Amt für Straßen und Verkehr

Amt für Straßen und Verkehr

ASV, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen
Ortsamt
Schwachhausen / Vahr
Wilhelm-Leuschner-Str. 27 a
28329 Bremen

Freie Hansestadt Bremen

[redacted]

Rechtliche und verkehrstechnische Fragen hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf max. 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen (Beispiel: Kirchbachstraße)
hier: Informationsanfrage des Fachausschusses Verkehr des Beirats Schwachhausen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie baten um die Beantwortung der nachfolgenden Fragen. Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

1. **Welche rechtlichen Punkte/ Belange verbieten eine Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h jeweils in Teil A (Schwachhauser Ring bis Kurfürstenallee) und Teil B (Kurfürstenallee bis zur Stadtteilgrenze) der Kirchbachstraße?**

Grundsätzlich beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Abweichend hiervon können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre eine solche Beschränkung der Straßenbenutzung.

Voraussetzung für eine solche Maßnahme ist deshalb nach geltender Rechtslage das Bestehen einer Gefahrenlage in der betreffenden Straße, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt und die das allgemeine Risiko für die geschützten Rechtsgüter (insbesondere „Sicherheit des Verkehrs") erheblich übersteigt. Der Begriff „erheblich übersteigt" verlangt damit von der Straßenverkehrsbehörde, für ihre Anordnung streckenbezogen konkrete Gründe anzugeben, die die Anordnung als zwingend erforderlich charakterisieren. Allgemeine Erwägungen sind nicht ausreichend.

[redacted]

Impulsgeber Zukunft beruf & familie
Wir sind ein Impulsgeber

Ein wichtiger Indikator für das Bestehen einer Gefahrenlage ist das tatsächliche Unfallgeschehen, wobei Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen nur angeordnet werden können, wenn häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Die polizeiliche Unfallstatistik weist für den hier in Rede stehenden Bereich keinerlei Auffälligkeiten auf. In keinem Fall stand ein Unfall in Zusammenhang mit nichtangepasster oder überhöhter Geschwindigkeit. Die Auswertung der Unfallzahlen ergibt keine Hinweise, die eine Temporeduzierung rechtfertigen könnte. Weder ist eine Häufung von Unfallursachen ablesbar, noch gibt es besondere Unfallschwerpunkte, durch deren Entschärfung die Unfallzahlen reduziert werden könnten.

Andere Maßnahmen, etwa zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder Erschütterungen kämen in Betracht, wenn die jeweiligen Grenzwerte für Feinstaub, Stickoxid, Lärm etc. überschritten wären. Hierzu liegen für die von Ihnen genannten Straßen Schwachhauser Ring und Kirchbachstraße keine Anhaltspunkte vor.

2. Welche verkehrstechnischen Aspekte sprechen gegen die Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h jeweils in Teil A und Teil B der Kirchbachstraße?

Aus verkehrstechnischer Sicht sind keine Aspekte auszumachen, die gegen die Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h jeweils in Teil A und Teil B der Kirchbachstraße sprechen. In diesem Fall wäre aber eine Anpassung der koordinierten Signalsteuerung notwendig und die Bereitstellung der dafür notwendigen Haushaltsmittel.

3. Welche zeitlichen Verzögerungen würden sich für Benutzer/innen durch eine Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h jeweils in Teil A und Teil B der Kirchbachstraße ergeben?

Zeitliche Verzögerungen werden sich ausschließlich aus der Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit bei freier Fahrt ergeben. Eine zusätzliche Verzögerung aufgrund verkehrstechnischer Belange (Signalsteuerung) wäre nicht zu erwarten, sofern die vorgenannte Signalsteuerung entsprechend angepasst wird

4. Welche Auswirkungen auf den ÖPNV hätte eine Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h jeweils in Teil A und Teil B der Kirchbachstraße?

Sofern die Frage gestellt wurde, um über betriebliche Auswirkungen (Fahrplan) Auskunft zu erhalten, kann das ASV leider keine Informationen geben. Hier empfiehlt sich eine Direktanfrage bei der BSAG. In verkehrstechnischer Sicht gelten andernfalls die Anmerkungen zu Frage 2.

5. Welche Lärmminderung ist bei einer Reduzierung der max. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h jeweils in Teil A und Teil B der Kirchbachstraße zu erwarten? Gibt es Maßnahmen, mit denen eine Lärmminderung besser zu erreichen ist?

Dazu wurde vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Referat Immissionsschutz die folgende Auskunft erteilt:

„Lärmminderungsmaßnahmen für die Kirchbachstraße wurden 2008 gutachterlich geprüft. Betrachtet wurden die Abschnitte zwischen Bennigsenstraße und Kurfürstenallee sowie zwischen Kurfürstenallee und Schwachhauser Heerstraße. Nach den Berechnungen sind in beiden Abschnitten jeweils etwa 100 Anwohner von Lärmpegeln mit mehr als 55 dB nachts betroffen.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Bennigsenstraße und Kurfürstenallee hätte den größten Effekt, da hierdurch eine spürbare Entlastung für mehr als die Hälfte der Lärmbetroffenen erreicht werden könnte. Dies ergibt sich aufgrund der dichteren Wohnbebauung in diesem Straßenabschnitt. Die tatsächlichen Effekte der Lärmminderung hängen auch vom sich verändernden Verkehrsfluss ab. So bewirkt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h gegenüber 50 km/h rein rechnerisch eine Lärmminderung um 2,6 dB. Da sich nach einer solchen Maßnahme teilweise auch die Verkehrszahl verringert, weil Kraftfahrer sich andere und schnellere Wege suchen, kann die Lärmminderung stärker sein. Dies kann letztlich nur durch eine Verkehrssimulation festgestellt werden. Eine Verringerung des Verkehrs um 25% bewirkt zum Beispiel eine Lärmminderung um 1,2 dB – das liegt jedoch an der Grenze dessen, was ein Mensch wahrnehmen kann. Jede Maßnahme zur Verringerung des motorisierten Verkehrs trägt letztlich auch zur Lärmminderung bei.

In der Langfristbetrachtung hat sich der Verkehr auf der Kirchbachstraße im Abschnitt zwischen Bennigsenstraße und Kurfürstenallee deutlich verringert, wobei nicht klar ist, ob die Gründe möglichweise nur im Verkehrsmodell liegen, das im Laufe der Jahre verfeinert wurde, oder ob es sich tatsächlich um langfristigte Veränderungen handelt. Durch verschiedene Maßnahmen im Stadtgebiet kann es auch zu Verdrängungseffekten kommen, die nachteilig sind – und zwar sowohl für die Lärmminderung als auch für die Luftreinhaltung, weil in bereits belasteten Straßen der Verkehr zunimmt. Das kann im Einzelfall dazu führen, dass Maßnahmen abgelehnt werden. Es ist ferner zu berücksichtigen, dass eine strategische Planung seitens des Immissionschutzes (Lärm und Luftschadstoffe) unabhängig von Stadtteils- und Ortsteilsgrenzen, aber immer in Abstimmung mit dem Verkehrsentwicklungsplan erfolgt."

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes setzt ein aktuelles Lärmschutzgutachten nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) voraus.

[redacted]