

Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin

Datum: 2015-04-20

Dezernat/ Amt: I / Büro der
Stadtvertretung
Bearbeiter/in: Frau Timper
Telefon: 545 - 1028

Informationsvorlage Drucksache Nr.

00185/2014/PE

öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Stadtvertretung

Betreff

Prüfantrag | Ampelvorrangschaltung für Verkehrsknoten Ludwigsluster Chaussee - Graf-Schack-Allee - Platz der Jugend - Goethestraße

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung nimmt das Ergebnis zur Kenntnis.

Begründung

Die Stadtvertretung hat in ihrer Sitzung am 15. Dezember 2014 unter TOP 41.3 zu Drucksache 00185/2014 Folgendes beschlossen:

1. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Einrichtung einer Ampelvorrangschaltung für den Verkehrsknoten Ludwigsluster Chaussee / Graf-Schack-Allee / Platz der Jugend / Goethestraße mit dem Ziel zu prüfen, die Lärmbelästigung durch Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienst in diesem Bereich zu minimieren.
2. In diesem Zusammenhang möge die Oberbürgermeisterin ferner prüfen, ob und wo in der Landeshauptstadt weitere Lärminderungspotenziale erschlossen werden können, z.B. durch eine Vorrechtanforderung in Verbindung mit vorausschauenden Verkehrsabflusslösungen, d.h. Vorrang für Einsatzfahrzeuge mit Stauvermeidung über kombinierte Ampelschaltungen beispielsweise an aufeinanderfolgenden Kreuzungen.
3. Der Bericht an die Stadtvertretung über die Ergebnisse des Prüfauftrages soll bei positivem Prüfergebnis auch einen Vorschlag enthalten, wie die Lärmaktionsplanung der Stadt Schwerin aus dem Jahr 2012 fortzuschreiben wäre und ferner auch, ob und wann Anliegen nach Nr. 1 und 2 durch Inanspruchnahme von Bundes-/Landes-Fördermöglichkeiten umgesetzt werden kann.

Hierzu wird mitgeteilt (Zwischeninformation vom 09.03.2015):

Die technischen Möglichkeiten, die Einsatzkräfte von Feuerwehr und Rettungsdienst mittels Ampelschaltungen mit Vorrangschaltung Präferenz im Fließverkehr einzuräumen, sind in der Verwaltung bekannt. Es gibt auch Städte die den Einsatz von Vorrangampelschaltungen – auch nach Abwägung zusätzlicher Kosten für Investiv- und Unterhaltungsaufwand – nutzen. Nach Bewertung des Amtes für Brand-, Katastrophenschutz und Rettungsdienst, das für den Einsatz von Feuerwehr und Rettungsdienst zuständig ist, bringen in Schwerin solche technischen Einrichtungen keine Vorteile für die Einsatzdienste, die einen solchen zusätzlichen Kostenaufwand rechtfertigen. Hinzu kommt, dass es nicht nur die Fahrzeuge des Rettungsdienstes der Landeshauptstadt Schwerin betreffen würde, sondern auch die Fahrzeuge der Landkreise Ludwigslust-Parchim und Nordwestmecklenburg.

Da das Bedürfnis zugrunde liegt, das durch die Nutzung der Vorrangschaltungen der Einsatz des Martinshorn eingeschränkt werden soll, möchte ich darauf hinweisen, dass es bundeseinheitliche Vorgaben für den Einsatz des Martinshorns gibt. Dieses darf nicht durch technische Einrichtungen im Straßenverkehr ersetzt werden.

Der Einsatz des Martinshorn – hier sind auch die Rettungsfahrzeuge der umliegenden Landkreise betroffen – erfolgt in der maximal notwendigen, aber gebotenen Form, um sich im Zuge eines Notfalleinsatzes frühzeitig bemerkbar zu machen. Dies gilt im Übrigen nicht nur im Bereich von Straßenverkehrskreuzungen mit Lichtzeichenanlage.

Der Stadtvertretung wird empfohlen, den Antrag als erledigt zu kennzeichnen.

In Ergänzung zur o.g. Zwischeninformation wird mitgeteilt:

Die Fraktion Unabhängige Bürger hat folgende Nachfragen gestellt:

Wurde angesichts der auftretenden Bündelung der Belastungen durch Verkehr und die Vielzahl der mit Sonderrechten (sowie der derzeit tagsüber mit 135 dB(A) lauten Martinshörnern) fahrenden Einsatzfahrzeuge geprüft, inwieweit durch einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die zulässigen Immissionsrichtwerte der TA-Lärm (am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A)) an vorgenannter Kreuzung überschritten werden? Wurde für den Fahrweg eines Fahrzeuges dabei ein längenbezogener Schalleistungspegel von 135 dB(A) angesetzt, der bereits einem Martinshorn entspricht?

Nein. Die TA – Lärm besagt unter Nr. 7.1 (Ausnahmeregelung in Notsituationen), dass, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist, die Immissionswerte nach Nummer 6 überschritten werden dürfen. Zu den Immissionswerten gehören auch die kurzzeitigen Geräuschspitzen – vergleiche hier § 38 (Blaues Blinklicht und gelbes Blinklicht) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

(1) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.

Es ordnet an:
„Alle übrigen Verkehrsteilnehmer haben sofort freie Bahn zu schaffen“.

Wurde für die besagte Strecke anhand einer städtebaulichen Planung nach DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ untersucht, warum im benannten Bereich stadteinwärts derzeit von Einsatzfahrzeugen (auch bei Fahrten im geschlossenen Verband je Fahrzeug) ununterbrochen über die gesamte Strecke, d.h. von der Ludwigsluster Chaussee bis hinein in die Goethestraße, eine dauerhafte Martinshorn-Verwendung erforderlich ist?

Nein, gemäß Anwendungsbereich und Zweck der DIN 18005 enthält die Norm vereinfachte Verfahren zur Schallimmissionsberechnung für die städtebauliche Planung.

Sie sind nicht für die Anwendung im Genehmigungsverfahren für einzelne Objekte gedacht, dafür gelten die Vorschriften des Immissionsschutzes, z.B. die TA-Lärm.

Für den benannten Bereich gab es keine städtebauliche Planung, außer für die „Reiferbahn“ und „Marienplatzgalerie“.

Ergibt sich aus den Anforderungen durch das BImSchG und die entsprechenden Verordnungen und Vorschriften, wie beispielsweise aus der EU Umgebungslärmrichtlinie zur Abwehr von Lärm bzw. zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung, aktuell oder perspektivisch ein absehbarer Handlungsbedarf und wenn ja, welcher?

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck „Umgebungslärm“ unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht.

Bestimmte Kategorien von Lärm, beispielsweise Lärm in Verkehrsmitteln oder Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, sollten nicht in den Geltungsbereich dieser Richtlinie fallen.

Die Umgebungslärmrichtlinie ging mit einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (sechster Teil des BImSchG „Lärminderungsplanung“) in deutsches Recht über. Die von Ihnen angesprochene Lärmquelle Spitzenpegel „Martinshorn“ ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, sondern es geht um die Minderung hoher Mittelungspegel.

Die Anforderungen des BImSchG zum Schutz gegen Lärm werden mit der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) konkretisiert. Diese dient gemäß Anwendungsbereich speziell dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Die Ausnahmeregelung in Notsituationen wurde bereits in der Antwort zur Frage 1 erläutert.

Es bleibt des Weiteren festzustellen, dass es selbst bei vorhandener Ampelvorrangschaltung, Ausstattung der Sonderrechtsfahrzeuge des Rettungsdienstes und der Feuerwehr der Landeshauptstadt Schwerin, der Landkreise Ludwigslust- Parchim, Nordwestmecklenburg und der Polizei, keinen verpflichtenden und anweisenden Charakter für den unter Sonderrechten fahrenden Fahrzeugführer geben kann, das Sondersignal nicht einzusetzen, da dieser in eigener Verantwortung, trotz evtl. Grün- oder Rotbevorrechtigung, das Martinshorn einsetzen darf und wird. Dies geschieht in erster Linie auch bei einer Grünphase, um auf sich aufmerksam zu machen, um z.B. den vorausfahrenden Verkehrsteilnehmer aufzufordern, von der linken auf die rechte Spur auszuweichen und dem Fahrzeug unter Sonderrechten freie Fahrt zu gewähren.

Die bisher auf dem Markt erhältlichen Systeme (Greenway, etc.) verweisen ebenfalls nur auf eine schnellere Erreichbarkeit der Einsatzorte und nicht auf eine lärmreduzierende Wirkung. Eine Etablierung solcher Systeme mit Integration in eine bestehende Regelungstechnik bezogen auf den Schienen gebundenen ÖPNV ist bisher noch nicht realisiert worden.

Die Möglichkeit der Ampelvorrangschaltung über den in Mecklenburg-Vorpommern existierenden Digitalfunk zu etablieren, ist aufgrund von technischen und rechtlichen

Gegebenheiten mittelfristig nicht möglich. Des Weiteren fehlt hierzu das Personal, um solch ein System am Stand der Technik, bezogen auf den Digitalfunk, zu entwickeln.

Anlagen:

keine

gez. Angelika Gramkow
Oberbürgermeisterin