

Steckbrief 2.2

Maßnahme:

Geschwindigkeitskonzepte

40 %
weniger Unfälle in
Tempo 30-Bereichen als
in vergleichbaren Tempo
50-Bereichen.¹

Den Verkehr durch Geschwindigkeitsbegrenzungen bündeln und leiten

Die StVO bietet zahlreiche Möglichkeiten um Geschwindigkeiten auf innerstädtischen Straßen zu begrenzen. Sinnvoller als Einzelanordnungen sind jedoch flächendeckende Konzepte, welche die Durchfahrt mittels bestimmter Bereiche (z.B. Wohnquartiere) und Tempolimits erschweren sowie Durchgangsverkehre auf Hauptverkehrsachsen bündeln.

1. Warum Geschwindigkeitskonzepte?

Treten auf Vorbehaltsstraßen Staus auf, werden häufig Nebenstraßen — auch durch Wohnquartiere — als Ausweichrouten zur Umfahrung genutzt. Dies führt zu einer Verkehrsverlagerung auf Straßen mit reiner Erschließungsfunktion und im Ergebnis zu höherer Schadstoffbelastung und höheren Unfallzahlen.¹

Geschwindigkeitsbegrenzungen auf untergeordneten Straßen können Reisezeitgewinne eliminieren und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit von Vorbehaltsstraßen aufrechterhalten, indem sie den Verkehrsfluss erhöhen.³

So können der Verdrängung des Autoverkehrs ins Neben-

straßennetz entgegengewirkt, die Wohnnutzung an Nebenstraßen geschützt und die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in Wohnquartieren erhöht werden.³

Auf einen Blick: Geschwindigkeitskonzepte...

- beleben Innenstädte sowie Ortsteilzentren und steigern die Aufenthaltsqualität,
- stellen eine Chance für Standort und Einzelhandel dar,
- motivieren zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

2. Wie können Geschwindigkeitskonzepte umgesetzt werden?

Geschwindigkeitsbegrenzungen können gemäß § 45 StVO grundsätzlich flächendeckend (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Geschäfts-/Bereich) oder streckenbezogen (Lärmschutz und Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit) angeordnet werden.

Als erster Schritt zur Erstellung eines Geschwindigkeitskonzeptes bietet sich die Identifizierung von Konfliktfeldern zwischen dem Haupt- und Nebenstraßennetz sowie von Hauptstraßen und Wohnbebauung an.

In einem nächsten Schritt können Geschwindigkeitsbe-

grenzungen in Konfliktzonen angeordnet werden. Bei Geschwindigkeitsbegrenzungen an Hauptverkehrsstraßen ist durch entsprechende Regelungen in den Nebenstraßen ein Ausweichen auf Nebenstraßen zu verhindern.

Insbesondere nach deren Anordnung ist die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen verstärkt zu kontrollieren.⁶

Hierzu ist auch eine entsprechende Netzgestaltung mit Einführung von Einbahnstraßen und Herausnahme von Netzelementen erforderlich.

3. Good Practice: Stadtgeschwindigkeitskonzept Velten

Im Jahr 2015 ließ die brandenburgische Stadt Velten ein Stadtgeschwindigkeitskonzept erstellen. Ziel dieses Konzeptes ist es, durch die Regelung der zulässigen Geschwindigkeiten auf den städtischen Straßen Verkehre auf den übergeordneten Straßen zu bündeln. So werden Ausweichverkehre in Wohngebieten verhindert und die Verkehrssicherheit erhöht. Gleichzeitig wurden entlang der Vorbehaltsstraßen Konfliktfelder zwischen Verkehr und besonders sensibler Nutzung identifiziert, die Tempolimits zum Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen rechtfertigen.

Gleichzeitig sollte eine hohe Leistungsfähigkeit des ÖPNV, ein hoher Verkehrsfluss auf den Vorbehaltsstraßen, sowie eine schnelle Anbindung der Gewerbegebiete an das überregionale Straßennetz gewährleistet sein.

Das Stadtgeschwindigkeitskonzept greift teilweise Maßnahmen aus bereits vorhandenen Planwerken, wie dem Lärmaktionsplan, auf und erweitert und konkretisiert diese. Zudem wurde eine Analyse des Ist-Zustandes der Geschwindigkeitsregelungen durchgeführt und geprüft, wie diese in Zukunft konsequenter durchgesetzt werden können. Hierzu wurden ferner bauliche Maßnahmen, die bestehende oder neu einzuführende Geschwindigkeitsbegrenzungen flankieren sollen, in Betracht gezogen.

Mit der Ausweisung der Großen Promenade als Fahrradstraße konnte zudem eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur erreicht werden.⁶

4. Bauliche Mittel zur Durchsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

Verschiedene bauliche Maßnahmen bieten sich an, um die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sicherzustellen:⁵

- Punktuelle Fahrbahnverengungen zwingen bei Gegenverkehr zum langsameren Fahren;
- Baumtore und andere Gestaltungselemente können die Fahrbahn optisch verengen und verleiten so dazu, die Geschwindigkeit zu verringern;
- Insbesondere in Wohngebieten vermittelt die Angleichung des Niveaus von Kfz- und Fußgängerinfrastruktur ein Gefühl der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer. Das animiert Autofahrerinnen und Autofahrer zu einer vorsichtigeren Fahrweise und zu größerer Rücksichtnahme.

Quellen und Literatur:

1. Limbourg, Maria (1998): Tempo 30 in allen Städten und Gemeinden. [Link](#). (08.05.2020)
2. Topp, Hartmut (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung. In: Straßenverkehrstechnik 1.2014, 23-30
3. Umweltbundesamt (2016): Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen. [Link](#). (08.05.2020)
4. Umweltbundesamt (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. [Link](#). (08.05.2020)
5. Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GdV) (2015): Auswirkungen der Gestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen auf das Unfallgeschehen. [Link](#). (12.05.2020)
6. Stadt Velten (2015): Verkehrsentwicklungsplanung – Stadtgeschwindigkeitskonzept. [Link](#). (12.05.2020)
7. Bildnachweis Headerbild: Adrian Messe, NVBW

Wir entwickeln unsere Steckbriefe zu verschiedenen Themen zum Klimaschutz im Verkehr stetig weiter und aktualisieren sie regelmäßig. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Besuchen Sie auch unsere Homepage: www.klimaschutz-bewegt.de

Kompetenznetz Klima Mobil | NVBW Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH | Bereich Neue Mobilität | Wilhelmsplatz 11 | 70182 Stuttgart | Verantwortlich für den Inhalt: Hendrik Beeh

Das Kompetenznetz Klima Mobil wurde von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) in Kooperation mit der Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg (KEA-BW) ins Leben gerufen. Gefördert wird das Kompetenznetz Klima Mobil durch die Bundesrepublik Deutschland. Zuwendungsgeber ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages, im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI). Die Fördersumme beträgt 2,3 Mio. Euro. Das Verkehrsministerium Baden-Württembergs beteiligt sich mit einem ähnlichen Betrag und unterstützt das Kompetenznetz inhaltlich.

