

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 1206-03

Stuttgart, 15.11.2021

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN-Gemeinderatsfraktion, Die FrAKTION LINKE SÖS PI-RATEN Tierschutzpartei, SPD-Gemeinderatsfraktion, PULS-Fraktionsgemeinschaft
Datum 14.07.2021
Betreff Lebenswerte Stadt jetzt umsetzen: Der Städteinitiative „Tempo 30“ beitreten

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Straßennetz wirkt sich auf viele Aspekte einer lebenswerten Stadt positiv aus. Mit der Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit sinkt die Unfallschwere, der Verkehr wird leiser, das Miteinander der Verkehrsarten wird gefördert, Straßen sind einfacher zu queren.

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet daher verschiedene Grundlagen, um Geschwindigkeitsreduzierungen zu ermöglichen. Gleichzeitig fordert die StVO – insofern es sich nicht um sicherheitlich zwingende Erfordernisse handelt – eine gesamtheitliche Betrachtung der Vor- und Nachteile, die mit einer Geschwindigkeitsreduktion einhergehen. Die Stadt Stuttgart wendet die verschiedenen Möglichkeiten der StVO im Rahmen von Planungsprozessen und bei Regelungsbedürfnissen schon heute gezielt an.

Die Landeshauptstadt Stuttgart ist dabei eine der wenigen Städte, in denen bereits heute neben Tempo 30-Zonen in Wohnstraßen in weiten Teilen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen abgesenkt ist. Gemäß den Vorgaben des Regierungspräsidiums Stuttgart wurden seit der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Tempo 40-Regelungen sukzessive eingeführt. Mit der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h im gesamten Talkessel und auch auf besonders belasteten Straßen außerhalb des Talkessels umgesetzt.

In Abwägung aller Belange wird eine aktive Beteiligung an der „Städteinitiative Tempo 30“ jedoch aktuell nicht verfolgt. Die Initiative fordert, dass die Kommunen die rechtlichen Voraussetzungen dafür bekommen sollen, innerorts ohne weitere Ein-

schränkungen, also insbesondere ohne das Vorliegen einer Gefahrensituation oder ohne eine Schutzbedürftigkeit der Anwohner vor Lärm oder Luftverschmutzung, die Möglichkeit Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen anordnen zu können.

Dies wird für nicht zielführend gehalten. Es wäre in diesem Fall zu erwarten, dass aufgrund des Drucks aus der jeweils angrenzenden Bevölkerung über kurz oder lang Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen etablieren würde. Dies widerspricht der Aufgabe und Zielsetzung von Hauptverkehrsstraßen. Diese sind dazu da, den durchfließenden Verkehr aufzunehmen und möglichst flüssig abzuleiten.

Während dies bei der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h noch möglich ist, ist aus Sicht der Verwaltung bei einer weiteren Reduzierung auf 30 km/h konkret zu befürchten, dass dies zu negativen Auswirkungen führen würde.

Eine Verlangsamung des Verkehrs führt zu einer Verringerung der Kapazität einer Straße. Sie kann dann in der gleichen Zeit nur noch eine geringere Zahl von Fahrzeugen aufnehmen. Dies kann deshalb zu Ausweichverkehren auf das untergeordnete Straßennetz, längere Wartezeiten an Kreuzungspunkten und zu einem langsameren Durchfluß des Verkehrs führen. Dies wiederum könnte zu negativen Auswirkungen auf die Luftqualität und auf die Wohnqualität in anderen Straßen haben. Zum anderen könnte sich dies auf die Attraktivität des ÖPNV auswirken. Fahrzeiten könnten sich verlängern, die Taktung schlechter werden.

Von Seiten der SSB wird hierzu folgendes ausgeführt:

„Die Fahrpläne und Fahrzeiten der Buslinien sind auf Grundlage der ursprünglichen Tempo 50-Regelungen im Stadtgebiet festgelegt worden. Jegliche Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann potenziell dazu führen, dass sich die Fahrzeiten der Buslinien verlängern. Jüngste Erhebungen haben gezeigt, dass die im Zuge der Luftreinhaltung durchgeführte Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h noch einigermaßen verträglich für den Busverkehr ist, erhebliche Steigerungen des Fahrzeitbedarfs wurden nicht festgestellt.

Bei einer weiteren Reduzierung auf eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h werden die Wirkungen jedoch deutlich gravierender sein. Im ungünstigsten Fall steigern sich die Fahrzeiten derart, dass für die Aufrechterhaltung des Fahrplantaktes zusätzliche Fahrzeuge und zusätzliches Personal eingesetzt werden muss. Dies hat automatisch Sprungkosten zur Folge, für die keine Kompensation durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen möglich ist. Aufgrund eines Fahrzeugmehrbedarfs kann es zudem zu Kapazitätsproblemen an den Endhaltestellen kommen (Anzahl Haltepositionen). Schlussendlich wird der ÖPNV teurer, ohne dass er für den Fahrgast ein attraktiveres Angebot bietet.

Entscheidend hierbei ist, dass sich Geschwindigkeitsbegrenzungen auf jeder Buslinie je nach Charakteristik (Linienführung, Haltestellenabstände, Knotenpunktabstände, bestehende Geschwindigkeitsregelung, derzeitige Pufferzeiten an Endhaltestellen etc.) mehr oder weniger stark auswirken können. Daher kann nicht pauschal bei jeder Buslinie mit Sprungkosten gerechnet werden. Die SSB erarbeitet derzeit systematisch eine Prognose der Tempo 30-Auswirkungen im gesamten Busnetz, das Ergebnis liegt voraussichtlich Anfang 2022 vor. Damit kann dann abgeschätzt werden,

mit welchen jährlichen zusätzlichen Betriebskosten für den gesamten Busbetrieb bei der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet zu rechnen ist.“

Tempo 30 sollte deshalb auf Hauptverkehrsstraßen nicht die Regel werden, sondern nur im Einzelfall mit einer jeweils stichhaltigen sachlichen Begründung angeordnet werden können. Dieser jeweiligen Einzelfallprüfung verschließt sich die Stadt Stuttgart nicht, sondern steht dem bereits heute stets offen gegenüber.

Beispielsweise beteiligt sich die Stadt Stuttgart im Kontext der Luftreinhaltung immer wieder an Projekten und in Expertenkreisen, um Erkenntnisse über die Auswirkungen von Stadtgeschwindigkeiten zu gewinnen. Ebenso verfolgt die Verwaltung laufende Forschungen wie z.B. die Projekte des Umweltbundesamtes oder das derzeit ausgeschriebene Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen „Nachweis der Auswirkungen von Tempo 30 auf die LSA-Steuerung und Kapazität“. Neue fachliche Erkenntnisse fließen fortlaufend in die Planungsprozesse ein. Die Stadt Stuttgart begrüßt daher die Durchführung von Modellvorhaben, die bestehende Fragestellungen wie die Auswirkung auf den Verkehrsfluss oder den ÖPNV beleuchten.

Auch lässt das Amt für Umweltschutz derzeit ein Gutachten zu „Tempo 30 nachts“ in Hauptverkehrsstraßen erstellen. Diese Untersuchungen werden bisher in drei Stadtbezirke durchgeführt und als Pilotprojekt für weitere Untersuchungen in den anderen äußeren Stadtbezirken angesehen, mit dem Ziel, auch in den Außenbezirken eine Reduzierung des Verkehrslärms an den Hauptverkehrsstraßen wenigstens im Nachtzeitraum zu erzielen. Im Rahmen dieser Untersuchung wird auch ermittelt, ob dadurch Verdrängungsverkehr in benachbarte Straßenzüge entstehen wird.

Aktuell sind bereits rund 70 % der Straßen in Stuttgart Tempo 30-Straßen. Darüber hinaus wurde, wie dargestellt, eine Vielzahl an Durchgangsstraßen auf Tempo 40 beschränkt. Auch werden die Möglichkeiten der StVO, Geschwindigkeitsreduzierungen anzuordnen, sehr bewusst und verantwortlich angewandt. Lediglich in absoluten Einzelfällen wären darüber hinaus weitere rechtliche Möglichkeiten wünschenswert, in denen es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen kommt.

Insgesamt erscheint mit Blick auf die dargestellten Befürchtungen und der schon heute sehr bewussten Nutzung der gegebenen rechtlichen Möglichkeiten eine Beibehaltung des rechtlichen Status-Quo ausreichend. Ein Beitritt zur Städteinitiative Tempo 30 wird deshalb nicht angestrebt.

Dr. Frank Nopper

Verteiler
<Verteiler>