

Betreff:

Einführung von Tempo 30 auf dem Ring von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr als Modellprojekt

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 22.01.2019
------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 310 Westliches Ringgebiet (zur Kenntnis)	22.01.2019	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der SPD-Fraktion vom 17.05.2018 wird wie folgt Stellung genommen:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist in der Straßenverkehrsordnung (StVO) bundeseinheitlich für alle Kraftfahrzeuge auf 50 km/h festgelegt. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind möglich, aber grundsätzlich gem. § 45 Abs. 9 StVO nur dort, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Auf Hauptverkehrsstraßen hat hingegen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht, weil diese Straßen ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Entfernen zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, nur erfüllen können, wenn möglichst wenige Verkehrsbeschränkungen vorhanden sind [aus: Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen – Rechtslage und Verfahren, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr].

Dies spiegelt sich grundsätzlich auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Braunschweig wieder, in dem formuliert ist, dass die „Leistungsfähigkeit des Rings, wichtiger Haupteinfallstraßen und bedeutender Hauptverbindungen erhalten bleiben soll“.

Für die Abwägung zwischen den Interessen des Verkehrs auf der einen Seite und den Interessen der Wohnbevölkerung auf der anderen Seite ist die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) maßgeblich.

Nach dieser Bundesrichtlinie ist vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten:

„Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung müssen dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.“

Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sieht die Verwaltung keine Möglichkeit, auf dem Ring Geschwindigkeitsreduzierungen vorzusehen. Darüber hinaus ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Rahmen eines städtischen Modellprojektes nicht möglich, da es dazu in Niedersachsen keine gesetzliche Grundlage gibt.

Zu 1.u. 2.: Eine Einführung von Tempo-30 auf dem genannten Ringabschnitt von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr sieht die Verwaltung kritisch. Der Wilhelminische Ring als Teil des Hauptstraßennetzes hat die Funktion, Verkehrsströme zu bündeln, um dadurch große zusammenhängende Wohngebiete zu entlasten. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dem Ring würde diese Funktion in Frage gestellt.

Durch Tempo 30 auf dem Ring würden die bisherigen „Nachteile“, Abkürzungen durch Wohngebiete zu nehmen, entfallen. Die Geschwindigkeit wäre gleich, die Wartepflicht infolge rechts-vor-links wäre nachts in den Wohnquartieren gering, die absolute Weglänge (z. B. bei „Eckverbindungen“) wäre vielfach kürzer. Demgegenüber stehen neben Tempo 30 die Wartepflichten an den LSA auf dem Ring, die aufgrund der Verkehrssicherheit auch nachts weiter betrieben werden müssten. Dies würde die Reisezeit entlang des Rings weiter herabsetzen und weitere Verkehre in die Wohnquartiere verdrängen.

Zu 3.: Ein wesentlicher Faktor zur Reduzierung von Verkehrslärm ist die Reduzierung des Straßenverkehrs selbst. Einer der Leitgedanken des Stadtbahnausbaukonzeptes und den in dem Zuge geplanten Verbesserungen im Öffentlichen Nahverkehr ist es, Verkehr vom Pkw auf Busse und Bahnen zu verlagern um damit unter anderem die Lärmsituation zu verbessern. Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind derzeit nicht geplant.

Benscheidt

Anlage/n:

keine