

Stadt Braunschweig

Stellungnahme der Verwaltung

	<i>Fachbereich/Referat</i> Fachbereich 66	<i>Nummer</i> 11103/15
zur Anfrage Nr. 3569/15 d. Frau/Herrn/Fraktion SPD - Fraktion vom 15.05.2015	Datum 27.05.2015	
	Genehmigung	
Überschrift Verkehrsregelung in Braunschweig bei Stau auf der Autobahn	Dezernenten Dez. III	
Verteiler Rat	Sitzungstermin 02.06.2015	

Regelmäßig ist die Braunschweiger Innenstadt überlastet, wenn sich Unfälle auf der Autobahn 2 ereignen und der Verkehr durch die Innenstadt geleitet wird. Vor allem auf den großen Einfallstraßen entstehen dann lange Staus. Mehrfach haben dann Polizeibeamte den Verkehr geregelt, weil Ampeln außer Betrieb waren oder Baustellenampeln dem Verkehrsaufkommen nicht gewachsen waren.

Die SPD-Ratsfraktion fragt in diesem Zusammenhang an:

1. Auf welchen Einfallstraßen entstehen regelmäßig Staus aus den oben genannten Gründen?
2. Welche Möglichkeiten für eine situationsbezogene Verkehrsführung sieht die Verwaltung, um lange Wartezeiten durch Ampeln zu vermeiden?
3. Unter welchen Bedingungen ist der Einsatz von Polizeibeamten zur bedarfsgerechten Verkehrsführung denkbar?

Stellungnahme der Verwaltung:

Braunschweig hat ein leistungsfähiges Straßennetz. Der Ring und viele Einfallstraßen sind vierstreifig ausgebaut. Die Ampelanlagen sind koordiniert und verkehrabhängig geschaltet. Für normale Verkehrsverhältnisse ist die Stadt damit gut gerüstet. Bei Staus auf der A 2, insbesondere bei Vollsperrungen, kommt es aber trotzdem zu den in der Frage beschriebenen extremen Verkehrsproblemen im städtischen Straßennetz. Um das einordnen zu können und die konkreten Fragen beantworten zu können, hilft eine grundsätzliche Betrachtung der Leistungsfähigkeit unserer Straßen.

Ein städtisches Straßennetz kann auf einer 4-streifigen Straße wie der Berliner Straße, der Celler Straße oder dem Rebenring bis zu ca. 45.000 Fahrzeuge am Tag aufnehmen. Je nach Verkehrsmenge auf den querenden Straßen kann die Leistungsfähigkeit zum Teil auch deutlich unter 45.000 Fahrzeugen am Tag liegen. 2-streifige Straßen wie z. B. die Ortsdurchfahrt Watenbüttel oder die Berliner Heerstraße können unter günstigen Umständen Verkehr in der Größenordnung von maximal 25.000 Fahrzeugen am Tag aufnehmen.

Zum Vergleich: Der tägliche Verkehr auf der A 2 liegt in einer Größenordnung von 80.000 bis 100.000 Fahrzeugen. Davon sind etwa ein Viertel LKW.

Die Zahlen machen sehr deutlich, dass der Verkehr der A 2 nicht mal im Ansatz über das städtische Straßennetz umgeleitet werden kann, selbst dann nicht, wenn die städtischen Straßen frei von jedem anderen Verkehr wären.

Vor diesem Hintergrund beantworte ich die konkreten Fragen:

Zu 1.: Auf welchen Einfallstraßen entstehen regelmäßig Staus aus den oben genannten Gründen?

Eine automatisierte Auswertung und Verknüpfung der Unfallereignisse auf der A 2 und der städtischen Verkehrsdaten erfolgt nicht. Eine verbindliche Leitung des Verkehrs von der A 2 auf das städtische Straßennetz erfolgt durch die Polizei nur im Einzelfall. In der Regel ergeben sich Verlagerungen auf das städtische Netz durch die Nutzung der dauerhaft beschilderten Bedarfsumleitungsstrecken, bei denen der Verkehrsteilnehmer selbst entscheidet, ob und wann er diese nutzt, durch Empfehlungen im Verkehrsfunk oder durch Navigationssysteme, die den tatsächlichen Verkehrsfluss auswerten.

In Braunschweig sind, je nach Lage der Störung auf der A 2 und je nach Länge des Rückstaus auf der Autobahn, vor allem die Straßen zwischen den Anschlussstellen BS-Watenbüttel und BS-Hafen im Westen und BS-Ost im Osten, ggf. auch BS-Nord und BS-Flughafen betroffen. Die städtischen Strecken führen dann ganz überwiegend über den nördlichen Ring, also über eine der wichtigsten und schon regelmäßig hoch belasteten innerstädtischen Straßen. Auch großräumigere Umleitungsverkehre, die von Westen schon über die B 1 nach Braunschweig fließen, führen letztlich auf dieselben Strecken. Durch die starken Streckenüberlastungen stauen sich in solchen Fällen vielfach auch die Verkehre aus den Seitenstraßen, weil die Kreuzungen nicht freigehalten werden.

Zu 2.: Welche Möglichkeiten für eine situationsbezogene Verkehrsführung sieht die Verwaltung, um lange Wartezeiten durch Ampel zu vermeiden?

Soweit es nur um stockenden Verkehr auf der Autobahn geht, also nur einige Fahrzeuge die Autobahn verlassen, um die Verzögerung zu umfahren, wäre es grundsätzlich denkbar, durch verkehrsabhängige Steuerungen auf die veränderten Verkehrsmengen zu reagieren. An den verkehrsabhängigen Ampelanlagen passiert dies zum Teil. Als generelle Lösung bietet sich eine solche Reaktion nicht an. Je attraktiver die Parallelstrecke durch die Stadt wird, desto mehr Fahrzeuge werden diese Route wählen. Der innerstädtische Verkehr käme dann wesentlich häufiger zum Erliegen, als es derzeit der Fall ist. Unter normalen Umständen gehört der Verkehr von der Autobahn nicht auf das städtische Straßennetz.

Anders ist es natürlich bei längeren Vollsperrungen der Autobahn. In diesen Fällen kann und darf es nur Ziel sein, den Verkehrsteilnehmern möglichst schnell einen Weg aus der konkreten Problemlage zu ermöglichen. Generell besteht aber bei den extremen Überlastungen des Straßennetzes in Folge von Sperrungen der A 2 keine Möglichkeit mehr, durch Signalsteuerung nennenswerte Verbesserungen zu erzielen.

Die Stadtverwaltung favorisiert, ausgeschilderte Bedarfsumleitungen möglichst über das Autobahnnetz zu führen. Für die A2 bietet sich insbesondere nach dem Bau des Autobahndreiecks Braunschweig Südwest eine Führung über die

A 391 und die A 39 an. Hierüber und über andere Verbesserungsmöglichkeiten steht die Stadtverwaltung im Austausch mit der Polizei und mit der NLStBV.

Zu 3.: Unter welchen Bedingungen ist der Einsatz von Polizeibeamten zur bedarfsgerechten Verkehrsführung denkbar?

Dies könne beispielsweise ein Ausfall einer Lichtsignalanlage, eine Ölspur auf der Fahrbahn, Absicherung einer Unfallstelle oder Ähnliches sein. Hierzu ist die Polizei befugt, den Verkehr durch Zeichen und Weisungen und durch die Bedienung von Lichtzeichenanlagen konkret das Ausschalten von Ampeln zu regeln. Darüber hinaus sei die Polizei personell nicht für einen dauerhaften und geplanten Einsatz zur Verkehrslenkung ausgelegt.

I. V.

gez.

Leuer

Es gilt das gesprochene Wort