

Stuttgart, 27.09.2013

Tempo 40 an Steigungsstrecken

Mitteilungsvorlage zum Haushaltsplan 2014/2015

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	15.10.2013
Verwaltungsausschuss	Kenntnisnahme	öffentlich	16.10.2013

Bericht:

Im Zuge der Beantwortung der Gemeinderatsanfrage [151/2012: Weniger Lärm und bessere Luft für den Stuttgarter Osten/SPD] sowie bei der Beschlussfassung zu den Luftreinhaltemaßnahmen zur B 27 und B 14 (Gemeinderatsdrucksache 173/2012), hatte die Verwaltung angekündigt, weitere Steigungsstrecken im Stuttgarter Straßennetz bezüglich einer Tempo 40 km/h Regelung zur Verstetigung des Verkehrsflusses zu erheben und zu bewerten.

Aufgrund der Topographie Stuttgarts liegt ein erheblicher Teil des Straßennetzes grundsätzlich in Steigungen oder im Gefälle. Um Personal und finanzielle Mittel für solche Maßnahmen effektiv zur Luftschadstoffreduzierung einsetzen zu können, kommt daher der Auswahl geeigneter Straßenteile eine besondere Bedeutung zu. Einerseits erfolgt die Auswahl der Strecken, auf denen Tempo 40 eingeführt werden soll, nach der, durch die Maßnahme bewirkten, höchsten zu erwartenden Reduzierung der beiden Luftschadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid. Andererseits sollten auch solche Straßen bevorzugt ausgewählt werden, welche einen hohen Anteil direkt angrenzender Wohnbebauung haben. Letztlich sollten darüber hinaus die Regelungen keine Verdrängungseffekte im Verkehrsnetz auslösen, denn es ist kontraproduktiv, Verkehre von Vorbehaltsstraßen in Tempo 30 Zonen zu verlagern. Damit hätten solche Maßnahmen keine Akzeptanz bei der Wohnbevölkerung und zusätzlich würde man neue Verkehrssicherheitsprobleme erzeugen. Selbstverständlich sind ebenfalls Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr mit einzubeziehen.

In der Landeshauptstadt Stuttgart sind, entlang stark befahrener Straßen, nach wie vor die Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide überschritten, so dass weitere

Maßnahmen, welche nach Art und Umfang geeignet sind, die Ziele des Luftreinhalteplans zu verwirklichen, projiziert und umgesetzt werden sollen. Bei Luftreinhaltemaßnahmen zum Kfz-Verkehr ist zu beachten, dass jede Abweichung von der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für Kfz zwingend einer Rechtgrundlage bedarf, da ansonsten nur viel Aufwand betrieben würde, ohne dass eine Überwachung und Durchsetzung der Regelungen möglich wäre. Um dem Ziel der Luftreinhaltung und dem Schutz der menschlichen Gesundheit vor schädlichen Auswirkungen von Luftschadstoffen gerecht zu werden, besteht Einigkeit unter den Fachleuten, dass Maßnahmen zur Senkung der Luftschadstoffbelastung nicht nur lokal, sondern flächendeckend wirken müssen. Ein vom Regierungspräsidium Stuttgart und der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) in Auftrag gegebenes Gutachten zeigt, dass eine flächendeckende Reduzierung der Luftschadstoffbelastung vor allem durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden kann. Diesem Gutachten nach kann aber auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Steigungsstrecken eine Senkung der Luftschadstoffbelastung bewirken.

Folgerichtig hat das Regierungspräsidium Stuttgart zusammen mit der Stadt die B 27, Hohenheimer Straße, mit 40 km/h ausgeschildert, um zu untersuchen, ob ein gewünschtes Verkehrsverhalten erreicht werden kann. Erste Erfahrungen zeigen, dass dies dort erreicht wurde. Numerische Verkehrssimulationen zeigen, dass das gewünschte individuelle Fahrverhalten durch Geschwindigkeitsreduzierung erreicht werden kann, ohne Störungen im Verkehrsfluss oder einen erheblichen Verdrängungsverkehr zu bewirken. Diese Simulationen lassen auch eine Reduzierung der Luftschadstoffbelastung erwarten. Die tatsächliche Auswirkung der Geschwindigkeitsreduzierung an Steigungsstrecken auf die Luftschadstoffbelastung, wird derzeit in einem von der LUBW durchgeführten Feldversuch an der Hohenheimer Straße untersucht und ist noch nicht abschließend geklärt.

Die Landeshauptstadt Stuttgart möchte über diese Maßnahmen in der Hohenheimer Straße und Cannstatter Straße hinaus mehr für die Luftreinhaltung tun, daher ist im Aktionsplan des Oberbürgermeisters "Nachhaltig mobil in Stuttgart" auch ein Maßnahmenpaket bezüglich der Steigungsstrecken enthalten. Bei einer Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Maßnahmen geht die Verwaltung davon aus, dass 40 km/h auf Steigungsstrecken zunächst nicht mit weiteren stationären punktuellen Geschwindigkeitsüberwachungen kontrolliert werden sollen. Die Erfahrungen in der Cannstatter Straße zeigen, dass bei stationärer Überwachung eine dichte Abfolge derartiger Geräte erforderlich wäre und der Verkehrsfluss durch entsprechende Ampelschaltungen weiter gestützt werden sollte.

Die Verwaltung schlägt daher als Strategie vor, zunächst auf Anzeigetafeln die gefahrenen Geschwindigkeiten anzuzeigen und den Zusammenhang mit der Luftreinhaltung zu kommunizieren. Damit wird ein solcher doch tiefergehender Eingriff in das Vorbehaltnetz auch dem Verkehrsteilnehmer erklärt und erhält zudem eine umweltbewusste Komponente. Mit derartigen Anzeigetafeln hat die Verwaltung auch bei der Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 14 in der Innenstadt von 60 km/h auf 50 km/h gute Erfahrungen gemacht. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen beurteilen zu können, können derartige Anzeigen mit Zähl- und Geschwindigkeitsstatistikgeräten ausgestattet werden. Die Verwaltung

würde dann über Zwischenberichte den Gemeinderat informieren, ob sich das angestrebte Geschwindigkeitsverhalten eingestellt hat oder ob doch weitere Maßnahmen notwendig erscheinen.

Dazu wird die Stadtverwaltung mit mobiler Überwachung bei wechselnden Standorten die Einführung begleiten und kontrollieren.

Nach Auswertung diesbezüglicher Kriterien, schlägt die Verwaltung vor, innerhalb eines Vierjahresprogrammes folgende Straßen zukünftig bergauf mit 40 km/h zu regeln und zur Verstetigung des Verkehrsflusses die entsprechenden Signalanlagen auf eine Grüne Welle von 40 km/h umzurechnen:

	Name der Steigungsstrecke	Stadtteil	Abschnitt		Bemerkungen
			von	bis	
1	Alexanderstraße / Gerokstr.	Mitte	Charlottenstraße	Heidehofstraße	1 LSA Anpassung Koordinierung 1 Anzeigetafel (mit Mast) Beschilderung
2	Birkenwaldstraße	Nord	Türlenstraße	Helferichstraße	2 Anzeigetafeln (ohne Mast) Beschilderung
3	Türlenstraße	Nord	Heilbronner Str	Robert-Mayer-Straße	1 Anzeigetafel (ohne Mast) Beschilderung
4	Robert-Mayer-Straße	Nord	Mönchhaldenstraße	Birkenwaldstraße	1 Anzeigetafel (ohne Mast) Beschilderung
5	Lenzhalde	Nord	Herdweg	Doggenburg	2 Anzeigetafeln (ohne Mast) Beschilderung
6	Herdweg	Nord	Hegelplatz	Lenzhalde	3 LSA Anpassung Koordinierung 1 Anzeigetafel (ohne Mast) Beschilderung
7	Zeppelinstraße	Nord	Hölderlinplatz	Kräherwald	2 Anzeigetafeln (ohne Mast) Beschilderung
8	Schwarenberg- / Planck- / Pischekstr.	Ost	Werderstraße	Gänsheidestraße	3 LSA Anpassung Koordinierung 1 LSA neue Programme 3 Anzeigetafeln (2 ohne, 1 mit Mast) Beschilderung
9	Gablenberger Hauptstr. / Neue Str. / Albert-Schäffle-Str.	Ost	Wagenburgstraße	Spinne	1 LSA Anpassung Koordinierung 4 LSA neue Programme 2 Anzeigetafeln (mit Mast) Beschilderung
10	Immenhofer Straße	Süd	Österreichischer Platz	Zellerstraße	1 Anzeigetafel (mit Mast) Beschilderung
11	Rotebühl- / Rotenwaldstraße	West	Rotebühl- / Schwabstraße	Rotenwald- / Klugestraße	4 LSA Anpassung Koordinierung 6 LSA neue Programme 4 Querwellen anpassen 1 Anzeigetafel (mit Mast) Beschilderung
12	Karl-Kloß-Straße	Süd	Böblinger Straße	Liebigstraße	4 LSA Anpassung Koordinierung 2 LSA neue Programme 1 Anzeigetafel (mit Mast) Beschilderung

Personalausstattung

Straßenverkehrsbehörde

Die Planung und die Umsetzung der 12 vorgeschlagenen Steigungsstrecken auf Tempo 40 sind mit vorhandenem Personal nicht zu leisten. Daher wird 1 Verkehrsingenieur in EG 11 TVöD benötigt, der für die Planung, Erstellung des jeweiligen begleitenden Untersuchungskonzepts, Abstimmung der Maßnahmen mit

dem Regierungspräsidium und Kompatibilitätsprüfungen, Lärmschutz sowie für die Umsetzung der 12 Steigungsstrecken zuständig ist.

Der Personalbedarf bei der Straßenverkehrsbehörde nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Steigungsstrecken kann noch nicht abgeschätzt werden. Die Verwaltung berichtet hierzu im Jahr 2017 über den weiteren Bedarf.

Verkehrsüberwachung

Geschwindigkeitsanzeigergeräte mit Statistikfunktion als unterstützende Maßnahme

Um die Verstetigung des Verkehrsflusses zu verbessern, sollen die Verkehrsteilnehmer auf den vorgeschlagenen Steigungsstrecken durch Geschwindigkeitsanzeigergeräte an die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit erinnert werden. Mit dem eingebauten Statistikmodul können statistische Erhebungen über das tatsächliche Geschwindigkeitsverhalten durchgeführt werden. Je nach Länge der Steigungsstrecke sind jeweils bis zu drei Anzeigergeräte erforderlich. Insgesamt werden 18 zusätzliche Anzeigergeräte benötigt. Die Kosten für diese Anzeigetafeln liegen bei ca. 3.000 Euro und sind damit etwas teurer als die Anzeigergeräte, die insbesondere in Tempo 30 Zonen im Bereich von Schulen und Kindergärten installiert werden (vgl. GRDRs 752/2013). Die höheren Kosten hängen mit dem unterschiedlichen Verwendungszweck zusammen. Die für die Steigungsstrecken vorgesehenen Anzeigetafeln sind größer, damit sie auch bei höherer Geschwindigkeit vom Verkehrsteilnehmer wahrgenommen werden können. Zudem müssen sie über ein programmierbares Display verfügen, da diese Anzeigergeräte üblicherweise nicht im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung zur Verstetigung des Verkehrs genutzt werden.

Ein wirkungsvoller Einsatz des Systems setzt bei der Auswahl der Standorte eine örtlich bedingte Geeignetheit für die Aufstellung voraus, da Behinderungen und Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer zu vermeiden sind, gleichzeitig sollen die Geräte aber auf die zulässige Geschwindigkeit hinweisen. Die Anzeigergeräte dürfen nur an ortsfesten Einrichtungen angebracht werden. Dabei ist jeweils eine lichte Höhe bis Unterkante des Geräts von ca. 2,5 m einzuhalten. Unter Beachtung der genannten Voraussetzungen wurden im Rahmen eines Ortstermins an den Steigungsstrecken geeignete Standorte für die Anzeigergeräte gefunden, an insgesamt 7 Standorten muss jedoch ein zusätzlicher Mast (Kosten ca. 1.000 Euro) aufgestellt werden.

Die bei der Verkehrsüberwachung vorhandenen zwei Geschwindigkeitsanzeigetafeln werden gegenwärtig „nebenher“ mit vorhandenem Personal aus dem Bereich der stationären Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachung betrieben. Für den Betrieb von 18 zusätzlichen Geschwindigkeitsanzeigesystemen wäre diese vorhandene Praxis nicht mehr durchführbar. Aus Gründen der Arbeitssicherheit sind für den Transport, die Montage und die Demontage der Anzeigetafeln immer mindestens zwei Personen notwendig. Dazu kommen noch die Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, sowie das Laden der Akkus. Insbesondere das Auslesen und Auswerten der Statistikwerte ist sehr zeitintensiv und erfordert eine zusätzliche Stelle in der Entgeltgruppe 8 TVöD.

Sachmittelausstattung

a) Dienstkleidung Verkehrsüberwachung

Die Kosten für die Dienstkleidung für einen zusätzlichen Mitarbeiter belaufen sich auf einmalig 2.500 Euro und danach fortlaufend auf jährlich 450 Euro.

b) Dienstwagen Verkehrsüberwachung

Die Kapazität der vorhandenen Dienstfahrzeuge ist komplett ausgeschöpft. Mit dem Betrieb von zusätzlichen Geschwindigkeitsanzeigetafeln entsteht ein Betreuungsaufwand, der mit den vorhandenen beiden Fahrzeugen nicht geleistet werden kann. Die Anschaffung eines zusätzlichen Dienstfahrzeuges wäre daher zwingend erforderlich.

Für das Dienstfahrzeug wird eine zusätzliche Garagenbox nebst Stromversorgung (Laden der Akkus) in der Tiefgarage Hauptstätter Straße 58 benötigt. Die jährlichen Kosten für ein geeignetes Dienstfahrzeug belaufen sich auf ca. 15.000 € (Leasing über die AWS). Die Umbaukosten betragen einmalig ca. 10.000 Euro. Hinzu kommen jährliche Stellplatzkosten von 1.800 Euro. (Der erforderliche Sachmittelbedarf ist bereits in der GRDRs 752/2013 dargestellt).

c) Fortbildungskosten Verkehrsüberwachung

Es werden Fortbildungskosten für die Erstausbildung über 1.850 Euro erforderlich.

Laufende Qualifizierungen im Rahmen der Tätigkeiten bzw. der technischen Neuerungen sind ggf. ebenfalls notwendig und erhöhen den Fortbildungsbedarf zusätzlich, können je-doch noch nicht beziffert werden.

Anpassungen im Straßenraum und Verkehrserhebungen

a) Beschilderung und Anpassung der Signalsteuerung

Zu Beginn der Steigungsstrecken und nach allen Einmündungen ist die neue Höchst-geschwindigkeit auszuschildern. Auf sechs der zehn vorgeschlagenen Streckenzüge müssen grüne Wellen an die neue Höchstgeschwindigkeit angepasst werden. Bei einigen Signalanlagen erfordert dies auch eine Überarbeitung der Programmstrukturen. Im Streckenzug Rotebühl-/Rotenwaldstraße muss auch die Querwelle in der Schwabstraße angepasst werden. Hierfür werden im Teilergebnishaushalt des Tiefbauamts (THA 660) Mittel beantragt.

b) Verkehrserhebungen

Um Auswirkungen der Tempo-40-Regelung auf die Verkehrsbelastung erkennen zu können, werden pro Steigungsstrecke sechs Verkehrserhebungen durchgeführt. Hierfür werden im Teilergebnishaushalt des Tiefbauamts (THA 660) Mittel beantragt.

Finanzielle Auswirkungen

<u>Ergebnishaushalt (zusätzliche Aufwendungen und Erträge):</u>						
Maßnahme/Kontengr.	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
1. Stufe - Karl-Kloß-Straße - Immenhofer-Straße - Alexander-/Gerokstraße THH 660 Ko-Gr. 42120 THH 660 Ko.Gr. 42510 THH 320 Ko.-Gr. 420	199 45 14,5					
2. Stufe - Rotebühl-/Rotenwaldstr. - Schwarenberg-(Planck-/ Pischekstraße - Gablenberger Hauptstr./ Neue Str./ A.-Schäffle-Str. Ko-Gr. 42120 Ko.Gr. 42510 THH 320 Ko.-Gr. 420		668 45 0				
3. Stufe - Birkenwaldstraße - Türlenstraße - Robert-Mayer-Straße THH 660 Ko-Gr. 42120 THH 660 Ko.Gr. 42510 THH 320 Ko.-Gr. 420			25 45 0			
4. Stufe - Lenzhalde - Herdweg - Zeppelinstraße THH 660 Ko-Gr. 42120 THH 660 Ko.Gr. 42510 THH 320 Ko.-Gr. 420				87 45 0		
Finanzbedarf	254	713	70	132	-	-
(ohne Folgekosten aus Einzelmaßnahmen, Investitionen oder zusätzlichen Stellen – diese bitte gesondert darstellen)						
THH 660 Kontengruppe 42120: Anpassung /Neuprogrammierung der Lichtsignalanlagen, Beschilderung						
THH 660 Kontengruppe 42510: Verkehrserhebungen						
THH 320 Kontengruppe 420: Dienstkleidung Erstausrüstung, Sonderlehrgänge, Ausrüstung Dienstwagen						
Für diesen Zweck im Haushalt/Finanzplan bisher bereitgestellte Mittel:						
Maßnahme/Kontengr.	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
	0	0	0	0	0	0

<u>Finanzhaushalt / Neue Investitionen (zusätzliche Ein-/Auszahlungen):</u>

(Bezeichnung Vorhaben/ Maßnahme)				Möglicher Baubeginn im Jahr:			2019 ff. TEUR
				Geplante Inbetriebnahme im Jahr:			
	Summe TEUR	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	
Einzahlungen							
Auszahlungen (Anzeigetafeln)	61	12	22	12	15	0	0
Finanzbedarf	61	12	22	12	15		

<u>Stellenbedarf (Mehrungen und Minderungen):</u>						
Beschreibung, Zweck, Aufgabenbereich	Anzahl Stellen zum Stellenplan					
	2014	2015	später			
32-31 Verkehrsingenieur EG 11	1,0					
32-32 Mitarbeiter EG 8	1,0					
<u>Folgekosten (aus oben dargestellten Maßnahmen und evtl. Stellenschaffungen):</u>						
Kostengruppe	2014 TEUR	2015 TEUR	2016 TEUR	2017 TEUR	2018 TEUR	2019 ff. TEUR
Laufende Erlöse	0	0	0	0	0	0
Personalkosten						
32-31	79,2	79,2	79,2	79,2	79,2	79,2
32-32	58,5	58,5	58,5	58,5	58,5	58,5
Sachkosten	17,3	17,3	17,3	17,3	17,3	17,3
Abschreibungen	2,4	6,8	9,2	12,2	12,2	5,4
Kalkulatorische Verzinsung	0,6	1,7	2,3	3,1	3,1	2,5
Summe Folgekosten						
(ersetzt nicht die für Investitionsprojekte erforderliche Folgelastenberechnung!)						

Mitzeichnung der beteiligten Stellen

Die Referate T, StU und S/OB haben mitgezeichnet.

Die Referate AK und WFB haben Kenntnis genommen.

AK mit folgenden Hinweisen:

"Die Schaffung der 1,0 Stelle für einen Verkehrsingenieur in EG 11 und der 1,0 Stelle für die Verkehrsüberwachung in EG 8 wird organisatorisch als sinnvoll erachtet. Da der Stellenbedarf nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Steigungsstrecken noch nicht abgeschätzt und somit noch nicht von einem dauerhaften Bedarf ausgegangen werden kann, ist an den beiden Stellen der KW-Vermerk 01/2018 anzubringen. Im Jahr 2017 ist über den weiteren Stellenbedarf zu entscheiden."

WFB mit folgenden Hinweisen:

Aus meiner Sicht wäre mit dem Tiefbauamt/AWS zu klären, ob die sieben zusätzlichen Masten tatsächlich nur ca. 1.000 Euro je Mast kosten und weshalb in der GRDs 752/2013 "Tempo 30 vor Schulen zügig umsetzen" für die Verkehrszeichenstandorte mit 5.057 Euro kalkuliert wurde.

Weiter sollte die Reihenfolge der Umsetzung der Steigungsstrecken dahingehend hinterfragt werden, ob die Ziele der Maßnahmen auch durch die Änderung in der Reihenfolge hin zu einem gleichmäßigen Mittelabfluss in den kommenden vier Jahren möglich ist.

Weiter erscheinen mir die laufenden Sachaufwendungen mit 500 Euro p.a. bei "Aufwendungen" für das Leasing des Dienstfahrzeugs i.H.v. 15.000 Euro p.a. sowie Stellplatzmiete i.H.v. 1.800 Euro sehr gering.

Haushalts- und stellenrelevante Beschlüsse können erst im Rahmen der Haushaltsplanberatungen erfolgen.

Dr. Martin Schairer
Bürgermeister

Anlagen:

[zum Seitenanfang](#)