



E: 25.05.2022

über
Herrn Oberbürgermeister
Gert-Uwe Mende

M. 4.5.

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

über
Magistrat

Stadtrat Andreas Kowol

und
Herrn Stadtverordnetenvorsteher
Dr. Gerhard Obermayr

an die AfD Stadtverordnetenfraktion Wiesbaden

23. Mai 2022

Anfrage der AfD Stadtverordnetenfraktion Wiesbaden vom 15.02.2022, Nr. 54/2022
nach § 45 der Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung
SV-Nr.: 22-V-05-0019

Anfrage: Erwartete Auswirkungen der angedachten Geschwindigkeitsbegrenzung

Am 10.02.2022 beschloss die Stadtverordnetenversammlung hilfsweise anstelle des rechtswidrigen Antrags 21-F-63-0002 einen Appell an den Oberbürgermeister, ein zweiteiliges Pilotprojekt zu Geschwindigkeitsbeschränkungen umzusetzen. Auf bestimmten Hauptachsen der LHW solle danach ganztags nur noch Tempo 40 und nachts Tempo 30 zulässig sein.

Begründung:

In diesem Zusammenhang frage ich den Magistrat:

1. Welche Auswirkungen hätten die Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Pünktlichkeit, die Fahrzeiten und Anschlüsse des ÖPNV-Busverkehrs in der Landeshauptstadt und über ihre Grenzen hinaus?
2. Würde dadurch eine Anpassung der Fahrpläne erforderlich und falls ja, wie lange würde es dauern, diese Anpassung auszuarbeiten und umzusetzen.
3. Mit welchen konkreten Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Verkehrsfluss und das Unfallgeschehen rechnet der Magistrat?
4. Würden die Geschwindigkeitsbeschränkungen auch Änderungen für die aktuell geltenden Vorfahrtsregelungen der einzelnen Straßenzüge und Kreuzungen nach sich ziehen? Falls ja, an welchen Stellen?
5. Mit welchen messbaren Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Lärmemissionen, die Schadstoffemissionen und die CO₂-Bilanz rechnet der Magistrat und wie plant der Magistrat, diese nachzuweisen?
6. Bis wann rechnet der Magistrat damit, dass die Bundesregierung die gesetzlichen Voraussetzungen für die angedachten Geschwindigkeitsbeschränkungen schafft?

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1 und 2 teilt mir ESWE Verkehr Folgendes mit:

Durch die Umsetzung des Pilotprojektes sind für ESWE-Verkehr keine negativen Auswirkungen zu erwarten. Alle Streckenabschnitte sind mit Fahrzeiten hinterlegt, die eine geringere Geschwindigkeit als 40 km/h vorsehen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass durch die Maßnahme teilweise Verspätungspuffer minimiert werden. Begleitend zum Pilotprojekt ist sicherzustellen, dass die Ampelschaltungen auf den betroffenen Streckenabschnitten angepasst werden müssen. Die finalen Auswirkungen sind während bzw. im Anschluss an die Pilotphase zu evaluieren.

Sollten auf weiteren Streckenabschnitten Tempo 40 oder Tempo 30 ausgewiesen werden, so müssen die Auswirkungen auf den ÖPNV von ESWE Verkehr weiterführend betrachtet werden.

Zu 3.

Folgendes teilt mir das Straßenverkehrsamt hierzu mit:

Durch die Umsetzung des Projektes erwartet das Straßenverkehrsamt positive Auswirkungen sowohl auf die Anzahl als auch auf die Schwere der Unfälle im Stadtgebiet. Ob die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung auch positive Veränderungen des Verkehrsflusses erbringt, kann auf Grundlage der zur Verfügung stehenden Daten zurzeit noch nicht beurteilt werden.

Folgendes teilt mir das Tiefbau-und Vermessungsamt hierzu mit:

Hier ist nur eine qualitative Abschätzung möglich: Die Verkehrssicherheit dürfte sich auf der Basis der allgemeinen Erkenntnis zur Verkehrssicherheit nachvollziehbarerweise erhöhen, da die Unfallschwere bei geringeren Geschwindigkeiten bzw. Geschwindigkeitsdifferenzen sinkt.

Ablauf- und Kapazitätsprobleme treten sowieso in den Spitzenstunden auf, wo selten höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, allenfalls sehr kurzzeitig mit häufigem stärkeren Abbremsen, was sich tendenziell ohnehin negativ auf den Verkehrsfluss auswirkt. In den Nicht-Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze nicht erreicht, diese wird durch die Geschwindigkeitsreduzierung auch nicht weiter eingeschränkt. Die Koordinierung der Anlagen (wirksam in den Nicht-Spitzenstunden) kann technisch angepasst werden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass keine negativen, wenn überhaupt eher positive Effekte zu erwarten sind.

Zu 4.

Hierzu teilt mir das Tiefbau-und Vermessungsamt Folgendes mit:

Die Vorfahrtsregeln müssen nicht angepasst werden.

Zu 5.

Hierzu teilt mir das Umweltamt Folgendes mit:

Die Wirkung einer Beschränkung des innerörtlichen Tempolimits von üblicherweise 50 km/h auf 30 oder 40 km/h auf Hauptverkehrsstraßen konnte bislang nicht berechnet werden, da im Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) dazu keine spezifischen Emissionen der Fahrzeuge genannt waren. Dort, wo in Städten Tempo 30 km/h z.B. aus Gründen des Lärmschutzes auf Hauptverkehrsstraßen festgesetzt wurde, ergaben sich unterschiedliche Ergebnisse zur Wirksamkeit dieser Maßnahme. Einig waren sich die Fachleute darin, dass eine Minderungswirkung erfolgt, wenn damit eine Verkehrsverflüssigung bewirkt werden kann. Zum Teil kamen positive Wirkungen auf die Luftqualität auch durch die damit verbundene Verdrängungswirkung zustande, da insbesondere eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h Autofahrer nach einer schnelleren Alternativstrecke suchen lässt, was zusätzlich das Verkehrsaufkommen verringert. In diesem Zusammenhang steht auch die Verbesserung der CO₂-Bilanz mit dem parallel einhergehenden geringeren Kraftstoffverbrauch.

Zu Tempo 30 im Hinblick auf eine Lärmreduzierung ist festzustellen, dass diese Reduzierung in der Vielzahl der Fälle eintritt. Die haben wissenschaftliche Begleit-Untersuchungen im Rahmen von Tempo 30-Pilotprojekten z.B. in Frankfurt a. Main und Mainz ergeben. Im Ergebnis wurden hier Reduzierungen von mehr als 2,1 dB(A) erzielt. Eine Reduzierung von mehr als 2,1 dB(A) wird seitens der Straßenverkehrsbehörden als ausreichend erkannt, eine entsprechende Maßnahme zu genehmigen. Hinweis: Eine Reduzierung/Erhöhung um 3 dB(A) entspricht einer Halbierung/Verdoppelung des Verkehrsaufkommens.

Hierzu teilt mir das Tiefbau-und Vermessungsamt Folgendes mit:

Vereinfacht wird selbst bei gleichbleibender Verkehrsstärke der Kraftstoffverbrauch absinken. Vermutlich greift aber auch eine Verlagerung. Für vertiefte Untersuchungen könnten z. B. auf Basis bestehender Makro- und Mikrosimulationsnetze (VISUM/VISSIM/Aimsun) die Simulationen erweitert werden (hier werden bei der aktuellen Auslastung externe Aufträge zur Unterstützung nötig) und mit den Ausgabewerten zu Mengen und Geschwindigkeitsprofilen Modellwerte zu Schadstoff- und Lärmemissionen ermittelt werden. Darüber hinaus bzw. alternativ können Lärmmessungen vorher und nachher zur Evaluation beauftragt werden. Eine Evaluation der Schadstoffwerte kann über die Messstationen des HLNUG ergänzt um die Luftschadstoff-Detektoren aus Digi-V erfolgen.

Zu 6. teilt mir das Tiefbau-und Vermessungsamt Folgendes mit:

Hierzu liegen aktuell keine weiteren Informationen vor als die, die aus der Initiative des Deutschen Städtetages hervorgehen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long tail, positioned below the text "Mit freundlichen Grüßen".