

Beschlussvorschlag im Verkehrsausschuss am 26.10.2020

1. Der Verkehrsausschuss unterstützt die vom Nachhaltigkeitsbeirat formulierten Empfehlungen in der geänderten Version (siehe Anlage).
2. Bei der Formulierung von Leitlinien und Zielvorstellungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans soll das vorliegende Papier als eine Arbeitsgrundlage dienen; dem Beratungskreis VEP ist es entsprechend vorzulegen.
3. Bis im Rahmen des VEP eine abschließende Beschlussfassung erfolgt ist, werden die vorliegenden Empfehlungen bei entsprechenden Maßnahmen der städtischen Verkehrsplanung und bei der Verkehrspolitik ab dieser Beschlussfassung berücksichtigt.

Empfehlung des Nachhaltigkeitsbeirats zur Verkehrswende an den Stadtrat

1. Ziel: Verbesserung Verkehrsmix

Steigerung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) im Modal Split auf mindestens 65% in 2026 und 75 % in 2030. Für eine baldige Verschiebung des Modal Split hin zu einem höheren Anteil des Umweltverbunds werden erfolgreiche Vorbildstädte herangezogen, um schnell zum Ziel zu kommen.

2. Verkehrspolitische Rahmenziele

Verkehrssicherheit, Luftqualität, Lärmsituation, Klimaschutz und Flächengerechtigkeit für den Sektor Verkehr werden verbessert. Bis 2030 soll es in Fürth keine Verkehrstoten mehr, 70 % weniger CO₂-Emission durch Verkehr (gegenüber 2020) sowie eine Aufteilung der Verkehrsfläche gemäß der Modal Split Zielvorgabe aus dem dann aktuellen VEP geben.

3. Mobilitäts-Ziele künftiger Bauleitplanung

Fürth soll eine Stadt der kurzen Wege werden. Die autogerechte Siedlungsstruktur wird umgewandelt: Verkehrsvermeidung plus Verkehrsverlagerung hin zum höheren Anteil des Umweltverbunds werden künftig bei allen baulichen Planungen als integraler Bestandteil von vorneherein berücksichtigt.

4. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsnetze

Die Angebote für den Umweltverbund werden innerhalb der nächsten drei Jahre signifikant verbessert, dazu gehören:

- 4.1. Vollständiges Netz von Premium-Fußwegen entsprechend Leitlinien FUSS e.V. inklusive vorrangiger Querungshilfen
- 4.2. Realisierung eines dichten und durchgängigen Netzes sicherer Fahrradwege mit ausreichend ADFC-konformen Radabstellanlagen für das gesamte Stadtgebiet
- 4.3. Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in allen Belangen insbesondere mit dem Ziel auf wesentlichen Verbindungen schneller als der motorisierte Individualverkehr zu sein und insgesamt ein besseres Preis-/Leistungsverhältnis zu erzielen.

5. Weitere Maßnahmenpakete für zukunftsfähige Mobilität

Die bessere Verknüpfung des Umweltverbunds, attraktive Sharing-Angebote, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zukunftsfähige Lieferverkehr-Lösungen, autofreie und autoarme Siedlungskonzepte sowohl im Bestand als auch im Neubau sowie zielgruppengerechte Mobilitätsangebote für Kinder, Senioren und Mobilitätseingeschränkte werden ausgeweitet.

6. Politische Unterstützung

Bereitstellung der personellen und finanziellen Ressourcen für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Dazu gehören:

- 6.1. Bedarfsorientierte personelle Stärkung der städtischen Verkehrsplanung wird, nach entsprechender Beratung in den Fachausschüssen, vom Stadtrat unterstützt und in den Stellenplan eingebracht
- 6.2. Entsprechende Ausstattung der mit der Umsetzung befassten Behörden insbesondere Tiefbauamt und Straßenverkehrsamt
- 6.3. Priorisierung vorhandener Ressourcen auf eine nachhaltige Verkehrsplanung
- 6.4. Regelmäßiges Monitoring zum Umsetzungsstand der Ziele im Verkehrsausschuss

7. Protokollergänzung (Keine Abstimmung im Nachhaltigkeitsbeirat erfolgt):

Die Gesundheit der Bevölkerung muss als wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklung bei Planungen immer einbezogen werden.

Die Verkehrsbelastungen haben massive Auswirkungen auf unsere Gesundheit. Die WHO hat dazu schon 1986 treffend formuliert: „Gesundheit wird in ihrer alltäglichen Umgebung geschaffen und gelebt.“ Gesundheit muss auch in Stadt- und Verkehrsplanung einbezogen werden.

Deutschland hat die zweithöchste Belastung aller WHO-Mitgliedsländer durch Verkehr. In Europa gab es 2016 620.000 Todesfälle, in Deutschland 40.000 Todesfälle durch Umweltbelastungen aus dem Verkehr (Luftverschmutzung etc.). Es gibt viele Programme in Deutschland und Europa, die sich der Reduktion dieser Todesfälle widmen. Das Umweltbundesamt und andere bieten hier Expertise an, die bisher kaum von Kommunen aufgegriffen wird: Wichtig ist, dass Lärm- und Luftbelastungen reduziert werden. Die deutlich zu hohe Konzentration von Feinstaub, Stickstoffdioxid und bodennahem Ozon in

Deutschland hat negative gesundheitliche Auswirkungen vor allem auf Kinder, gesundheitlich vorbelastete Menschen und Menschen mit niedrigem Einkommen, die an den viel befahrenen Ausfallstraßen und Quartieren mit hohen Belastungswerten leben müssen (Mieten sind dort meist günstiger). **Luftschadstoffe** haben laut HEAL Deutschland folgende Gesundheitsauswirkungen in verschiedenen Bereichen:

Vorgeburtliche Auswirkungen und Auswirkungen auf die Kindergesundheit:

Schwangerschaftsvergiftung der Mutter, Schadstoffe in der Plazenta, reduziertes Geburtsgewicht, Frühgeburten, ADHD (=ADHS=Aufmerksamkeitsdefizit-Störung durch Hyperaktivität), Erhöhtes Risiko für Asthma und Asthmaanfälle

Gefäße: schnellerer Verlauf von Atherosklerose, Destabilisierung der Blutkörperchen, Endotheliale Dysfunktion (Frühstadium der Atherosklerose), Gefäßverengung und Bluthochdruck

Gehirn: Mangel durchblutung, Demenz

Herz: veränderte autonome Herzfunktion, oxidativer Stress, erhöhte Anfälligkeit für Herzrhythmusstörungen, häufigere myokardiale Ischämien (Durchblutungsstörungen des Herzens)

Zellen: Blasenkrebs und Hautkrebs, Fettleibigkeit, Diabetes

Blut: veränderte Fließeigenschaften, verstärkte Gerinnung, Translokation von Partikeln ins Blut, periphere Thrombosen, verminderte Sauerstoffsättigung

Lungen: Lungenentzündung, oxidativer Stress, schnellerer Verlauf und Verschlimmerung von COPD (Chronisch obstruktive Atemwegserkrankung), verstärkte Atemwegssymptome, Beeinträchtigung der Lungenreflexe, verminderte Lungenfunktion

Dazu kommen die Gesundheitsauswirkungen von **Verkehrslärm**. Straßenverkehr ist seit Langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland (Quelle: UBA 2017). Mehr als 50 % der Bevölkerung fühlt sich durch Straßenverkehr belästigt. 2,5 Mio. Menschen sind in Deutschland ganztags Lärmpegeln von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. Nachts leiden Millionen von Menschen unter Pegeln von mehr als 55 dB(A). die Folge sind

Schlafbeeinträchtigungen und –störungen, Konzentrationsstörungen und Lernschwierigkeiten, Tinnitus, Herz- und Kreislaufprobleme, Bluthochdruck, Stress und psychische Beeinträchtigungen.

Kommunen können dazu beitragen, dass ihre Bürgerinnen und Bürger in einer gesundheitsfördernden Stadt leben, indem sie viele große Bäume pflanzen, kühlende Plätze/Räume einrichten, Wasserspender aufstellen, Nachverdichtung nur mit ausreichend Grünflächen und Naturräumen umsetzen, die Fuß- und Radwegenetze ausbauen und den Autoverkehr zurückdrängen. Bewegungsmöglichkeiten für die Bevölkerung sollten sie bei allen Baumaßnahmen mitbedenken. Die AGGSE (Arbeitsgruppe Gesundheitsfördernde Gemeinde- und Stadtentwicklung, veröffentlicht in Berlin, März 2020) empfiehlt fünf Ansatzpunkte für eine gesundheitsfördernde und nachhaltige Stadtentwicklung:

1. Sozialräumliche Segregation abbauen
2. Umweltgerechtigkeit schaffen
3. Nachhaltige Mobilität fördern
4. Gesundheitsfördernde Stadtentwicklung benötigt integrierte Leitbilder, Handlungsansätze und Strategien
5. Nachhaltige kommunale Gesundheitsförderung braucht eine hinreichende soziale, technische und grüne Infrastruktur

Als Voraussetzung für die Umsetzung der genannten Ziele sollte ein/eine Experte/in für das Thema Gesundheit in der Verkehrsleitplanung vertreten sein.

Protokollergänzung zu Punkt 1-6: Vortragsfolien von Andreas Sauter