

DER OBERBÜRGERMEISTER DER STADT BAMBERG

Bezirkstagsvizepräsident

STADT BAMBERG Postfach 11 03 23 96031 Bamberg

Stadtratsfraktion
Grünes Bamberg
Grüner Markt 7
96047 Bamberg



Ihr Ansprechpartner:
Herr Hinterstein
Rathaus Maximiliansplatz
Maximiliansplatz 3
96047 Bamberg
Telefon 0951 87-1004
Telefax 0951 87-1975
christian.hinterstein@
stadt.bamberg.de
www.bamberg.de

15.06.2023 St/Hi

Tempo 50 Münchner Ring Hier: Schreiben vom 30.03.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 30.03.2023 haben Sie die Behandlung von Fragen zur Geschwindigkeit und Immissionsentwicklung im Bereich des Münchner Rings im Mobilitätssenat beantragt. Dabei geht es inhaltlich im Wesentlichen um zwei Themenkomplexe:

1. Die Verwaltung prüft eine temporäre Einrichtung von Tempo 50 zwischen 22.00 und 6.00 Uhr auf besonders sensiblen Abschnitten des Münchner Rings.
2. Die Verwaltung erläutert die Rechtsgrundlage, auf welcher die jeweiligen Anordnungen erfolgen (Regelgeschwindigkeit innerorts = 50 km/h) und unter welchen Voraussetzungen eine nächtliche Absenkung der Geschwindigkeit umsetzbar ist.

Zu dieser Anfrage nimmt die Stadtverwaltung gemäß § 34 Abs. 1 der Stadtrats-Geschäftsordnung wie folgt schriftlich Stellung:

Generell ist zwischen möglichen Anordnungen aufgrund von Verkehrslärm und nach den rechtlichen Vorgaben für die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu differenzieren:

1. Die zulässige Geschwindigkeit ist nach § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 in Verbindung mit § 41 Abs. 1 (und Anlage 2: Verkehrszeichen Nr. 274) der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beurteilen.

Sparkasse Bamberg | BLZ 770 500 00 | Konto-Nr: 18
BIC-/SWIFT-Code: BYLADEM1SKB | IBAN: DE73 7705 0000 0000 0000 18

2. Das Thema Verkehrslärm ist nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zu bewerten.

Zu 1. Zulässige Geschwindigkeit auf Bundesstraßen:

Der gegenständliche Abschnitt des Münchner Rings ist Teil der Bundesstraße 22. Innerhalb geschlossener Ortschaften entspricht es der pflichtgemäßen Ermessensausübung regelmäßig auf Bundesstraßen die Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 70 km/h dann anzuheben, wenn es sich um Vorfahrtsstraßen handelt, auf denen benutzungspflichtige Radwege vorhanden sind und der Fußgängerquerverkehr durch Lichtzeichenanlagen sicher geführt wird. Für Linksabbieger müssen Abbiegestreifen eingerichtet sein.

Auch der Ausbaustandard des Münchner Rings mit vier Fahrspuren bezweckt und fördert eine bessere Aufnahmefähigkeit und Verkehrsflüssigkeit dieser Straß. Dieser Zweck wird durch die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auch tatsächlich erreicht bzw. wesentlich gefördert.

Die Einstufung von Berliner und Münchner Ring als Bundes- bzw. Staatsstraße folgt der höheren und übergeordneten Funktion beider Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr. Die B 22 (Münchner Ring) ist dabei vor allem für die regionale Erschließung in Richtung Westen bzw. Südwesten (Berggebiet) von besonderer verkehrlicher Bedeutung. Straßen dieser Kategorie haben für Bamberg eine Bündelungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr sowie den Schwer- und Lieferverkehr. Sie verbinden auch übergeordnet verschiedene Bereiche des Stadtgebietes. Auch aus diesem Grund ist die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorliegend geboten.

Da alle Anforderungen und Voraussetzungen beim anfragegegenständlichen Teilabschnitt des Münchner Rings erfüllt sind bzw. vorliegen, war die zulässige Höchstgeschwindigkeit daher auf 70 km/h anzuheben.

Tempo 50 km/h wurde dagegen nur dort angeordnet, wo dies aufgrund des Unfallgeschehens oder wegen Anforderungen an Rückhalteeinrichtung auf Brückenbauwerken zu begründen bzw. fachlich notwendig war.

Auch die Auswertung hinsichtlich des Unfallgeschehens sowie die Feststellungen zu den gefahrenen Geschwindigkeiten ergeben keine andere Einschätzung:

a) Unfallgeschehen:

Der Münchner Ring weist in dem betreffenden Bereich zwischen Rhein-Main-Donau-Damm und Waizendorfer Straße nach Prüfung und Auswertung der Daten bzw. Erkenntnisse von Polizei sowie Staatlichem Bauamt Bamberg (als Straßenbaulastträger) keine Auffälligkeiten hinsichtlich des Unfallgeschehens auf.

- Dieses Teilstück wird nur im Längsverkehr befahren (kreuzungsfrei) und der Radweg verläuft getrennt von der Straße.

- Im Jahr 2022 gab es in diesem Bereich lediglich zwei bekannte Unfälle (bei durchschnittlich über 23.000 Kfz/täglich). Ein Unfall war baustellenbedingt und einer auf Schneeglätte zurückzuführen.

b) Geschwindigkeitsüberwachung:

Die Befugnis zu Geschwindigkeitskontrollen auf dem Münchner Ring hat ausschließlich die Polizei. Eine Kommunale Zuständigkeit besteht für derart ausgebaute Straßen auch innerorts nicht.

Die Polizei kontrolliert regelmäßig die gefahrenen Geschwindigkeiten in dem gegenständlichen Bereich:

- Nach Mitteilung der Polizeiinspektion Bamberg-Stadt wurde für das Jahr 2022 eine Beanstandungsquote zwischen 0,1 und 1,91 Prozent festgestellt.
- Der einwöchige Einsatz eines sog. „Radar-Anhängers“ ergab dabei bspw. konkret eine Beanstandungsquote von 1,09 Prozent bei einem Durchlauf von 62.664 Fahrzeugen.
- Die höchsten gemessenen Geschwindigkeiten lagen zwischen 100 und 130 km/h in der Spitze, wobei hier größtenteils Einsatzfahrzeuge während einer Einsatzfahrt (Blaulicht und Martinshorn) gemessen wurde. Die durch diese Fahrzeuge (zulässigerweise) gefahrenen Geschwindigkeiten können aus den vorliegenden Messungen nicht herausgefiltert werden, gehen also in die Statistik mit ein, obwohl es sich bei Einsatzfahrten im Sinne der §§ 35, 39 StVO (Sonderrecht/Wegerecht) nicht um Verkehrsverstöße handelt.
- Die Messungen ergaben auch, dass die Geschwindigkeitsverstöße vorrangig zur Tageszeit stattfanden, wohingegen es in der Nachtzeit kaum zu gemessenen Überschreitungen kam.

Entsprechend den obigen Ausführungen war die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Münchner Ring im anfragegegenständlichen Bereich auf 70 km/h anzuheben. Demgegenüber würde die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h (auch temporär oder zeitlich beschränkt) einen Eingriff in den fließenden Verkehr darstellen. Ein solcher Eingriff wäre nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur dann zulässig, wenn wegen besonderer örtlicher Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage bestehen würde. Nach dieser Regelung ist eine Beschränkung des fließenden Verkehrs daher nur in besonderen Ausnahmefällen und unter engen Voraussetzungen zulässig. Das behördliche Ermessen ist insofern eingeschränkt. Der Ordnungsgeber hat mit dieser Regelung dem Interesse der Allgemeinheit an der Aufrechterhaltung eines möglichst ungehinderten Verkehrsflusses einen so hohen Stellenwert eingeräumt, dass dieser nur bei einer erheblichen Gefahr für die ansonsten geschützten Rechtsgüter beschränkt werden darf. Für eine solche „Gefahr“ ist aber nach den vorliegenden Erkenntnissen von Polizei, Staatlichem Bauamt und städtischer Verkehrsbehörde nichts ersichtlich.

Insoweit kommt daher im gegenständlichen Straßenabschnitt eine behördliche Reduzierungsanordnung, auch temporär und/oder tageszeitlich begrenzt, nicht in Betracht. Dabei ist die Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auch dem (guten) Ausbauzustand der

Straße angepasst. Die Geschwindigkeit verbessert die Leistungsfähigkeit und damit die Flüssigkeit des Verkehrs. Dabei gilt generell, dass ein flüssig und zügig zu befahrender Münchner Ring den Verkehr auch davon abhält, in das „niedrigere“ Straßennetz (bspw. über den Kaulberg) als Durchfahrungsalternative auszuweichen.

Zu 2. Verkehrslärm:

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken ausschließlich zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Es handelt sich um eine Ermessensvorschrift.

Voraussetzung ist, dass die Lärmbelastung durch den fließenden Verkehr eine Gefahrenlage darstellt, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung relevanter Rechtsgüter (hier die Gesundheit der Wohnbevölkerung) erheblich übersteigt.

Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde kommen daher nur in Betracht, wenn die Verkehrsmissionen Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden darf.

Die Bewertung des Verkehrslärms an einer konkreten Örtlichkeit erfolgt dabei nach den Verwaltungsvorschriften der StVO unter Berücksichtigung der hierzu vorliegenden Rechtsprechung und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV), welche als Orientierung heranzuziehen sind:

- Die Lärmschutzrichtlinie sieht Grenzwerte für Verkehrslärm in verschiedenen Gebieten (Wohn-, Misch-, Gewerbegebiet) vor.
- Die Lärmwerte werden nicht gemessen, sondern nach straßenbautechnischen Aspekten und der Verkehrsbelastung durch bzw. im Auftrag des Straßenbaulastträgers (hier: Staatliches Bauamt) errechnet. Die Berechnung ist erforderlich, da nur so ein Wert für den von einer Straße ausgehenden Verkehrslärm - als durchschnittliche Dauerbelastung für den Menschen - ermittelt werden kann. Messungen des Ist-Zustandes sind dabei unerheblich, es kommt allein auf die rechnerische Betrachtung an.
- Daher dürfen örtliche Schallmessungen nicht berücksichtigt werden, da sich deren Messwerte nur auf die zum Zeitpunkt der Messungen vorhandenen Schallemissions- und -ausbreitungsbedingungen beziehen und keine generelle Aussage zu den dauerhaften Immissionsverhältnissen geben können.

Für die Berechnung der Lärmwerte ist der Straßenbaulastträger, hier das Staatliche Bauamt Bamberg, zuständige Behörde. Verkehrsrechtliche Anordnungen müssen dagegen durch die Straßenverkehrsbehörde, hier die Stadt Bamberg, erfolgen. Die Thematik

„Verkehrslärm“ wurde daher mit den Vertreterinnen und Vertretern des Staatlichen Bauamts eingehend erörtert.

Das Staatliche Bauamt Bamberg gibt zum Themenkomplex Verkehrslärm insbesondere folgende Hinweise:

- Entlang des Münchner Rings wurden bereits ab dem Jahr 1996 im Rahmen eines Lärmsanierungsprojektes passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt, so dass die Auslöswerte einer Lärmsanierung von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht eingehalten werden.
- Die letzte Überprüfung hinsichtlich einer Lärmsanierung fand in den Jahren 2010/2011 statt und ergab keinen Handlungsbedarf. Eine Lärmsanierung wird als „freiwillige Leistung“ auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt.
- Hinsichtlich der durchschnittlichen Verkehrsbelastung des Münchner Rings war zwischen 2015 und 2021 eine leichte Abnahme des Gesamtverkehrs festzustellen, wobei der Schwerverkehrsanteil konstant bei etwa 2% blieb.

Zu den baulichen Gegebenheiten, dem Straßenzustand sowie zu den Verkehrszahlen ist ergänzend noch auf folgendes hinzuweisen:

- Die bei der Überprüfung in den Jahren 2010/2011 festgestellten Ergebnisse gelten weiterhin, da es seitdem nicht zu einer Zunahme des Verkehrs gekommen ist. Eine Erhöhung der Lärmwerte durch zusätzlichen Verkehr kann daher ausgeschlossen werden.
- Die Fahrbahnen des Münchner Rings werden vom Staatlichen Bauamt in regelmäßigen Abständen saniert, wobei hier ein lärmreduzierender Asphalt benutzt wird, der vor allem das Abrollgeräusch der Reifen mindert. Die Talfahrt des Münchner Rings wurde im Jahr 2018 saniert. Für dieses Jahr ist die entsprechende Belagssanierung der Bergfahrt, voraussichtlich ab August, im Anschluss an die Fertigstellung der Brückensanierung (Hainbrücke), geplant. Daher kann auch eine Veränderung der Immissionen aufgrund des Fahrbahnzustandes ausgeschlossen werden.
- Die Einstufung des Münchner Rings als Bundesstraße mit den Funktionen Aufnahme, Bündelung und Verteilung des örtlichen und überörtlichen Verkehrs im Bamberger Straßennetz belegt die erhebliche Verkehrsbedeutung der Straße. Dies wird auch durch den vierspurigen, anbaufreien Ausbau deutlich. In weiten Teilen finden sich neben der Straße ein Bewuchs mit Bäumen und Büschen.
- Baulich liegt die Fahrbahn tiefer als die im höheren Gelände entstandenen Wohngebiete. Das Wohngebiet entstand zudem zeitlich erst nach der Straße. Seitens des Straßenbaulastträgers wird insofern auch auf einen Bestandsschutz der Straße hingewiesen.

Aus Sicht der Verkehrsbehörde muss demnach festgestellt werden, dass im konkreten Fall keine Anhaltspunkte für die Annahme einer besonderen Gefahrenlage im Sinne der StVO

vorliegen, welche eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmgründen rechtlich erforderlich machten.

In Abwägung mit einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch von jeder Straße ausgehenden Verkehrslärm gilt, dass konkret die Voraussetzungen für eine sog. Lärmvorsorge nicht vorliegen, da eine Lärmvorsorge nur im Zuge von Neubauten oder wesentlichen Änderungen in Betracht kommt. Beide Tatbestände sind im Bestand nicht erfüllt. Nur für Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen bestünden gesetzliche Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Im Bereich der „freiwilligen Lärmsanierung“ ist das Staatliche Bauamt Bamberg bereits in der Vergangenheit tätig geworden. Insgesamt wird daher vorliegend keine Beeinträchtigung erkannt, die jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss bzw. darf. Eine Grundlage für eine Temporeduzierung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO liegt daher nach Auffassung der Verwaltung nicht vor.

Im Ergebnis kommt die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h daher weder aus Gründen der Verkehrssicherheit, noch des Lärmschutzes in Betracht.

Wir gehen davon aus, dass damit die Anfrage vom 30.03.2023 behandelt wurde.

Die Fraktionen, Wählergruppierungen und Ausschussgemeinschaften erhalten dieses Schreiben jeweils in Abdruck zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Starke
Oberbürgermeister