

Landesamt für Straßenbau
und Verkehr
Mecklenburg-Vorpommern

Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-
Vorpommern • Postfach 16 12 62 • 18025 Rostock

EINGEGANGEN

28. NOV. 2012

Amt für Verkehrsmanagement



Landeshauptstadt Schwerin
Die Oberbürgermeisterin
Dezernat III - Wirtschaft, Bauen und Ordnung
Postfach 11 10 42
19010 Schwerin

Bearbeiter: Herr Giese

Telefon: 0381 122-3251

Telefax: 0381 122 3500/3501

E-Mail: Uwe.Giese@sbv.mv-regierung.de

Gz.: 0225-621-24-125-1-2

Datum: 26. November 2012

Umsetzung von Tempo 30 auf dem Schweriner Hauptverkehrsnetz

Ihr Schreiben vom 13. November 2012

Sehr geehrter Herr Dr. Friedersdorff,

mit Bezugsschreiben haben Sie sich an das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V gewandt und um Einschätzung gebeten, ob die seitens der Landeshauptstadt Schwerin beabsichtigte Verkehrsorganisation für weitere Abschnitte innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen unter den näher beschriebenen Randbedingungen wie z. B. der Beibehaltung einer zweistreifigen Verkehrsführung je Fahrtrichtung und dem Fortbestand einer Radwegebenutzungspflicht im Ergebnis überhaupt der Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung dienlich sein kann und feststellbare Veränderungen für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz zu erwarten sind.

Lassen Sie mich hierzu eingangs feststellen, dass eine solche Einschätzung nicht abgegeben werden kann, da die Wirksamkeit (Akzeptanz) einer geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahme sowie letztlich die damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen auf die Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit von einer Vielzahl verschiedener Faktoren abhängen, die einer umfassenden Untersuchung eines Planungsbüros bedürfen.

Unter Heranziehung geltender Richtlinien (RASt 06, ERA 2010) lässt sich die angedachte Verkehrsorganisation jedoch hinsichtlich ihrer Recht- und Zweckmäßigkeit bewerten.

Dabei ist von Beachtung, dass Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung dem Einvernehmensvorbehalt der Gemeinde unterliegen.

D. h., sofern die Zustimmung der Gemeinde zur Umsetzung einer bestimmten verkehrsorganisatorischen Maßnahme versagt bleibt (hier z. B. die Einrichtung von Schutzstreifen) hindert es die Straßenverkehrsbehörde, eine entgegenstehende Anordnung zu erlassen und deren Umsetzung voranzutreiben. Andererseits bleibt aber die Möglichkeit eröffnet, die Einrichtung von Schutzstreifen auf eine andere Anordnungsnorm (z. B. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO i. V. m. Abs. 3 Satz 1 und Abs. 9 Satz 1 und 2 StVO) zu stützen, sofern die örtlichen und verkehrlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Hausanschrift
Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Mecklenburg-Vorpommern
Landesbehördenzentrum
Erich-Schlesinger-Straße 35
18059 Rostock

Telefon
(0381) 122 37
Telefax
(0381) 122 3500/3501
E-Mail
ismv@sbv.mv-regierung.de

Besuchszeiten
Allgemein:
Mo. bis Fr. 9:00-12:00 Uhr
oder nach Vereinbarung
Bereich Verkehr:
Di. und Do. 9:00-15:30 Uhr
Mi. 9:00-12:00 Uhr

Unter Bezugnahme auf die im Jahr 2010 durch die Landeshauptstadt Schwerin formulierte Aufgabenstellung zur Umsetzung von geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen auf dem Schweriner Hauptstraßennetz möchte ich noch einmal auf die Forschungsarbeit „Auswirkungen unterschiedlicher zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf städtischen Hauptverkehrsstraßen“ zurück kommen (Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 65“). Nach den Ergebnissen der Forschungsarbeit kann eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für Vorfahrtsstraßen grundsätzlich nicht empfohlen werden, wenn keine nennenswerten Defizite vorliegen. Ohne zusätzliche bauliche Maßnahmen finden keine wesentlichen, objektiv feststellbaren Veränderungen für die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz statt. Wesentliche Nachteile für den Verkehrsfluss entstehen durch diese Maßnahme allerdings auch nicht.

Insofern wird es von hier weiterhin als bedeutsam angesehen, entsprechend den konzeptionellen Vorgaben für die betreffenden Straßenzüge, die straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen durch wirksame straßenbauliche Maßnahmen zu ergänzen (z. B. Umgestaltung des Straßenraums, Reduzierung überdimensionierter Fahrbahnen, Neuordnung von Fahrspuren). Ein diesbezüglicher Ansatz wurde bereits im Jahr 1993 durch die Planungsgruppe Nord Kassel verfolgt (lineare (Umbau-) Maßnahmen bzw. Straßenrückbau zur städtebaulichen Integration des Straßenraums). Selbstverständlich gilt es dabei die zwischenzeitlich entwickelten „neuen“ Ansprüche an Radverkehrsführungen zu berücksichtigen.

Der Ergebnisbericht (Vorher-Untersuchungen) der LK Argus Kassel GmbH aus dem Juli 2012 dokumentiert im Zusammenhang mit der Einführung einer Tempo 30 – Regelung auf dem Obotritenring, dass sich die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin durch Beschluss vom 11. April 2011 für die Beibehaltung einer Vierspurigkeit der Straße, eine Ampelkoordinierung (Grüne Welle) und eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ausgesprochen hat. Unter Heranziehung der im Bericht ausgewiesenen Verkehrsbelegungszahlen mit bis zu ca. 2.200 Kfz in der Spitzenstunde wird nach Punkt 5.1.2 (Entwurfs- und Abwägungsgrundsätze der empfohlenen Querschnitte) der RAS 06 für eine dem Obotritenring vergleichbare Straße eine Regelbreite für die zweistreifige Richtungsfahrbahn von 6,50m sowie der vorwiegende Einsatz von Radfahrstreifen oder Radwegen empfohlen.

Den gleichen Ansatz verfolgen die ERA 2010 (vgl. Punkt 2.3.3. Bild 8), wonach bei der vorliegenden Verkehrsbelastung als Radverkehrsanlagen i. d. R. ein Radfahrstreifen, ein Radweg oder ein gemeinsamer Geh-/Radweg vorzusehen sind.

Insofern spricht grundsätzlich nichts dagegen, die gegenwärtig bestehende Trennung des motorisierten Verkehrs vom nichtmotorisierten Verkehr beizubehalten. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass die Verkehrsanlagen für den nichtmotorisierten Verkehr den Ansprüchen einer sicheren und modernen Verkehrsabwicklung genügen und das Konfliktpotential der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer untereinander minimiert ist.

Eine Vergleichbarkeit des vierstreifigen Abschnitts des Obotritenrings in der Landeshauptstadt Schwerin ist beispielsweise mit Straßen der Hansestadt Rostock wie der Hamburger Straße, der Lübecker Straße, der Tessiner Straße, der Nobelstraße, und dem Warnowufer gegeben, wobei jedoch in allen Straßenzügen der Hansestadt Rostock die innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt und abschnittsweise die Wohnbebauung mehr als 20m von der Fahrbahn abgerückt ist. Radverkehr wird auf separaten Radverkehrsanlagen oder auf Radfahrstreifen geführt.

Eine Markierung von Schutzstreifen im Zuge des Obotritenrings scheidet aufgrund der hohen Verkehrsbelastung aus. Zwar können nach den ERA 2010 auch auf vierstreifigen Straßen Schutzstreifen angelegt werden; die Einsatzbereiche sind jedoch ebenfalls aus Punkt 2.3.3. Bild 8 abzuleiten. Aus hiesiger Sicht wird auch aus Verkehrssicherheitsgründen die Markierung von Schutzstreifen auf stark frequentierten vierstreifigen Hauptverkehrsstraßen als nicht zweckmäßig erachtet. Bewegungsspielräume und Sicherheitsräume sind beim Nebeneinanderfahren und Überholen von Pkw und Rad bereits auf ein Mindestmaß reduziert. Lkw und Busse müssen stets den Schutzstreifen mitbenutzen und beim Überholen von Radfahrern in den linken Fahrstreifen wechseln.

Nach Punkt 6.1.7.3 der RASt 06 kommen Schutzstreifen vor allem auf zweistreifigen Straßen in Frage. Sie können aber auch auf einstreifigen Richtungsfahrbahnen und in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten innerhalb der Richtungsfahrstreifen eingerichtet werden. Den Einsatz von Schutzstreifen auf zweistreifigen Richtungsfahrstreifen sehen die RASt 06 hingegen nicht vor.

Straßen sollen ihrem äußeren Erscheinungsbild nach zusammen mit der Verkehrstechnik das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen. Der Einheit von Planung, Bau und Betrieb von Straßen kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu.

Nach § 39 Abs. 1a StVO ist innerhalb geschlossener Ortschaften abseits der Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) mit der Anordnung von Tempo 30-Zonen (Zeichen 274.1) zu rechnen. Ansonsten gilt grundsätzlich die nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO geltende zulässige Innerortshöchstgeschwindigkeit 50 km/h. Nur dann, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den Absätzen 1 bis 8 des § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, dürfen Beschränkungen und Verbote für den fließenden Verkehr angeordnet werden (vgl. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO). Dies kann z. B. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen der Fall sein. Vorliegend ist die für weitere Abschnitte innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen vorgesehene verkehrsorganisatorische Maßnahme (Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h) auf eine Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung ausgerichtet. Die städtebaulich begründete straßenverkehrsrechtliche Anordnung gewährt der Gemeinde einen Gestaltungsspielraum für eigenverantwortliche Entscheidungen. Deshalb müssen die in § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO genannten Anordnungen jeweils im Einvernehmen mit der Gemeinde ergehen. Liegt das Einvernehmen (Anmerkung: wie in der Landeshauptstadt Schwerin) vor, so entscheidet die Straßenverkehrsbehörde über diese staatliche Angelegenheit in eigener Verantwortung ohne Bindung an die Wünsche der Gemeinde als Selbstverwaltungskörperschaft. Indem § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO die Straßenverkehrsbehörden ermächtigt, Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu treffen, ermöglicht er eine Förderung auch gemeindlicher Verkehrskonzepte und dient damit nicht nur staatlichen Interessen, sondern zugleich den zum Selbstverwaltungsbereich gehörenden Planungs- und Entwicklungsbelangen einer Gemeinde. Deshalb kann eine Gemeinde insoweit beanspruchen, dass die Straßenverkehrsbehörde von dieser Ermächtigung ermessensfehlerfrei Gebrauch macht (BVerwG, Urteil vom 20. April 1994, analog).

Bereits das Konzept der Planungsgruppe Nord Kassel aus dem Jahr 1993 zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung in Wohngebieten in der Stadt Schwerin sah für alle Abschnitte des Obotritenrings sowie für die Robert-Beltz-Straße sowohl verkehrsorganisatorische als auch bauliche Maßnahmen vor, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h zu erzielen. Nur in Kombination mit straßenbaulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird es möglich sein, die Einhaltung einer angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30 km/h zu gewährleisten, ohne einen erheblichen Aufwand an Verkehrsüberwachungsmaßnahmen tätigen zu müssen. Insofern sollte durch die Landeshauptstadt Schwerin noch einmal die Machbarkeit einer einstreifigen Verkehrsführung je Fahrtrichtung und deren Auswirkungen auf die Durchlassfähigkeit geprüft werden. Im Zusammenhang mit der Radverkehrsführung gilt es die Anlage eines breiten Fahrstreifens je Fahrtrichtung mit daneben am Fahrbahnrand verlaufendem Radfahrstreifen sowie alternativ die Anlage eines überbreiten Fahrstreifens je Fahrtrichtung und daneben am Fahrbahnrand markiertem Schutzstreifen zu untersuchen. Eine vergleichsweise Verkehrsanlage existiert in der Hansestadt Rostock mit der August-Bebels-Straße. Eine Reduzierung der Kfz-Anzahl im Straßenquerschnitt und in einzelnen Abschnitten zwischen den Knotenpunkten sowie das Abrücken der Kfz vom Fahrbahnrand würde zudem für die in angrenzender Wohnbebauung lebende Bevölkerung Reduzierungen der Belastungen durch Lärm und Abgase ergeben.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag


Dietmar Stoll