

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: 1206-03

Stuttgart, 16.02.05

Beantwortung zur Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Rockenbauch Hannes (SÖS), SÖS im Stuttgarter Gemeinderat
Datum 14.01.05
Betreff Tempo 30 / Luftreinhalteplanung

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Die Anordnung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen darf sich weder auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Auf den in der Anfrage genannten Abschnitten der B 28 in Oberkirch und Oppenau ist die Geschwindigkeit daher nicht durch Tempo 30-Zonen, sondern jeweils mittels einer Streckenregelung entsprechend den in der Anfrage erwähnten Bestimmungen für besondere örtliche Verhältnisse bzw. für Erholungsorte auf 30 km/h beschränkt worden. Nur in Bad Peterstal-Griesbach wurde - mit Zustimmung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr - ausnahmsweise eine Zonenregelung unter Einschluss der Bundesstraße angeordnet. Ausschlaggebend dafür waren die besonderen Probleme dieses Kurorts mit starkem Durchgangsverkehr (hoher LKW-Anteil), wofür keinerlei Umleitung vorhanden ist. Vergleichbare Verhältnisse sind in Stuttgart nicht gegeben.

Die Forderung nach einem leistungsfähigen Grundnetz an Vorfahrtstraßen (Vorbehaltstraßennetz) findet sich in der Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung.

Die besondere Bedeutung des Stuttgarter Vorbehaltnetzes liegt darin, dass dieses Grundnetz das Rückgrat der Mobilität im Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr bildet. Bei seiner Einrichtung im Zusammenhang mit den Tempo 30-Zonen ging es vorrangig darum, Wohngebiete von unerwünschtem Durchgangsverkehr freizuhalten. Eine Entschleunigung im Vorbehaltnetz war damit nicht beabsichtigt.

Die bisher erfolgten Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung sind im Vorbehaltnetz berücksichtigt, während die jüngsten Entwicklungen hierzu noch keinen Eingang genommen haben. Der Grund hierfür liegt darin, dass für Maßnahmen nach dem Luftreinhalteplan nicht einzelne Lösungen im Netz, sondern in erster Linie Steuerungsstrategien gefragt sind.

In dem Maße, wie die Geschwindigkeiten im Vorbehaltnetz sinken, werden Tempo 30-Zonen als Alternativrouten interessant, weil dann die kürzeste Route auch die schnellste Fortbewegungsmöglichkeit bietet. Dadurch würde der Erfolg der jahrelangen Bemühungen zur Entlastung der Wohnstraßen vom Durchgangsverkehr zunichte gemacht.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler
<Verteiler>