



Mit der CDU in die Zukunft!

Herrn Bürgermeister
Jürgen Kleine-Frauns
Willy-Brandt-Platz 1
44532 Lünen

CDU-Fraktion
im Rat der Stadt Lünen
Mauerstraße 95
44532 Lünen an der Lippe
Telefon (0 23 06) 17 28/29
Telefax (0 23 06) 2 50 05
www.cdu-luenen.de
fraktion@cdu-luenen.de

Fraktionsvorsitzender
Christoph Tölle
Altstadtstraße 3, 44534 Lünen
Telefon (0 17 6) 60 99 66 00
c.h.toelle80@gmail.com

09.05.2022

Antrag für die Sitzung des Ausschusses Umwelt, Klima und Mobilität am 01.06.22, des Ausschusses Stadtentwicklung – und planung sowie die Ratssitzung am 23.06.2022

Änderung des Lärmaktionsplans, hier: Ersetzung von Tempo 30 auf der Bebelstraße durch geeignete andere Maßnahmen

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

die CDU-Fraktion im Rat der Stadt Lünen beantragt:

Der Lärmaktionsplan der Stadt Lünen Stufe III wird dahingehend geändert, dass Tempo 30 auf der Bebelstraße entfällt und durch geeignete andere Maßnahmen, verbunden mit einem Gesamtkonzept, das sich aus der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ergibt, ersetzt.

Begründung:

Der Lärmaktionsplan Stufe III wurde durch den Rat der Stadt Lünen beschlossen und bezüglich der Bebelstraße durch das Aufstellen von Schildern mit der Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 ausgeführt. Hierbei wurden verschiedene Aspekte, die Bestandteil der Abwägung sein müssen, nicht oder nicht hinreichend berücksichtigt.

Die Vorgaben des Landesgesetzgebers auf der Grundlage der EU-Richtlinie lassen nicht erkennen, dass lärmindernde Maßnahmen sofort (hier: nach einigen Monaten bis zur Aufstellung der Schilder) umzusetzen sind. Die Wahl des Mittels obliegt für die hier betroffene Bebelstraße der Stadt Lünen, wobei ein Abwägungsprozess zu erfolgen hatte.

Bei den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ist bei der Bezirksregierung lediglich ausgeführt, dass diese die schon im Ausschuss und Rat geäußerten Bedenken der CDU-Fraktion geteilt hat, wobei nicht näher ausgeführt ist, welcher Art diese Bedenken waren.

Die Regelgeschwindigkeitsbeschränkung innerhalb einer geschlossenen Ortschaft ist Tempo 50. Der Gesetzgeber gibt klare Kriterien vor, wann eine geringere Geschwindigkeit angeordnet werden darf. Dieses Regel-Ausnahme-Verhältnis wird durch die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf Hauptverkehrsstraßen verletzt, wenn ein gleich oder sogar besser wirksames Mittel ersichtlich ist.

Der westliche Teil der Bebelstraße steht zur Fahrbahnsanierung kurzfristig an. Hier wurde bisher nicht dargestellt, welche Lärmschutzmöglichkeiten durch lärm mindernden Asphalt in dem Bereich möglich sind. Da es auch Asphaltarten gibt, die keine Veränderung der Entwässerungssituation (wie besonders grobporiger Asphalt) erfordern und trotzdem eine Lärminderung erzeugen, die den Wert von Tempo 30 statt Tempo 50 sogar noch verbessern, hätte dies Bestandteil der Abwägung sein müssen.

Selbst allein die Sanierung einer schadhafte Asphaltdecke führt rechnerisch zu gleich hohen Lärminderungen wie Tempo 30 statt 50, wenn dabei auch ein besserer Verkehrsfluss erzielt wird. Im östlichen Teil der Bebelstraße ist die Asphaltdecke vor kurzem im Zuge des Tunnelbaus erfolgt, was aber wohl in die Berechnungen keinen Eingang gefunden hat.

Die Einführung von Tempo 30 auf der Bebelstraße hatte nach kurzer Zeit gezeigt, dass es zu erheblichen Rückstaus, bzw. Stopp-and-Go-Verkehr auf der gesamten Länge führt, wenn sich das Verkehrsaufkommen erhöht. Mitursache dürfte hierfür eine Baustelle auf der Preußenstraße gewesen sein. Mit einer deutlichen Verkehrszunahme ist außerdem für die nahe Zukunft bei Vervollständigung des Autobahnanschlusses der A 2, Lanstrop, zu rechnen.

Entsprechend führten die zahlreichen Anfahrvorgänge bei Stopp-and-Go zu einer höheren Lärm mehrbelastung, als durch Tempo 30 gemindert werden kann. Ebenso führt schleppender Verkehr zu höheren Luftemissionen.

Fließender Verkehr ist nach geltendem Recht ein Ziel der Verkehrsabwicklungen.

Weiterhin wurden naheliegende Konsequenzen nicht in das Abwägungsmaterial eingeführt. Der ÖPNV wird voraussichtlich zusätzliche Busse oder Linienführungen erfordern, um die Fahrpläne einzuhalten. Stopp-and-Go im Bereich der Kanalbrücke und der Rampen führt wegen unzureichender Ausweichmöglichkeiten (sehr hoher Bordstein u.a.) zu Problemen, wie auch die zu geringe mögliche Differenzgeschwindigkeit. Nachrückende Kräfte stehen naturgemäß mit im Stau, da für die Fahrt zur Wache jeweils keine Sonderrechte gelten.

Längere Rückstaus lösen sich viel langsamer auf, wenn eine geringere Höchstgeschwindigkeit besteht.

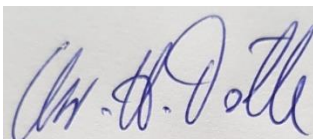
Die wirtschaftlichen Auswirkungen durch Zeitverluste und höhere Kraftstoffverbräuche wurden nicht einmal näherungsweise dargelegt und treffen den Bürger über kurz oder lang mit Preiserhöhungen (Auslieferungen, Pflegedienste, Handwerker, etc.).

In die Abwägung hätte ebenfalls miteinbezogen werden müssen, dass das Mobilitätskonzept der Stadt Lünen zahlreiche Maßnahmen vorsieht, die mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung kurz- und mittelfristig zu weniger Verkehr in der Gesamtstadt führt.

Ebenso ist in die Rechenwerte (noch) nicht miteinbezogen, dass Elektromobilität mit weniger Geräuschentwicklung zunimmt, die Fahrzeugtechnik allgemein laufend verbessert wird, was z.B. auch die Reifenbeschaffenheit betrifft.

Tempo 30 war danach nur besonders schnell und – lediglich für die Stadtkasse und das auch nur sehr bedingt – die billige, aber nicht preiswerte Variante.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Tölle
CDU-Fraktionsvorsitzender