

## Zu Tagesordnungspunkt 2

### **Bericht über die Auswirkungen zonaler Fahrverbote in Stuttgart auf das Umland**

- **Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2018**
- **Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion vom 14.10.2019**

Zu dem in der **Anlage 1** dargestellten Antrag der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2018 hat die Regionalversammlung am 05.12.2018 beschlossen, dass im Verkehrsausschuss ein Bericht über die Auswirkungen zonaler Fahrverbote in Stuttgart auf das Umland gegeben werden soll, soweit dafür Daten von den zuständigen Stellen zur Verfügung gestellt werden.

Der in der **Anlage 2** dargestellte Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion vom 14.10.2019 zu den Auswirkungen der Verkehrsreduktion in der Stuttgarter Innenstadt auf das regionale Umland wurde von der Regionalversammlung am 11.12.2019 beschlossen mit der Ergänzung, dass gegenüber der Stadt zudem angesprochen werden soll, welche Auswirkungen die Verkehrsreduktion auf die Erreichbarkeit der Stuttgarter Innenstadt mit oberzentralen Einrichtungen und dem innerstädtischen Einzelhandel hat. Wegen des inhaltlichen Zusammenhangs werden beide Anträge nachfolgend gemeinsam behandelt.

## **1 Sachvortrag**

### **1.1 Bericht über die Auswirkungen zonaler Fahrverbote in Stuttgart auf das Umland**

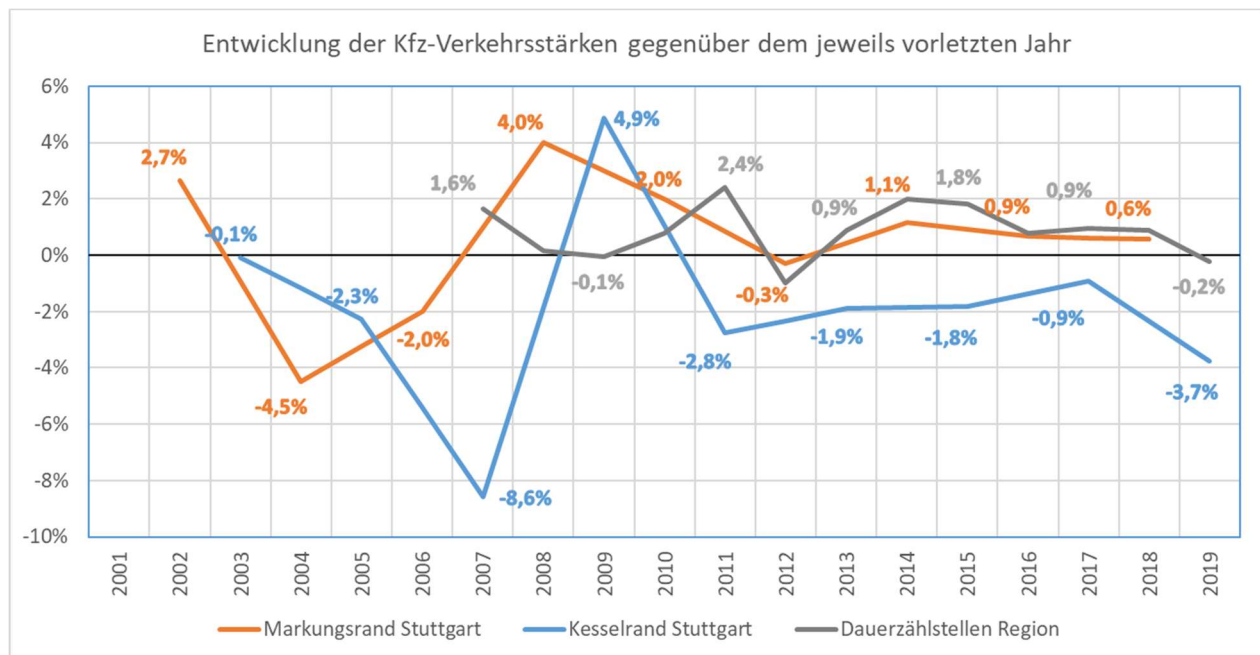
Die Stadt Stuttgart ist als Landeshauptstadt, Zentrum der Metropolregion Stuttgart sowie als attraktiver Wohn- und prosperierender Wirtschaftsstandort durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen bei allen Verkehrsträgern gekennzeichnet. Damit verbunden sind vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen z. T. erhebliche Beeinträchtigungen in Form von Lärm- und Schadstoffemissionen des Kfz-Verkehrs. Die zulässigen Immissionsgrenzwerte werden teilweise überschritten. Die Stadt versucht daher seit einigen Jahren z. T. auch in Kooperation mit anderen Aufgabenträgern, diese Beeinträchtigungen durch Maßnahmen zur Entlastung des Straßennetzes und Emissionsverringern zu reduzieren. Beispiele hierfür sind die Priorisierung der Innenentwicklung bei der Siedlungsentwicklung, die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, der Ausbau und Verbesserungen des ÖV-Angebotes u. a. durch neue Linien und Taktverdichtungen, Vereinfachungen im VVS-Tarifsystem, die Erprobung flexibler on-demand-Angebote, der Einsatz des Verkehrsmanagements mit Hilfe der Integrierten Verkehrsleitzentrale, der Ausbau des Hauptradrouthenetzes sowie die Förderung der Elektromobilität und einer umweltfreundlichen Innenstadtlogistik. Vor allem im Kontext der Luftreinhalteplanung wurden zudem restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr umgesetzt, wie z. B. die Ausweitung des Parkraummanagements, eine Absenkung der zulässigen Geschwindigkeiten im Vorbehaltsstraßennetz des Talkessels und an Steigungsstrecken, die

Umwidmung von Fahrstreifen zu Busfahrstreifen sowie zonale und streckenbezogene Verkehrsverbote für Diesel-Kfz bestimmter Euro-Klassen. Bei den Verkehrsverboten handelt es sich derzeit um

- ein zonales Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Abgasnorm Euro 4/IV und schlechter seit dem 01.01.2019 in der Umweltzone Stuttgart (gesamtes Stadtgebiet; gilt für Personen mit Wohnsitz in Stuttgart seit dem 01.04.2019),
- ein streckenbezogenes Verkehrsverbot für Diesel-PKW der Abgasnorm Euro 5/V und schlechter seit dem 01. Januar 2020 (auf mehreren Strecken im Stuttgarter Innenstadtgebiet) sowie
- ein zonales Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Abgasnorm Euro 5/V und schlechter seit dem 01.07.2020 in der „kleinen Umweltzone“ (gilt unter Vorbehalt weiterer juristischer Entscheidungen im Stuttgarter Talkessel, Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen; soll kontrolliert werden, sobald die Beschilderung erfolgt ist; ersetzt das streckenbezogene Verkehrsverbot).

Für diese Verbote existieren umfassende Ausnahmeregelungen in Form von allgemeinen Ausnahmen oder Einzelausnahmegenehmigungen.

Infolge der Vielzahl der in den letzten Jahren eingeführten Restriktionen und Verbesserungen bei den alternativen Verkehrsmitteln sind eindeutige Zuordnungen empirisch erfasster verkehrlicher Entwicklungen zu den Einzelmaßnahmen und somit quantitative Angaben zu den jeweiligen Maßnahmenwirkungen nicht möglich. Die nachfolgend dargestellten Entwicklungen bei einigen empirischen Daten lassen dennoch einige Schlussfolgerungen hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen auf das Umland zu.



Quellen: MIV-Zählungen an der Kessel- und Markungsgrenze der Stadt Stuttgart (finden jeweils abwechselnd statt), Automatische Straßenverkehrszählungen in Baden-Württemberg

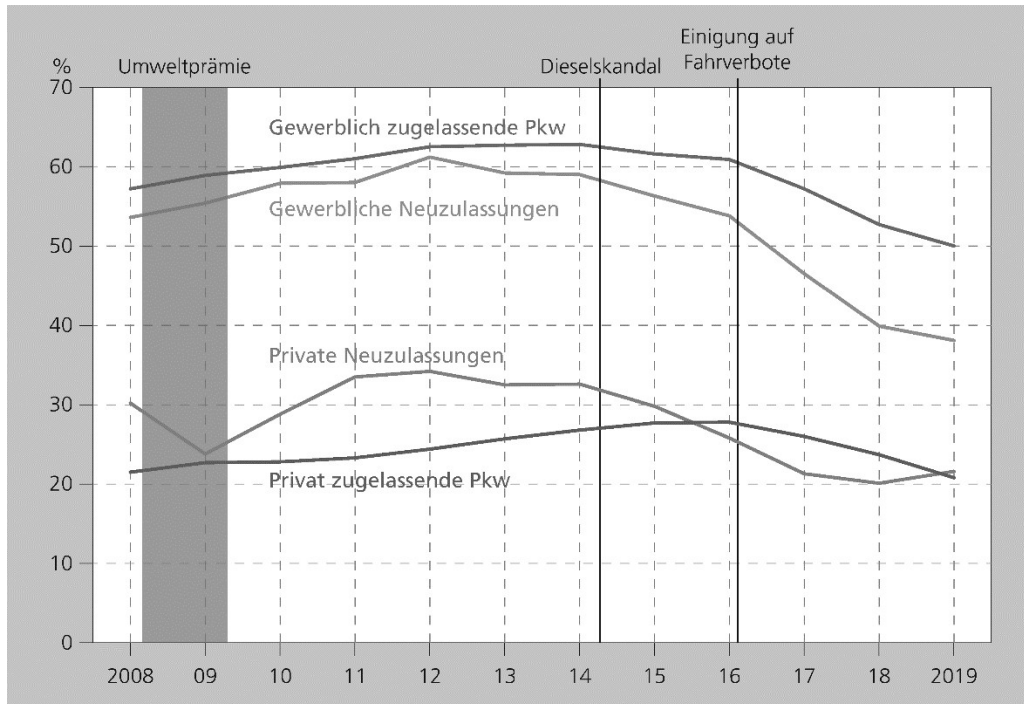
Abb. 1: Entwicklung der Kfz-Verkehrsstärken an der Kessel- und Markungsgrenze der Landeshauptstadt und in der Region Stuttgart

Die Kfz-Verkehrsstärken an der Markungsgrenze der Stadt Stuttgart und an den Zählstellen in der Region (s. **Abb. 1**) entwickeln sich in der letzten Dekade annähernd parallel und weisen fast durchwegs leichte Zunahmen auf. Dabei liegen die jährlichen Zuwachsraten in der Region im Mittel etwas höher als am Markungsrand (+ 6,4 % gegenüber + 2,3 % im Zeitraum 2010 – 2018). Am Kesselrand dagegen werden seit rund 10 Jahren stets Verkehrsabnahmen ermittelt (- 7,6 % im selben Zeitraum).

Die Bemühungen zur Verkehrsreduktion insbesondere in der Innenstadt schlagen sich somit vornehmlich in einer Abnahme des Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr des Talkessels nieder. Demgegenüber lässt sich aus dem Vergleich der Zählwerte an der Markungsgrenze und in der Region nicht zwingend folgern, dass die in den letzten Jahren im Stadtbereich ergriffenen Maßnahmen die Verkehre über die Markungsgrenze besonders betreffen und nennenswerte Verlagerungen ins Umland erzeugen würden. Diese Wirkung dürfte allenfalls eine sehr nachgeordnete Größenordnung erreichen. Hierfür spricht zunächst die relativ ähnlich verlaufende Entwicklung der Verkehrsstärken an der Markungsgrenze und im Umland. In der Stadt Stuttgart ergriffene Restriktionen müssten sich in den Folgejahren stärker auf die Verkehre an der Markungsgrenze auswirken als im Umland (da nicht alle Fahrten in der Region von den Restriktionen betroffen sind), was mit den erhobenen Werten nicht belegt werden kann. Zudem weisen die Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen in der Region Stuttgart im Jahr 2019, in dem das zonale Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Abgasnorm Euro 4/IV und schlechter in Kraft gesetzt wurde, eine leicht rückläufige Verkehrsstärke im Umland aus. Dies ist mutmaßlich primär eine Folge der abflauenden wirtschaftlichen Entwicklung im letzten Jahr, stützt aber zumindest nicht die These, dass das zonale Verkehrsverbot Ausweichfahrten mit Mehrverkehr im Umland verursacht hätte.

Es ist eher davon auszugehen, dass die niedrigeren Zuwachsraten an der Markungsgrenze im Vergleich zur Region aus Verlagerungen auf den ÖV resultieren. So hat z. B. die S-Bahn von 2010 bis 2018 um über 100.000 Fahrgäste / Tag (+ 30 %) gewonnen. Dies ist teilweise auf Restriktionen im Kfz-Verkehr, insbesondere aber auch auf die Angebotsausweitungen bei der S-Bahn zurückzuführen. Der Fahrgastzuwachs entspricht beim regionsweiten Besetzungsgrad von 1,23 Personen / Pkw ca. 81.000 vermiedenen Kfz-Fahrten / Tag. Unter der Annahme, dass  $\frac{3}{4}$  der zusätzlichen Fahrgäste die Stadtgrenze von Stuttgart überqueren, würde der Zuwachs des Kfz-Verkehrs am Markungsrand von 2010 bis 2018 rund 9 % betragen und somit deutlich über der Zuwachsrate des Kfz-Verkehrs im Umland liegen.

Neben den Nachfragezuwachsen im ÖV stellt auch die Entwicklung bei den Kfz-Zulassungszahlen ein Indiz dafür dar, dass die Restriktionen bzw. zonalen Verkehrsverbote keine umfangreichen Ausweichverkehre ins Umland hervorrufen. Die Zahl der Neuzulassungen steigt weiterhin, wobei die Zuwachsraten bei den Neuzulassungen in der Region Stuttgart in den letzten 4 Jahren stets um 3 - 4 % höher lagen als im restlichen Land. Die höheren Zuwachsraten sind z. T. auf den stärkeren Einwohnerzuwachs in der Region zurückzuführen. Sie deuten aber auch darauf hin, dass der Fahrzeugbestand in der Region in den letzten Jahren stark durch Neufahrzeuge ersetzt wurde. Darauf lassen auch die Anteile der Diesel-Pkw im Fahrzeugbestand und bei den Neuzulassungen in der Landeshauptstadt schließen (**s. Abb. 2**). Seit dem Jahr 2014 bewirkten die Diskussionen um Feinstaub und mögliche Diesel-Verkehrsverbote rückgängige Dieselanteile bei den Neuzulassungen. Ein weiterer Rückgang trat ein, nachdem im April 2016 zwischen dem Land und Stuttgarter Bürgern ein Vergleich geschlossen wurde, in dem sich das Land verpflichtet, bei bestimmten Voraussetzungen mindestens eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme zu ergreifen, die eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Neckartor um ca. 20 % bewirkt.



Quelle: Statistik und Informationsmanagement, Hrsg.: Stadt Stuttgart, Monatsheft 10/2019

Abb. 2: Anteile der Diesel-Pkw im Fahrzeugbestand und bei den Neuzulassungen in der Stadt Stuttgart (Daten für die Landkreise liegen der Geschäftsstelle nicht vor)

Trotz der seit dem Jahr 2019 leicht ansteigenden Zulassungszahlen bei Euro-6-Dieseln nimmt die Zahl der Diesel-Kfz in Stuttgart aufgrund eines starken Rückgangs bei Dieseln bis zur Abgasnorm Euro 5/V weiter ab. Eine Umkehrung dieses Trends ist nicht absehbar. Besonders an Bedeutung gewinnen seit einigen Jahren Hybrid-, Plug-In-Hybrid- und Elektro-Pkw. Ihr Anteil an den neu zugelassenen Pkw stieg seit dem Jahr 2014 von 1,8 % auf 8,1 % im Jahr 2019 an, während der Dieselanteil im gleichen Zeitraum von 50,3 % auf 32,4 % zurückging. Dies wirkt sich deutlich auf den Fahrzeugbestand aus: Die Zahl der Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro-4 und schlechter ging von 2017 (Veröffentlichung des Entwurfs zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes) bis 2019 um 21.300 Fahrzeuge bzw. rund 62 % zurück. Von der Einführung des zonalen Verkehrsverbots für Diesel-Pkw bis Euro-4 im Jahr 2019 waren noch rund 13.300 Fahrzeuge bzw. 4,4 % des Stuttgarter Fahrzeugbestandes betroffen. Seither nahm die Zahl der in Stuttgart zugelassenen Diesel-Pkw bis einschließlich Euro-4 nochmals um ca. 5.500 Kfz ab (Quelle: <https://statistik.stuttgart.de/statistiken/infodienst/verkehr/Verkehrsstatistik.pdf>).

Die Erneuerung der Fahrzeugflotte hat dazu geführt, dass nur ein relativ kleiner Teil des Fahrzeugbestandes vom Verkehrsverbot für alle Diesel-Kfz unterhalb der Abgasnorm Euro-5 betroffen ist. Zudem wurde ein Teil der Diesel-Kfz mit Euro-4 und schlechter durch Ausnahmegenehmigungen vom Verbot befreit. Dies gilt u. a. für den Lieferverkehr sowie Fahrten von Handwerkern und Baufahrzeugen, die als Werkstattwagen oder zum Transport von Werkzeugen oder Material genutzt werden, Oldtimer oder Krankenzüge. Zudem konnten für bestimmte Fahrten und Fahrtzwecke befristete Ausnahmen im Wege der Allgemeinverfügung oder als Einzelfall beantragt werden. Die Ausnahmegenehmigungen schwächen die verbotsbedingten verkehrlichen Wirkungen auf das Umland weiter ab.

Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Entwicklungen, wenn auch ggfs. in abgeschwächter Form, auch in den umliegenden Landkreisen stattfanden und auch dort zu einem deutlichen Rückgang der von Verkehrsverboten in Stuttgart bedrohten Fahrzeuge geführt hat.

Der Geschäftsstelle liegen keine empirischen Belege für erhebliche Verkehrszunahmen oder Verlagerungsverkehre im Umland durch das zonale Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Abgasnorm Euro 4/IV und schlechter vor. Ihr sind auch keine Beschwerden von Umlandgemeinden über deutliche Verkehrsverlagerungen aus der Landeshauptstadt ins Umland seit 2019 bekannt. Auch in einer Untersuchung der Stadt Waiblingen im Frühjahr 2019 wurde keine nennenswerte Zunahme des Verkehrsaufkommens infolge des zonalen Verkehrsverbotes für Diesel-Kfz Euro 4/IV und schlechter nachgewiesen.

Diese Ergebnisse müssen vor dem Hintergrund bewertet werden, dass nur noch ein kleiner Teil der Fahrzeugflotte von dem seit 01.01.2019 geltenden zonalen Verkehrsverbot für Diesel-Kfz Euro 4/IV und schlechter betroffen ist und zudem ein umfassender Katalog an Ausnahmetatbeständen vorliegt. Zu den verkehrlichen Wirkungen des seit Juli 2020 geltenden zonalen Verkehrsverbotes für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter stehen empirische Erkenntnisse noch aus. Angesichts der deutlich höheren Zahl an betroffenen Kfz (ca. 9.800 in der „kleinen Umweltzone“, 9.500 im restlichen Stadtgebiet Stuttgart und 145.000 in der Region) sind grundsätzlich stärkere Auswirkungen auf das Umland denkbar. Allerdings werden die Begrenzung auf die „kleinere Umweltzone“, ein erneut umfassender Katalog an Ausnahmeregelungen und die inzwischen anlaufenden Hardware-Nachrüstungen stark dämpfend wirken.

## **1.2 Verkehrsreduktion in der Stuttgarter Innenstadt und Regionalverkehrsplan (RVP)**

### **Zu Punkt 1 des Antrags der CDU/ÖDP-Fraktion: Vereinbarkeit der Maßnahmen der Stadt Stuttgart zur Verkehrsreduktion mit dem RVP**

Zu den Zielen des RVP zählt u. a. eine Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen im Siedlungsbereich bei gleichzeitiger Gewährleistung der Mobilitätsbedarfe, Sicherung der Erreichbarkeit funktionaler Schwerpunkte und Stärkung der zentralen Orte (Teilziele 1, 6 und 8 des Regionalverkehrsplans). Der RVP enthält eine Reihe an Maßnahmen, die diesen Zielsetzungen dienen können. Dies betrifft zunächst viele Vorhaben im Schienenverkehr, wie z. B. den Ausbau von Rems- und Gäubahn, die Einrichtung von Regionalhalten in Stuttgart-Vaihingen und -Feuerbach / -Zuffenhausen, den Weiterbetrieb der Panoramabahn, den Ausbau der Haltestelle Mißnachtstraße, die Verbesserungen an der Schusterbahn, den Einsatz von ETCS im Schienenknoten Stuttgart sowie einige Stadtbahnprojekte der SSB. Daneben können einige Straßenbauvorhaben auf Stuttgarter Gemarkung maßgeblich zur Entlastung der Innenstadt und anderer Stadtteile beitragen, wie z. B. der Ausbau der A 8 zwischen Leonberg und Wendlingen, der Nord-Ost-Ring, die Filderauffahrt oder die Südumfahrung Plieningen. Weitere Straßenbauvorhaben dienen insbesondere der Verbesserung der Erreichbarkeit des Oberzentrums und der dort vorhandenen funktionalen Einrichtungen, wie z. B. die Ausbauvorhaben an der B 10 und der Nord-Süd-Straße. Eine verkehrliche Entlastung und gleichzeitige Stärkung der zentralen Orte kann zudem mit mehreren der im RVP geprüften organisatorischen, preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen und Konzepte erzielt werden. Hier sind u. a. die Förderung des Mobilitätsmanagements, ein mit einem regionalen P+R-Konzept kombiniertes Parkraummanagement, die Förderung von Mobilitätspunkten, die Stärkung des Fahrradverkehrs sowie die (inzwischen realisierten Maßnahmen) Vereinfachung des VVS-Tarifs und durchgängiger 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn zu nennen.

Der Schwerpunkt der Maßnahmen des RVP liegt somit auf dem Ausbau der Infrastruktur, der Verbesserung des Schienenverkehrsangebotes sowie weiteren Maßnahmen und Konzepten zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger. Restriktive Maßnahmen treten demgegenüber in den Hintergrund. Diese können jedoch zentrale Handlungsoptionen im

Rahmen kommunaler Verkehrskonzepte und städtebaulicher Überlegungen darstellen. Da sie nicht per se den o. g. Zielsetzungen des RVP widersprechen und diese Zielsetzungen sogar teilweise unterstützen können (z. B. Parkraummanagement kombiniert mit regionalem P+R-Konzept), ist ihr Einsatz aus regionalplanerischer Sicht insofern dann denkbar, wenn sie den Zielsetzungen des RVP nicht entgegenstehen.

Im Hinblick auf den Beschluss zur Reduzierung der Fahrbahnfläche bzw. der Verkehrsmenge auf der B 14 in Stuttgart um 50% kann derzeit noch nicht eingeschätzt werden, ob die dazu erst noch zu entwickelnden Maßnahmen mit den Zielsetzungen des RVP vereinbar sind. Der Beschluss wurde im Zusammenhang mit der Wettbewerbsauslobung „Neuer Stadtraum B14“ gefasst. Dieser Wettbewerb umfasst den Streckenzug der B14 zwischen dem Schwanenplatztunnel und dem Marienplatz. Im September 2020 werden dazu die Ergebnisse vorliegen. Daran anschließend soll nach Auskunft der Stadt Stuttgart eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, die insbesondere Themen wie die Funktionalität, die schrittweise Umsetzung und die verkehrlichen Wirkungen beleuchtet wird. Ob und in welchem Umfang regionale Auswirkungen zum Tragen kommen, kann nach Einschätzung der Stadt Stuttgart in diesem Zusammenhang thematisiert werden. Die Geschäftsstelle wird sich in diesem Rahmen dafür einsetzen, dass bei der Betrachtung der möglichen regionalen Auswirkungen auch der Aspekt der Erreichbarkeit der Stuttgarter Innenstadt mit den dortigen oberzentralen Einrichtungen und des innerstädtischen Einzelhandels behandelt wird.

#### **Zu Punkt 2 und 4 des Antrags der CDU/ÖDP-Fraktion: Zügige Realisierung der Maßnahmen des RVP und Möglichkeiten zur Verhinderung von Maßnahmen, die den RVP konterkarieren**

Initiativen und Aktivitäten, mit denen sowohl auf eine zügigere Realisierung der wichtigen Maßnahmen des RVP hingewirkt als auch entgegenstehende Maßnahmen Dritter verhindert werden, zählen zu den Daueraufgaben der Verwaltung. Hierzu werden beispielsweise bei vielen Arbeitsgesprächen mit den Kommunen auf Verwaltungsebene die betreffenden Maßnahmen des RVP angesprochen und Möglichkeiten zu deren zügiger Realisierung diskutiert. Sehr häufig erfolgt dies auch im Rahmen projektbezogener Aktivitäten und Initiativen (z. B. Magistrale für Europa, IG Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg, IG Gäu-Neckar-Bodensee-Bahn), in projektbegleitenden Arbeitsgruppen (u. a. Neubau U13 nach S-Hausen und Ditzingen, Runder Tisch Radschnellwege, Luftreinhalteplanung für die Landeshauptstadt, Güterverkehrskonzept des Landes) oder in Einzelveranstaltungen (z. B. Informationsveranstaltung mit Mitgliedern des Landtages und der Regionalversammlung, Faktencheck Nord-Ost-Ring, zwei Ausschusssitzungen im Gemeinderat Stuttgart zum Nord-Ost-Ring). Eine Unterstützung der Maßnahmen leistet die Region zudem, indem sie das regionale Verkehrsmodell für konkretisierende Untersuchungen zur Verfügung stellt. Aktuelle Beispiele hierfür sind der Ausbau der Nord-Süd-Straße in Stuttgart, die Standardisierte Bewertung für den Neubau der U 13 nach Hausen und Ditzingen, ein Angebots- und Infrastrukturkonzept für den Schienenkorridor Stuttgart – Nürnberg inklusive der Remsbahn sowie eine Machbarkeitsstudie für die BOStrab-Verbindung Marbach – Heilbronn (Bottwartalbahn). Die Möglichkeit, Maßnahmen zu verhindern, die den Zielsetzungen des RVP entgegenstehen, besteht für die Region insbesondere durch die Abgabe einer entsprechenden ablehnenden Stellungnahme im Zuge der formalen Planungsverfahren.

Im Hinblick auf die im Antrag der CDU/ÖDP-Fraktion angesprochenen Maßnahmen Nord-Ost-Ring und Filderauffahrt verweist die Stadt Stuttgart auf Ihre Stellungnahme vom 30. Mai 2017 zum Entwurf des RVP. Während bei der Filderauffahrt die Variante mit langem Tunnel wegen der positiv zu bewertenden Entlastungswirkung für die Innenstadt und den besseren Optionen für das Verkehrsmanagement bevorzugt, gleichzeitig jedoch auch auf maßnahmenbedingte Ausbaunotwendigkeiten an den weiterführenden Strecken hingewiesen wird, wird der Bau des Nord-Ost-Rings auf Basis der aktuellen Beschlusslage der

Landeshauptstadt abgelehnt. Eine Überprüfung dieser Aussagen vor dem Hintergrund des Wettbewerbs zur Umgestaltung der B 14 zwischen Schwanenplatztunnel und Marienplatz sowie weiterer Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung in der Innenstadt, die ggfs. Infrastrukturalternativen zwingend voraussetzen oder zumindest deren Bedarf und Dringlichkeit deutlich erhöhen können, ist bislang nicht angekündigt.

### **Zu Punkt 3 des Antrags der CDU/ÖDP-Fraktion: Einschätzung von Pfortnerampeln unter regionalen Gesichtspunkten und Vereinbarkeit mit dem RVP**

Bei einer Lichtsignalanlagenbasierten Beeinflussung der Verkehrsmenge kann unterschieden werden in Pfortneranlagen und eine (situationsbezogene) Zuflusssteuerung. Mit Pfortneranlagen wird der Verkehr zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 StVO generell beschränkt (z. B. MIV -20 %). Eine Zuflusssteuerung kann dagegen eingerichtet werden, um

- Streckenabschnitte oder Netzbereiche vor Überlastungen zu schützen,
- Streckenabschnitte für die Bevorrechtigung von Nahverkehrsfahrzeugen freizuschalten und
- Straßenabschnitte mit hohen nicht-verkehrlichen Nutzungsintensitäten von gestauten Kraftfahrzeugen freizuhalten.

Eine Zuflusssteuerung über Lichtsignalanlagen stellt ein probates, inzwischen in vielen Städten und so auch in Stuttgart angewendetes Mittel der Verkehrssteuerung dar. In einer Stadt kann nur eine bestimmte Verkehrsmenge abgewickelt werden. Beispielsweise funktionieren Koordinierungen von Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) nur bis zu einem maximalen Auslastungsgrad. Mit einer Zuflusssteuerung kann die in die Stadt einführende Verkehrsmenge so reguliert werden, dass diese Auslastungsgrade eingehalten, die Koordinierungen der Lichtsignalanlagen in der Stadt funktionsfähig erhalten und somit Staus in der Stadt vermieden werden. Fahrzeitneutralität / oder sogar Fahrzeitleistungen für die Verkehrsteilnehmer können dabei erreicht werden, wenn die in der Stadt im Vergleich zum überstauten Zustand eingesparte Fahrzeit mindestens der zusätzlichen Wartezeit vor der Zuflussanlage entspricht / oder größer ist.

Sofern eine Zuflusssteuerung nicht zu insgesamt deutlichen höheren Fahrzeiten oder größeren Umwegen führt und somit die Erreichbarkeit der funktionalen Nutzungen in der Stadt nicht nennenswert verschlechtert und gleichzeitig keine Verkehrssicherheitsprobleme durch Rückstau auf hochleistungsfähige Außerortsstraßen verursacht, ist sie mit den Zielsetzungen des RVP vereinbar. Unter diesen Voraussetzungen kann sie sogar zu den Zielsetzungen beitragen, da sie u. a. eine Reduzierung verkehrsbedingter Belastungen im Siedlungsbereich (durch Verlagerung von Stau aus dem bebauten Bereich vor den Stadtrand) bei gleichzeitig besserer Gewährleistung der Mobilitätsbedarfe (durch Vermeidung von Überlastungen und flüssigere Verkehrsabläufe) in der Stadt bewirkt.

Die Stadt Stuttgart weist ergänzend darauf hin, dass diese betrieblichen Regelungsansätze in Bezug auf eine gewünschte Verkehrsverteilung die gebaute Infrastruktur ergänzen und auch auf Grundlage breiter politischer Mehrheiten und in Absprache mit den betroffenen Nachbarkommunen umgesetzt werden.

## **2 Beschlussvorschlag**

1. Der Bericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Anträge der Fraktion Freie Wähler vom 20.10.2018 und der CDU/ÖDP-Fraktion vom 14.10.2019 werden für erledigt erklärt.