

<b>Protokoll:</b>	<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart</b>	<b>Niederschrift Nr.</b>	177
		<b>TOP:</b>	12a
<b>Verhandlung</b>		<b>Drucksache:</b>	
		<b>GZ:</b>	
<b>Sitzungstermin:</b>	31.05.2022		
<b>Sitzungsart:</b>	öffentlich		
<b>Vorsitz:</b>	BM Pätzold		
<b>Berichterstattung:</b>	Herr Oehler (ASW)		
<b>Protokollführung:</b>	Frau Schmidt / pö		
<b>Betreff:</b>	<b>Weiteres Vorgehen Stadtgeschwindigkeitskonzept - mündlicher Bericht -</b>		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik vom 24.05.2022, öffentl., Nr. 155  
Ergebnis: Zurückstellung

Der Antrag Nr. 151/2022 vom 29.04.2022 (AfD) ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigte Präsentation ist dem Protokoll als Datei-  
anhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen wird sie nicht im Internet veröffentlicht.  
Dem Originalprotokoll ist sie in Papierform angehängt.

Herr Oehler (ASW) berichtet im Sinne der Präsentation und erklärt, basierend auf der Städteinitiative Tempo 30 sei beschlossen worden, ein Stadtgeschwindigkeitskonzept für die Stadt zu erstellen. Zunächst erläutert er den aktuellen Stand (Folie 2) des Vorbehaltsstraßennetzes, das sich derzeit auf rund 900 km Tempo-30-Zonen und rund 500 km Vorbehaltsstraßen (Hauptstraßen) belaufe, und betont, mit dem Konzept betrachte man das Hauptstraßennetz des Stadtgebietes. Nachdem Herr Oehler die Übersicht der Anwendung der StVO erläutert hat, greift er die Aufgabe eines solchen Konzepts auf. Es werde dabei über viele städtebauliche Situationen gesprochen, die unterschiedlich zu bewerten seien und mit einer geeigneten, städtebaulich begründeten Wahl einer Geschwindigkeit hinterlegt werden sollen (Folie 4). Es gebe unterschiedlichste Randbedingungen (Folie 5), die berücksichtigt werden müssten, damit am Ende ein in sich logisches Konzept stehe. Weiterhin müsse die Bündelungsfunktion des Hauptstraßennet-

zes gewährleistet werden, um die Wohnquartiere zu schützen, sowie die Qualität des ÖPNV erhalten bleiben. Ein direkter Zusammenhang bestehe auch mit den Zielen der Radverkehrsförderung. Das Prinzip der selbsterklärenden Straße bedeute, dass der Verkehrsteilnehmer bei Einfahrt in den Straßenquerschnitt die Regelungen verstehe. Hinzu komme das Thema der Verkehrssicherheit sowie das Beachten vorhandener bewährter Regelungen, wozu durchaus Tempo 40 gehöre. Zu allen denkbaren Optionen müsse auch Tempo 20 in zentralen, verdichteten Bereichen gezählt werden. Auf diesen Prämissen werde ein Vorschlag erarbeitet, der dann bewertet werde (Folie 6). Wenn das Geschwindigkeitskonzept im Entwurf stehe, erfolge ein Vergleich mit dem vorhandenen Netz gemäß der Kriterien. Anhand der Bewertung solle in der Folge eine transparente Diskussion ermöglicht werden. Abschließend erläutere Herr Oehler den Zeitplan des weiteren Vorgehens (Folie 7). Sehr wichtig sei dabei die Betrachtung der technischen Auswirkungen. Er gehe davon aus, dass am Ende ein Stufenkonzept stehen werde, das für die Umsetzung eine geraume Zeit benötige.

StR Peterhoff (90/GRÜNE) erinnert an die Debatte zu Tempo 30 und den Beitritt zur Städteinitiative. Das Stadtgeschwindigkeitskonzept halte er für einen guten Vorschlag, durch das eine gute Grundlage für die Planung erarbeitet werde und am Ende eine Vereinfachung stehe. Er appelliert, nicht nur das gesamte Netz auf die Möglichkeiten zu prüfen, sondern gleichzeitig die richtige Erfassung der Straßen zu kontrollieren. Es habe zahlreiche städtebauliche Veränderungen wie Brückenstraße und Pragstraße gegeben, an denen das Vorbehaltsstraßennetz angepasst werden könne. Stuttgart genieße deutschlandweit eine Vorreiterrolle bei Tempo 40. Gerade bei den Ortszentren müsse geprüft werden, ob aus städtebaulichen Gründen eine Beruhigung sinnvoll sei. Er erwarte, dass diese Punkte in der späteren Debatte wieder auftauchen. Abschließend regt er an, mit Blick auf das Verkehrsmodell der Region den Aspekt der Reisezeit mitaufzunehmen, um einen Effekt auf den Umstieg auf den ÖPNV auszulösen.

Für StR Kotz (CDU) ist noch offen, welche Auswirkungen durch den Beitritt zur Städteinitiative am Ende stehen werden. Außerdem wünsche er auch für Radfahrer eine schnellere Geschwindigkeit als Tempo 30 beispielsweise auf dem Radweg der Pragstraße. Neben dieser städtebaulichen Frage bitte er um eine Aussage zu weiteren Entwicklungen in Sachen Radinfrastruktur. Eventuell gebe es weitere Ideen zur Entzerrung der Verkehre.

Bei der Tempo-30-Debatte, so StRin Schanbacher (SPD), gehe es lediglich um Möglichkeiten und Spielräume der Verwaltung, Tempo 30 einzuführen. Deswegen sei das Stadtgeschwindigkeitskonzept das richtige Instrument, besondere Situationen zu ermitteln und eventuell Tempo 30 einzuführen. Das Konzept ermögliche eine langfristige Planung für Spielstraßen, Radstraßen, Hauptstraßen etc. Bisher sei es nur Stückwerk. Wichtig sei die flächige Prüfung der Ortszentren, denn es gehe um die Revitalisierung von Zentren, die massiv unter Verkehr litten und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität benötigten. Sie erwarte gerne die Debatte zum Sachverhalt.

Die Prämisse für ein Konzept ist für StR Pantisano (Die FRAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei) bereits gegeben, nämlich das Einhalten des 1,5-Grad-Ziels, bei dem der Verkehr eine entscheidende Rolle spiele. Es dürfe nicht mehr aus der Perspektive des Autos, sondern müsse aus der Perspektive der Schwächsten (Kinder, Ältere, Menschen mit Behinderung) geplant werden. Somit könne am Ende nichts anderes stehen als maximal Tempo 30. Wenn dies nicht erreicht werde, ergebe sich keine maßgebliche Veränderung. Neben dem Klimaschutz ergebe sich bei Tempo 30 eine verbesser-

te Sicherheit für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Die Thematik werde bereits seit Jahren diskutiert, und die Bundesregierung ignoriere den Wunsch der Städteinitiative. Um entscheidende Fortschritte zu erzielen, hänge es davon ab, wie die Bundesregierung damit umgehe. Das städtische Konzept könne zwar geschrieben werden, er erwarte jedoch keine Veränderung in Richtung der genannten Ziele.

StR Serwani (FDP) will vor einer Bewertung den Konzeptentwurf abwarten. Für StR Dr. Mayer (AfD) dürfen die Prämissen nicht ideologisch, sondern müssen sachlich und der Stadt angemessen sein.

Gegenüber StR Kotz führt Herr Oehler aus, das Haupt- und Radverkehrsnetz werde mit der Konzeption überlagert und geprüft, ob Tempo 30 hilfreich sei. Er werbe für das Vorgehen, denn die Kommune erarbeite das Konzept, was etwas anderes sei als die Regelumkehr, die in Fachkreisen durchaus kontrovers diskutiert werde. Es gehe um die planerische Freiheit, bei städtebaulichen Situationen die passende Geschwindigkeit umzusetzen. An StR Dr. Mayer gerichtet erklärt er, durch diesen Vortrag werde der Antrag Nr. 151/2022 bearbeitet.

BM Pätzold stellt fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

Zur Beurkundung

Schmidt / pö

## Verteiler:

- I. Referat SOS  
zur Weiterbehandlung  
Amt für öffentliche Ordnung
  
- II. nachrichtlich an:
  1. Herrn Oberbürgermeister
  2. S/OB  
S/OB-Mobil
  3. Referat SOS  
Amt für öffentliche Ordnung
  4. Referat SWU  
Amt für Umweltschutz  
Amt für Stadtplanung und Wohnen (3)
  5. Stadtkämmerei (2)
  6. Amt für Revision
  7. L/OB-K
  8. Hauptaktei
  
- III.
  1. *Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN*
  2. *CDU-Fraktion*
  3. *SPD-Fraktion*
  4. *Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION  
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei*
  5. *FDP-Fraktion*
  6. *Fraktionsgemeinschaft PULS*
  7. *Fraktion FW*
  8. *AfD-Fraktion*

*kursiv = kein Papierversand*