Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0076/22	04.03.2022
zum/zur		
A0250/21 SPD-Stadtratsfraktion		
Bezeichnung		
Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Stadtfeld Ost		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister	22.03.2022	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	07.04.2022	
Stadtrat	12.05.2022	

Zum Antrag A0250/22 „Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Stadtfeld Ost“ der SPD-Stadtratsfraktion

„Der Stadtrat möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, ein Verkehrskonzept für Stadtfeld Ost anzustoßen, das insbesondere eine allgemeine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf allen Straßen innerhalb der Hauptachsen Westring/Europaring – Albert-Vater-Straße – Tangente – Liebknechtstraße enthält.“

nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung.

Eine flächendeckende Tempo-30-Regelung für Kommunen ist in letzter Zeit in den Fokus gerückt und wird auf kommunalpolitischer Ebene sowie in der Fachwelt derzeit intensiv diskutiert. Die damit vielfach erwarteten Effekte wie ein Rückgang der Lärm- und Abgasbelastung, Sicherheitsgewinn insbes. für den Fuß- und Radverkehr oder durch das gesunkene Geschwindigkeitsniveau freiwerdende Verkehrsflächen zur Umgestaltung und Umnutzung sollen zu einer Aufwertung des städtischen Raumes führen und somit eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützen.

Es muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass die Regelgeschwindigkeit innerorts nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 50km/h beträgt. Jegliche davon abweichende Fälle bedürfen einer Begründung vornehmlich zu finden in §45 StVO. Demzufolge wird eine im Antrag geforderte „allgemeine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h“ im Sinne einer flächendeckenden und einheitlichen Tempo-30-Regelung nicht umsetzbar sein.

Die im Antrag thematisierte und in §45 Abs. 1b S. 1 Nr. 5 StVO genannte Regelung ist bereits seit 1980 in der StVO verankert. Gleichwohl haben diesbezügliche Internetrecherchen nur in geringem Umfang zu näheren Informationen geführt, in welchen bspw. die konkrete Auslegung dieser Rechtsgrundlage gerade auch im Hinblick auf eine flächendeckende Tempo-30-Regelung erläutert und begründet wird. Die recht lange Existenz dieser Regelung im Zusammenhang mit den wenigen Rechercheergebnissen lässt den Schluss zu, dass sie bisher nur in wenigen Fällen angewendet wurde und mit Blick auf die hier behandelte Thematik als wenig praktikabel erscheint.

Mit der I0165/21 (in der Begründung zum Antrag A0250/21 irrtümlicherweise als Stellungnahme erwähnt) wurden die Voraussetzungen eines gemeindlichen Konzeptes zur geordneten städtebaulichen Entwicklung genannt. Dies sind:

(1) Ein gemeindliches Konzept muss hinreichend konkret die verkehrsmäßigen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich enthalten, die aus Gründen der geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich oder zweckmäßig gehalten werden;

(2) die Planung muss von den für die Willensbildung in der Gemeinde zuständigen Organen beschlossen worden sein;

(3) soweit es die Veränderung von Verkehrsstraßen und –strömen zum Inhalt hat, muss es den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb z. B. bestimmte Straßen/-züge entlastet und welche neuen Straßen/-züge in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.

Nach derzeitigen Recherchen muss davon ausgegangen werden, dass bspw. der Flächennutzungsplan (FNP), das Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept, Teil B (ISEK, Teil B) oder der Verkehrsentwicklungsplan(VEP)2030*plus* (gemäß DS0259/21) bestenfalls als Grundlage im Sinne eines gemeindlichen Konzeptes zur geordneten städtebaulichen Entwicklung dienen kann. Ein ergänzendes Verkehrskonzept muss daher bauliche Maßnahmen aufzeigen, die der geordneten städtebaulichen Entwicklung dienen, welche dann ggf. durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen in ihrer Wirkung unterstützt werden können. Dies betrifft u. a. auch die Führung des Radverkehrs, welcher in der Regel bei Tempo 30 auf der Fahrbahn geführt wird und bspw. der Umgang mit den Radverkehrsanlagen in der Olvenstedter Straße. Führen diese Maßnahmen zu der erwähnten Veränderung von Verkehrsstraßen und -strömen, so sind diese aufzuzeigen und lösungsorientiert zu begründen. Nach dieser Lesart kann bspw. zur Erleichterung der fußläufigen Querung der Großen Diesdorfer Straße und der Olvenstedter Straße in den Nahversorgungsbereichen nicht die abschnittsweise Anordnung von Tempo 30 alleine durch Verkehrszeichen erfolgen.

In diesem Zusammenhang bleibt darauf hinzuweisen, dass auch das Integrierte Handlungskonzept für Stadtfeld Ost und West aus dem Jahr 2013 nur für einen Teilabschnitt der Großen Diesdorfer Straße und bei gleichzeitigem Umbau des Straßenraumes eine Reduzierung auf Tempo 30 vorschlägt. Auch für den Wilhelmstädter Platz wird Planungsbedarf gesehen, nicht jedoch für den gesamten Straßenzug der Olvenstedter Straße.

Erfahrungsgemäß ist nicht nur ein die o. a. Belange (Benennung und Begründung von baulichen Maßnahmen, Aussagen bzgl. zu erwartender – auch finanzieller - Auswirkungen auf den ÖPNV, Verlagerungen von Verkehrsströmen, Änderungen in der Verkehrsmittelwahl, Benennung unterstützender verkehrsorganisatorischer Maßnahmen etc.) berücksichtigendes Verkehrskonzept kostenintensiv, sondern auch die erforderlichen baulichen Maßnahmen im Straßenraum, ohne die eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus nicht vollzogen werden kann. In Anbetracht der in der Begründung als einziges Beispiel aufgeführten Arndtstraße muss die Frage nach Aufwand und Nutzen eines Konzeptes für fast den gesamten Stadtteil Stadtfeld Ost gestellt werden.

Unabhängig von der Frage, ob eine flächendeckende Tempo-30-Regelung für den im Antrag beschriebenen Bereich in Stadtfeld Ost nach derzeitiger Gesetzeslage realisierbar ist oder nicht, sollen im Folgenden die Effekte im Bereich ÖPNV betrachtet werden. Die in die Bearbeitung des Antrags mit einbezogene Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) führt hierzu aus: Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 „hätte Auswirkungen auf die Buslinien 52, 72, 73, N5, N6 und N9 sowie auf die Straßenbahnlinien 1, 3, 4 und 6 entlang der Olvenstedter Straße und der Großen Diesdorfer Straße.

- Die Linien 3 und 4 würden auf einem Abschnitt von 1,6 Kilometer auf der Olvenstedter Straße je Richtung >1 Minute (77 Sekunden) länger zwischen Damaschkeplatz und Olvenstedter Platz benötigen, da sie in diesem Abschnitt straßenbündig fahren und somit den im Straßenbereich geltenden Regeln unterworfen sind.
 - Ab dem Olvenstedter Platz hätte die MVB besonderen Bahnkörper und könnten bis zum Europaring auch wieder 50 km/h fahren.
 - Die Linien 1 und 6 verkehren zwischen Damaschkeplatz und Westring auf einem Abschnitt von 1,3 Kilometer über die Große Diesdorfer Straße und würden je Richtung ebenfalls >1 Minute (72 Sekunden) mehr Fahrzeit benötigen.
- Aufgrund der wirtschaftlich optimierten Fahrzeugumläufe wären aktuell auf den Linien 1, 6 und 4 durch den Fahrzeitverlust von ca. 2,5 Minuten im Umlauf jeweils ein zusätzliches

Fahrzeug erforderlich. Im Ergebnis bedeutet es den Einsatz von 3 Fahrzeugen zusätzlich, die der MVB nicht zur Verfügung stehen.

- Hinzu kommen die längeren Beförderungszeiten und notwendigen Anpassungen von Umsteigebeziehungen im Fahrgebiet, was zu einer möglichen Verschlechterung der Akzeptanz durch die Fahrgäste führen kann.
- Hinsichtlich der Buslinien sind die Linien 52, 72 und 73 sowie die Nachtlinien N4, N5 und N9 betroffen.
 - Hier wären die Auswirkungen auf der Linie 52 bezüglich der Streckenlänge (2,2 km) her am bedeutsamsten. Der Bereich zwischen Großer Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße (ca. 1,2 km) ist bereits als 30km/h-Zone ausgewiesen.
 - Insgesamt wird auf alle Buslinien mit mindestens 2 Minuten Fahrzeitverlängerung im Umlauf gerechnet.
 - Durch die Kombination der Buslinien 52, 54 und 66 muss hier mit einem Fahrzeug mehr gerechnet werden.
 - Gleiches trifft auf die Buslinie 72 bei allen Fahrten nach Diesdorf zu.“

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die o. a. Verlagerungen in der Verkehrsmittelwahl auch der Umstieg vom nun langsameren ÖPNV auf das gleich schnell gebliebene Fahrrad betreffen und hier somit ein „Konkurrenzkampf“ innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Kauf genommen wird.

Für die im Antrag behandelte Thematik einer flächenhaften Ausweisung von Tempo 30 wird von vielen Kommunen bundesweit Handlungsbedarf gesehen. Beispielhaft sei hier auf die Initiative von sieben Städten für einen stadtvträglicheren Verkehr im Rahmen eines Modellvorhabens verwiesen. Eher in der Fachwelt werden auch andere Geschwindigkeitsniveaus wie bspw. eine zweistufige Herabsetzung auf 40km/h bzw. 25km/h anstelle von 50km/h bzw. 30km/h diskutiert. Die Stadtverwaltung verfolgt die laufende öffentliche Debatte zur Thematik aufmerksam, um zu gegebener Zeit auch rechtlich fundierte Schlussfolgerungen für weitere Planungen ziehen zu können. Um hier reagieren zu können, hat die Stadtverwaltung das Pilotprojekt: „Durchführung eines Modellversuchs zur testweisen Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit in einem abgegrenzten Stadtgebiet auf der Grundlage § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 6 StVO (Erprobungsklausel) entsprechend dem Beschluss der StV von Leipzig in enger Zusammenarbeit mit dem Deutschen Städtetag und dem Umweltbundesamt.“ in die Beschlussfassung der Drucksache DS0259/21 - Verkehrsentwicklungsplan(VEP)2030*plus aufgenommen*.

Das im o. g. Antrag gewünschte Verkehrskonzept für den Stadtteil Stadtfeld Ost wird daher seitens der Verwaltung derzeit nicht empfohlen, weil nach geltender Rechtslage weder flächendeckend noch als einheitliche Regelung eine Reduzierung auf 30km/h für den Stadtteil umsetzbar ist. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird daher angeboten, die im Antrag genannte Arndtstraße – insbesondere unter dem Blickwinkel von Tempo 30 - näher betrachten zu lassen.

Rehbaum