

**Kleine Anfrage
der Fraktion der CDU vom 29.10.2024
und Mitteilung des Senats vom 10.12.2024**

„Wie nutzt der Senat Bovenschulte die neuen Möglichkeiten der StVO-Novellierung zur Gestaltung des städtischen Verkehrs?“

Vorbemerkung der fragestellten Fraktion:

Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet für Städte neue Möglichkeiten den öffentlichen Raum verkehrstechnisch zu gestalten. Die neue StVO eröffnet beispielsweise die Möglichkeit, verstärkt Sonderfahrspuren für Busse und emissionsarme Fahrzeuge einzurichten, sowie den Straßenraum zugunsten des Rad- und Fußverkehrs umzuverteilen. Diese Maßnahmen bieten einerseits Chancen zur Reduktion von Emissionen und zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität, würden aber auf der anderen Seite große Eingriffe in das aktuelle Verkehrsgeschehen verursachen, mit zum Teil nicht vorher zu erahnenden Auswirkungen.

Darüber hinaus ist in einer historisch gewachsenen Stadt wie Bremen, mit einem an vielen Stellen sehr begrenzten und fest definiertem Platzangebot, abzuwägen, welche Straßen sich grundsätzlich für solche Maßnahmen überhaupt eignen, welche Beeinträchtigungen des bestehenden Verkehrsgeschehens möglicherweise auftreten und welche Lösungen am zielführendsten sind.

Die Beiräte und Ortsämter spielen bei der lokalen Umsetzung eine zentrale Rolle. Um sicherzustellen, dass diese Institutionen ihre Mitwirkungsmöglichkeiten nutzen können, ist es wichtig zu klären, inwieweit sie über die neuen Regelungen informiert und bei der Anwendung der StVO unterstützt werden.

Der Senat beantwortet die Fragen wie folgt:

- 1. Bei welchen Straßen sieht der Senat die grundsätzliche Möglichkeit zur Einrichtung von:**
 - a) Sonderfahrspuren für Busse und emissionsarme Fahrzeuge?**
 - b) Zusätzlichen Flächen für den Radverkehr?**
 - c) Zusätzlichen Flächen für Fußgänger?**

Die zum Zweck der Erreichung von unterschiedlichen Zielen in der StVO vorgenommenen Rechtsänderungen ([BGBl. 2024 I Nr. 299](#), ausgegeben zu Bonn am 10. Oktober 2024) müssen durch anschließende Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nachvollzogen werden, um den Straßenverkehrsbehörden den praktischen und bundeseinheitlichen Vollzug der verkehrsrechtlichen Vorschriften zu ermöglichen.

Aktuell ist nicht absehbar, wann die Neufassung der Verwaltungsvorschrift eingeführt wird. Da die Straßenverkehrsbehörden zur Anwendung der Verwaltungsvorschriften verpflichtet sind, wird von vorzeitigen Aussagen unter Berücksichtigung der damit verbundenen Unklarheiten abgesehen. Daher können die gestellten Fragen zu möglichen Folgen für das Einrichten von Busspuren und zu Flächen für den Rad- und Fußverkehrsflächen aktuell nicht beantwortet werden.

- 2. Inwiefern würde bei den unter Frage 1 genannten Straßen die Einführung von Sonderfahrspuren sowie Umwidmungen von Flächen zu Beeinträchtigungen des gegenwärtigen Verkehrsgeschehens führen? Welche konkreten Auswirkungen, wie etwa eine erhöhte Anzahl von Staus oder der Wegfall von Parkplätzen und Abstellflächen für Fahrräder, werden dabei pro Straße erwartet?**

Siehe Antwort zu Frage 1.

- 3. Wie wird der Senat die Beiräte über die neuen Möglichkeiten im Rahmen der Novellierung der StVO informieren, insbesondere über die neuen Regelungen, die speziell die Beiräte betreffen?**

Da die Überarbeitung der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) voraussichtlich noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird und es daher noch zahlreiche ungeklärte Rechtsfragen im Zusammenhang mit der Novellierung der StVO gibt, erfolgte bislang noch keine Abstimmung über Inhalte und geeignete Formate zur Information der Beiräte. Diese wird zu gegebener Zeit erfolgen.

- 4. Wie wird der Senat die Beiräte und Ortsämter unterstützen, damit diese die neuen Gestaltungsmöglichkeiten der StVO auch praktisch umsetzen können?**

Siehe Antwort zu Frage 3.

- 5. Auf welchen Straßen plant der Senat, im Rahmen der Novellierung der StVO, Lücken zwischen bestehenden Tempo-30-Zonen zu schließen? Welche Zielsetzungen verfolgt der Senat dabei?**

Der Senat prüft bei Straßenzügen mit mehrfach wechselnden Geschwindigkeitsbegrenzungen, ob diese Geschwindigkeitswechsel nunmehr entsprechend der neuen StVO-Bewertungskriterien durch Verlängerung der vorhandenen Tempo-30-Abschnitte vermieden werden können.

- 6. Wie und durch wen beteiligt sich der Senat an der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung der Verwaltungsvorschriften im Rahmen der novellierten StVO?**

Die Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung ist durch die Verkehrsabteilung in der Bund-Länder-Arbeitsgruppe vertreten.

- 7. Welche spezifischen Zielstellungen hat der Senat bzw. die zuständige Verkehrs-senatorin im Rahmen der Bremer Mitwirkung an der genannten Bund-Länder-Arbeitsgruppe formuliert?**

Ziel der Arbeitsgruppe ist es, eine rechtssichere Arbeitsgrundlage zur Ausführung der geänderten Vorschriften der StVO zu erarbeiten. Die Arbeitsgruppe verfolgt insoweit keine neuen bzw. eigenen verkehrspolitischen Zielsetzungen, sondern setzt die in der StVO normierten Zielsetzungen in die Arbeitspraxis der Verkehrsbehörden um.

8. An welchen Orten sieht der Senat das Potenzial zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen oder sogenannten Shared-Space-Bereichen, wie sie beispielsweise in Borgfeld seit Jahren gefordert werden? Wie wird der Senat die Umsetzung solcher Projekte finanziell, organisatorisch und mit welchem Zeithorizont versehen absichern?

Potenziale für verkehrsberuhigte Bereiche ergeben sich insbesondere dort, wo aufgrund der stadträumlichen Strukturen und Nutzungen ein hoher Anteil des Umweltverbundes bzw. der aktiven Mobilität vorhanden bzw. zu erwarten ist. Hierbei spielt vor allem der Aspekt der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die Verkehrssicherheit der aktiven Mobilitätsformen eine bedeutende Rolle.

Der Senat untersucht aktuell keine Bereiche zur Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen oder sogenannten Shared-Space-Bereichen. Hierzu gab es vor ca. 15 Jahren umfassende Untersuchungen. Die Umsetzung einer ersten Shared-Space-Zone im Bereich Schweizer Eck in Bremen-Osterholz wurde aufgrund der hohen Baukosten und einer fehlenden Finanzierungsmöglichkeit seinerzeit nicht zur Umsetzung gebracht.

Für die Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen besteht kein gesondertes Finanzierungsprogramm, sodass die Aufwertung des öffentlichen Raumes im Status Quo insbesondere über die Förderung des Fuß- und Radverkehrs erfolgt.

9. An welchen Stellen plant der Senat, über das bestehende Maß hinaus, die Einführung von Tempo-30-Zonen? Welche Begründungen, Zielsetzungen und Zeitpläne liegen diesen Planungen zugrunde?

Zur Ermöglichung der Einrichtung von mehr Tempo 30-Strecken kann erst nach Einführung der Verwaltungsvorschrift der StVO geklärt werden, wie diese erfolgen könnten.

Beschlussempfehlung:

Die Stadtbürgerschaft nimmt von der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage der CDU Kenntnis.