

**Deputation für Umwelt, Bau,
Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)**

Neufassung des

**Berichts der Verwaltung
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 23.08.2018**

Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen

Sachdarstellung

Die Stadtbürgerschaft hat am 13. Oktober 2015 auf Antrag der Fraktionen Bündnis 90/DIE GRÜNEN und SPD „Mehr Verkehrssicherheit für Fußgänger durch Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten und Behinderteneinrichtungen“ (Drs. 19/32 S) den Senat gebeten,

- im Bereich von allgemeinbildenden Schulen und Kindergärten in Abhängigkeit von deren Betriebszeiten und örtlichen Gegebenheiten Tempo 30 anzuordnen,
- zu prüfen, an welchen Behinderteneinrichtungen aus Sicherheitsgründen sinnvollerweise zu gewissen Tageszeiten Tempo 30 anzuordnen ist und
- der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bis zum III. Quartal 2016 darüber zu berichten.

Zum Stand der Umsetzung hat der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Deputation am 27.10.2016 einen Zwischenbericht vorgelegt.

Mit der Ende des Jahres 2016 in Kraft getretenen StVO-Novelle ist die Anordnung von geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen auf Vorfahrtstraßen vor sog. sensiblen Einrichtungen wie Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen und Krankenhäusern nicht mehr an die Feststellung einer besonderen Gefahrenlage in der Örtlichkeit gebunden. Dadurch soll die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen, zu denen insbesondere Kinder und Senior*innen zählen, verbessert werden.

Zur Umsetzung dieser Regelung wurde die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) zum Verkehrszeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) neu gefasst. Sie gibt vor, dass innerhalb geschlossener Ortschaften die Geschwindigkeit an Straßen im unmittelbaren Bereich dieser Einrichtungen in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken ist, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist, wie

- Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen,
- erhöhter Parkraumsuchverkehr,
- häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger,

- Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern.

Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, wenn

- ein Ausweichen von Verkehren in das Wohnumfeld oder
- relevante Auswirkungen auf den ÖPNV-Taktfahrplan

zu befürchten sind. In die Gesamtabwägung sind in diesen Fällen alle relevanten Belange einzubeziehen, wie z. B. die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen oder Sperrgitter).

Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Diese Strecken können im städtischen Umfeld zusammengefasst werden, wenn im Straßenverlauf mehrere Institutionen aufeinander folgen.

Auf der Grundlage des durch die StVO-Novelle veränderten Rechtsrahmens ist in der Stadtgemeinde Bremen vorgesehen, die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor den genannten schutzwürdigen Einrichtungen auf 30 km/h zu reduzieren.

Dazu sind

- die betreffenden, schutzwürdigen Einrichtungen flächendeckend im Stadtgebiet Bremen zu identifizieren und lokalisieren,
- die Einrichtungen lagespezifisch im Hinblick auf das Schutzziel zu prüfen,
- Beurteilungskriterien für die Abwägung von Ausnahmefällen der o.a Kriterien zu entwickeln,
- Empfehlungen für die Anordnung von Tempo 30 für jede einzelne Einrichtung zu formulieren.

Das Amt für Straßen und Verkehr hat Ende des Jahres 2016 ein Fachplanungsbüro mit einer Studie zur Einführung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen beauftragt. Aufgrund der hohen Anzahl an Einrichtungen wurde die Untersuchung in einem gestuften Verfahren durchgeführt.

Identifizierung der Einrichtungen

Zunächst wurden die zu überprüfenden Einrichtungen

- Kindergärten, Kindertagesstätten, Horte,
- allgemeinbildende Schulen,
- Förderschulen,
- Alten- und Pflegeheime,
- Behindertenwerkstätten und vergleichbare Einrichtungen,
- Krankenhäuser

im Stadtgebiet Bremen einschließlich Bremen-Nord ermittelt. Bezüglich der berücksichtigten Institutionsgrößen wurde die Regelgröße von Kleinkindgruppen im Kindertagesstätten-Bereich (10 Kinder) als maßgebende Mindestgröße auch für andere Institutionen angesetzt.

Es wurden anhand digitaler Datengrundlagen 792 grundsätzlich in Frage kommende Einrichtungen identifiziert, von denen nach Adress- und Größenprüfung **761 Einrichtungen** in die weitere Prüfung eingegangen sind.

Lage der Einrichtungen

Nach der Verwaltungsvorschrift liegen die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30 vor, wenn die Einrichtungen entweder über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist. Demnach ist das Vorhandensein nur von Nebeneingängen für die Anordnung von Tempo 30 in der Regel nicht ausreichend. Auf Grundlage der Daten, soweit erforderlich durch Vor-Ort-Recherchen ergänzt, wurden die Zugänge (Haupteingänge und vergleichbar stark frequentierte Eingänge) der Einrichtungen identifiziert.

Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass **583 Einrichtungen** an Straßen angebunden sind, die bereits heute einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (oder geringer) unterliegen.

Die verbliebenen **178 Einrichtungen**, deren Zugänge nicht an geschwindigkeitsbeschränkt beschilderten Straßen liegen, wurden dahingehend überprüft, ob Versagensgründe für die Anordnung von Tempo 30 hinsichtlich

- der Vermeidung von signifikanten Verkehrsverlagerungen in Wohnnebenstraßen,
- signifikanter negativer Auswirkungen für den ÖPNV

vorliegen.

Straßen, die aufgrund ihrer Länge (Stichstraßen) oder Führung keine höheren Geschwindigkeiten als 30 km/h zulassen, wurden unter dem Grundsatz eines sparsamen Einsatzes von Verkehrszeichen bisher nicht geschwindigkeitsbeschränkt beschildert. Im Bereich schutzwürdiger Einrichtungen wird entsprechend der Zielrichtung der StVO-Novelle eine Beschilderung auch dieser Straßen mit Tempo 30 und Hinweiszeichen auf die Einrichtung angeordnet, um die Aufmerksamkeit auf schwächere Verkehrsteilnehmer*innen zu erhöhen.

Überprüfung der Versagensgründe

1. Vermeidung von Verkehrsverlagerung in Wohnnebenstraßen

Die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h trägt dazu bei, unerwünschte Verkehre aus Wohngebieten, in denen bereits heute weitestgehend flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet sind, fernzuhalten und im Vorfahrtstraßennetz zu bündeln. Eine detaillierte Vorabprüfung zur Klärung, ob aufgrund einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h signifikante Verkehrsverlagerungen in Wohnnebenstraßen zu erwarten wären, wurde aufgrund des damit verbundenen Aufwands nicht durchgeführt. Sollten sich dennoch in Folge der Anordnung von Tempo 30 vor den o.g. Einrichtungen signifikante Verkehrsverlagerungen in Wohnnebenstraßen zeigen, wäre die Anordnung von Tempo 30 in Abwägung mit der Größe der Einrichtung und dem Vorhandensein von Sicherheitseinrichtungen im Bereich der Einrichtungen anschließend zu überprüfen.

Mehrstreifige und mit koordinierten Signalschaltungen versehene Straßen dienen im besonderen Maße der Bündelungsfunktion von Verkehren. Tempo 30-Strecken an solchen Straßen weisen eine erhöhte Wahrscheinlichkeit auf, dass sich Verkehre auf Wohnnebenstraßen verlagern könnten. Eine Anordnung von Tempo 30 an solchen Straßen wird unter Berücksichtigung der vorhandenen Sicherheitseinrichtungen hinsichtlich der möglichen Verdrängung in Wohnnebenstraßen noch geprüft.

Nach Abschluss dieser Prüfungen wird hierzu eine weitere Befassung der Gremien, also sowohl eine Anhörung der Beiräte als auch ein Bericht an die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft erfolgen.

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) hat in ihrer Sitzung am 19.04.2018 die Optimierung der Lichtsignalsteuerung in der Schwachhauser Heerstraße zwischen der Kirchbachstraße und der Bürgermeister-Spitta-

Allee (Vorlage Nr. 19/402) mit Ziel beschlossen, die Wartezeiten für querende Fußgänger*innen und Radfahrer*innen an den Lichtsignalanlagen zu reduzieren und somit auch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In dem betreffenden Straßenabschnitt befinden sich soziale Einrichtungen. Derzeit wird geprüft, ob eine Reduzierung der Wartezeiten an den Lichtsignalanlagen unter den veränderten Signalisierungsrandbedingungen möglich ist. In Abwägung der Sicherheitsbelange steht eine Anordnung von Tempo 30 noch unter diesem Vorbehalt.

2. Auswirkungen auf den ÖPNV

Im Rahmen der Untersuchung wurden die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen aus der Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit auf den Linienverkehr im ÖPNV zunächst grob geprüft, um eventuelle Ausschlusskriterien zu ermitteln.

Infolge einer Erhöhung der Fahrzeiten durch Anordnung von Tempo 30-Abschnitten kann es zu einer Unterschreitung der Mindestwendezeiten an den Endhaltestellen kommen, wodurch der Einsatz zusätzlicher Busse oder Straßenbahnen für die Einhaltung der bestehenden Takte erforderlich werden kann. Zudem ist zu bewerten, ob durch die erforderlichen Fahrzeitanpassungen Änderungen im Fahrplan notwendig werden, insbesondere im Hinblick auf die Anschlusssicherung zwischen den ÖPNV-Linien.

Als Grundlage für die Bewertung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen wurden folgende Merkmale der ÖPNV-Verkehrsführung im Bereich der zu untersuchenden Einrichtungen erhoben:

- Besondere Bahnkörper,
- Mischverkehre mit dem MIV,
- Abschnitte mit besonderem Bahnkörper und Mischverkehr, ggf. richtungsbezogen differenziert,
- Straßenbündige Bahnkörper (Markierung) ohne bauliche Trennung vom MIV,
- Abschnitte mit Busspuren,
- Lage der Haltestellen.

Nach § 16 der „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen“ (BOStrab) befinden sich besondere Bahnkörper im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehrsraum durch Bordsteine, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung nach § 45 StVO findet hier keine Anwendung. Eine Anordnung von Tempo 30 gilt hier ausschließlich für die Fahrbahn, sie hat somit keine betrieblichen Auswirkungen auf den ÖPNV. Für Einrichtungen an Vorfahrtstraßen mit besonderem Bahnkörper liegen die Voraussetzungen für die Anordnung von Tempo 30 vor, da hier keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV-Betrieb zu erwarten sind.

Ohne Vorhandensein eines besonderen Bahnkörpers wird dagegen grundsätzlich von gemischter Verkehrsführung ausgegangen, die keine separate Geschwindigkeitsanordnung erlaubt. Eine Trennung der Gleisanlage durch Markierung von der Fahrbahn schafft keinen besonderen Bahnkörper. Damit gelten für straßenbündige Bahnkörper die gleichen Verkehrsregeln wie für die Fahrbahn. Die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Bus- und Straßenbahnverkehr in entsprechenden Abschnitten werden grundsätzlich als so weitgehend eingeschätzt, dass sich hierin ein Ausschlusskriterium begründen kann. Dazu wurden die theoretischen Fahrzeitverluste für jeden Einzelfall ermittelt.

Gemäß der VwV-StVO zum Verkehrszeichen Vz. 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) sind als Streckenlänge für das Tempo 30-Gebot vor Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen maximal 300 Meter vorgegeben, für den der Reisezeitverlust für den fahrbahnbezogenen Bus- und Straßenbahnverkehr berechnet wurde. Unter der Annahme einer auf der 300-Meter-Strecke mit der zulässigen Geschwindigkeit durchgeführten Fahrt

beträgt der maximale Reisezzeitunterschied zwischen 30 km/h und 50 km/h rechnerisch 14 Sekunden. Diese Differenz kann sich durch verschiedene Faktoren reduzieren. In die Bewertung der tatsächlich zu erwartenden Zeitverluste sind unter anderem die Länge der Tempo 30-Strecke, die Entfernung der schutzwürdigen Eingangsbereiche zu den Haltestellen, zu Knotenpunkten und anderen geschwindigkeitsrelevanten Verkehrseinrichtungen im Straßenraum eingeflossen.

Die so im Einzelnen ermittelten Fahrzeitverluste für den ÖPNV wurden linienbezogen aggregiert und daraus die zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen abgeleitet. In Abstimmung mit der BSAG wird geprüft, ob ggf. Fahrzeugmehrbedarf zur Einhaltung des Taktfahrplans bzw. zum Erhalt bestehender Anschlüsse besteht. Die Auswirkungen auf den ÖPNV durch die Einrichtung von Tempo 30 sind im Gesamtliniennetz zusammenhang abzuwägen. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.

Nach Abschluss dieser Prüfungen wird hierzu eine weitere Befassung der Gremien, also sowohl eine Anhörung der Beiräte als auch ein Bericht an die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft erfolgen.

Umsetzungskonzept

Die Anordnung von Tempo 30 vor Kindergärten, Schulen und sozialen Einrichtungen ist in einem ersten Schritt für **71 Einrichtungen** an 56 Streckenabschnitten vorgesehen. Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TÖB-Verfahren) werden die Beiräte beteiligt mit dem Ziel eines Einvernehmens. Dies gilt insbesondere, sofern vom Beirat eine Tempo 30-Zone angestrebt wird. Denn bei diesen sind die Beiräte nicht nur anzuhören, sondern haben darüber zu entscheiden.

Für **107 Einrichtungen** wird Tempo 30 hinsichtlich der genannten Kriterien noch geprüft. Nach Abschluss des Prozesses wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft ein aktualisierter Bericht vorgelegt. Bei Einrichtung von Tempo 30-Strecken, die Auswirkungen auf die Takt-/ Fahrzeiten der BSAG haben, ist zu berücksichtigen, dass dies jeweils nur zu den halbjährlichen Fahrplanwechseln mit einem entsprechenden Planungsvorlauf der BSAG umgesetzt werden kann.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Anzahl der Einrichtungen in der Gesamtbilanz:

Tempo 30 vorhanden	Tempo 30 geplant	Tempo 30 in Prüfung	Gesamt
583	71	107	761
77%	9%	14%	100%

Tabelle: Geschwindigkeitsregelungen vor Schulen, Kitas und sozialen Einrichtungen

Eine Aufstellung der Einrichtungen im Einzelnen, für die Tempo 30 vorgesehen bzw. noch geprüft wird, ist dem Anhang zu entnehmen. In der Bilanz werden die dargestellten Zweitverbindungen von Einrichtungen nicht mitgerechnet, da jede Einrichtung ihrer Hauptanbindung zugeordnet ist.

Zusammenfassende Darstellung

Heute befinden sich bereits 77% der Einrichtungen mit ihrem Haupteingang bzw. teilweise mit stark frequentierten Nebeneingängen in einem auf wenigstens 30 km/h beschränkten Bereich. Für weitere 71 Einrichtungen ist in der ersten Umsetzungsstufe die Anordnung von Tempo 30 vor deren Eingangsbereich vorgesehen. Die Umsetzung wird nach Prüfung weiterer Einrichtungen hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV bzw. der Gefahr von Verkehrsverlagerungen auf Wohnnebenstraßen abgeschlossen.

Die Anordnung der Tempo 30-Strecken erfolgt in der Regel 150 Meter vor dem Eingang der Institution und endet 150 Meter danach. Sie wird am Beginn mit dem Verkehrszeichen Vz. 274-30 (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h) und am Ende mit Vz. 278-30 (Ende zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h) ausgeführt. Lückenschlüsse sind zu Einmündungen und anderen natürlichen Aufmerksamkeitspunkten ebenso möglich wie kürzere Anordnungsstrecken, um zum Beispiel die Auswirkungen auf den ÖPNV zu verringern. Bei dicht aufeinander folgenden Einrichtungen werden die Tempo 30-Streckenabschnitte zusammengefasst.

An Vorfahrtstraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen werden in der Regel einseitige Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen. Im Bereich von Schulen wurde eine Anordnung von Tempo 30 für beide Richtungsfahrbahnen hinsichtlich erhöhter Sicherheitsanforderungen (Pulkbildung an Querungsstellen, Gefahr von Rotläufern) im Einzelfall geprüft.

Fazit: Mit der Umsetzung der StVO-Novelle wird ein deutlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen, zu denen insbesondere Kinder und Senior*innen zählen, geleistet.

Beschlussvorschlag

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und bittet um erneute Berichterstattung nach der Beteiligung der Beiräte.