

21.05.2021

ANTRAG Tempo 30 Regelgeschwindigkeit

Der Bezirksausschuss 2 möge beschließen:

Der Oberbürgermeister bzw. der Stadtrat wird aufgefordert, sich für die Landeshauptstadt München beim Bundesverkehrsministerium als Modellkommune für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 zu bewerben. Nur in ausgewählten, formell begründeten Hauptverkehrsadern soll die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 gelten. In den Nachstunden soll der Lärm auch hier durch Tempo 30 reduziert werden. Die Landeshauptstadt München folgt damit dem Beispiel der Städte Freiburg und Leipzig und kommt damit dem einstimmig beschlossenen Ziel der Vision Zero einen wichtigen Schritt näher.

Für die Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt schlagen wir konkret folgende Straßen für Tempo 30 bzw. Beibehaltung der aktuellen Höchstgeschwindigkeit vor:

Vorschlag für Straßen mit Beibehaltung der aktuellen Höchstgeschwindigkeit	zukünftig Tempo 30 (aktuell Tempo 50, Tempo 40 oder nur teils Tempo 30)	
Lindwurmstraße	Isartalstraße	Zollstraße
Bayerstraße	Auenstraße	St-Paul-Straße
Kapuzinerstraße	Wittelsbacherstraße	Landwehrstraße
Herzog-Heinrich-Straße	Erhardtstraße	Pettenkoflerstraße
Paul-Heyse-Straße	Thalkirchnerstraße	Uhlandstraße
Poccistraße	Tumblingerstraße	Lessingstraße
Hans-Fischer-Straße	Ruppertstraße	Beethovenstraße
Zweibrückenstraße	Häberlstraße	Haydnstraße
Sonnenstraße	Goethestraße	Mozartstraße
Martin-Greif-Straße	Bavariaring	Mittererstraße
	Ruckertstraße	Senefelderstraße
	Martin-Greif-Straße	Zenettistraße
	Grasserstraße	Müllerstraße
	Hermann-Lingg-Straße	Rumfordstraße
	Schwanthalerstraße	Fraunhoferstraße

Begründung

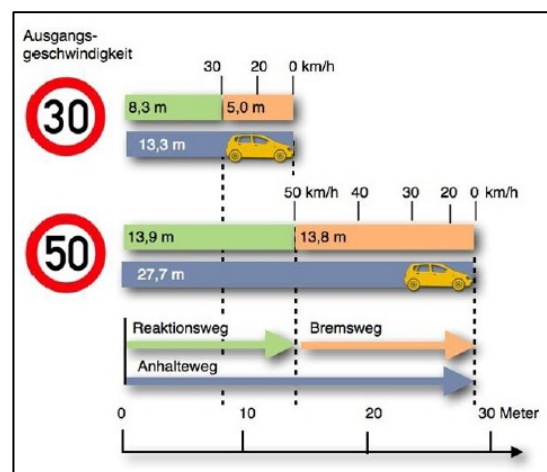
Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist eine lang bestehende Forderung des Deutschen Städtetags. Die StVO sieht innerörtlich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor – alle Ausnahmen müssen einzeln begründet, geprüft und genehmigt werden. Derzeit kann Tempo 30 nur in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder Schularealen mit Unfallschwerpunkten oder aus Lärmschutzgründen genehmigt werden. Tempo-30-Zonen sollten sich einheitlich darstellen und sind ebenso zu begründen. Seit 2016 muss vor allen Einrichtungen mit besonders schwachen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen kein Unfallschwerpunkt mehr nachgewiesen werden („vorbeugende Schulwegsicherheit“),

stattdessen kann standardmäßig für eine kurze Strecke Tempo 30 mit Zeitbegrenzung angeordnet werden. Das Ergebnis in Münchens dichten Stadtvierteln: ein Schilderwald und Flickenteppich der Höchstgeschwindigkeit je nach Straßenseite und Uhrzeit.

Straßen mit ständig wechselnder Höchstgeschwindigkeit finden sich in der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und ganz München zuhauf: schließlich gibt es über 300 Tempo-30-Zonen, sodass bereits 80-85% des Straßennetzes eingeschlossen sind¹. Dies zeigt: in einer dichten Stadt wie München mit viel Mischbebauung sind junge und alte Verkehrsteilnehmende sowie reger Fußverkehr und Radverkehr der Regelfall - nicht die Ausnahme. Zeit, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen!

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich viele Vorteile für alle Münchner*innen in den Bereichen, die wie folgt systematisch aufgeführt werden: (1) Verkehrssicherheit, (2) Verkehrsfluss, (3) Verkehrslärm, (4) Luftqualität und Klima, (5) Verständlichkeit und Akzeptanz, (6) Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie (7) Fußverkehr und Nachbarschaft.

1. **Verkehrssicherheit:** ob es überhaupt zu einer Kollision zwischen Verkehrsteilnehmer*innen kommt hängt von der Geschwindigkeit ab, denn von ihr leitet sich der Bremsweg ab. Der Anhalteweg beträgt bei 50 km/h ca. 40 Meter, bei 30 Km/h sind es nur noch ca. 18 Meter² (Abbildung 2). Wenn es dann zu einer Kollision kommen sollte, hängt die Unfallschwere maßgeblich von der Aufprallgeschwindigkeit ab³. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 50 eines Autos beim Aufprall auf eine Fußgängerin entscheidet signifikant über deren Überlebenschance – das Sterberisiko steigt nicht linear, sondern steigt ab ca. 30 km/h rapide an⁴. Dann steigt die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung, wobei ältere Menschen die niedrigsten Überlebenschancen haben.⁵ Bei Tempo 30 gibt es also tendenziell weniger Unfälle mit geringeren Folgen⁶. Für die Verwirklichung der Vision Zero ist es daher unerlässlich, die Höchstgeschwindigkeiten an Verkehrsbereichen mit regelmäßigem Fuß- und Radverkehr auf gleichen oder naheliegenden Flächen zu reduzieren. In einer dichten Stadt wie München ist dies der Regelfall. Daher sollte Tempo 30 die



Anhalteweg bei Tempo 30 v. Tempo 50 bei einer Reaktionszeit von einer Sekunde und einer Bremsverzögerung von $6,5 \text{ m/s}^2$ (entspricht trockener Fahrbahn, bei Nässe länger) (Grafik: Hubert Ströhle für ADFC)

1 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrssicherheit/Tempo-30-Zonen.html>

2 Der Anhalteweg setzt sich aus Reaktions- und Bremsweg zusammen. Zur Berechnung wird i.d.R. die folgende Formel herangezogen: $[(\text{Geschwindigkeit in km/h} : 10) \times (\text{G. in km/h} : 10)] + [(\text{G. in km/h} : 10) \times 3]$. Der Anhalteweg bei der s.g. Gefahrenbremsung ist kürzer.

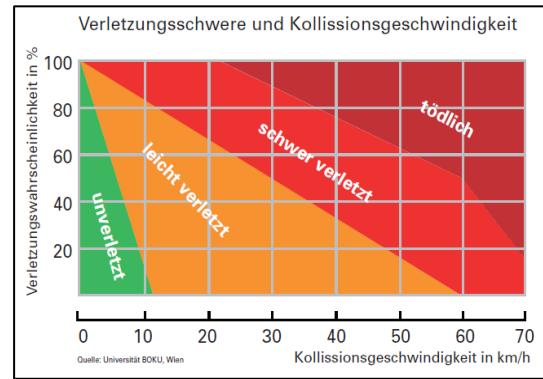
3 Die Aufprallgeschwindigkeit ergibt sich bei gleicher Fahrtrichtung durch die Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmenden, bei entgegengesetzter Fahrtrichtung aus der Summe.

4 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_injury_severity_de

5 Eine Übersicht zu Sterberaten basiert auf vier Studien ist hier zu finden: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

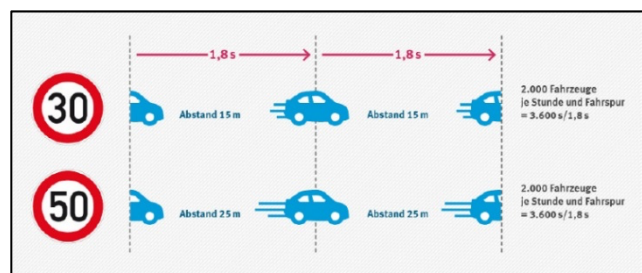
6 S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

Regelgeschwindigkeit sein. Nur auf geschützten, baulich getrennten Verkehrsadern sollen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h erlaubt sein. Auch der wissenschaftliche Dienst des Bundesverkehrsministeriums, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie die Verkehrsverbände FUSS e.V., ADFC und VCD sprechen sich deswegen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus⁷.



Verletzungsschwere und Aufprallgeschwindigkeit (Grafik: Hubert Ströhle, Daten: Uni BOKU)

2. **Verkehrsfloss:** die regelmäßig und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern. An vielen Tempo-50-Strecken gibt es außerdem Stellplätze, was den deutlichen langsameren Parksuchverkehr verursacht. All diese Faktoren beeinträchtigt den Verkehrsfluss, denn die Be- und Entschleunigung des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmenden wirken sich auf die darauffolgenden Verkehrsteilnehmenden aus. Der kleinteilige Wechsel ist zudem verwirrend und nicht alle Autos beachten diese Regeln – das führt zu größeren Geschwindigkeitsdifferenzen, was den Verkehrsfluss weiter verschlechtert⁸. Bei durchgängigem Tempo 30 ist nur ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen notwendig. Dies führt dazu, dass die Sättigungsverkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde und Fahrspur) bei Tempo 30 und Tempo 50 gleich bleibt⁹. Das Bundesumweltamt kommt deswegen zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch innerstädtische Hauptstraßen nicht oder nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Dafür steigt die Homogenität – für die Autofahrer*innen wird der Verkehr fließender, gleichmäßiger und entspannter. In einer Stadt wie München, wo sich fließender Autoverkehr, Parksuchverkehr sowie Radfahrer*innen oft den gleichen Straßenraum teilen, harmonisiert Tempo 30 den Verkehrsfluss.



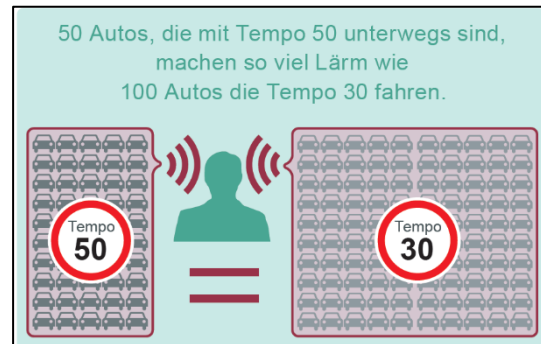
Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke Tempo 30 und Tempo 50 im Vergleich (Umweltbundesamt 2016, S. 5)

⁷ https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_-_Tempo30_2012.pdf

⁸ S. 9, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

⁹ S. 5, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

3. **Verkehrslärm:** die in Punkt 2 beschriebenen regelmäßigen Beschleunigen und Bremsmanöver erzeugen im innerstädtischen Bereich die meisten Lärmemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen zudem zusätzliche Lärmemissionen. Dies begründet z.T. die nächtliche Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen in manchen Straßenzügen, z.B. vor Krankenhäusern. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen den nach einer Tempo-30-Anordnung um 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel, wobei besonders die Maximalpegel und die Pegelschwankungen sinken¹⁰. Die Reduktion dieser störenden Einzelereignisse, z.B. scharfes Abbremsen bei roter Ampel oder schnelles Anfahren, ist besonders wichtig für Gesundheit und Schlafqualität. Fazit: die Lärmkulisse wird leiser und gleichmäßiger. Eine flächendeckende Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde dazu führen, dass Münchens Anwohner*innen und Fußgänger*innen tagsüber wie auch nachts weniger unter den Verkehrslärm leiden, der durch starkes Bremsen und Beschleunigen sowie hohe Fahrgeschwindigkeiten entsteht.



Lärmbelastung bei Tempo50 im Vergleich zu Tempo30 (Grafik: Hubert Ströhle, Quelle der Daten VCD)

4. **Luftqualität und Klima:** wenn sich aus den in (2) genannten Gründen der Verkehrsfluss verbessert und v.a. das Bremsen und Beschleunigen abnimmt, entstehen weniger Abgase, Aufwirbelungen, Reifen- und Bremsabriebe. Auch werden die Straßenbeläge weniger beansprucht. Insgesamt sinken vor allem die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und elementarer Kohlenstoff (EC)¹¹. Durch die Reduktion von Geschwindigkeit und Beschleunigungen sinkt ebenso der Spritverbrauch. Zusätzlich stärkt die Verkehrsberuhigung die Attraktivität des Radverkehrs, was die klimafreundliche Wirkung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 indirekt verstärkt¹². Hierbei gilt es zu erproben, wie der ÖPNV trotz neuer Regelgeschwindigkeit beschleunigt werden kann, ebenso sind für den schienengebundenen ÖPNV Ausnahmen sicherzustellen.
5. **Verständlichkeit und Akzeptanz:** eine durchgängige Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ist deutlich verständlicher für Verkehrsteilnehmende und leichter umzusetzen als der derzeitige Schilderwald und Flickenteppich je nach Straßenhöhe, Straßenseite und Uhrzeit. Dies stört und irritiert viele Autofahrer*innen, ebenso führt es zu mangelnder Geschwindigkeitsanpassung und Kontrolle der Tempo-30-Beschränkungen, die so wichtig sind für die Sicherheit von Kindern und Senior*innen. Mit der neuen Regelgeschwindigkeit wäre allen klar: in München gilt grundsätzlich rund um die Uhr Tempo 30. Die Ausnahmen wären wenige und durch ihre Bauweise deutlich anders gestaltete Straßen, z.B. am Mittleren Ring. Auch Geschwindigkeitsmessungen wären deutlich einfacher – derzeit sind diese bei den kurzen Streckenabschnitten z.B. vor Schulen schwer möglich.

¹⁰ S. 13, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraßen>

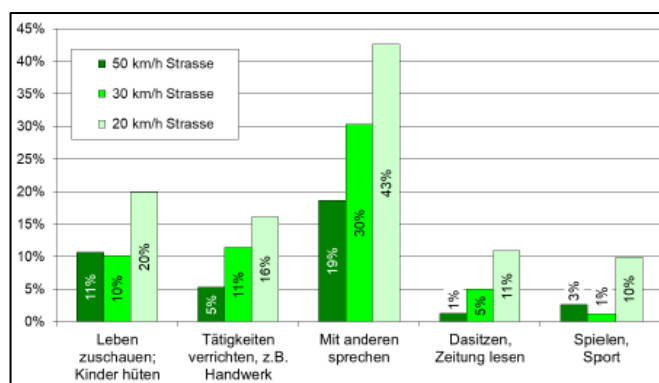
¹¹ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraßen>

¹² <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

6. **Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand:** in München gilt bereits in 80-85% des Straßennetzes Tempo 30 – mindestens für diesen Großteil des Straßennetzes bräuchte es keine Beschilderungen und Markierungen zur Höchstgeschwindigkeit mehr. Als der Kreisverwaltungsreferent Blume-Beyerle (parteilos) 2011 die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 vorschlug, wurde berechnet, dass sich dadurch die Anzahl der Verkehrsschilder von 12.000 auf 4.000 dritteln würde¹³. Was anfangs mit Kosten für die Neuordnung und Umplanung verbunden wäre, würde sich über die gesunkene Anzahl der Schilder amortisieren, denn alle Schilder und Markierungen bedürfen regelmäßiger Wartung und Erneuerung. Das Stadtbild und insbesondere die Fußgänger*innen würden profitieren, stehen doch die 12.000 Schilder vielerorts auf oder an den Gehwegen. Die Verwaltung müsste nicht mehr den Großteil der Straßen auf ihre formale/gesetzliche Eignung für Tempo 30 prüfen, sondern nur noch wenige Verkehrsadern auf die formale Eignung für Tempo 50. Die Beweisspflicht würde sich umdrehen und deutlich weniger Aufwand erfordern.

7. **Fußverkehr und Nachbarschaft:** schnell befahrene Straßen schlagen Schneisen durch Viertel und Nachbarschaften. Für nachbarschaftliche Beziehungen, insbesondere zwischen gegenüberliegenden Straßenseiten, ist geringer und langsamer Verkehr notwendig. Donald Appleyard zeigte bereits 1981 mit dem verkehrswissenschaftlichen Klassiker „Lebenswerte

Straßen“, dass sich Menge und wahrgenommenes Gefahrenpotenzial von motorisiertem Verkehr in einer Straße auswirkt auf das Nachbarschaftsgefühl, Häufigkeit und Art von Aktivitäten, Aufenthalt und Gesprächen auf dem Gehweg sowie die Identifikation mit dem Wohnort. Dies wird bis heute regelmäßig empirisch belegt, auch mit Bezug auf Tempo-50- und Tempo-30-Straßen¹⁴. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h kann große Vorteile für die Nachbarschaft, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität an vielen Straßenecken und straßennahen Plätzen haben. Nachbar*innen könnten sich beim Plausch besser hören, bessere Luft atmen, besser die Straßenseite wechseln und mehr Kontakte zur anderen Nachbarschaft knüpfen. Ihre Kinder könnten sich durch die verbesserte Verkehrssicherheit freier bewegen und. Der Fußverkehr würde profitieren – und davon profitiert das ganze Viertel, den Fußgänger*innen bringen Geselligkeit und erhöhen das Sicherheitsgefühl (vgl. „Augen auf der Straße“¹⁵). Eine nachhaltige, flächendeckende Beruhigung und Harmonisierung des Verkehrs hätten positive Effekte auf die Lebensqualität der Menschen, ihre Gesundheit sowie den nachbarschaftlichen Zusammenhalt im Bezirk.



Aktivitäten im öffentlichen Raum, Erwachsenenbefragung N = 365 (Quelle und Grafik: Sauter & Hüttenmoser 2006)

¹³ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2346704.pdf>, <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tempo-30-ueberall-abgeschmettert-art-143901>

¹⁴ Z.B. Sauter, D., & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich, Urban Mobility Research & Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt", <http://www.kindundumwelt.ch/de/files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf>; siehe auch Jan Gehl (2010) *Städte für Menschen*.

¹⁵ Jane Jacob (1961) *Tod und Leben großer Amerikaner Städte*. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2_22

Der Deutsche Städtetag sucht derzeit Modellkommunen, die sich auf Landesebene und Bundesebene dafür einsetzen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit der Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben. Freiburg hat dies Anfang Dezember 2020 getan. Auch die neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Maike Schäfer (Grüne) aus Bremen, will sich in ihrer Amtsperiode für die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts einsetzen. Die Chancen stehen gut, dass München als drittgrößte Stadt in Deutschland einen wichtigen Beitrag zur Erprobung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 leisten kann: für die Vision Zero, für das Klima und für eine menschenfreundliche Stadt.