



Amt für Straßen und Verkehr
Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen
Ortsamt West
Waller Heerstraße 99
28219 Bremen



Auskunft erteilt
Robert Bartsch
Zimmer 323
T (0421) 361 69 34
F (0421) 496 69 34
E-mail
Robert.Bartsch@ASV.Bremen.de

Datum und Zeichen
Ihres Schreibens
26.10.2022

Mein Zeichen
(bitte bei Antwort angeben)
3

Bremen, 24.01.2023

**Einrichtung eines geschlossenen Wohngebietes nördlich der Straße Am Winterhafen
hier:** Beschluss des Ausschusses Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit vom 8.07.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fachausschuss Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit hat die Einrichtung eines geschlossenen Wohngebietes nördlich der Straße Am Winterhafen mit Tempo 30-Zone und Rechts-vor-links-Regelung gefordert. Die Eduard-Suhling-Straße sei davon auszunehmen.

Zunächst bitte ich die verspätete Rückmeldung zu entschuldigen. Eine Zwischenmitteilung haben Sie entsprechend Ihres Auskunftersuchens erhalten. Zum Beschluss des Fachausschusses kann ich Ihnen folgende Rückmeldung geben:

Tempo 30-Zone

Die Einrichtung von Tempo 30-Zonen ist in § 45 Abs. 1c der Straßenverkehrsordnung StVO geregelt. Demnach ordnen die Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde, in diesem Fall mit dem Beirat Walle, an. Die Straßenverkehrsbehörde prüft dazu, ob die nachfolgenden verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung der Tempo 30-Zone vorliegen:

- Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen dienen nach der Verwaltungsvorschrift VwV-StVO zu § 45 StVO vorrangig dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer. In Gewerbe- oder Industriegebieten kommen sie daher grundsätzlich nicht in Betracht. Wie vom Beirat beantragt, scheidet die **Eduard-Suhling-Straße** auf Grund ihres gewerblichen Umfeldes für die Aufnahme in eine Tempo 30-Zonenregelung aus.
- Die städtebauliche Entwicklung ist insbesondere im Umfeld der **Herzogin-Cecilie-Allee** noch nicht abgeschlossen. Die Anforderungen hinsichtlich hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf für die Anordnung einer Tempo 30-Zone liegen in diesem Gebiet noch nicht vor.
- Die Zonen-Anordnung darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Im



Dienstgebäude
Herdentorsteinweg 49/50
28195 Bremen

Eingang
Abt. Entwurf und Neubau
von Straßen
Abt. Straßenerhaltung
und

Abt. Brücken- und Ing.bau
Herdentorsteinweg 7

Sprechzeiten

Mo bis Fr.
8:00 - 12:00 Uhr
weitere Termine
nach tel.

Vereinbarung mög-
lich

Geschäftsstelle:

T (0421) 361 9780

F (0421) 361 9738

E-Mail office@asv.bremen.de



Bus / Straßenbahn
Hauptbahnhof
oder Herdentor

Kommodore-Johnsen-Boulevard sind Schutzstreifen für den Radverkehr angeordnet. Solche Fahrstreifenbegrenzungen sind innerhalb einer Tempo 30-Zone nicht zulässig.

- An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten. Im **Kommodore-Johnsen-Boulevard** verkehren die Buslinien 26 und 28 der BSAG. Im Gegensatz zur Beförderung in sonstigen Kraftfahrzeugen sind Fahrgäste in Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs nicht angeschnallt, werden stehend und das Gepäck ungesichert befördert. Aus Sicherheitsgründen erfolgen daher keine Linienführungen von BSAG-Bussen über Strecken mit Rechts-vor-links-Regelungen, wie sie vom Beirat beantragt wurde.
- Die vom Beirat vorgelegte Berechnung der Zeitverluste für den Busverkehr im **Kommodore-Johnsen-Boulevard** durch eine Tempo 30-Zone wird zur Kenntnis genommen. Wegen der vorgenannten Sicherheitsbedenken bei einer Rechts-vor-links-Regelung sind Zeitverluste für die Bewertung der Buslinienführung nicht maßgebend.

Zusammengefasst ist festzustellen, dass die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone in einem Gebiet nördlich Am Winterhafen derzeit nicht vorliegen. Ggf. ist dies nach Abschluss der städtebaulichen Entwicklung unter Herausnahme des Kommodore-Johnsen-Boulevards aus einer Zonenregelung (Rechts-vor-links) zu überprüfen.

Tempo 30-Streckengeschwindigkeit im Kommodore-Johnsen-Boulevard

Schützenswerte Einrichtungen

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bestimmter Rechtsgüter erheblich übersteigt. Innerörtliche, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) im unmittelbaren Bereich von Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern sind nach § 45 Abs. 9 StVO davon ausgenommen. Vor diesem Hintergrund wurde vor der **Einrichtung Blaue Karawane** im Kommodore-Johnsen-Boulevards Tempo 30 richtungsbezogen umgesetzt.

Lärmschutz

In der Drucksache 20/733 S der Bremischen Bürgerschaft vom 13.07.2022 wurde ausgeführt, dass „...der Petitionsausschuss sich dafür ausgesprochen [hat], die Anordnung von Tempo 30 auf gesamter Strecke des Kommodore-Johnsen-Boulevards zu prüfen. In dem in Rede stehenden Streckenabschnitt wird eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Hierfür ist eine entsprechende Verkehrszählung erforderlich, welche zeitnah beauftragt wird. Bei der dann erfolgenden Abwägung zur Festsetzung einer Tempo 30-Zone sind neben dem Aspekt des Lärmschutzes auch Aspekte der Verkehrssicherheit und die Auswirkungen auf den ÖPNV zu berücksichtigen, da im Verlauf des Kommodore-Johnsen-Boulevards auch zwei Buslinien verkehren.“

Erlauben Sie mir Ihnen die Hintergründe für den erforderlichen verkehrsrechtlichen Nachweis für eine Anordnung einer Tempo 30-Streckengeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen im Kommodore-Johnsen-Boulevard zu erläutern.

Die Anordnung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen ist an straßenverkehrsrechtliche Voraussetzungen gebunden. Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/ Bevölkerung vor Lärm sind für Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO), § 45 Abs. 1a StVO, § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO sowie für andere Verkehrszeichenregelungen § 45 Abs. 3 StVO.

Rechtliche Grundlagen

Die Bewertung der Lärmbelastung an bestehenden Straßen erfolgt auf der Grundlage der **Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)**. Der Ordnungsgeber hat mit diesen Richtlinien den

Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelung durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Wohn-/ Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand gegeben. Sie gelten nur für bestehende Straßen.

Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Dabei sind grundsätzlich nach Gebieten und Tageszeiten gegliederte Richtwerte zugrunde zu legen. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort (Gebäudekante) einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

- In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr, 60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.
- In Kern-, Dorf- und Mischgebieten 72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr, 62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.
- In Gewerbegebieten 75 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr, 65 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr.

Die Zuordnung wird anhand der Festlegung in den Bebauungsplänen vorgenommen.

Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) reichen für straßenverkehrsbehördliche Anordnungen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens auch nicht geeignet, um das Überschreiten der o.g. Richtwerte zu belegen. Hier ist eine schalltechnische Untersuchung nach RLS-19 erforderlich, um Maßnahmen rechtssicher bestimmen zu können.

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen bei Überschreitung der Richtwerte und Nachweis ihrer Wirksamkeit in Betracht: • Verkehrslenkung • Lichtzeichenregelung • Geschwindigkeitsbeschränkungen (bspw. Tempo 30) • Verkehrsverbote. Es ist stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Im Einzelfall ist auch eine Kombination von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit anderen Maßnahmen, z.B. aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen, Förderung des ÖPNV und des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, Bau lärmarmer Fahrbahndecken, Maßnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs (z.B. koordinierte Lichtsignalsteuerung, Nachtabstaltung von Lichtsignalanlagen) möglich.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind auf die Zeit zu beschränken (Tag oder Nacht), für die Überschreitungen des Beurteilungspegels errechnet worden sind.

Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Maßgeblich sind neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der Wohn-/Bevölkerung die Besonderheiten des Einzelfalls. Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und insbesondere das Erfordernis nach § 45 Abs. 9 StVO (hier das Überschreiten der genannten Richtwerte) festzustellen. Die Vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen, das quantitative Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.

Weitere Verfahren

Der Ausschuss Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit des Beirats Walle hatte die Senatorin für Klimaschutz, Umwelt, Mobilität, Stadtentwicklung und Wohnungsbau zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf dem Kommodore-Johnsen-Boulevard um Auskunft gebeten.

Da die Einrichtung einer Tempo 30-Zone (Geschwindigkeitsregelung, Änderung der Vorfahrt) aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen nicht in Frage kommt, wird die Anordnung einer Tempo 30-Streckengeschwindigkeit (Geschwindigkeitsregelung ohne Änderung der Vorfahrt) im gesamten Verlauf des Kommodore-Johnsen-Boulevards vom Amt für Straßen und Verkehr geprüft.

Die Verkehrszählung im Kommodore-Johnsen-Boulevard wurde beauftragten Büro durchgeführt. Derzeit werden die Eingangswerte aus den erfassten Zählwerten generiert. Es ist davon auszugehen, dass die Eingangswerte für die nachfolgende schalltechnische Untersuchung zeitnah vorliegen.

Das Amt für Straßen und Verkehr beabsichtigt nach Vorliegen der Zählwerte die für eine Anordnung von Tempo 30 erforderliche schalltechnische Untersuchung zu beauftragen.

Ich bitte um Verständnis, dass derzeit noch nicht angegeben werden kann, wann mit dem Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung gerechnet werden kann, da zeitgleich mehrere solcher Untersuchungen auch für andere Beiratsbereiche durchzuführen sind. Das Amt wird nach Vorliegen der Ergebnisse auf Sie zukommen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Gez. Bartsch