

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Möglichkeiten, Vorgaben und Richtlinien für den Einsatz von Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Inwiefern sind ihr Bauarten von Bremsschwellen bekannt, die beim Überfahren mit regelkonformer Geschwindigkeit keine bis minimale Erschütterungen verursachen, bei zu hoher Geschwindigkeit jedoch starke Erschütterungen entwickeln (z. B. spezielle Aufpflasterungen, Asphalt, Teller, Kissen, unter Angabe möglicher Materialien)?
2. Welche gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien gelten für den Bau von Bremsschwellen (Rüttelschwellen) in Deutschland bzw. Baden-Württemberg insbesondere an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen (unter Angabe besonderer Merkmale, die beim Bau und Einsatz von Bremsschwellen erfüllt werden müssen sowie abweichenden Richtlinien und Vorgaben)?
3. In welchen Geschwindigkeitsfenstern sind die verschiedenen Bauarten von Bremsschwellen jeweils sinnvoll nutzbar?
4. Welche Lärmemissionen entwickeln die beim Bau von Bremsschwellen eingesetzten Materialien beim Überfahren (unter Angabe der erlaubten und verwendeten Materialien)?
5. Welche Unterschiede bestehen nach ihrer Kenntnis zwischen den gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien für den Einsatz von Bremsschwellen in Baden-Württemberg und den Niederlanden bzw. Frankreich, insbesondere auch an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen?
6. Welche Erkenntnisse besitzt sie darüber, inwiefern niederländische bzw. französische Bremsschwellen im Hinblick auf ihren Einsatzzweck und die Lärmentwicklung im Bereich von Ortseingängen bzw. Ortsausgängen beim Überfahren effektiver sind als deutsche Bauweisen?

7. Welche Kommunen in Baden-Württemberg setzen Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen ein (unter Angabe der Bauart)?
8. Welche Erkenntnisse besitzt sie darüber, inwieweit eine Kombination von Bremsschwellen mit verschwenkenden Fahrbahnteilern/-inseln insbesondere an Ortseingängen sowohl Lärm als auch Geschwindigkeit von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen verringert?
9. Inwiefern werden die Vorgaben und Richtlinien für den Bau von Bremsschwellen an neue technische Entwicklungen angepasst (unter Angabe von entsprechenden Initiativen)?
10. Wie wird der Effekt von Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen allgemein bewertet (unter Angabe von positiven und negativen Aspekten, sowie im Vergleich zur Bewertung in den Niederlanden bzw. Frankreich)?

20. 12. 2019

Dr. Schweickert FDP/DVP

Begründung

In vielen Orten werden insbesondere aufgrund von Lärm und Sicherheitsaspekten geschwindigkeitssenkende Maßnahmen erwogen bzw. eingeführt. Bremsschwellen sind hierzu ein Mittel, dass teilweise aber auch auf Kritik stößt. Nach Besuchen in den Niederlanden oder Frankreich hört man jedoch immer wieder, dass Bremsschwellen dort deutlich leiser sind und damit auch eine angenehmere Wirkung auf die Umgebung haben, ohne den Effekt auf die überfahrenden Fahrzeuge zu verlieren. Diese Anfrage soll deshalb ergründen, inwiefern sich gesetzliche Vorgaben und Richtlinien in den Niederlanden bzw. Frankreich von deutschen Vorgaben unterscheiden und inwiefern Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen dort anders bewertet werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 28. Januar 2020 Nr. 2-3964.0/17 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Inwiefern sind ihr Bauarten von Bremsschwellen bekannt, die beim Überfahren mit regelkonformer Geschwindigkeit keine bis minimale Erschütterungen verursachen, bei zu hoher Geschwindigkeit jedoch starke Erschütterungen entwickeln (z. B. spezielle Aufpflasterungen, Asphalt, Teller, Kissen, unter Angabe möglicher Materialien)?*

Infolge unterschiedlicher örtlicher und verkehrsbedingter Gegebenheiten haben sich verschiedene Varianten von verkehrsberuhigender Maßnahmen entwickelt. Hierbei wird zwischen Aufpflasterungen und Schwellen unterschieden. Die sogenannten Bremsschwellen gehören zu den baulichen Maßnahmen, bei denen ein Passieren mit unverminderter Geschwindigkeit starke Erschütterungen nach sich ziehen. Aufgrund der Vielzahl verschiedener Arten und Baumaterialien von Aufpflasterungen und Schwellen kann hier keine pauschale Aussage zu der Erschütterungswirkung auf die überfahrenden Fahrzeuge getroffen werden.

2. *Welche gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien gelten für den Bau von Bremsschwellen (Rüttelschwellen) in Deutschland bzw. Baden-Württemberg insbesondere an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen (unter Angabe besonderer Merkmale, die beim Bau und Einsatz von Bremsschwellen erfüllt werden müssen sowie abweichenden Richtlinien und Vorgaben)?*

Bremsschwellen finden gemäß den geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) in Erschließungsstraßen Anwendung. Sie dienen dazu, in verkehrsberuhigten Bereichen die Geschwindigkeit über längere Streckenabschnitte niedrig zu halten, in dem sie mehrfach in regelmäßigen Abständen angeordnet werden.

In weiteren Bereichen des überörtlichen Verkehrs, also auch im Zuge von Ortsdurchfahrten, kommen diese nicht in Betracht. Auch im Bereich von Ortseingängen wäre eine solche Maßnahme kritisch zu beurteilen, da im Übergang von der freien Strecke zur Ortsdurchfahrt das Geschwindigkeitsniveau relativ hoch ist, eine Bremsschwelle vom Verkehrsteilnehmer nicht erwartet und nur schwer zu erkennen wäre.

3. *In welchen Geschwindigkeitsfenstern sind die verschiedenen Bauarten von Bremsschwellen jeweils sinnvoll nutzbar?*

Je nach Bauart der Aufpflasterungen und Schwellen können diese mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten überfahren werden. Bei Bremsschwellen ist es in der Regel erforderlich, dass die Geschwindigkeit erheblich reduziert werden muss. Somit können Bremsschwellen ausschließlich im unteren Geschwindigkeitsbereich (oder auch auf Parkplätzen) zweckmäßig eingesetzt werden.

4. *Welche Lärmemissionen entwickeln die beim Bau von Bremsschwellen eingesetzten Materialien beim Überfahren (unter Angabe der erlaubten und verwendeten Materialien)?*

Je nach Ortskenntnis bremsen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer schon frühzeitig vor dem Hindernis der Bremsschwelle ab. Der Schalldruckpegel sinkt dadurch leicht ab. Das Überfahren der Schwelle ist aufgrund der geringen Geschwindigkeit eher akustisch unauffällig. Nach der Überfahrt kommt es jedoch je nach Beschleunigungsvorgang zu einem Anstieg der Geräuschemission. Hinzu kommen Geräuschemissionen durch Ladung auf Lastwagen und Anhängern, die bei der Überfahrt in Bewegung versetzt werden.

5. *Welche Unterschiede bestehen nach ihrer Kenntnis zwischen den gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien für den Einsatz von Bremsschwellen in Baden-Württemberg und den Niederlanden bzw. Frankreich, insbesondere auch an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen?*

6. *Welche Erkenntnisse besitzt sie darüber, inwiefern niederländische bzw. französische Bremsschwellen im Hinblick auf ihren Einsatzzweck und die Lärmentwicklung im Bereich von Ortseingängen bzw. Ortsausgängen beim Überfahren effektiver sind als deutsche Bauweisen?*

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet:

Die gesetzlichen Vorgaben von Frankreich und den Niederlanden sind nicht bekannt.

7. Welche Kommunen in Baden-Württemberg setzen Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen ein (unter Angabe der Bauart)?

8. Welche Erkenntnisse besitzt sie darüber, inwieweit eine Kombination von Bremsschwellen mit verschwenkenden Fahrbahnteilern/-inseln insbesondere an Ortseingängen sowohl Lärm als auch Geschwindigkeit von ein- und ausfahrenden Fahrzeugen verringert?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet:

Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen sind im klassifizierten Straßennetz nicht mit den geltenden Regelungen vereinbart.

9. Inwiefern werden die Vorgaben und Richtlinien für den Bau von Bremsschwellen an neue technische Entwicklungen angepasst (unter Angabe von entsprechenden Initiativen)?

Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) in Erschließungsstraßen wurden mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 3. November 2008; Az.: S 11/7122.3/4-RASt-816754 bekanntgegeben. Die Richtlinien werden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe „Straßenentwurf“ erarbeitet und bei Bedarf fortgeschrieben.

10. Wie wird der Effekt von Bremsschwellen an Ortseingängen bzw. Ortsausgängen allgemein bewertet (unter Angabe von positiven und negativen Aspekten, sowie im Vergleich zur Bewertung in den Niederlanden bzw. Frankreich)?

Auf Hauptverkehrsstraßen und Straßen des überörtlichen Verkehrs, also auch im Zuge von Ortsdurchfahrten, kommen diese Elemente aus fahrdynamischen Gründen nicht in Betracht.

Erkenntnisse über die Einsatzbereiche von Bremsschwellen in den Ländern Frankreich und den Niederlanden liegen nicht vor (vgl. Antwort zu Frage 5 und 6).

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Bereich von Ortseingängen können beispielsweise sogenannte Verkehrsinseln ggf. mit Verschwenkung sein. Von einer Gestaltung dieser mit starren Hindernissen, wie Bäume, Felsen oder Skulpturen ist aus Verkehrssicherheitsgründen abzusehen. Sollte dies nachgewiesenermaßen nicht ausreichen, um das Geschwindigkeitsniveau zu senken, könnte bspw. eine Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zum Einsatz kommen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor