



Anlage II

Kriterienkatalog zur Abwägung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit

Kriterium	Erläuterung	Begründung Anordnungsfähigkeit	Bewertung Anordnungsfähigkeit
Belastungssituation			
Lärmbelastung (§ 45 StVO/ BImSchV)	Prüfpflicht (Anspruch auf eine von Ermessensfehlerfreie Entscheidung) bei Überschreitung der Grenzwerte nach 16. BImSchV: Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen 57/47 dB(A) tags/ nachts, allgemeine Wohngebiete 59/49 dB(A) Tag/ Nacht, Kern-, Dorf- und Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/ Nacht, bei Pegeln >70/60 dB(A) Tag/ Nacht verdichtet sich das Ermessen der Behörden zur Handlungspflicht.	Beispielhafte Begründung: Insgesamt liegen 36 Gebäude an der betrachteten Belastungsachse Rochusstraße – Friedrich-Ebert-Straße. Gemäß Flächennutzungsplan sind die Gebäude südlich der Achse Rochusstraße – Friedrich-Ebert-Straße als allgemeines Wohngebiet (WA) und die Gebäude zwischen Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Rochusstraße und Brücke L 382 nördliche der Belastungsachse als Mischgebiet ausgewiesen. Die nutzungsspezifischen Auslösewerte werden tags an 31 Gebäuden und nachts an allen Gebäuden überschritten. Oberhalb der sehr hohen Pegel von 70/60 dB(A) liegt tagsüber ein Gebäude, nachts sind es acht Gebäude.	
Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 StVO)	Besteht auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt?		
Empfindliche Nutzungen (§ 45 StVO)	Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horte, allgemeinbildende Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheime oder Krankenhäuser.		
Städtebauliche Entwicklung (§ 45 StVO)	Bedarf zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.		
Erholungsorte/ Erholungsgebiete (§ 45 StVO)	Anerkennung		
Luftschadstoffbelastung (§ 45 StVO/ BImSchG)	Grenzwerte: PM10 Tagesmittelwert >40 µg/m³ Überschreitung max. 35 Tagen im Jahr, NO _x >30 µg/m³ darf als Jahresmittelwert nicht überschritten werden.		
Beschränkung der Widmung durch Untersagung	Von Bedeutung, sofern nicht dem allgemeinen Verkehr gewidmet.		



Kriterium	Erläuterung	Begründung Anordnungsfähigkeit	Bewertung Anordnungsfähigkeit
bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecke (Lärmschutz-Richtlinien-StV)			
Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Überwiegt die (über-)regionale Verbindungsfunktion? Steht die Maßnahme der Verkehrsfunktion entgegen?	Beispielhafte Begründung: Bei der betrachteten Achse handelt es sich um eine Landesstraße, bei der die Verkehrsbedeutung zu beachten ist. Die regionale Verbindungsfunktion überwiegt, so dass die Verkehrsfunktion einer Tempo 30-Regelung entgegensteht.	
Prüfung milderer und alternativer Mittel (technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche/ andere Maßnahmen) zur Zielerreichung (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Z. B. geänderte Verkehrsführung (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote, Verbot Lkw-Durchgangsverkehr), Verkehrslenkung und -wegweisung auf weniger konfliktträchtige Gebiete, Beschränkung des Verkehrs zu lärmsensiblen Zeiten (z. B. nachts), Lichtzeichenanlage, Verstetigung (Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit, grüne Welle), Tempo 40, Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (vermeiden/ verringern), Straßennetzergänzungen mit gleichzeitigem Rückbau von Straßen in Konfliktgebieten, verträgliche Straßenraumgestaltung mit Rücknahme der Kfz-Fahrbahn u. a. durch Markierung von Radverkehrsanlagen, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im Linienverkehr.		
Wahrung der Verhältnismäßigkeit, Abwägung der Realisierungsleichtigkeit, Einschätzung der Gesamtbilanz (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Kosten-Nutzen-Risiken-Wirkung der Tempo 30-Anordnung im Verhältnis zu alternativen Lärminderungsmaßnahmen.		
Konzept zur Lärmbekämpfung (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Maßnahme in entsprechendes Konzept eingebunden?		
Verdrängung des Verkehrs auf andere Straßen, Bündelungsfunktion wird geschwächt (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Einschätzung des Verdrängungspotenzials, unterstützende Maßnahmen im Hauptnetz (z. B. für besseren Verkehrsfluss) und unterstützende Maßnahmen im Nebennetz (z. B. Verkehrsberuhigung) bei erwarteter Verdrängung. Ziel der Hauptverkehrsstraßen ist, den Kfz-Verkehr aus den umliegenden untergeordneten Straßen zu bündeln. Bei einer Verringerung		



Kriterium	Erläuterung	Begründung Anordnungs-fähigkeit	Bewertung Anord-nungsfähigkeit
	der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem Abschnitt im Verkehrsstraßennetz ist zu prüfen, ob der Kfz-Verkehr aus Gründen der Zeitersparnis auf umliegende, nachgeordnete Straßen ausweicht.		
Erschließungsaufgaben und Versorgung der Bevölkerung (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	I.d.R. bei Geschwindigkeitsbeschränkungen gesichert, bei längeren Streckenabschnitten ggf. zu beachten.		
Freizügigkeit des Verkehrs (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Maß der Einschränkungen, Verlängerung der Fahrtzeiten, Alternativen bei Streckensperrungen vorhanden (z. B. bei Lkw-Durchfahrverbot). Gemäß des "Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" Baden-Württemberg wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.		
Energieverbrauch der Fahrzeuge (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Bewertung über V_{lat} zu V_{zul} und über Streckenlänge	Beispielhafte Begründung: Entsprechend dem Handbuch für Emissionsfaktoren (Version 4.1) erhöht sich gegenüber 50 km/h bei Tempo 30 der CO ₂ -Ausstoß von 153,0 g/km auf 157,2 g/km. Bei einem Abschnitt von 450 m Länge ergibt sich eine Erhöhung von 68,85 g auf 70,74 g. Dies entspricht einer Zunahme von 2,7 % und ist somit vernachlässigbar.	=
Weitere Kriterien			
Anpassungsbedarf LSA, Beeinflussung LSA-Koordinierung "Grüne Welle"	Umfang der Koordinierung, Einschätzung Umstellungsaufwand.		
Verkehrssicherheit (§ 45 StVO)	Ist die Verkehrssicherheit gefährdet? Anzahl der Unfälle und Unfallschwere (Nachweis Unfallschwerpunkt, muss seit 2016 nicht mehr erbracht werden für eine Anordnung aus Sicherheitsgründen). Besteht wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt? Für die Beurteilung des Geschwindigkeitsniveaus und damit der Ver-		



Kriterium	Erläuterung	Begründung Anordnungs-fähigkeit	Bewertung Anordnungs-fähigkeit
	kehrssicherheit der Straße wurde die V_{85} in der Rochusstraße ermittelt. Diese Zahl zeigt, welche Geschwindigkeit von 85 % der Fahrer eingehalten wird. Die übrigen 15 % übersteigen diese Geschwindigkeit. Dabei sollte der Wert unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen, um hinsichtlich der Geschwindigkeit ein ausreichendes Sicherheitsniveau zu erreichen.		
Lärmbelastung	Beitrag der Maßnahme (Tempo 30) zur Einhaltung der Grenzwerte bzw. zur Zielerreichung		
Fußverkehr	Vorprüfung, Verträglichkeit Ist-Situation für Fußgänger im Längs- und Querverkehr (Dimensionierung, Anzahl Fußgänger), Konflikte mit Fahrradverkehr.		
Radverkehr	Vorprüfung, Verträglichkeit Ist-Situation Radverkehrsführung (Breite Fahrbahn, Verkehrsmenge, mögliche Führungsformen für den Radverkehr), erforderliche Sicherung Radverkehr durch andere Maßnahmen.		
Akzeptanzprobleme	Z. B. Länge des geschwindigkeitsreduzierten Abschnitts, häufige Geschwindigkeitswechsel, Straßenraumgestaltung und Ausbauzustand (un-)passend bzgl. Geschwindigkeitsanordnung (ggf. begleitende Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeiten erforderlich), V_{85} bereits Zielniveau.		
Auswirkung auf die Leistungsfähigkeit der Straße allgemein	Ersteinschätzung, Erfahrungswerte, Verkehrsmodell		
Auswirkungen auf den Linienverkehr	Berechnung und Bewertung der zu erwartenden Verlustzeiten. Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h kommt es für den Linienverkehr im Mittel zu einer Fahrtzeitverlängerung von etwa 20 s/ 1.000 m. ¹		
ÖPNV-Beschleunigung	Gibt es Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung? Wenn ja, müssen diese angepasst werden? Wenn ja: Sind Zweckbindungsfristen aus einem Förderbescheid zu beach-		

¹ Eckart, Jochen et al.: ÖPNV im Spannungsfeld zwischen kurzer Beförderungszeit und stadtverträglicher Geschwindigkeit, in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 2018



Kriterium	Erläuterung	Begründung Anordnungs- fähigkeit	Bewertung Anord- nungsfähigkeit
Wertverluste/ -gewinne	ten? Auswirkungen der Maßnahme auf den Wert von Gebäuden. Bezogen auf Immobilien führen ruhigere Wohnlagen i.d.R. zu Wertgewinnen, laute dagegen zu Wertverlusten von Gebäuden. Gemäß LAI-Hinweise verliert ein Einfamilienhaus um 1,5 % an Wert für jedes dB(A) über 50 dB(A). Zudem zeigen Studien zu Mietzinsausfällen im Mittel einen Wert von 0,9 % Mietverlust pro dB(A) über 50 dB(A). Volkswirtschaftlich gilt ähnliches für die gesellschaftlichen Folgekosten (z. B. Gesundheitskosten durch vermehrte Herz-/ Kreislauferkrankungen). In den Hinweisen der Bund/ Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) werden z. B. externe Lärmschadenskosten von 171 EUR (Durchschnittswert für Deutschland) pro Anwohner und Jahr bei Lärmbelastung $L_{den} > 65$ bis ≤ 70 dB(A) angegeben.		