

Auskunft erteilt:
Herr Bartsch
Tel. 361 6934

Datum:
3. Juni 2026

Vorlage VL 21/7569

- öffentlich -

Beratungsfolge

Gremium	Termin	Beratungsaktion
Städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung	11. Juni 2026	Kenntnisnahme

Titel der Vorlage

Evaluation zum Verkehrsversuch Überseestadt

Wirtschaftlichkeit: Keine WU
VL-Nummer Senat:

Sachdarstellung

A. Problem

Anwohner und Anwohnerinnen im Kommodore-Johnsen-Boulevard und in der Straße Überseepromenade haben erhebliche Lärmbelastungen durch Raser- und Poser geäußert und im Herbst 2024 eine entsprechende Petition beim Petitionsausschuss der Bremischen Bürgerschaft eingereicht.

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung hat am 10.01.2025 im Petitionsausschuss angekündigt, einen Verkehrsversuch in der Überseestadt durchzuführen. Mit dem Verkehrsversuch soll erreicht werden, die verkehrsrechtlichen, baulichen und technischen Voraussetzungen von Maßnahmen gegen Autoposen hinsichtlich ihres Erfordernisses, ihrer Wirksamkeit und Auswirkungen zu prüfen und im Erfolgsfall die Grundlagen für eine dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen zu schaffen.

B. Lösung

Grundlagen des Verkehrsversuchs

Die Straßenverkehrsbehörde darf gem. § 45 Abs. Abs. 1 Nr. 6 StVO zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen die

Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Durchführung eines Verkehrsversuchs setzt mindestens eine „einfache Gefahrenlage“ voraus. Die Notwendigkeit für den Nachweis einer einfachen Gefahrenlage ergibt sich aus § 45. Abs. 9 StVO, da Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden dürfen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Vorausgesetzt ist hier, dass die Vorgaben der StVO ohne die in Rede stehende Anordnung missachtet werden. Seit der Novellierung der StVO im Jahr 2021 ist gem. § 45 Abs. 9 Nr.7 StVO keine qualifizierte Gefahrenlage zur Durchführung von Verkehrsversuchen mehr notwendig.

Für den Verkehrsversuch wurde ein Gesamtkonzept für den **Kommodore-Johnsen-Boulevard** entwickelt. Es beinhaltet,

- die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h in beiden Fahrtrichtungen zu beschränken und
- verkehrsberuhigende Maßnahmen in Form von „Berliner Kissen“ in die Fahrbahnen einzubauen.

Die Kissen können mit 30 km/h überfahren werden, unterbinden das Durchfahren mit überhöhter Geschwindigkeit, wie durch die Raser- und Poserszene. Der Kommodore-Johnsen-Boulevard stand allen Verkehrsteilnehmenden uneingeschränkt zur Verfügung. Der Radverkehr wurde durch die Kissen nicht beeinträchtigt.

Die **Überseepromenade** wurde aus Gründen der Widmung aus dem Verkehrsversuch herausgenommen. Maßnahmen zum Schutz der Anwohner:innen vor Autoposen in der Überseepromenade wurden begleitend zum Verkehrsversuch vom Straßenbaulastträger bremenports entwickelt und in der Arbeitsgruppe abgestimmt. Dazu wurde vereinbart, die Überseepromenade durch Sperrpfosten an den Enden der zuführenden Stichstraßen für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren. Die Umsetzung der Sperrung erfolgte am 04.06.2025.

Ablauf des Verkehrsversuchs

Der Verkehrsversuch wurde von einer ressortübergreifenden Arbeitsgruppe begleitet, bestehend aus:

- Amt für Straßen und Verkehr
- bremenports
- Bremer Straßenbahn AG
- Ortsamt West
- Polizei Bremen
- Senatorin für Bau, Mobilität und Stadteinwicklung
- Senator für Inneres und Sport
- Senatorin für Wirtschaft, Häfen und Transformation
- Wirtschaftsförderung Bremen

Die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung des Verkehrsversuchs wurde in 5 Sitzungen der Arbeitsgruppe zwischen Januar und November 2025 abgestimmt.

Mit Schreiben vom 15.01.2025 hat der Senator für Inneres und Sport die für die Durchführung des Verkehrsversuchs verkehrsrechtlich notwendige „einfache Gefahrenlage“ begründet.

Der Verkehrsversuch wurde für den Zeitraum April bis September 2025 festgelegt. Der Start erfolgte am 09.04.2025.

Die Beurteilung der Maßnahmen im Kommodore-Johnsen-Boulevard setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Die Daten wurden von den einzelnen Bedarfsträgern erhoben:

- Verkehrszählungen, die vor bzw. nach der Geschwindigkeitsdrosselung und dem Aufbringen der Berliner Kissen im Kommodore-Johnsen-Boulevard und dessen Umfeld vorgenommen wurden.
- Die Geschwindigkeiten und der emittierte Schall der Fahrzeuge vor und nach der Aufbringung der Berliner Kissen auf dem Kommodore-Johnsen-Boulevard wurden mittels sog. „TOPO-Boxen“ gemessen.
- Eine Geschwindigkeitsmesstafel wurde seitens des Ortsamtes West im Kommodore-Johnsen-Boulevard aufgestellt.
- Die Polizei Bremen führte während des Versuchs Geschwindigkeitskontrollen und andere Maßnahmen i.S. Raser- und Poserszene durch.
- Die Auswirkungen auf den Fahrbetrieb der Buslinien 26 und 28 wurden von der BSAG evaluiert.
- Die verkehrlichen Auswirkungen auf das umgebende Straßennetz wurden seitens SBMS ermittelt.

Ergebnisse des Verkehrsversuchs

1. Geschwindigkeiten

Inwieweit Geschwindigkeitsübertretungen durch die jeweiligen verkehrstechnischen Maßnahmen im Kommodore-Johnsen-Boulevard tatsächlich beeinflusst wurden, lässt sich nach Aussage der Polizei Bremen durch die Messungen des Seitenradarmesssystems nicht valide bewerten.

Ergebnisse des Seitenradarmesssystems

Kommodore-Johnsen-Boulevard (stadtauswärts – 30 km/h), [15.05.2025 - 22.05.2025]

Geschwindigkeitsklassen

	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
stadtauswärts	15	165	1349	4776	2633	463	65	13	1	1	0	0
	0%	2%	14%	50%	28%	5%	1%	0%	0%	0%	0%	0%

Kommodore-Johnsen-Boulevard (stadteinwärts – 30 km/h), [15.05.2025 - 22.05.2025]

Geschwindigkeitsklassen

	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	>110
Querschnitt	138	128	685	3145	3332	1053	238	53	13	8	2	2
	2%	1%	8%	36%	38%	12%	3%	1%	0%	0%	0%	0%

Die Langzeit-Geschwindigkeitsmessungen, die durch das Amt für Straßen und Verkehr zwischen März und Juni 2025 durchgeführt wurden, zeigen auf, dass von der Anordnung von Tempo 30 in Verbindung mit Berliner Kissen geschwindigkeitsdrosselnde Wirkungen ausgehen. Insbesondere nachts ist eine Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus nachweisbar. Die Geschwindigkeitsdrosselung in der HAUPTerschließungsstraße ist nur in Verbindung mit dem Einbau der Berliner Kissen wirksam.

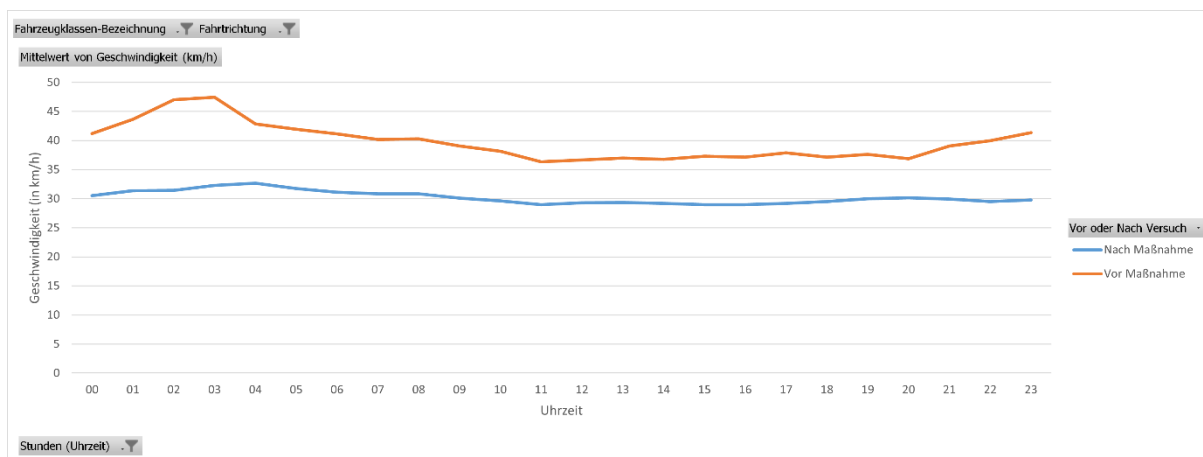


Abbildung 1: Mittlere Geschwindigkeiten im Kommodore-Johnsen-Boulevard
Vergleich vorher (Tempo 50) und nachher (Tempo 30 mit Berliner Kissen)

Seitens des Ortesamtes West wurde im Zeitraum 15.09. - 13.10.2025 eine Geschwindigkeitsmesstafel im Kommodore-Johnsen-Boulevard in Fahrtrichtung stadtauswärts eingesetzt, um im Anschluss an die Messungen der TOPO-Boxen (Frühjahr/ Sommer 2025) eine durchgängige Geschwindigkeitsmessung im Herbst 2025 durchzuführen.

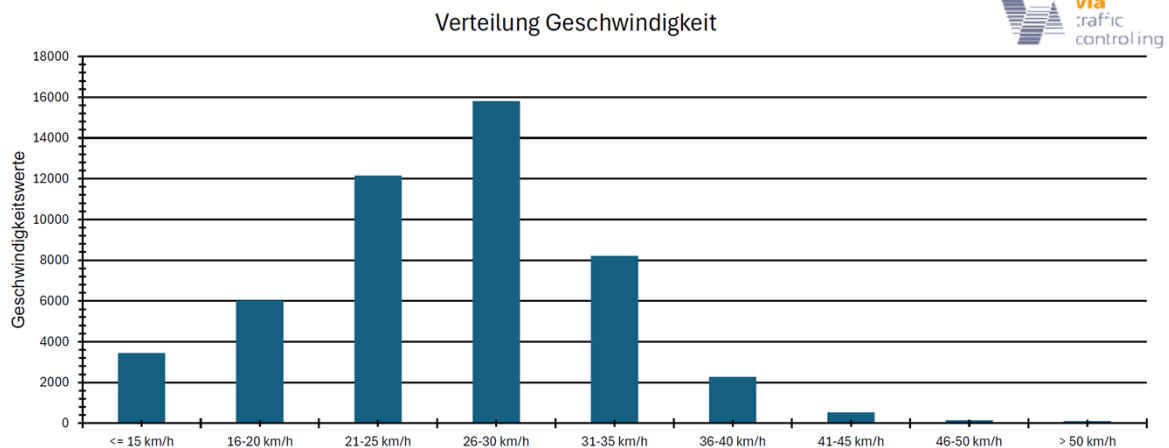


Abbildung 2: Geschwindigkeitsverteilung im Kommodore-Johnsen-Boulevard stadtauswärts (Geschwindigkeitsmesstafel, Messung 15.09.2025 – 22.09.2025)

Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen durch die TOPO-Boxen in Frühjahr/ Sommer 2025 wird durch die Messungen der Geschwindigkeitsmesstafel im Herbst 2025 im Wesentlichen bestätigt.

2. Schallemissionen

In gleicher Weise ist eine Reduzierung der **Schallemissionen** durch die Maßnahmen im Kommodore-Johnsen-Boulevard nachweisbar. Die Maßnahmen zeigen hinsichtlich der Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus wie der Schallemissionen positive Wirkungen, die als Teilerfolg zu bewerten sind. Vollständig unterbunden werden können überhöhte Geschwindigkeiten und Lärmbelastigungen für Anwohner damit nicht.

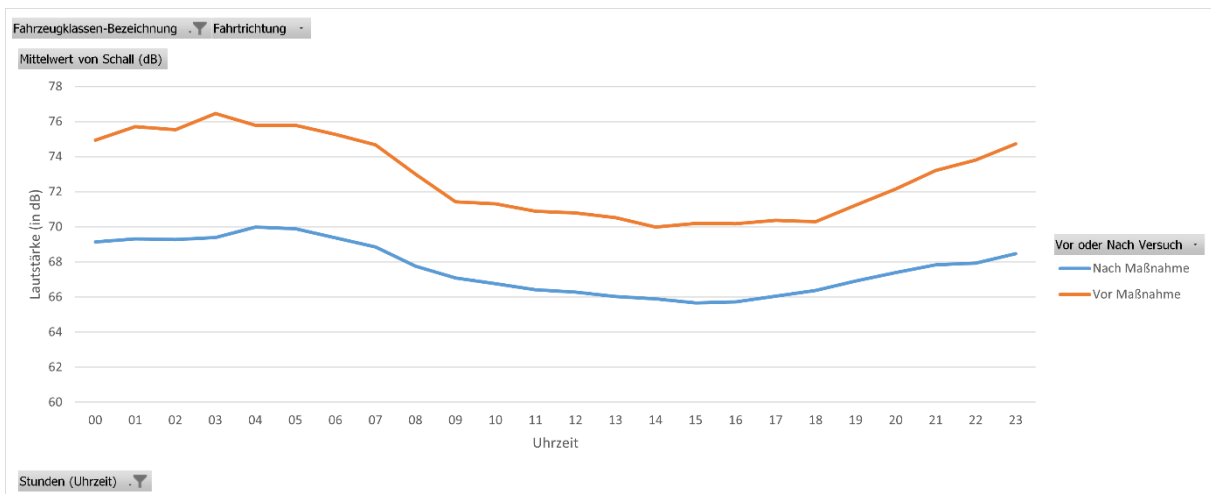


Abbildung 3: Schallemissionen im Kommodore-Johnsen-Boulevard Vergleich vorher (Tempo 30-Abschnitt ohne Berliner Kissen) und nachher (Tempo 30 mit Berliner Kissen)

Diesem stehen Hinweise der Polizei Bremen auf ein Ausweichen der „Szene“ auf andere Straßenzüge in der Überseestadt gegenüber, die durch die anhaltende Beschwerdelage in der Überseestadt bestätigt wird. Eine Bewertung dieser

Verlagerungseffekte ist mangels der Datenlage im Verkehrsversuch nicht möglich. Dies gilt in gleicher Weise für die Wirksamkeit durch Erhöhung der Anzahl der Kissen zur Verkürzung der Abstände zwischen den Kissen im Kommodore-Johnsen-Boulevard.

3. Auswirkungen auf den ÖPNV

Laut BSAG haben die Maßnahmen im Kommodore-Johnsen-Boulevard keine signifikanten Auswirkungen auf die Fahrzeiten der verkehrenden Busse. Die Geschwindigkeitsreduktion sowie die Berliner Kissen führen zu einer Verzögerung von 10 – 15 Sekunden, die den Verspätungspuffer beanspruchen. Auf eine eingehende Prüfung der betrieblichen Auswirkungen bei zukünftiger Verwendung von Fahrbahnkissen wurde hingewiesen.

4. Verkehrsverlagerungen

Für den motorisierten Individualverkehr ergeben sich durch die Maßnahmen im Kommodore-Johnsen-Boulevard keine signifikanten Auswirkungen. Für den Straßenzug wie für das umgebende Umfeld sind keine signifikanten Veränderungen der Verkehrsbelastungen nachweisbar.

Empfehlung

Der Verkehrsversuch in der Überseestadt wurde anlässlich einer erheblichen Lärm- und Geschwindigkeitsbelastung durch Raser- und Poser im Kommodore-Johnsen-Boulevard und in der Überseepromenade durchgeführt.

Der Verkehrsversuch hat diese Belastungen bestätigt. Die Maßnahmen zeigen hinsichtlich der Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus wie der Schallemissionen positive Wirkungen, vollständig unterbunden werden können überhöhte Geschwindigkeiten und Lärmbelästigungen für Anwohner damit nicht.

Unter Abwägung der Wirkungen gegen Poser und Raser und der Auswirkungen der Maßnahmen im Kommodore-Johnsen-Boulevard wird empfohlen, die Geschwindigkeitsdrosselung auf Tempo 30 in beiden Fahrtrichtungen und den Einbau der Berliner Kissen in der vorgenommenen Form zu verstetigen. Die Überseepromenade wurde unabhängig vom Ergebnis des Verkehrsversuchs gesperrt.

Diese Empfehlung gilt für die Randbedingungen des Verkehrsversuchs. Eine Übertragbarkeit auf andere Örtlichkeiten ist nicht gegeben. Anlass und Wirkungen wären unter den örtlichen Bedingungen nachzuweisen.

C. Alternativen

Alternativen werden nicht vorgeschlagen.

D. Finanzielle, personalwirtschaftliche und genderspezifische Auswirkungen

Mit dem vorliegenden Bericht sind keine unmittelbaren finanziellen, personalwirtschaftlichen und genderspezifischen Auswirkungen verbunden.

E. Beteiligung/Abstimmung

Dieser Bericht wurde mit SWHT und SIS abgestimmt.

F. Öffentlichkeitsarbeit/Veröffentlichung nach dem Informationsfreiheitsgesetz

Die Vorlage ist zur Veröffentlichung nach dem Bremischen Informationsfreiheitsgesetz (BremIFG) geeignet.

Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Anlage(n):

- keine