

Schwestergasse;

hier: **Beschränkung auf Tempo 30**

- Antrag der Ausschussgemeinschaft SPD, Die Linke/mut und der Fraktion Bündnis90/Die Grünen sowie Frau Stadträtin Elke März-Granda und Herrn Stadtrat Dr. Stefan Müller-Kroehling vom 01.11.2023, Nr. 547

- Beschluss Nr. 5 des Verkehrssenats vom 13.06.2023

- Beschluss Nr. 2 des Verkehrssenats vom 10.10.2023

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	1	Zuständigkeit:	Referat 3
Sitzungsdatum:	16.07.2024	Stadt Landshut, den	21.06.2024
Sitzungsnummer:	23	Ersteller:	Herr Braune

Vormerkung:

Zusammenfassung:

Auf Grund des Antrages Nr. 493 wurde eine Tempo-Beschränkung auf 30 km/h in der Schwestergasse ab der Kreuzung mit der Ludmillastraße in den Verkehrssenaten vom 13.06.2023 (Top 5) und 10.10.2023 (Top 2) überprüft.

Da die rechtlichen Voraussetzungen (Vorfahrtstraße im Hauptstraßennetz der Stadt Landshut) und die durchgeführten Langzeitmessungen hinsichtlich der gefahrenen Geschwindigkeiten keine Gefahrenlage ergeben haben, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung **erheblich übersteigt**, wurde dem Antrag nicht zugestimmt.

In Folge eines tragischen Verkehrsunfalles mit Todesfolge wurde eine Neubehandlung mit Antrag Nr. 547 beantragt.

Insbesondere sollten alle rechtlich relevanten Regelungen zur Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht gezogen und überprüft werden.

Es sollten dabei auch mögliche Erleichterungen in Folge der geplanten Änderung des Straßenverkehrsgesetzes in Betracht gezogen werden.

Der Bundesrat hat jedoch in seiner Sitzung vom 24.11.2023 dem Gesetzgebungsverfahren nicht zugestimmt. Die Weiterführung des Gesetzgebungsverfahrens ist somit aktuell offen, so dass über mögliche Änderungen keine Aussage getroffen werden kann.

Die nachfolgend im einzelnen dargelegten Prüfungen der gesetzlichen Grundlagen hinsichtlich einer Geschwindigkeitsbeschränkung haben keine rechtliche Grundlage ergeben.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt und Amt für Umwelt-, Klima- und Naturschutz:

1. Einrichtung einer Tempo-30-Zone (§ 45 Abs. 1c StVO)

Wie bereits im Verkehrssenat am 13.06.2023 dargelegt ist die Umsetzung einer Tempo-30-Zone in einer Vorfahrtstraße rechtlich nicht möglich.

2. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkung unter 30 km/h (§ 45 Abs. 1d StVO)

Diese Möglichkeit wird nur in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgänger-aufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion eröffnet.

3. Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz sensibler Bereiche (§ 45 Abs. 1a StVO) – z.B. Bade- oder Kurorte, Erholungsorte

Diese Möglichkeit wird nicht eröffnet, da keiner der Tatbestände vorliegt.

4. Schutz vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO)

Lärmaktionsplan:

Die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionspläne liegt bei der Regierung von Oberfranken. Diese führt zentral für ganz Bayern die Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen durch. Die Schwestergasse ist keine Hauptverkehrsstraße (Bundesstraße oder Staatsstraße) und wird daher auch nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Abgase:

In Landshut ist in der Podewilsstraße eine lufthygienische Messstation aufgestellt, die Werte für Feinstaub und Stickstoffdioxid aufnimmt. Anhand der Auswertung der letzten Jahre ist ersichtlich, dass es hier zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 39.BImSchV gekommen ist. Aufgrund der Lage der Messstation (direkt am Fahrbahnrand), der umliegenden Umgebung (hohe Bebauungsdichte - mehrgeschossige Bebauungen wie CCL) sowie der hohen Verkehrszahlen in diesem Bereich, stellt diese Messstation einen „ungünstigen Fall“ dar und kann daher zu Vergleichszwecken analog für andere Straßenbereiche herangezogen werden:

In der Schwestergasse liegt eine bessere Ausgangslage (geringere Bebauungsdichte, bessere Durchlüftung, geringere Verkehrszahlen) vor, sodass auch hier schlussgefolgert werden kann, dass die Immissionsgrenzwerte nach der 39.BImSchV eingehalten werden.

Lärm:

Grundsätzlich kann angemerkt werden, dass eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit aus immissionsschutzfachlicher Sicht immer positiv zu bewerten ist.

Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bringt rechnerisch bei sonst gleichen Randbedingungen in diesem Abschnitt eine Minderung der Mittelungspegel für Straßenverkehrslärm um 2,3 dB(A). Von einer wesentlichen Änderung spricht man bei einer Erhöhung/Reduzierung des Verkehrslärms von 3 dB(A). Anhand der uns vorliegenden Unterlagen lässt sich erschließen, dass die Verkehrsteilnehmer in diesem Verkehrsabschnitt die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h nicht ausschöpfen, sondern langsamer fahren. Das führt wiederum zu einer noch geringeren Pegeldifferenz als 2,3 dB(A) und kann aus Sicht des Immissionsschutzes somit als nicht relevant eingestuft werden.

Der Lärm muss Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Die Immissionen müssen also eine Zumutbarkeitsschwelle überschreiten.

Lärmschutzmaßnahmen müssen daher tatsächlich auch geeignet sein den angestrebten Zweck zu erreichen (§ 45 Abs. 9 StVO). Dies ist nicht bereits dann gegeben, wenn zwar rein rechnerisch eine geringe Reduzierung des Schallpegels erreicht werden kann, diese aber für das menschliche Ohr letztlich nicht wahrnehmbar ist.

5. Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld schutzbedürftiger Einrichtungen (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO) – Schulen, Kindergärten, Altersheime

Diese Möglichkeit wird nicht eröffnet, da keiner der Tatbestände vorliegt.

6. Erprobungsmaßnahmen (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO)

Im Falle von Erprobungsmaßnahmen entfällt kraft Gesetzes zwar die Prüfung einer qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO, eine straßenverkehrsrechtliche Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 1 StVO muss aber dennoch vorliegen. Daraus folgt, dass auch bei Erprobungsmaßnahmen ein Mindestmaß an konzeptionellem Vorgehen erforderlich ist. Die Verwaltung muss daher darlegen, warum einer Gefahrenlage mit Tempo 30 begegnet werden kann und das Erprobungsziel dementsprechend konkret bestimmen. Das Ziel müsste daher beispielsweise sein, die Unfallzahlen an einer Örtlichkeit zu reduzieren. Wenn aber kein Unfallgeschehen im Bezug auf eine Geschwindigkeitsproblematik an der Örtlichkeit vorliegt, ist dieses Mittel weder geeignet, erforderlich noch insgesamt angemessen.

7. Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo-30 auf Grund einer Gefahrenlage (§ 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 3 StVO)

Die durchgeführten Prüfungen zur Frage der Sichtbeziehungen und der gefahrenen Geschwindigkeiten im Hinblick auf eine Gefahrenlage wurden in den Sitzungen des Verkehrssenats vom 13.06.2023 und 10.10.2023 dargelegt und erläutert.

Beschränkungen des fließenden Verkehrs (hier: Begrenzung auf 30 km/h) können nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Es muss daher nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO ein besonders strenger Maßstab für das Vorliegen einer Gefahrenlage gelten.

Bei einer Ortsbesichtigung wurde die Situation dahingehend überprüft. Bei der Querung in östlicher Fahrtrichtung bestehen sehr gute Sichtbeziehungen in die Flutmulde (ca. 100 m) bzw. in Richtung Stethaimerstraße (ca. 250 m). In westlicher Fahrtrichtung die gleiche Sicht in die Flutmulde und mit Hilfe des großen Verkehrsspiegels mindestens bis zur Lichtsignalanlage an der Einmündung Ludmillastraße / Lehbühlstraße (ca. 100 m). Beim dortigen Straßenverlauf (Kurven) werden von den Kraftfahrzeugen in der Regel aber auch keine Geschwindigkeiten von 50 km/h erreicht.

Zur Prüfung, ob die gefahrenen Geschwindigkeiten eine Beschränkung auf 30 km/h auf Grund einer Gefahrenlage, die das Risiko einer allgemeinen Beeinträchtigung übersteigt, rechtfertigen, wurden auf Grund des Beschlusses des Verkehrssenats vom 13.06.2023 Langzeitmessungen im Zeitraum vom 28.08.2023 bis 11.09.2023 durchgeführt.

In Fahrtrichtung stadteinwärts kam es zu keinen Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit. Nur 3 von 5.976 Fahrzeugen erreichten eine Geschwindigkeit zwischen 40 bis 45 km/h.

In Fahrtrichtung stadtauswärts gab es ebenfalls keine Überschreitungen. Hier konnte nur 1 Fahrzeug von 3.308 im Bereich 40 bis 45 km/h festgestellt werden.

Im Nachgang auf das Unfallgeschehen wurden nochmalig Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt – die Messprotokollen befinden sich in den Anlagen.

Im Zeitraum 24.01.2024 bis 31.01.2024 wurden zunächst Messungen ohne Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeiten durchgeführt (Anlage 2 und 3).

In Fahrtrichtung stadteinwärts kam es dabei zu keinen Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit. Nur 4 von 8.484 Fahrzeugen erreichten eine Geschwindigkeit zwischen 40 und 44 km/h. Eine Geschwindigkeit von über 30 km/h erreichten 299 Kfz (Quote 3,5 %).

In Fahrtrichtung stadtauswärts überschritten 3 von 9.655 Fahrzeugen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Ein Fahrzeug erreichte dabei eine Geschwindigkeit von maximal 64 km/h. Nach Rücksprache mit der Polizei ist es aber nicht auszuschließen, dass diese Überschreitungen von Einsatzfahrzeugen verursacht wurden. Eine Geschwindigkeit von über 30 km/h erreichten 217 Kfz (Quote 2,2 %)

Im Zeitraum 31.01.2024 bis 07.02.2024 wurden Vergleichsmessungen mit Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit durchgeführt (Anlage 4 und 5).

In Fahrrichtung stadteinwärts kam es zu keinen Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit. Nur 1 von 7.188 Fahrzeugen erreichte eine Geschwindigkeit zwischen 40 und 44 km/h. Eine Geschwindigkeit von über 30 km/h erreichten 411 Kfz (Quote 5,7 %). In Fahrtrichtung stadtauswärts kam es ebenfalls zu keinen Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit. Nur 6 von 10.129 Fahrzeugen erreichten Geschwindigkeiten zwischen 40 und 49 km/h. Eine Geschwindigkeit von über 30 km/h erreichten 231 Kfz (Quote 2,3 %).

Nach Mitteilung der Staatsanwaltschaft Landshut vom 16.05.2024 (Anlage 6) haben die Auswertungen des beauftragten Sachverständigen ergeben, dass die Anstoßgeschwindigkeit mit 25-30 km/h eingegrenzt werden konnte. Eine höhere Geschwindigkeit kann nach aktuellem Stand nicht nachgewiesen werden.

Stellungnahme Unfallkommission:

Von den Fachstellen der Unfallkommission werden in Folge des Verkehrsunfalls unabhängig von Geschwindigkeitsbeschränkungen die folgenden Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen:

- Verengung der Fahrbahn durch Fahrbahnmarkierungen bzw. dem Einsatz eines Leitbordes (Anlage 7). Damit kann nochmal sichergestellt werden, dass an dieser Stelle keine höheren Geschwindigkeiten erreicht werden können.
- Das Leitbord aber auch der Einsatz von Sperrketten an der Örtlichkeit mit abknickender Vorfahrt soll ein Queren von Fußgängern verhindern, zumal sich lediglich 75 m entfernt eine mit Ampelanlage gesicherte Querungsmöglichkeit befindet.

Darüber hinaus soll der Fußgängerverkehr durch eine zusätzliche Hinweisbeschilderung zur nahegelegene Lichtsignalanlage geführt werden.

Aus diesen genannten Gründen kann aus Sicht der Verwaltung auch den Vorschlägen aus der Bürgerschaft (Anlage 8), die von Frau Stadträtin König an die Verwaltung weitergeleitet wurden nicht näher getreten werden, da deren Umsetzung (z.B. Einbau einer Querungshilfe) entweder technisch in Folge der Schleppkurven nicht möglich gewesen wären oder den Zielsetzungen Fußgängerquerungen zu unterbinden nicht entsprochen hätten.

- Auf der östlichen Seite der Schwestergasse in Fahrtrichtung Flutmulde soll in Höhe der Hausnummer 26 ein absolutes Haltverbot eingerichtet werden, um die Sichtbeziehungen für die Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Diese Maßnahme wurde bereits auf der Grundlage des Beschluss Nr. 2 des Verkehrssenats vom 16.01.2024 umgesetzt.
- Anbringung zusätzlicher Gefahrzeichen „Radverkehr“ aus Richtung Flutmulde und Ludmillastraße. Auch diese Maßnahme wurde bereits am 16.04.2024 umgesetzt.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt die Vorschläge der Unfallkommission, soweit noch nicht erfolgt, umzusetzen.

Anlagen:

- Anlage 1. Plan Schwestergasse
- Anlage 2. Schwestergasse stadteinwärts 24.01.24 bis 31.01.24
- Anlage 3. Schwestergasse stadtauswärts 24.01.24 bis 31.01.24
- Anlage 4. Schwestergasse stadteinwärts 31.01.24 bis 07.02.24
- Anlage 5. Schwestergasse stadtauswärts 31.01.24 bis 07.02.24
- Anlage 6. Staatsanwaltschaft LA 16.05.2024
- Anlage 7. Lageplan Schwestergasse Fahrbahneinengung
- Anlage 8. Vorschläge zur Veränderung Frau SR König
- Anlage 9. Antrag Nr. 547 vom 01.11.2023
- Anlage 10. Beschluss Nr. 2 des Verkehrssenats vom 10.10.2023
- Anlage 11. Beschluss Nr. 5 des Verkehrssenats vom 13.06.2024