr 30"

Neheim. Tatort Schobbostraße, Höhe Michaelschule: „Bitte, fahren Sie nicht zu schnell, hier ist Tempo 30" – die junge Dame aus dem Kinderclub Neheim sagt artig ihren Wunsch durch die heruntergelassene Pkw-Scheibe, der Mann hinterm Steuer nickt wohlwollend, erhält als Gedankenstütze einen von den Kindern gestalteten Handzettel. Tempo-30-Zonen werden von Verkehrsteilnehmern leider nicht immer als solche beachtet, trotzdem zeigt die Unfallstatistik erfreulicherweise nach unten. Gestern wurde in Zusammenarbeit mit der Polizei, einigen Senioren vom Seniorenkreis St. Johannes und vom städt. Jugendamt (in Verbindung mit dem städt. Kinderclub Neheim) eine Anhalteaktion durchgeführt. „Keep cool, fahr 30" war die Aktion überschrieben. Ausgeschimpft wurde keiner, höchstens sanft ermahnt. Denn schließlich bedürfen besonders Kinder und Senioren der speziellen Aufmerksamkeit der Autofahrer – auch wenn gestern einige per Meßgerät mit über 30km/h erwischt wurden.

Hüsten hat nichts von „Tempo-30-Zonen“

Einzelhandel sagt Baudezernenten die Meinung

Westfalenpost, 21.06.96

Hüsten. Handel, Handwerk und Gewerbe in Hüsten kann für ihren Ortsteil den von der Stadt eingerichteten „Tempo-30-Zonen“ nichts Gutes abgewinnen. In einem Brief an den Ersten und Technischen Beigeordneten Ulrich Köster lassen Dieter Feldhoff und Ulrich Prange als Sprecher der Einzelhändler Luft ab:

„Hier in Hüsten merken wir von Verkehrsberuhigung absolut nichts. Hier müssen alle Bürger mit 24 Stunden extremer Verkehrsbelastung leben. Richten Sie uns doch eine »Tempo-30-Zone« mit Verkehrsinseln und Bäumchen auf der Heinrich-Lübke-Straße ein. Die Anwohner und besonders hier wohnende Kinder werden es Ihnen danken.“

Für die Sprecher des Hüstener Einzelhandels hat auch die Aussage nichts Positives, 80 Prozent der Kosten trage das Land. „Von den veranschlagten 250 000 Mark bleiben der Stadt immer noch 50 000 Mark, und die Gesamtsumme sind Steuergelder.“

Westfälische Rundschau, 26.06.96

Bürger können morgen kostenlos Werbematerial für Geschwindigkeitsreduzierung erhalten

Verwaltung mit Infostand zum Tempo 30

Neheim/Arnsberg. „Keep cool – fahr 30" – die Aktion findet ein großes Echo, das Thema Tempo 30 bleibt hochaktuell.

Wer weitere Infos haben will: Morgen, zwischen 15 und 17 lUhr können sich alle Interessenten in der Neheimer Fußgängerzone (Höhe Haus Nr. 5) über die eingerichteten Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet informieren. Eine Woche später (Donnerstag, 4.7., 15 – 17 Uhr, Europaplatz) haben dann die Bürger in Arnsberg die Möglichkeit, etwas über Tempo 30 zu erfahren. Bürger, die für die Tempo-30-Kampagne werben wollen, können kostenlos Infomaterial von der Stadtverwaltung (Bürgertelefon: 02932/201-877) erhalten.

Bei einer Umfrage des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung haben rund 60 Prozent der Befragten angegeben, daß sie von Tempo 30 einen Rückgang der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern erwarten. Doch Tempo 30 bringt noch viel mehr. So verbesser sich auch die Wohnumfeldqualität.

Das Umweltbundesamt und die Bundesanstalt für Straßenwesen haben verschiedene Untersuchungen durchgeführt. Eindeutiges Ergebnis war eine Verminderung der Umweltbelastungen. Der Ausstoß von Stickoxiden kann zu einem Drittel, von Kohlenmonoxid um bis zu 20% gesenkt werden.

Tempo 30: Stadt bietet Info-Treffs an

Auftakt ist morgen in Neheim / Arnsberg folgt in der kommenden Woche

Westfalenpost, 26.06.96

Arnsberg/Neheim. Einen Informationsnachmittag zum Thema „Tempo-30-Zonen" bietet die Stadt am morgigen Donnerstag in Neheim von 15 bis 17 Uhr in der Fußgängerzone (Nähe Haus Nr. 5) an. Eine Woche später, am Donnerstag, 4. Juli, haben die Bürger in Arnsberg die Möglichkeit, etwas über Tempo 30 zu erfahren. Die Aktion auf dem Europaplatz findet ebenfalls von 15 bis 17 Uhr statt. Bürger, die für die Tempo-30-Kampagne werben wollen, können kostenlos Informationsmaterial von der Stadtverwaltung erhalten (Bürgertelefon 02932 / 201-877). Bei einer Umfrage des Amtes für Stadtplanung und Bauordnung gaben rund 60 Prozent der Befragten an, daß sie von Tempo 30 einen Rückgang der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern erwarten. Doch Tempo 30 bringt noch viel mehr. So verbessert sich auch die Wohnumfeldqualität.

Das Umweltbundesamt und die Bundesanstalt für Straßenwesen haben verschiedene Untersuchungen und Modellvorhaben durchgeführt. Ergebnis war eine eindeutige Verminderung der Umweltbelastungen. Tempo 30 fördert ein gleichmäßigeres Fahrverhalten. Wenn auf Straßenumbauten verzichtet wird, führt die Geschwindigkeitsreduzierung zu weniger und sanfteren Beschleunigungsanteilen, weniger Stopps und geringeren Geschwindigkeitsspitzen. Dadurch sinkt die Geräuschbelästigung durch vorbeifahrende Kraftfahrzeuge. Der Ausstoß von Stickoxiden kann um mindestens ein Drittel gesenkt werden, Kohlenmonoxid um bis zu 20 Prozent und Kohlenwasserstoffe um vier bis acht Prozent.

Viele Kraftfahrer befürchten, bei ihren Fahrten jetzt Zeit zu verlieren. Die Reisezeit verlängert sich - verglichen mit Tempo 50 - im Durchschnitt nur um drei Prozent. Das sind rund 20 Sekunden je Fahrt. Der Grund hierfür: Auch bei Tempo 50 ist die Reisezeit stark von verkehrs- und ampelbedingten Halts beeinflußt. Außerdem verbleiben die wichtigeren Straßen im Stadtgebiet im sogenannten Vorrangnetz, über das ein großer Teil der Fahrtstrecke zurückgelegt wird. Tempo 30 verlangsamt die Fahrt also nur am Beginn und Ende einer Fahrstrecke.

Bei Fragen oder Anregungen können sich alle Interessierten an das Bürgertelefon (02932 / 201-877) wenden.

Tempo-30-Zonen sorgen für Verkehrssicherheit

Seit April wurden in den Stadtbezirken Neheim, Hüsten, Niedereimer und Oeventrop neue Tempo-30-Zonen eingerichtet. Bis zu den Sommerferien wird auch Arnsberg ausgerüstet. Die anderen Bezirke folgen im nächsten Jahr.

Die neue stadtweite Tempo-30-Regelung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen: Den Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und dem Vorrangnetz. Auf dem Vorrangnetz ist eine höhere Geschwindigkeit als 30 Kilometer in der Stunde zulässig. Für Gewerbegebiete gilt die Tempo-30-Regelung nicht.

Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird dem Kraftfahrer zu Beginn einer Tempo-30-Zone durch ein rechteckiges Verkehrszeichen angezeigt. Tempo 30 gilt dann in der ganzen Zone, auch wenn die Geschwindigkeitsanordnung nicht mehr wiederholt wird.

Das Verlassen der Zone ist durch das graue Zeichen „Ende einer Tempo-30-Zone" erkennbar. Tempo 30 bringt viel für die Verkehrssicherheit. Wer langsamer fährt, steht auch schneller! Bei Tempo 30 verkürzt sich der Anhalteweg -verglichen mit Tempo 50- von rund 30 auf etwa 14 Meter. Kann ein Kraftfahrer mit 30 Stundenkilometern noch anhalten, wenn in 15 Meter Entfernung ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, so ist bei Tempo 50 ein schwerer Unfall vorprogrammiert. Denn nach 15 Metern ist erst wenig Tempo „weggebremst". Der Aufprall mit rund 45 Stundenkilometern ist mit 35prozentiger Wahrscheinlichkeit tödlich für einen Fußgänger oder Radfahrer.

Tempo 30 wirkt sich schon in der Praxis aus. Es passieren etwa 40 Prozent weniger Unfälle als in vergleichbaren Bereichen, in denen bis zu 50 Stundenkilometern schnell gefahren werden darf. Tempo 30 macht Straßen zwar nicht zu Spielplätzen, aber es kann die Sicherheitsspielräume für alle Verkehrsteilnehmer vergrößern.

Eine gleichmäßigere Fahrweise wird durch Tempo 30 ebenfalls gefördert. Der Lärm- und Abgasausstoß der Kraftfahrzeuge wird gemindert und der Kraftstoffverbrauch gesenkt. Also ergibt sich zwangsläufig eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität.

Bürger, die noch Fragen oder Anregungen zu Tempo 30 haben, können sich an das Bürgertelefon der Stadt Arnsberg, Rufnummer: 02932/201877 wenden.

Ruhrkurier, 27.06.96

LESERBRIEFE

Eine Auffassung, die neben anderen steht

Betr.: „Trügerisches Gefühl von Sicherheit - Tempo 30: Schilder reichen nicht aus" (WP vom 24. Juni):

„Verkehrswissenschaft ist nicht exakt, die von Ihnen zitierte Auffassung von Dr. Meewes vom Verband der Deutschen Schadensversicherer zur Verkehrssicherheit in Tempo-30-Zonen stellt deshalb eine Meinung dar, die neben anderen steht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat beispielsweise schon Mitte der achtziger Jahre einen Rückgang der Unfälle mit Personenschäden um 10 Prozent in den von ihr beobachteten Tempo-30-Zonen ermittelt.

Die für Arnsberg gewählte Tempo-30-Konzeption baut auf positiven Erfahrungen der letzten Jahre auf. In Nordrhein-Westfalen sind allein bis 1993 17 800 Gebiete mit Maßnahmen der flächenhaften Verkehrsberuhigung versehen worden. Wie Arnsberg hat beispielsweise Viersen am Niederrhein (80 000 Einwohner) Tempo 30 in allen Wohngebieten eingeführt. Die verkehrswissenschaftliche Begleituntersuchung konnte im Vergleich 1992 zu 1994 einen Rückgang der Zahl der Leicht- und Schwerverletzten um 18 Prozent belegen. Selbstverständlich liegen die hier zitierten Untersuchungen bei der Stadt Arnsberg zur Einsicht bereit.

Das Gefühl trügerischer Sicherheit kann nur dort entstehen, wo der Tempo-30-Gedanke überfrachtet wird. Die Stadtverwaltung Arnsberg hat ein realistisches Bild der Chancen und Möglichkeiten von Tempo-30-Zonen und will dies auch dem Bürger vermitteln. Tempo 30 macht Straßen nicht zu Spielplätzen. In unseren Wohngebieten wird der Kraftfahrer aber noch einmal unmißverständlich aufgefordert, sich auf schwächere Verkehrsteilnehmer einzustellen.

Flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen wird häufig als Gegensatz zu baulichen Maßnahmen an Gefahrenpunkten gesehen. Beides ergänzt sich aber im Sinne einer integrativen Verkehrsplanung.

Die von uns im Vorfeld des diesjährigen Ausschilderungslaufes durchgeführten Geschwindigkeitsmessungen zeigen ein deutlich niedrigeres Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge in verkehrsberuhigten Bereichen. Ich bin deshalb der Überzeugung, daß wir mit unserer flächenhaften Tempo-30-Konzeption auf dem richtigen Weg zu mehr Verkehrssicherheit in Arnsberg sind, denn mit einer Senkung der Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge verbindet sich ein erheblicher Sicherheitsgewinn für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer."

Ulrich Köster
1. Beigeordneter
der Stadt Arnsberg

Westfalenpost, 28.06.96

Anhalteaktion von Kindern zusammen mit der Polizei

Tempo 30: Freundliche Tips statt Knöllchen

Arnsberg. „Wissen Sie, wie schnell Sie gefahren sind?" Die meisten Autofahrer, die am Mittwoch nachmittag auf dem Schreppenberg angehalten wurden, schüttelten mit dem Kopf. „Nein, das weiß ich nicht mehr, war ich zu schnell?," lauteten oft die Standardantworten. In der Tat, die meisten hatten auf dem Neuen Schulweg mehr als die zulässigen 30 Stundenkilometer zurückgelegt.

Doch statt Strafzettel gab's diesmal von freundlichen Kindern des Kinderclubs „Hawei" (Hammerweide) nur selbstgestaltete Handzettel mit Infomaterial zur Tempo-30-Kampagne und Aufkleber.

Viele Autofahrer versprachen, beim nächsten Mal langsamer zu fahren und die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu beachten. Ein kleiner Erfolg.

Wie wichtig es ist, die Limits von 30 Stundenkilometern einzuhalten, haben Untersuchungen ergeben. Danach passierten in diesen Zonen 40% weniger Unfälle als in vergleichbaren Bereichen.

Tempo 30 nimmt Kinder und Senioren mit ihren Bedürfnissen und Fähigkeiten im Staßenverkehr ernst. Kinder sind spontan. Sie können noch nicht so reagieren wir Erwachsene. Senioren müssen sich stärker auf den Verkehr konzentrieren. Ihre Wahrnehmung ist nicht mehr so gut wie bei jüngeren Menschen. Tempo 30 vergrößert für beide Gruppen den Sicherheitsspielraum.

Die Besucher des Kindertreffs „Hawei" verteilten an die auf dem Schreppenberg angehaltenen Autofahrer Infomaterial zu den „Tempo-30-Zonen". (WR-Bild: Schlüchtermann)

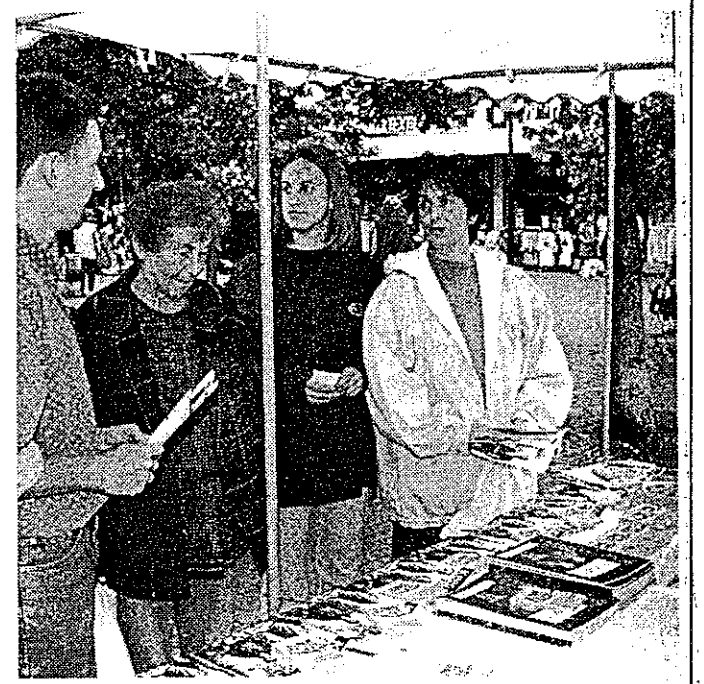
Westfälische Rundschau, 28.06.96

Konzept nicht überall bekannt

Bürger zeigen wenig Interesse an Informationen zu Tempo 30

Arnsberg. (ms) Nur mäßig interessiert zeigte sich am Donnerstag auf dem Europaplatz die Arnsberger Bevölkerung am Thema Tempo-30-Zonen. An einem Info-Stand informierten Mitarbeiter des Planungsamtes über den derzeitigen Stand der Dinge. Doch nur wenige Bürger nutzen die Gelegenheit zum Gespräch. Dabei zeigte sich, daß das städtische Tempo-30-Konzept noch nicht überall bekannt ist. Im April wurde zunächst in Neheim, Hüsten, Arnsberg, Niedereimer und Oeventrop mit der flächendeckenden Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten begonnen. Die anderen Stadtteile sollen im nächsten Jahr folgen. Tempo 50 ist nur noch auf den Vorrangstraßen und in Gewerbegebieten erlaubt. Rechteckige Schilder weisen auf den Anfang und das Ende einer Tempo-30-Zone hin.

Die Mitarbeiter des städtischen Planungsamtes Peter Stuckert und Thomas Vielhaber versicherten am Info-Stand, daß die bisherige Resonanz auf das Tempo-30-Konzept fast ausschließlich positiv gewesen sei. Auch am Donnerstag zeigten sich nur wenige Bürger erbost ob des städtischen „Ausbremsens" und witterten hinter der Einführung lediglich eine neue Einnahmequelle für den Stadtkämmerer durch strenge Kontrolle und den Einzug von Bußgeldern.



Info-Stand zu Tempo 30. Städtische Mitarbeiter registrierten durchweg positive Resonanz. Foto: Matthias Schulte

Westfalenpost 06.07.96

Für sicherere Straßen und weniger Umweltbelastung:

Mit wenig Geld für „Tempo 30" werben

Arnsberg. (H.K.) 20 000 Broschüren sind verteilt, einige Aktionen sind gelaufen – die Werbung für Tempo-30-Zonen in Arnsberg ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Auf dem Arnsberger Brückenplatz informierten zwei städtische Raumplaner jetzt die Bürger über das Verkehrskonzept, mit dem die Straßen in Arnsberg sicherer werden sollen. Nach den Ferien sollen weitere Aktionen folgen.

Peter Stuckert (l.) und Thomas Vielhaber (m.) informierten Bürger über das Tempo 30-Konzept der Stadt Arnsberg.
(WR-Bild: Heinz Krischer)

Seit April wurden in Neheim, Hüsten, Arnsberg, Niedereimer und Oeventrop neue Tempo-30-Zonen eingerichtet. Tempo 30 bringt viele Vorteile mit sich: Wer langsamer fährt, steht auch eher: Der Bremsweg gegenüber Tempo 50 verkürzt sich von 30 Metern auf 14 Meter! Kann bei Tempo 30 ein Autofahrer noch anhalten, wenn in 15 Metern Entfernung (gut drei Autolängen) ein Fußgänger auf die Fahrbahn tritt, so ist bei Tempo 50 ein schwerer Unfall kaum zu vermeiden.

Beispiele zeigen, daß in Tempo-30-Zonen etwa 40 Prozent weniger Unfälle als in vergleichbaren Bereichen, in denen 50 km/h gefahren werden dürfen, passieren. „Tempo 30 macht Straßen zwar nicht zu Spielplätzen, aber es kann die Sicherheitsspielräume für alle Verkehrsteilnehmer vergrößern", sagt Peter Stuckert, Raumplaner bei der Stadt Arnsberg und in die Umsetzung des Tempo-30-Konzeptes stark eingebunden. Und sein Kollege Thomas Vielhaber ergänzt: „Tempo 30 bringt noch mehr: Es fördert eine gleichmäßigere Fahrweise. Das mindert die Lärm- und Abgasemissionen der Kraftfahrzeuge und senkt den Kraftstoffverbrauch. Tempo 30 ist also auch ein Beitrag zur Verbesserung der Wohnumfeldqualität."

Ob all diese Argumente auch diejenigen verstehen, akzeptieren und umsetzen, die es angeht – die Autofahrer nämlich? „Ich denke schon, daß diese Aktionen etwas bringen", resümiert Stuckert. Infostände, Anhalte-Aktionen von Kindern, das hat manch einen Autofahrer nachdenklich gemacht.

Daß man mehr tun kann, weiß Stuckert allerdings auch. Landesweit wird für Tempo 30 geworben, und manche Städte investieren viel Geld in diese Maßnahmen. In Neuß oder Viersen beispielsweise wird mit hohem finanziellen Aufwand für Tempo 30 geworben: Anzeigen, Radiospots, spektakuläre Aktionen – „wenn man viel Geld hat, kann man viel machen", sagt Stuckert. Doch die Stadt Arnsberg hat wenig Geld, und so setzt man hier auf viel Phantasie, um für Tempo 30 zu werben.

So wird es auch nach den Ferien Anhalteaktionen mit Kindern geben, auch eine Mailing-Aktion wurde jetzt vom städtischen Presseamt gestartet. 600 Firmen, Arztpraxen und andere als „Multiplikatoren" eingestufte Stellen werden angeschrieben und um Unterstützung des Tempo-30-Konzeptes gebeten.

Ob die Maßnahmen fruchten, wird sich Ende des Jahres zeigen. An 15 Meßpunkten wurde bis Frühjahr die Geschwindigkeit von Autofahrern aufgezeichnet. An den gleichen Punkten soll nun auch nach den Aktionen gemessen werden – die Vergleiche dürften spannend werden.

Westfälische Rundschau, 13.07.96

Westfalenpost, 15.07.96

„Keep cool - fahr' 30!" Mit diesem Transparent wirbt die Stadt an der jetzt fertiggestellten Einmündung von Widayweg und Kirchstraße in Oeventrop für die richtige Einstellung der Kraftfahrer zur neuen Verkehrsregelung mit „Tempo-30-Zonen". Aber auch hier, wo die Regelung nicht gilt, wird es wegen der bevorstehenden zweimonatigen Sperrung des Widayweges und der geänderten Verkehrsführung erhöhte Aufmerksamkeit seitens der motorisierten Verkehrsteilnehmer erfordern, denn noch gibt es hier keine Fußgängerampeln. Foto: Herbert Hesse

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Arnsberg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für Kommunal-, Landtags- und Bundestagswahlen sowie auch für die Wahlen der Mitglieder des Europäischen Parlaments.

Mißbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Stadtverwaltung zugunsten Einzelner Gruppen verstanden werden könnte.