

Grundlegende Angaben zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen und deren Auswirkungen

1. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen

Als Verkehrsbeschränkende Maßnahmen werden Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30) und Durchfahrtsbeschränkungen betrachtet. Eine Differenzierung der Geschwindigkeitsbegrenzung in den Tag- und Nachtzeitraum erfolgt nicht.

Durchfahrtsbeschränkungen sind zu unterteilen in LKW-Durchfahrtsbeschränkungen und Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen.

Letztere wurden im Rahmen der Erstellung des Luftreinhalteplans in 2017 für Straßen mit Grenzwertüberschreitungen geprüft und werden daher in diesem Prüfprozess nicht betrachtet.

2. Auswirkungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen

a) Motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr

Die Anordnung von LKW-Durchfahrtsbeschränkungen ist aufgrund der Funktion des Hauptverkehrsstraßennetzes als Rückrat zur zuverlässigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs nicht umsetzbar. Die Abwicklung des Verkehrs muss auf leistungsfähig ausgebauten Straßen erfolgen und eine Verdrängung in das nachgeordnete Netz vermieden werden.

b) ÖPNV

Die Einführung von Tempo 30 führt zu einer Verschlechterung der Attraktivität des ÖPNV. In der Öffentlichkeit wird vielfach die Attraktivität des ÖPNV über einen Reisezeitvergleich mit dem PKW bewertet. Die systembedingten Nachteile des Busverkehrs durch eine feste Linieneinführung und die Bedienung der Haltestellen werden durch weitere Fahrzeitverlängerungen als Konsequenz einer Tempo-30-Regelung weiter verstärkt und führen zu einer insgesamt negativen Bewertung des Angebots. Erfahrungen aus der Vergangenheit zeigen, dass selbst geringfügige Fahrzeitverlängerungen von wenigen Minuten zu einer deutlich negativen Reaktion der Fahrgäste führen.

Gerade bei Fahrgästen, die entlang ihrer Reisekette mit dem ÖPNV einmalig oder mehrfach umsteigen müssen, kann eine Fahrzeitverlängerung von einer Minute dazu führen, dass funktionierende Anschlüsse dann nicht mehr erreicht werden können. Dadurch verlängert sich deren Gesamtreisezeit um ein Taktintervall von i.d.R. 10 oder 20 Minuten. So vervielfacht sich eine geringe Fahrzeitverlängerung einer Linie schnell auf das 10- oder 20-fache für die Reisekette der ÖPNV-Fahrgäste. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass etwa die Hälfte der Fahrgäste im HVV ihre Ziele nur mit Umsteigen erreicht.

Außerdem sind bei der Analyse zur Einführung von Tempo 30 in relativ kurzen Abschnitten immer die kompletten Linienwege der betroffenen Buslinien zu berücksichtigen. Nicht selten sind entlang des Linienwegs weitere Straßenabschnitte, an denen die Einführung von Tempo

30 gewünscht bzw. gefordert wird, vorhanden. Oftmals gehen die Folgen der Geschwindigkeitsreduktion auch über die Verlangsamung des fahrenden Busses im betreffenden Abschnitt hinaus (z.B. ungünstigeres Eintreffen an folgenden LSA, längeres Warten auf (langsamer) entgegenkommende Fahrzeuge, langsamere Fahrzeuge können nicht mehr überholt werden).

So entstehen entlang einer Buslinie schnell Fahrzeitverlängerungen von mehreren Minuten, die nicht nur die Attraktivität verschlechtern, sondern auch dazu führen, dass zusätzlicher Personalbedarf entsteht, da der Einsatz von Mitarbeitern und Fahrzeugen durch moderne Verfahren so optimiert ist, dass nur noch geringe Reserven für Fahrzeitverlängerungen zu Verfügung stehen. Der öffentliche Personennahverkehr kann unter den derzeitigen Rahmenbedingungen, gerade zu den Schwachverkehrszeiten, nicht kostendeckend betrieben werden, so dass das Defizit über die öffentliche Hand ausgeglichen wird. Daher stellt auch die Erstellung eines effektiven und damit wirtschaftlichen Betriebsmitteleinsatzes auch im Interesse der Allgemeinheit ein wichtiges Ziel der Verkehrsplanung dar. Der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge zur Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrtenangebots führt - neben den wirtschaftlichen Implikationen für das Verkehrsunternehmen – stets zu einer Erhöhung von Lärm- und Schadstoffemissionen insgesamt und läuft damit dem Bestreben der Antragsteller nach Reduktion der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen zuwider. Dabei sei auch darauf hingewiesen, dass angesichts der aktuellen Lieferfristen der Fahrzeughersteller ungeplante Fahrzeugbedarfe vorrangig durch den Weiterbetrieb älterer, stärker emittierender Fahrzeuge aufgefangen werden müssen.