



An die Mitglieder des Ausschusses für Klimaschutz,
Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen

03.05.2021

**„Tempo 30 auf Straßen des Vorrangnetzes“ (Drucksache Nr.: 20266-21)
Bitte um Stellungnahme (Fraktion Bündnis90/Die Grünen) zur Sitzung des Ausschusses
für Klimaschutz, Umwelt, Stadtgestaltung und Wohnen vom 17.03.2021 TOP 5.8**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Bitte um Stellungnahme nehme ich wie folgt Stellung:

**1. Wie bewertet die Verwaltung Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des
Lärmschutzes an Vorrangstraßen, die sich in der Baulast der Stadt Dortmund befinden?**

An vielbefahrenen und dabei beidseitig angebauten Straßen im Dortmunder Stadtgebiet treten, wie die aktuelle Lärmkartierung aufgezeigt hat, hohe Lärmpegel auf. Hierbei handelt es sich in der Regel um Straßen des Vorrangnetzes. Sind diese Straßen mit Wohnhäusern angebaut geht die hohe Lärmbelastung mit einer hohen Bevölkerungsdichte einher. Dabei können die Pegel Werte erreichen, ab denen eine körperliche Unversehrtheit der Bewohner*innen nicht mehr gewährleistet werden kann. Es wird also ein Grundrecht der Anwohner*innen eingeschränkt.

Durch Geschwindigkeitsbeschränkungen kann an hochbelasteten Straßenabschnitten eine deutliche Reduzierung des Lärms bewirkt werden. Durch die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h verringern sich die mittleren Immissionspegel um 2 bis 3 dB(A), die Maximalpegel einer Vorbeifahrt um etwa 6 dB(A). Um eine vergleichbare Minderung des mittleren Immissionspegels zu erreichen, wäre eine Reduzierung der Verkehrsmenge um etwa 40-50% nötig, da ein Unterschied von 3 dB(A) bereits einer Verdopplung bzw. Halbierung der Schallenergie entspricht.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt aus Sicht der Verwaltung also eine effiziente und im Verhältnis kostengünstige Maßnahme zur Senkung der Lärmbelastung dar. Der Realisierungszeitraum ist zudem eher kurz. Als weiterer positiver Effekt kann angeführt werden, dass sich durch Tempo 30 die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, sig-

Geschäftsbereiche:

nifikant erhöht. Weiterhin wird der Verkehrsfluss in der Regel gleichmäßiger, weil sich die Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge vermindern. Hierdurch verringern sich auch der CO₂- und Schadstoffausstoß.

Nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) besteht die Möglichkeit Geschwindigkeitsreduzierungen wegen hoher Lärmbelastung zum Schutz der Bevölkerung anzuordnen. Dabei bleiben die Straßen weiterhin Teil des Vorrangnetzes und damit in der Regel Vorfahrtsstraßen.

Eine solche Anordnung stellt eine Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde dar, der eine Einzelfallprüfung vorausgehen muss. Dabei muss die Straßenverkehrsbehörde zwischen den verkehrlichen Belangen und den Belangen der angrenzenden Bevölkerung abwägen. Hierzu ist zunächst zu prüfen, ob keine mildereren Mittel in Frage kommen, was in der Regel jedoch nicht der Fall ist. Danach sind die verkehrlichen Auswirkungen zu bewerten. Nachteile hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Straßen und Knotenpunkte sind dabei in der Regel nicht zu erwarten. Verlängert sich aber die Reisezeit bei Ausweisung längerer Streckenabschnitte deutlich, können Verdrängungen von Verkehr in das Nebennetz auftreten. Dies ist zu prüfen und zu bewerten.

Erhebliche Nachteile können sich auch für den Stadtbahnverkehr ergeben. Dies betrifft in Dortmund die Strecken, auf denen die Schienenfahrzeuge ohne bauliche Abgrenzung im Straßenraum verkehren (z. B. weite Teile des Hellwegs und der Rheinischen Straße). Für Straßenfahrzeuge und Stadtbahn gilt in diesen Fällen die gleiche Höchstgeschwindigkeit, eine Anordnung unterschiedlicher Geschwindigkeiten ohne abgegrenzte Fahrbahnen ist nicht möglich. Somit würde auch die Geschwindigkeit mit denen die Stadtbahnen hier fahren könnten sinken.

Weiterhin ist in Abstimmung mit der DSW21 zu prüfen, ob sich aufgrund von Reisezeitverlusten, vor allem bei kumulierter Wirkung verschiedener Abschnitte, negative Auswirkungen für die Buslinien ergeben.

Das Umweltamt hat zusammen mit dem Tiefbauamt und dem Stadtplanungs- und Bauordnungsamt eine Arbeitsgruppe gebildet, welche die genannten Aspekte für die unter Punkt 2. genannten Straßen bzw. Streckenabschnitte für den Einzelfall im Detail überprüft.

2. Für welche konkreten Straßen wären Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sinnvoll bzw. erforderlich?

Das Umweltamt hat ermittelt, an welchen Straßenzügen in kommunaler Baulast gehäuft die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten wird. Die zu prüfenden Strecken sind in der nachfolgenden Tabelle in der Rangfolge der derzeitigen Belastung aufgelistet.

Die oben genannte Arbeitsgruppe hat sich zum Ziel gesetzt etwa die Hälfte der in dieser Prioritätenliste aufgeführten Straßen bzw. Streckenabschnitte bis zum Herbst zu bewerten. Hierzu soll dann den politischen Gremien eine entsprechende Beschlussvorlage vorgelegt werden, um nach entsprechender Beschlussfassung die Umsetzung erster Maßnahmen beginnen zu können.

Lfd. Nr.	Straßenabschnitt	Abschnittslänge in m
1	Mallinckrodtstr. 133-333	1100
2	Lindemannstraße	1000
3	Märkische Straße südl. der B1	950

Lfd. Nr.	Straßenabschnitt	Abschnittslänge in m
4	B54 nördlich des Walls (Leopoldstraße/ Münsterstraße)	1600
5	Rheinische Straße 27-246	1710
6	Kreuzstraße 1-29	200
7	Kaiserstraße	750
8	Bornstraße 1-150	1200
9	Provinzialstraße 351-409	500
10	Treibstraße/ Grüne Straße	840
11	Jägerstraße	230
12	Möllerstraße	700
13	Kirchlinder Straße	300
14	Hamburger Straße	840
15	Körner Hellweg	1100
16	Hoher Wall	300
17	Aplerbecker Marktplatz 11-17	90
18	Evinger Straße 186-340	1200
19	Provinzialstraße 76-242	1610
20	Märkische Straße 12- 71/96 (Landgrafenstr. – Ruhrallee.)	690
21	Heiliger Weg	1090
22	Hohe Straße	1390
23	Willem-vanVloten-Straße	650
24	Wickeder Hellweg 83- 130/133	500
25	Derner Straße 1-39	350
26	Köln-Berliner-Straße 47-97 (Rodenbergstraße – Vieselerhofstraße)	600
27	Rahmer Str. 29-74	350
28	Asselner Hellweg 94-132/157	540
29	Stockumer Straße 158-256	910
30	Bärenbruch 130 bis Frohlinder Straße	100
31	Brackeler Hellweg 69/82 – 166/181	990
32	Saarlandstraße 2-40	300
33	Märkische Straße 73/100 - 137	600
34	Bärenbruch 24-57	320
35	Benninghofer Straße 9-27	140
36	Berghofer Straße 59-98	350
37	Lütgendortmunder Straße 1-135	1190
38	Altenderner Str. 1-27	230
39	Planetenfeldstraße 25-56 (Wittener Str. – Fine Frau)	350
40	Provinzialstraße 18-72	500
41	Heiligegartenstraße	350
42	Frohlinder Straße 1-68	760
43	Stockumer Straße 401-465	650
44	Haberlandstraße 1-40 bzw. 69	650
45	Preinstraße 15-88	450
46	Provinzialstraße 309-350	350
47	Bornstraße 202-289	500
48	Lütgendortmunder Hellweg 12-62	500
49	Hülshof 1-9 und	360
50	Schüruferstraße 115-289	1520

Lfd. Nr.	Straßenabschnitt	Abschnittslänge in m
51	Hermannstraße 112-Ende	800
52	Schüruferstraße 291-330	260
53	Hostedder Straße 2-80	590
54	Evinger Straße 48-102	500
55	Asselner Hellweg 65-93	290
56	Schüruferstraße 97-113	200
57	Wittekindstraße 10-35	400
58	Schüruferstraße 1-60	490
59	Wickeder Hellweg 134 - 167	280
60	Asselner Hellweg 134/159 -243	470
61	Wickeder Hellweg 1-78/81	500
62	Brackeler Hellweg 168/193-258	670
63	Brackeler Hellweg 1-67/80	500
64	Wambeler Hellweg 1-142	1070
65	Wambeler Hellweg 143-195	300
66	Lütgendortmunder Hellweg 64-137	870
67	Vinckeplatz	250

Die räumliche Verteilung dieser Abschnitte wird in der Karte im Anhang dargestellt.

3. Die aktuelle Tempo-30-Regelung am Wall hat im Bereich Lärmschutz und Sicherheit zu vielen positiven Effekten für die Anwohner*innen geführt. Soll diese Regelung beibehalten bzw. ausgeweitet werden?

Im Falle der Temporeduzierung auf dem Wall handelt es sich um eine **temporäre** Maßnahme. Die Maßnahme ist daher im Lichte der weiteren Entwicklung der Problematik am Wall zu betrachten.

Mit freundlichen Grüßen

Ludger Wilde