

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 1515-00

Stuttgart, 31.01.2017

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Dr. Schertlen Ralph (STd), Die STAdTISTEN
Datum 27.09.2016
Betreff Neckartor - schlichter Ansatz zur Verbesserung der Luftqualität

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Aus Sicht des Amtes für Umweltschutz ist die vorgeschlagene Maßnahme der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der S-Kurve am Neckartor von 50 km/h auf 30 km/h zur Feinstaubreduktion nur bedingt geeignet.

In genanntem Bereich bestehen von Bad Cannstatt kommend variable Geschwindigkeitsbeschränkungen. Diese weisen mit einer gesonderten Anzeige auf die hinsichtlich Verkehrsfluss optimale Geschwindigkeit zwischen 40 und 50 km/h hin. Sind diese variablen Geschwindigkeitsanzeigen aus, so gilt eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Im Bereich der Baustelle „Stadtbahnhaltestelle“ ist die Geschwindigkeit derzeit auf 40 km/h begrenzt. In Richtung Bad Cannstatt fahrend gilt - außer im Baustellenbereich – durchgehend Tempo 50.

Der Reifenabrieb eines fahrenden Kraftfahrzeugs ist im Normalfall eine Frage der Rollreibung bzw. des Radschlupfes, nicht so sehr der Haft- oder Gleitreibung. Für den Schlupf ist letztlich die Normalkraft am jeweiligen Rad bzw. ggf. die Antriebskraft auf dieses Rad ausschlaggebend. Moderne Fahrwerke halten die Räder aus Traktions- und Fahrsicherheitsgründen (auch Kurvenstabilität) in weiten Geschwindigkeitsbereichen relativ konstant am Boden, damit bleiben auch die Schlupfunter-schiede gering. Weiterhin greifen an der Antriebsachse bei modernen Fahrzeugen Fahrdynamikregelungen ein, die ein Durchdrehen der Räder verhindern.

Insgesamt müssen wir also davon ausgehen, dass die Kurvenfahrt bei den fraglichen Geschwindigkeiten hinsichtlich Abrieb und Feinstaubproduktion eher unkritisch ist, während längsdynamische Prozesse (Bremsen, Beschleunigen) erwiesenermaßen einen erheblichen Einfluss auf das Abriebverhalten haben. Ebenfalls führt eine Verunstetigung des Verkehrsflusses insgesamt zu höheren Schadstoffemissionen und zu höherem Energieverbrauch.

Erschwerend kommt im konkreten Fall hinzu, dass ein gewünschtes Ausrollen verkehrrechtlich sich nicht anordnen oder gar erzwingen lässt. Durch zusätzlich auftretende Brems- und Beschleunigungsvorgänge, vor allem im Bereich des gewünschten Blitzers, kann ein flüssiger Verkehr nicht mehr gewährleistet werden. Mit einer möglichen Beschilderung würde man also eher für eine zusätzliche Verunstetigung sorgen, was in dieser Situation sicherlich kontraproduktiv wäre.

Fritz Kuhn

Verteiler
<Verteiler>