

Sehr geehrte Damen und Herren,

Modellversuch -Tempo 30- generelles Limit auf Tempo-30- ! Man kann feststellen: hier ist eine wahrscheinlich niemals endende und heiße Diskussion losgetreten worden, befeuert von Pro- und Kontraargumenten – auch von vielen selbsternannten Experten.

Zu dieser Thematik gibt es ja inzwischen etliche Gutachten.

Da ja anscheinend unsere Landesregierung über zu viel Geld verfügt, werden mal eben kurz noch ein paar Hunderttausend Euro für einen überflüssigen Modellversuch zum Fenster hinaus geworfen. Das Geld hätten sie z.B. erheblich besser in die Nachrüstung der alten Dieselsebusse investieren können. (Diesel-Rußpartikelfilter)

Denn: Meine Damen und Herren, auf Bundesebene ist doch klar geregelt, wo Tempo- 30- Zonen und -Strecken eingerichtet werden können.

Schon heute hat jede Kommune die Möglichkeit vor sensiblen Bereichen wie: Kindergärten, Schulen, Senioren-und Pflegeheimen, Krankenhäusern und auf Hauptverkehrsstraßen, durch Städte und Kommunen, Tempo-30-Zonen bzw. Tempo-30-Strecken anzuordnen. Ergänzend haben wir ja noch die Möglichkeit, Spielstraßen, Einbahnstraßen und Fußgängerzonen einzurichten.

Diese Maßnahmen sind ein Baustein zur Verkehrssicherheit-Verkehrsberuhigung insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, zu denen Kinder, Kranke und ältere Menschen zählen.

Zur Klarheit möchte ich sagen, dass diese Regelungen von der CDU begrüßt und unterstützt werden.

Mögliche Nachteile einer Tempo 30- Regelung werden dabei allerdings gerne übersehen und verschwiegen. Ein jeder kennt das alte Sprichwort: Denn wo Licht ist, da ist auch Schatten.

Meine Damen und Herren,

wir alle wollen Schadstoff sowie Lärmemissionen reduzieren!

Stellt sich nur die Frage: Wie können entsprechende Reduzierungen erreicht werden??

Mit einer generellen Regelgeschwindigkeit von 30km/h sicher nicht !!

Mobilität ist für den Individualverkehr, für den Berufsverkehr sowie für unsere Wirtschaft und unseren Mittelstand von hoher Bedeutung.

Daher steht für die CDU die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer im Vordergrund.

Viele Kerngebiete, vor allem in unseren Städten, werden dauerhaft bewohnt, neben den sonst üblichen Geschäften. Das ist so geplant und auch so gewollt. Ziel ist es, das solche Bezirke nach Feierabend nicht leer und ohne „Leben“ sind. Werden die Straßen hier mit einem „Zone 30“ Gebot überzogen, kann das für die Anlieger eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung bedeuten.

Anhalten und Anfahren, stehender Verkehr und im Stand laufende Motoren der Personenkraftwagen, Lieferfahrzeugen, Motorräder, Bussen und Lkw füllen die Luft mit mehr Lärm und Schadstoffen.

Geringe Schadstoffwerte sind vor allem durch einen reibungslosen Verkehrsfluss, beispielsweise durch eine „Grüne Welle“ zu erreichen. Aus lufthygienischer Sicht wäre eine Verstetigung des Verkehrsflusses ebenfalls optimal.

Auch der Einbau von lärmoptimiertem Asphalt schließt aus technischen Gründen eine Tempo-30-Regelung aus, da die Wirksamkeit des Belages deutlich sinkt. Nebenbei bemerkt- ist - laut den Vorgaben der Lärmschutzrichtlinien auch der Umsetzung von Baumaßnahmen der Vorrang zu geben.

In unseren Städten sind täglich tausende von Dieselmotoren unterwegs, (leider sind erst wenige Elektrobusse in den Städten im Einsatz). Dieselfahrzeuge benötigen einen Partikelfilter, der den Ruß aus den Abgasen herausfiltert. Um aber den Ruß durch einen Oxidationsprozess zu eliminieren, ist eine Mindesttemperatur erforderlich, die den Effekt der Rußverbrennung ermöglicht. Bei 30 km/h wird die niemals erreicht. Der Ruß wird dann durch das „Abbrennen“ des Filters abgebaut und die gesammelten Schadstoffe werden auf einen Schlag in die Umwelt abgegeben.

Eine generelle Regelgeschwindigkeit von 30km/h wird mehr Nachteile als Vorteile bringen. Viele Straßen abseits der Wohngebiete müssten mit großem finanziellen Aufwand baulich umgestaltet werden, um „Diskomfort“ herzustellen und damit Tempo-30- durchzusetzen. Die meisten Sammelstraßen, örtliche Geschäfts- und Hauptgeschäftsstraßen würden ihrer Bündelungsfunktion nicht mehr gerecht. Hauptverkehrsstraßen bringen keinen Zeitgewinn mehr.

Die Menschen mit ihren Fahrzeugen, die pünktlich an ihrem Arbeitsplatz sein müssen, suchen Alternativstrecken und bringen Luft- und Lärmbelastung in andere Gebiete. Das Problem wird also nicht gelöst, sondern nur verdrängt und flächendeckend ausgebreitet. Bereiche, vielleicht sogar dicht besiedelte Wohnbereiche, die bisher ohne derartige Belastung waren, werden dies dann auch zu spüren bekommen.

Eine weitere Folge wäre die Beeinträchtigung des ÖPNV. Unsere Busse stehen im Stau und müssten darüber hinaus an allen Kreuzungen und Einmündungen „Rechts vor Links“ beachten, was mit zusätzlichen Zeit- und Komforteinbußen verbunden wäre. Ein erheblicher Nachteil für alle Berufspendler und Schüler, die sich bisher auf

den ÖPNV verlassen konnten. Außerdem würde durch das ständige Abbremsen und Anfahren der Busse die Schadstoff und Lärmemissionen steigen und der Kraftstoffverbrauch steigt.

(Schon daher ist Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit aus Umweltgründen abzulehnen)

Wie könnten die Auswirkungen auf Handel, Gewerbe und Dienstleistungen sich entwickeln, vor dem Hintergrund, dass wir den Verkehr aus den Innenbereichen verdrängen? Wird Park und Ride noch seinen gewünschten Nutzen erreichen und Zweck erfüllen, wenn die Busse nicht mehr eine termingerechte Fahrt bieten, oder im Stau stecken bleiben? Auch Handel, Gewerbe und Dienstleistungen werden wahrscheinlich Mindereinnahmen erfahren müssen.

Eines ist schon heute sicher und dafür benötigen wir keinen weiteren Modellversuch:

Flächendeckend „Zone 30“ ist ein Vorhaben, das nur Kosten produziert, aber der Umwelt und den Menschen nichts nutzt.

Die hohen Kosten, die hier produziert werden, haben schlussendlich die Bürger über ihre Steuern, Abgaben und ÖPNV Tickets zu zahlen haben. Aus Sicht der CDU-Fraktion also eine klare Absage an flächendeckend Zone-30.

Nein- zu Geldverschwendung und blindem Aktionismus, der uns nicht weitervoranbringt.