

**Betreff:****Technische Möglichkeiten zur Entlastung der täglichen Pendelverkehre****Organisationseinheit:**

Dezernat III

66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

**Datum:**

09.06.2017

**Beratungsfolge**

Planungs- und Umweltausschuss (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

07.06.2017

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**

Zur Anfrage der CDU-Fraktion vom 24.05.2017 wird wie folgt Stellung genommen:

Die CDU-Fraktion hat in ihrer Anfrage auf die vielfältigen Belastungen hingewiesen, die von dem täglichen Berufsverkehr ausgehen. Hierzu gehören Gesundheitsgefährdungen wie Lärm und Luftschadstoffe, Stress bei Fahrerinnen und Fahrern in Stausituationen, Unfälle, Umweltschäden, hohe Infrastrukturstarkosten für die öffentlichen Haushalte und mögliche Folgen des Klimawandels. Die Verwaltung ist sich dieser Situation bewusst und berücksichtigt die genannten Aspekte bei sämtlichen Planungen. In Braunschweig ist eine Vielzahl technischer Möglichkeiten umgesetzt. Dies prägt den im Großen und Ganzen reibungslosen Verkehr in Braunschweig und liefert eine wesentliche Grundlage für die – im Vergleich zu anderen Großstädten – sehr überschaubaren Überlastungs- und Stausituationen im Berufsverkehr. Auch die guten Luftwerte – Braunschweig hat im vergangenen Jahr alle Grenzwerte eingehalten – dokumentieren die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen. Dennoch gibt es immer weiteres Verbesserungspotential, auf das die folgenden Antworten eingehen werden.

Zu 1.: Die Ampelschaltungen an den wichtigen Einfallstraßen in Braunschweig sind bereits entsprechend dem tatsächlichen Bedarf optimiert. Auf vielen Strecken sind grüne Wellen eingerichtet. Dass dennoch zu Stoßzeiten der Eindruck entstehen kann, dass keine grünen Wellen eingerichtet sind, liegt daran, dass grüne Wellen grundsätzlich nur bis zu einer Auslastung der Straße in Höhe von etwa 85 % funktionieren.

Bei höheren Auslastungen führt das regelmäßige Anfahren und wieder Abbremsen (Stop-and-go) dazu, dass Fahrerinnen und Fahrer nicht mehr die vorgesehene Geschwindigkeit der grünen Welle fahren können.

Da die beiden entgegengesetzten Richtungen – stadteinwärts und stadtauswärts – an Ampeln in der Regel nahezu gleich lang „grün haben“, können richtungsgebundene Ampelschaltungen die Leistungsfähigkeit von Straßen nur dann signifikant erhöhen, wenn zugleich die Fahrstreifenzahl tageszeitabhängig angepasst wird. Wenn also einzelne Fahrstreifen morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts freigegeben würden. Solche Lösungen sind grundsätzlich möglich und z. B. von großen mehrstreifigen Tunnelanlagen bekannt. Hierfür wären sehr umfangreiche Umbaumaßnahmen und eine personell besetzte Leitstelle erforderlich. Vorteile könnten auf längeren Teilstrecken entstehen. Diese würden im Stadtverkehr an den dann extrem aufwändigen Kreuzungen und Einmündungen zu einem Großteil wieder verloren gehen.

Die Ampelschaltungen werden bei veränderten Verkehrsführungen, z. B. in Folge von Baustellen oder bei technischen Änderungen, aktuell insbesondere bei der Ergänzung der separaten Signalgeber für den Radverkehr jedes Mal auch grundsätzlich überprüft und optimiert. Diese sehr detaillierte Arbeit mit vielen kleinteiligen Untersuchungen, Abstimmungen und ggf. auch Nachsteuerungen ist sehr personalintensiv. Um in diesem Bereich, der bisher von einer einzigen Mitarbeiterin bearbeitet wird, noch besser zu werden, hat die Stadt eine zweite Ingenieurstelle für die Betreuung der 258 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet in den Stellenplan aufgenommen. Die Stelle wird in diesen Tagen ausgeschrieben.

Zu 2.: Unter dem Oberbegriff „Smart City“ werden vielfältige Konzepte und Technologien aus allen Lebensbereichen zusammengefasst, die Prozesse u. a. in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Soziales, Kultur, Verwaltung, Mobilität, Wirtschaft, Sport und Freizeit durch Digitalisierung und Vernetzung leichter, effizienter und umweltverträglicher machen sollen. Smart Homes, E-Health, Handyparken, öffentliches WLAN, Industrie 4.0 sind nur einige Beispiele für Konzepte und Technologien aus dem Bereich „Smart City“.

Zur Entlastung des Berufsverkehrs kommt aus dem Bereich „Smart City“ nach derzeitigem Stand beispielsweise das sog. Home-Office in Betracht, welches es Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ermöglicht, an bestimmten Tagen Ihre Aufgaben vom heimischen PC aus zu erledigen und so an diesen Tagen jegliche Belastung durch Pendelverkehr zu vermeiden.

Weiterhin sind diverse Smartphone-Apps verfügbar, die es Nutzerinnen und Nutzern erlauben, ihre Wege mit einem oder mehreren Verkehrsmitteln zu planen, verschiedene Verkehrsmittel z. B. im Hinblick auf Kosten oder Reisezeit miteinander zu vergleichen und so das individuell vorteilhafteste Verkehrsmittel auszuwählen.

Echtzeitinformationen und Prognosen zu Auslastungen einzelner Strecken können helfen, die optimale Uhrzeit für den Weg zur Arbeit zu finden. Oft dauern die Belastungsspitzen im Berufsverkehr nicht sehr lange. Schon eine kleine Verschiebung der Fahrzeit kann deutliche Entlastung bringen. Weitere Potentiale werden sich aus dem ISEK ergeben, in dem dem Thema Smart City in vielen Fachthemenbereichen eine große Bedeutung zugeschrieben wird.

Im Bereich ÖPNV werden Echtzeitinformationen zur besseren Nutzbarkeit und zur optimalen Planbarkeit für die Fahrgäste führen.

Auch für den Bereich Smart City sind personelle Verstärkungen der Stadtverwaltung in Vorbereitung.

Zu 3.: Den stärksten Einfluss auf Verkehrsverhältnisse, insbesondere im Bezug auf Pendlerverkehre, hat eine integrierte Stadtentwicklungsplanung, wie sie in Braunschweig seit Jahren mit den Stichworten Wohnbauland, Nachverdichtung, Durchmischung und Zentrenkonzept betrieben wird.

Für den ÖPNV zeigt der Nahverkehrsplan neben dem Stadtbahnausbaukonzept als dem größten Baustein sehr deutlich und konkret die nächsten Schritte zur Verbesserung des ÖPNV auf. Das sind u. a. Optimierungen beim Taktangebot, bei den Regiobussen, im regionalen Schienenverkehr und in der grundsätzlichen Qualität der Infrastruktur: hochwertige, attraktive Fahrzeuge, komfortable, gut ausgestattete barrierefreie Haltestellen, umfassende Informationssysteme.

Für die Pendler, die trotz der Verbesserungen im regionalen Schienen- und Busverkehr weiterhin das Auto nutzen möchten, bieten die vorhandenen Park&Ride-Plätze gute Möglichkeiten, kostenlos zu parken und für den letzten Wegeabschnitt den ÖPNV zu nutzen. Weitere Park&Ride-Plätze, z. B. in Stöckheim-Süd, sind in Planung.

Die Nachfrage nach Park&Ride ist aber, sicher auch wegen der guten direkten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto, insgesamt relativ gering.

Für den PKW-Verkehr ist es von großer Bedeutung, dass die Hauptzufahrtstraßen bis zum Ring und der Wilhelminische Ring selbst als Innenstadtumfahrung und Hauptverteiler möglichst uneingeschränkt nutzbar sind. Durch die Baukoordinierung und das Baustellenmanagement werden die Beeinträchtigungen durch Baustellen begrenzt und koordiniert. Ausweichrouten werden soweit möglich von Baustellen frei gehalten.

Auch im Alltagsbetrieb ist es Ziel der Verwaltung, alle vermeidbaren Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten zu vermeiden. So ist mit den städtischen Töchtern und den privaten Dienstleistern abgestimmt, dass Wartungs- und Reinigungsarbeiten mit Arbeitsfahrzeugen auf den Fahrbahnen nach Möglichkeit nicht vor 9 Uhr und nicht nach 15 Uhr stattfinden. Auch die Müllabfuhr und die Straßenreinigung durch ALBA sind weitgehend so getaktet, dass die Hauptverkehrsstraßen im Berufsverkehr unbeeinträchtigt sind. Diese Abstimmungen werden regelmäßig wiederholt.

Der Radverkehr entwickelt sich weiterhin stark und spielt eine große Rolle auch im Berufsverkehr. Ich erinnere an den jüngsten Erfolg der Stadt im Fahrradklimatest des ADFC, in dem Braunschweig von Platz 15 auf Platz 7 bei den Großstädten über 200.000 Einwohner aufgestiegen ist. Weitere Perspektiven bieten schnelle Verbindungen, z. B. in Form weiterer Fahrradstraßen oder in Form von Radschnellwegen, wie sie aktuell in enger Kooperation im Regionalverband konzipiert werden.

Ein nicht zu unterschätzender Faktor, auch im Berufsverkehr, ist das Zu-Fuß-Gehen, sei es für den gesamten Weg oder auch nur als Teil des Weges in Kombination mit z. B. dem ÖPNV oder einer Fahrgemeinschaft. Attraktive, sichere und kurze Wege werden heute schon viel genutzt. Gerade beim Fuß-Verkehr zeigt sich die enge Verknüpfung zur Stadtplanung. Weitere Verbesserungen für den Fuß-Verkehr sind vielfache Forderung im ISEK-Prozess.

Zusammengefasst ist es aus Sicht der Verwaltung richtig und wichtig, die eingeschlagenen Wege in der Stadtplanung, in der Verkehrsplanung und im Betrieb der Straßen beizubehalten und konsequent weiter zu gehen, um auch in Zukunft in der wachsenden Stadt Braunschweig eine gute Erreichbarkeit aller Ziele zu erhalten.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine