



Vorlage an

Gemeinderat

zur Beschlussfassung

- öffentlich -

Interfraktioneller Antrag zum Beitritt der "Städteinitiative Tempo 30"

Anlagen:

Anlage 1: Interfraktioneller Antrag vom 09.12.2021

Anlage 2: Konzept zur Verstetigung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtgebiet

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung empfiehlt, dem Antrag der unten genannten Fraktionen teilweise zu folgen und der „Städteinitiative Tempo 30“ insoweit beizutreten, mehr kommunale Selbstbestimmung bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im innerörtlichen Bereich zu ermöglichen.
2. Von einer Bewerbung als Modellkommune im Rahmen der Städteinitiative soll abgesehen werden. Stattdessen entwickelt die Stadtverwaltung Pläne für eine Optimierung der Geschwindigkeitsregelungen in der Innenstadt.

Sachverhalt und Antragsbegründung:

Mit Schreiben vom 09.12.2021 haben die Gemeinderatsfraktionen DIE LINKE, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Freie Wähler Frauen und die Bürgerliste den in Anlage 1 ersichtlichen Antrag an die Verwaltung gestellt, der „Städteinitiative Tempo 30“ beizutreten. Gleichzeitig soll sich die Stadt Schwäbisch Gmünd auf Basis eines vorab ausgearbeiteten Konzeptes als „Modellkommune“ bewerben.



Bewertung der Verwaltung:

1. Ziele der „Städteinitiative Tempo 30“

Sieben Mitgliedsstädte des Deutschen Städtetags haben die Initiative ins Leben gerufen. Das Ziel besteht darin, mehr kommunale Selbstbestimmung bei der Nutzung und Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zu erreichen. Die Initiative zielt auf eine Gesetzesänderung ab, die vom Bundestag zunächst beschlossen werden müsste und ist inzwischen auf über 70 Städte angewachsen.

2. Die aktuelle Rechtslage zu Geschwindigkeitsbeschränkungen

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit schreibt die StVO in § 3 Abs. 3 Nr. 1 im innerörtlichen Bereich 50 km/h vor.

Derzeit erfordert eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stets eine qualitative Gefahrenlage. Diese kann im Unfallgeschehen, im Verkehrslärm oder spezifischen örtlichen Voraussetzungen (bauliche Mängel einer Straße, Nähe zu Kindergärten oder Pflegeheimen, fehlende Gehwege, etc.) begründet sein.

In Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradferdicht sowie erhöhtem Querungsbedarf, kann die Ausweisung von Tempo-30-Zonen erfolgen. Dominieren Fußgänger das Straßenbild und überwiegt die Aufenthaltsfunktion, sind zudem verkehrsberuhigten Bereiche, Tempo-20-Zonen (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) und Fußgängerzonen möglich.

Die StVO stellt in Hinblick auf Geschwindigkeitsbeschränkungen derzeit somit ein „enges Korsett“ für die Verwaltung dar. Vor allem für die Aspekte der Verkehrslenkung und -planung, sowie der Stadtentwicklung ist mehr Gestaltungsspielraum wünschenswert.

3. Auswirkungen in einer „Modellkommune“

Um die Auswirkungen einer generellen innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zu untersuchen, soll dies in Modellkommunen eingeführt und fachlich begleitet werden. Allerdings ist aktuell noch nicht definiert, wie ein entsprechender Modellversuch umgesetzt wird und wer die gutachterliche Betreuung eines solchen Pilotprojekts sowie letztendlich auch die Finanzierung übernehmen soll.

Bei einer modellhaften Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts von generell 30 km/h müssen die bisherigen Regelungen grundlegend anders beurteilt werden. Abweichungen von der dann zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, auch auf Hauptverkehrsachsen und in Gewerbegebieten, müssten stichhaltig begründet werden. Allein dieser Umstand bringt für die Verwaltung einen erheblichen Mehraufwand, vor allem da die Begründungen auch an Straßen erbracht werden müssen, an denen problemlos mit 50 km/h gefahren werden kann.



4. Ausblick

Eine Verstetigung der Geschwindigkeitsbegrenzung im weiter gefassten Innenstadtbereich und den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wäre sinnvoll. Die aktuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auch den engen Regelungen der StVO geschuldet und können immer wieder nur für einzelne Streckenabschnitte angeordnet werden.

Wenn die Städteinitiative Erfolg hätte und eine Änderung der StVO erfolgen würde, dann könnte die Verwaltung das folgende Grobkonzept aufgreifen, je nach örtlichen Gegebenheiten detailliert prüfen und unter Beachtung aller kommunalen Aspekte auch umsetzen:

- a) Kernstadt (innerhalb der historischen Stadtmauer):

In der historischen Altstadt dominieren bereits jetzt Fußgängerzonen und Verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche. Diese Regelungen sollen beibehalten und an Straßen mit erhöhtem Fahrzeugaufkommen um Tempo-30-Zonen ergänzt werden. Somit wäre in diesem Bereich grundsätzlich 30 km/h die zulässige Höchstgeschwindigkeit. In Tempo-30-Zonen gilt Rechts-vor-Links, was den Verkehr zusätzlich bremst. Auf bestimmten Streckenabschnitten ist dies jedoch zu überdenken um beispielsweise die Verstetigung des ÖPNV-Verkehrs nicht zu beeinträchtigen.

In der Innenstadt soll durch das Konzept eine klare und vereinheitlichte Regelung geschaffen werden.

- b) Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen (Königsturmstraße, Klösterlestraße, Baldungstraße, Rektor-Klaus-Straße):

Hier dominieren derzeit verschiedene Geschwindigkeitsregelungen, die es für die Verkehrsteilnehmer nicht einfach machen, diesen zu folgen. Das Konzept sieht für diese Straßen vom Grundsatz eine deutliche Entlastung vor, da die Achse Lorcher Straße/Remsstraße für den Durchgangsverkehr attraktiver sein soll. Dies beinhaltet durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 km/h.

- c) Innerstädtische Zubringerstraßen (Weißensteiner Straße, Eutighofer Straße, Buchstraße, Rechbergstraße):

Auch hier dominieren verschiedene Geschwindigkeitsregelungen, die zukünftig vereinheitlicht und verstetigt werden sollen. Auf diesen „Zubringerstraßen“ ist eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vorgesehen, so dass eine einheitliche Regelung für die Straßen unter b) und c) gelte

- d) Remsstraße, Mutlanger Straße:

Hierbei handelt es sich um die „Achse 2“, neben dem Einhorn-Tunnel („Achse 1“) eine der Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet. Das Konzept sieht eine priorisierte Leitung der Kraftfahrzeuge auf diese Straßen vor, hier soll daher weiter eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h möglich bleiben. Die Verwaltung ver-



spricht sich dadurch, den Durchgangsverkehr aus stärker und dichter bewohnten Gebieten wie der Weststadt herausleiten zu können.

Dem Fahrradverkehr wird es durch diese Eingriffe erleichtert, entlang der Hauptverkehrsstraßen im Verkehr mitzufahren. Darüber hinaus sieht das Konzept jedoch auch die Ausweitung des Fahrradnetzes vor, welches durch Fahrradstraßen, Radschutzstreifen und Fahrradspuren einen Ring um die Altstadt bilden soll.

Da nicht absehbar ist, ob und ggf. wann die Städteinitiative Erfolg haben und die StVO auch tatsächlich geändert wird, könnten in Teilbereichen unter Einbeziehung des Lärmaktionsplans (LAP) an hoch belasteten Zufahrtsachsen eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen. Im Falle einer Gesetzesänderung kann wiederum zeitnah die Geschwindigkeit im Stadtgebiet – dem erläuterten Konzept entsprechend – geprüft werden.