

## I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Verkehrsausschuss	18.03.2022	öffentlich - Beschluss

### **Vorlage zum Antrag B90/Die Grünen | Beitritt "Initiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten,,**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<b>Anlagen:</b> ---	

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Stadt Fürth schließt sich der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ an.

#### **Sachverhalt:**

Mit Schreiben vom 15.12.2021 beantragt die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen den Beitritt der Stadt Fürth zur kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“.

Im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung festgehalten, „Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anzupassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden.“

Diese Reformabsicht entspricht auch dem Wunsch zahlreicher Kommunen, die heute bei der Steuerung ihrer Verkehrssysteme auf erhebliche rechtliche Hindernisse stoßen. So behindern die bislang sehr eng gefassten Ziele des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) die Städte und Gemeinden bei der Umsetzung ihrer Planungen. Diese Ziele sind allein auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ausgerichtet und verengen den Spielraum der Maßnahmen, die auf Basis der Straßenverkehrsordnung (StVO) angeordnet werden dürfen – z. B. die Ausweisung von Tempo 30 oder die Anordnung neuer Fahrradwege. Dies erschwert sowohl das Management des wachsenden Verkehrsaufkommens in den Kommunen als auch den dringend gebotenen Schutz vulnerabler Gruppen wie Zufußgehende und Radfahrende.

## Stadtverträgliches Tempo 30 anordnen

Beinahe 100 Kommunen haben sich der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ des Deutschen Städtetags angeschlossen, um gemeinsam auf mehr Handlungsspielräume bei der Anordnung von Tempo 30 innerorts zu drängen.



Nach Einschätzung der Verwaltung wirkt sich die Geschwindigkeitsreduzierung innerhalb geschlossener Ortschaften auf Tempo 30 km/h positiv auf den Verkehrsfluss und das Zusammenspiel aller Verkehrsteilnehmer aus.

Diese Einschätzung wird von zahlreichen Kommunen<sup>1</sup> getragen und durch eine Untersuchung des Umweltbundesamts bestätigt (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen (Umweltbundesamt (Hrg., 2016):

<sup>1</sup> Aachen, Augsburg, Freiburg i.Br.), Leipzig, Münster, Bamberg, Ulm, Bonn; Coburg, Erlangen, Frankfurt a.M., Pforzheim, Senden, Tübingen u.a.

## Zusammenfassung der Untersuchung

### Fazit zum Einfluss der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf die **Leistungsfähigkeit von Hauptstraßen:**

Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hat in den meisten Fällen keinen nennenswerten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr. Andere Faktoren wie die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl querender Fußgänger oder Bushalte, Parkvorgänge oder Halten in zweiter Reihe haben in der Regel einen größeren Einfluss. Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.

### Fazit zu den **Geschwindigkeiten:**

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen hat in der Mehrheit der untersuchten Fälle auch ohne Begleitmaßnahmen eine geschwindigkeitssenkende Wirkung. Vor allem die hohen Geschwindigkeiten nehmen ab. Je länger Tempo 30 besteht, desto besser wird die Geschwindigkeitsregelung eingehalten.

Bei den Wirkungen von Tempo-30-Anordnungen gibt es große Schwankungsbreiten. Im Einzelfall sind daher Begleituntersuchungen zu den Wirkungen sinnvoll, die wegen der langen Eingewöhnungszeiträume frühestens ein halbes Jahr nach der Anordnung und über mehrjährige Zeiträume erfolgen sollten. Untersucht wurden u.a. Nibelungenallee, Frankfurt (Main); Juri-Gagarin-Ring, Erfurt, Berlin (19 HV-Straßen).

### Fazit zur **Lärmbelastung:**

Tempo 30 führt in der Mehrzahl der untersuchten Fälle zu wahrnehmbaren Lärmentlastungen. Dazu tragen vor allem nachts auch die geringeren Lärmspitzen bei. Beispiel: Berlin (19 HV-Straßen).

### Fazit zur **Luftreinhaltung:**

Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.

### Fazit zur **Verkehrssicherheit:**

Tempo 30 hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Vorliegende Studien ergeben keine Anhaltspunkte für gegenteilige Annahmen.

### Fazit zu **Verkehrsverlagerungen:**

Bisherige Tempo-30-Anordnungen haben den vorliegenden Untersuchungen zufolge nicht zu nennenswerten Schleichverkehren geführt. Die Planung sollte eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit immer im Netzzusammenhang und gemeinsam mit der Qualität des Verkehrsflusses betrachten, um die Attraktivität der Hauptstraßen für den Durchgangsverkehr beizubehalten.

### Fazit zur **Wahrnehmung durch die Anwohnenden:**

Tempo 30 wird von den Anwohnenden überwiegend positiv wahrgenommen und bewertet.

**Schlussfolgerungen:**

Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wird in der Praxis rege diskutiert und ist zugleich ein noch zu wenig erforschter Aspekt in der Verkehrswissenschaft. Vorhandene Regelungen werden selten evaluiert und es gibt keine Qualitätsstandards für Begleituntersuchungen. Gleichzeitig ist das Thema sehr dynamisch, es kommen praktisch täglich neue Erkenntnisse hinzu.

**Nach jetziger Erkenntnislage haben die bestehenden Tempo-30-Regelungen an Hauptverkehrsstraßen überwiegend positive Wirkungen. Den vorliegenden Begleituntersuchungen zufolge, gibt es in den meisten Fällen Gewinne bei Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftschadstoffminderung und bei den Aufenthaltsqualitäten – gleichzeitig wird die Auto-Mobilität nicht übermäßig eingeschränkt.**

(übernommen aus: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016)

**Seitens der Verwaltung wird empfohlen, dass sich die Stadt Fürth der Initiative ebenfalls anschließt.**

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten				
<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten	€	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	€
Veranschlagung im Haushalt		Budget-Nr.		im		
<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja	Hst.		<input type="checkbox"/> Vwhh	<input type="checkbox"/> Vmhh	
wenn nein, Deckungsvorschlag:						

**Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:**

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 18.02.2022

gez. Lippert

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Verkehrsausschuss am 18.03.2022**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss: mit Mehrheit beschlossen      Ja: 12    Nein: 1    Anwesend: 13**