

Meine sehr geehrten Herren Oberbürgermeister und Bürgermeister, werte Damen und Herren Kolleginnen und Kollegen im Stadtrat, liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

Wenn doch alles so einfach wäre. Eine Maßnahme und unter vier Auswirkungen – und das Ganze fast kostenlos....

Aber der Reihe nach...

Zur Verringerung gesundheitsschädlichen Lärms durch den täglichen innerstädtischen Straßenverkehr wird uns durch ein in unserer Stadt sehr erfahrenes Beratungsunternehmen ein Maßnahmenkatalog dargelegt. Dieser Maßnahmenkatalog stellt einen sogenannten Baukasten an standardisierten Maßnahmen dar. Reduziert auf die Maßnahme M1 – der Einrichtung der Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h in Walter-Rathenau-, Friedrich-Ebert-, Mühlen-, Bruchhäuser- und Zähringerstraße präsentiert sich nun das Ergebnis.

Leider sind derartige sinnvolle und zu begrüßende Maßnahmen gegenüber dem Regierungspräsidium gem. §45 der StVO nicht auf Basis gesunden Menschenverstandes umzusetzen, weshalb Beratungsleistungen hier weiterhin in Anspruch genommen werden müssen.

Nun zu den eingangs erwähnten vier Auswirkungen.

Lediglich Auswirkung Nr. 1 trifft den hier vorliegenden Tagesordnungspunkt – die Verringerung vom Lärm und damit eine Steigerung der Wohnqualität für die Bürgerinnen und Bürger in den betroffenen Straßen.

Auswirkung Nr. 2 ist auch nicht von der Hand zu weisen, betrifft sie doch alle Verkehrsteilnehmer, da sie deren Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. In der Tat ist in Studien der direkte Zusammenhang der Fahrgeschwindigkeit und der Unfallhäufigkeit bislang nicht erwiesen, jedoch sind die Schwere eines Unfalls, sowie Bremswege direkt von der Höchstgeschwindigkeit ableitbar.

Drittens profitiert die Umwelt von der Reduzierung der Geschwindigkeit, wenn auch nur sehr gering und auch zumeist in Abhängigkeit der Fahrweise des Fahrers.

In der Tat ist eine – wenn überhaupt – vorhandene CO<sub>2</sub>-Ausstoßreduzierung nur auf Basis der verringerten Geschwindigkeit vernachlässigbar, da zwischen 30 und 50km/h der Luftwiderstand keine Auswirkung hat. Dem spielt jedoch Auswirkung Nummer vier in die Karten – der optimierte Verkehrsfluss und die damit verringerte stop-and-go-Fahrweise – und schon liegt durchaus eine messbare Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes vor. Darüber hinaus steigert die Geschwindigkeitsreduzierung ggf. die Attraktivität des Fahrrades im rein innerstädtischen Verkehr.

~~Außerdem wirkt sich diese veränderte Fahrweise positiv auf Reifen und Bremsenabrieb aus, die bei 16.400 Fahrzeugen pro Tag bestimmt die ein oder andere weitere Schadstoffreduzierung mit sich bringt.~~

An die Adresse des VRN sei gesagt: schön, dass Sie auf Basis des Naturgesetzes  $\text{Geschwindigkeit} = \text{Weg} / \text{Zeit}$  befürchten, den Fahrplan künftig wegen der Geschwindigkeitsreduzierung nicht einhalten zu können, zeigt dies doch ihre Besorgnis für Ihre Fahrgäste. Leider ist die Realität dieser physikalischen Definition nicht immer zugänglich, verhält sie sich insbesondere im Straßenverkehr – wie eben bei meinen Ausführungen zum geringeren Stop-and-go-Verhalten schon dargestellt – meist etwas anders. Das Ausfahren von 50 km/h erweist sich dem aufmerksamen Beobachter fast als Ding der Unmöglichkeit. Ampeln, aus- und einparkende Fahrzeuge, Linksabbieger, alles das sind Einflüsse denen der öffentliche Nahverkehr unabhängig der Geschwindigkeitsbegrenzung ausgesetzt ist.

Daher erachten wir es als nicht erwartbar, dass die minutiöse Taktung des Busfahrplans erheblich gestört wird.

Was bleibt? Fakt ist: Tempo 30 reduziert unterm Strich die Lärmbelastung der betroffenen Anwohner, Tempo 30 mindert aber auch die Unfallauswirkung der Verkehrsbeteiligten insbesondere der Radfahrer und der Fußgänger und die Umwelt freut sich.

Das Ganze bekommt dann auch noch einen nachhaltigen und ernsten Charakter, wenn die Einhaltung der Verkehrsvorschriften von Zeit zu Zeit auch kontrolliert und ggf. sanktioniert wird.

Die Fraktion der CDU stimmt der Vorlage zu.