

Stellungnahme Bürgermeisterin Dr. Jacqueline Bila

- Umsetzung des Lärmaktionsplans

Die aktuelle Diskussion zeigt deutlich, dass wir im Hinblick auf die Verkehrspolitik auf den Hauptverkehrs wegen in unserer Stadt eine systematische und multidimensionale Bewertung benötigen - sowohl verkehrstechnische, als auch städtebauliche, soziale und ökologische Aspekte sind zu berücksichtigen. In meiner Verantwortung als Bürgermeisterin geht es mir zum einen darum, Entscheidungen nachvollziehbar zu machen und Transparenz herzustellen - gerade in einem Themenfeld, das viele Bürgerinnen und Bürger unmittelbar betrifft. Zum anderen geht es darum, alle unterschiedlichen Interessenslagen zu betrachten und in eine nachvollziehbare Abwägung zu bringen.

1. Ausgangslage: Beschlusslage und Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan wurde am 26. Juni 2024 beschlossen. Er gibt einen Rahmen vor, ist aber kein Automatismus für flächendeckendes Tempo 30. Die seinerzeit formulierte Aussage, dass es keine vollständige 30er-Zone geben soll, ist aus dem Zusammenhang gerissen. Im Lärmaktionsplan sind die Bereiche, in denen jetzt Tempo 30 angeordnet wurde, genau definiert worden. Die Entscheidung zur Einführung der Tempo-30-Regelungen auf den betroffenen Abschnitten der Hauptverkehrsstraßen wurden vom Rat der Stadt Sundern, der die Bürgerschaft vertritt, getroffen. Dieser Beschluss verpflichtet die Verwaltung, die darin enthaltenen Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Behörden zeitnah umzusetzen. Zudem hat die Politik in mehreren nachfolgenden Sitzungen des Rates und der Ausschüsse die Umsetzung explizit eingefordert.

Damit die zugrundeliegenden Bewertungen nachvollzogen werden können, ist das Gutachten zum Lärmaktionsplan auf der Homepage der Stadt Sundern nochmals veröffentlichen, die Beschlüsse sind ja ohnehin im Ratsinformationssystem. Der Lärmaktionsplan basiert auf Modellwerten und enthält keine aktuellen Messdaten. Das ist aus fachlicher Sicht ein Punkt, den wir neu bewerten müssen.

2. Was wir jetzt tun: eine geordnete Evaluierung

Ich werde zeitnah eine **vollständige Evaluierung der aktuell angeordneten Tempo-30-Abschnitte** veranlassen. Diese Überprüfung bezieht sich sowohl auf die rechtliche Grundlage als auch auf die fachliche Begründbarkeit - insbesondere mit Blick auf Lärm, Verkehrssicherheit, Verkehrliche Wirkungen sowie Umwelt- und Gesundheitsschutz. Ziel ist eine umfassende, sachlich fundierte, rechtssichere und stadtverträgliche Betrachtung aller Aspekte, die als Grundlage für weitere Entscheidungen dient.

3. Beteiligung der Bürgerschaft, Wirtschaft und Unternehmer

- Online-Fragebogen kommt kurzfristig

Mir ist wichtig, dass wir nicht nur über die Bevölkerung sprechen, sondern mit ihr. Deshalb wird die Stadt **in Kürze einen Online-Fragenkatalog veröffentlichen**, in dem wir u.a. gezielt abfragen:

- Wie wird Tempo 30 wahrgenommen?
- Lärmreduktion?
- Wo verbessert es Sicherheit oder Lebensqualität?
- Wo entstehen Probleme?
- Welche Alternativen werden gewünscht?

Diese Umfrage soll ein realistisches Bild liefern - kein Stimmungsbarometer, sondern ein strukturiertes Verfahren.

4. Arbeitskreis Mobilität – systematische Beratung statt Schlagabtausch

Auf Basis der Evaluierung und der Bürgerbefragung soll ein **Arbeitskreis Mobilität** eingerichtet werden, der sich mit den Ergebnissen der Evaluierung und dem Thema „Tempo 30“ und allen hiermit verbundenen Aspekten und Auswirkungen befasst sowie Vorschläge zur weiteren Beratung und ggf. Beschlussfassung in den politischen Gremien erarbeitet.

Dort können Verwaltung, Politik und externe Fachleute gemeinsam beraten, welche Lösungen für Sundern tragfähig sind: ob punktuelle Reduzierungen, technische Maßnahmen, mobile Kontrollen oder Anpassungen an sensiblen Stellen.

5. Zur aktuellen Debatte

Mir ist wichtig, die Diskussion zu versachlichen. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von uns Orientierung, keine Zuspitzung. Entscheidungen im Verkehrsbereich müssen **nachvollziehbar, rechtlich sauber und fachlich belastbar** sein.

Deshalb prüfen wir sorgfältig – und entscheiden erst dann.

6. Was als Bürgermeisterin für die Stadtverwaltung zusichere

- keine Schnellschüsse,
- klare Kommunikation,
- Beteiligung der Bürgerschaft und Wirtschaft
- Entscheidungen auf Grundlage aktueller Daten,
- und am Ende eine Lösung, die die Sicherheit, Mobilität und Lebensqualität gleichermaßen im Blick hat.

Sundern braucht eine Verkehrspolitik, die nicht spaltet, sondern eine mit Akzeptanz. Daran arbeiten wir in der Verwaltung – transparent, geordnet und mit Blick auf das Ganze.

Generelle Entwicklungen zur Verkehrsmobilität

Im Oktober 2025 wurden 250.133 Pkw neu zugelassen, was einen Anstieg von 7,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahresmonat darstellt. Der gesamte Fahrzeugbestand in Deutschland belief sich zum 1. Januar 2025 auf 69,1 Millionen Fahrzeuge, wovon 49,3 Millionen Personenkraftwagen waren - ein Höchststand.

Fahrleistung im Personen- und Güterverkehr

Die Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr stieg in Deutschland von 1991 bis 2019 um ca. 31,5 %. Die Fahrleistung des Personenverkehrs nahm in diesem Zeitraum um 29 % zu, die des Güterverkehrs um 69 %. Der sprunghafte Anstieg der Fahrleistung der Lkw ist für die Umwelt besonders problematisch, da diese pro gefahrenen Kilometer deutlich höhere Luftschaadstoff- und Lärmemissionen als Pkw verursachen (siehe Abb. „Gesamtfahrleistungen im Straßenverkehr nach Kraftfahrzeugarten“). Ab dem Pandemiejahr 2020 zeichnet sich ein leicht verändertes Bild ab: Die Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr sank um 9,5 % gegenüber dem Vorjahr, sie blieb auch 2021 auf einem ähnlichen Niveau. Ab 2022 stieg sie wieder an, lag aber 2023 immer noch 4,8 % unterhalb des Niveaus von 2019.

Kompakte Zusammenfassung der wichtigsten Gründe für eine gestiegene Fahrleistung im Personen- und Güterverkehr:

Personenverkehr

Hauptursachen:

Bevölkerungs- und Einkommenszuwachs → mehr Menschen, mehr Fahrten.
Zersiedelung & längere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit.
Hohe Pkw-Verfügbarkeit und günstige Betriebskosten.
Freizeit- & Dienstfahrten nehmen zu (mehr Reisen, Pendeln, flexible Arbeitsformen).
Schwächerer öffentlicher Verkehr in Rand- und Zwischenräumen.

Güterverkehr

Hauptursachen:

Wirtschaftswachstum & Globalisierung → mehr Warenströme über größere Distanzen.
E-Commerce & Just-in-Time-Logistik → häufigere, kleinteilige Transporte.
Zentralisierte Produktions- und Lagerstandorte → längere Transportwege.
Gute Straßeninfrastruktur & niedrige Transportkosten → Vorteil für Lkw-Verkehr.

Übergreifend

Wachsende Mobilitätsansprüche und Wohlstand.
Technischer Fortschritt (effizientere Fahrzeuge, digitale Logistik).
Geringe Internalisierung externer Kosten → Verkehr bleibt relativ billig.

Wir alle sind verantwortlich dafür, dass der Verkehr ansteigt. Entsprechend müssen wir alle Interessen berücksichtigen und ausgleichen im Rahmen einer guten Verkehrspolitik