

Betreff:

Maßnahmen für verbesserten Lärmschutz in Nebenstraßen

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 09.08.2017
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Bauausschuss (zur Kenntnis)	08.08.2017	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 26. Juli 2017 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Verwaltung teilt die Einschätzung, dass einige Nebenstraßen von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet als Abkürzungsstrecken genutzt werden und dass dadurch dort Verkehre fließen, die aus verkehrsplanerischer Sicht und im Interesse der Bewohner der Nebenstraßen besser auf den Hauptverkehrsstraßen fahren würden. Vielfach werden solche Entwicklungen durch großräumige Verkehrsplanung und durch die konkrete Ausgestaltung des Straßenraums vermieden. Ganz vermeiden lässt sich ein solches Verhalten nicht, da auch die Nebenstraßen gut befahrbar und nutzbar sein müssen, nämlich für die Verkehre, die dort fahren müssen, zum Beispiel der Anliegerverkehr, manchmal aber auch der Linienbus-Verkehr, der diese Bereiche an das ÖPNV-Netz anbindet, oder der Lieferverkehr.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die Verwaltung die Fragen wie folgt:

Zu 1.)

Die Verwaltung erhält aus vielen Bereichen der Stadt Hinweise auf erhöhten und mit erhöhter Geschwindigkeit fahrenden Verkehr in Nebenstraßen. Eine räumliche Begrenzung ist dabei nicht zu erkennen, ebenso wenig eine Ausweitung der Problematik. Die Hinweise und geschilderten Problemlagen sind dabei sehr unterschiedlich. Viele Hinweise aus der Bevölkerung sind gut nachvollziehbar. Zum Teil gehen Erwartungshaltungen in solchen Hinweisen aber auch sehr weit und sind mit den berechtigten verkehrlichen Ansprüchen an eine Straße nicht vereinbar. Die Verwaltung prüft jeden Einzelfall individuell.

Zu 2.)

Die Verwaltung steht dem angeregten Einbau von Schwellen zur Verkehrsberuhigung aus folgenden Gründen kritisch gegenüber:

- 1.) Ein Teil der Kraftfahrer bremst kurz vor der Schwelle ab, um gleich anschließend wieder kräftig zu beschleunigen.
- 2.) Einige Fahrer überfahren die Schwelle mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit, insbesondere wenn das Hindernis halbseitig umfahren werden kann.
Beide vorgenannten Verhaltensweisen führen zu einer erhöhten Lärm- und Abgasbelastung für die direkten Anlieger.
- 3.) Für Krafträder und Mofas erhöht sich die Sturzgefahr, speziell bei schlechter Witterung und bei nicht rechtwinkligem Überfahren der Schwelle bzw. beim Versuch, diese zu umfahren. Stürzende Motorräder stellen sowohl für den Fahrer als auch für die auf der Straße spielenden Kinder eine Gefahr dar.

- 4.) Für Notfallpatienten bedeutet jede Schwelle eine Zeitverzögerung beim Einsatz.
- 5.) Notfallpatienten in Rettungsfahrzeugen können zusätzliche Schäden beim Überfahren der Schwelle erleiden.
In Abstimmung mit den Rettungsdiensten wird aus den beiden vorgenannten Gründen auf solche Schwellen verzichtet.
- 6.) Der Winterdienst wird bei solchen Schwellen erschwert.

Das von der Stadt seit vielen Jahren verfolgte Konzept, Hauptverkehrsstraßen in der Regel mit Tempo 50 km/h und die Nebenstraßen in der Regel mit Tempo 30 km/h auszuschildern, hat sich bewährt. Bei Straßenumbauten wird die Einfahrt in eine Nebenstraße, also der Übergang in einen deutlich anderen Bereich, in der Regel durch Anheben der Einmündung der Nebenstraße in die Hauptstraße verdeutlicht. Der Straßenraum der Nebenstraßen wird so ausgestaltet, dass der Charakter der Straße der jeweiligen Verkehrsbedeutung entspricht, die Straße somit möglichst auch ohne Schilder „selbsterklärend“ ist.

Zu 3.)

Um Geschwindigkeiten zu reduzieren, ist es am effektivsten, durch einen Straßenumbau den Straßenraum der Verkehrsfunktion anzupassen. Solche Umbaumaßnahmen sind in der Regel straßenausbaubeitragspflichtig. Auch die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeiten ist eine gute und wirksame Möglichkeit, Fahrzeugführer für die erlaubte Geschwindigkeit zu sensibilisieren.

Neben der Straßenraumgestaltung und der Geschwindigkeitsüberwachung ist vor allem die konzeptionelle Verkehrsplanung, die das gesamte Verkehrsnetz betrachtet, ein wesentliches Instrument, um den Kraftfahrzeugverkehr auf den für den jeweiligen Zweck passenden Straßen zu führen. Dies beinhaltet einerseits Nebenstraßen mit Schwerpunkten bei Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion und mit Einschränkungen für den schnellen KFZ-Verkehr andererseits aber in den richtigen Bereichen auch ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstraßen.

Die differenzierte Weiterentwicklung des Straßennetzes kristallisiert sich auch bei der laufenden Entwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ISEK als wichtige Aufgabe heraus. Aufbauend auf den Ergebnissen des ISEK beabsichtigt die Verwaltung diese Überlegungen im Rahmen der Aufstellung eines Mobilitätsentwicklungsplans zu konkretisieren und so die Grundlagen für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Braunschweig zu entwickeln. Die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Bevölkerung, also auch das Thema Lärm, werden dabei eine wesentliche Rolle spielen.

Leuer

Anlage/n:
keine