

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	08.11.2011	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

LKW Lenkungs-konzept

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

Beschlussvorschlag:

1. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weitere Abstimmung mit den zu beteiligten Organisationen vorzunehmen.
3. Das vorgeschlagene LKW Lenkungsnetz „A33“ wird als Basis für die weitere Abstimmung genommen.
4. Die Verwaltung wird das Ergebnis der Abstimmung im Ausschuss vorstellen.

Begründung:

Mit Beschluss vom 22.02.2011 hat der Stadtentwicklungsausschuss die Verwaltung beauftragt, ein LKW Lenkungs-konzept zu erarbeiten. Mit dem vorliegenden Bericht informiert die Verwaltung über die Bestandsaufnahme zur Situation des Schwerverkehrs und zum LKW Aufkommen in Bielefeld und stellt den Entwurf eines LKW-Lenkungsnetzes vor. Sie zeigt die weiteren Schritte auf, die zur Abstimmung dieses Lenkungsnetzes und zur weiteren Umsetzung vorgesehen sind.

A Bestandsaufnahme**1. LKW Aufkommen in Bielefeld****1. 1. LKW-Zulassungszahlen, Entwicklung**

Der Kfz-Bestand stieg von 1991 (178.073 Kfz) bis zum Jahr 2001 (202.002 Kfz) kontinuierlich an, sank dann bis 2008 (180.587 Kfz) wieder stark ab und steigt seitdem langsam an (2010 = 184.185 Kfz). Der Nutzfahrzeug-Bestand zeigt einen ähnlichen Verlauf. Es fällt jedoch auf, dass zwischen 1991 (20.394 Nfz) und 2001 (27.436 Nfz) der Bestand deutlich stärker zunahm gegenüber dem Gesamtbestand. Er sank dann bis 2008 (25.113 Nfz) wieder ab und steigt seitdem langsam an (2010 = 25.805 Nfz).

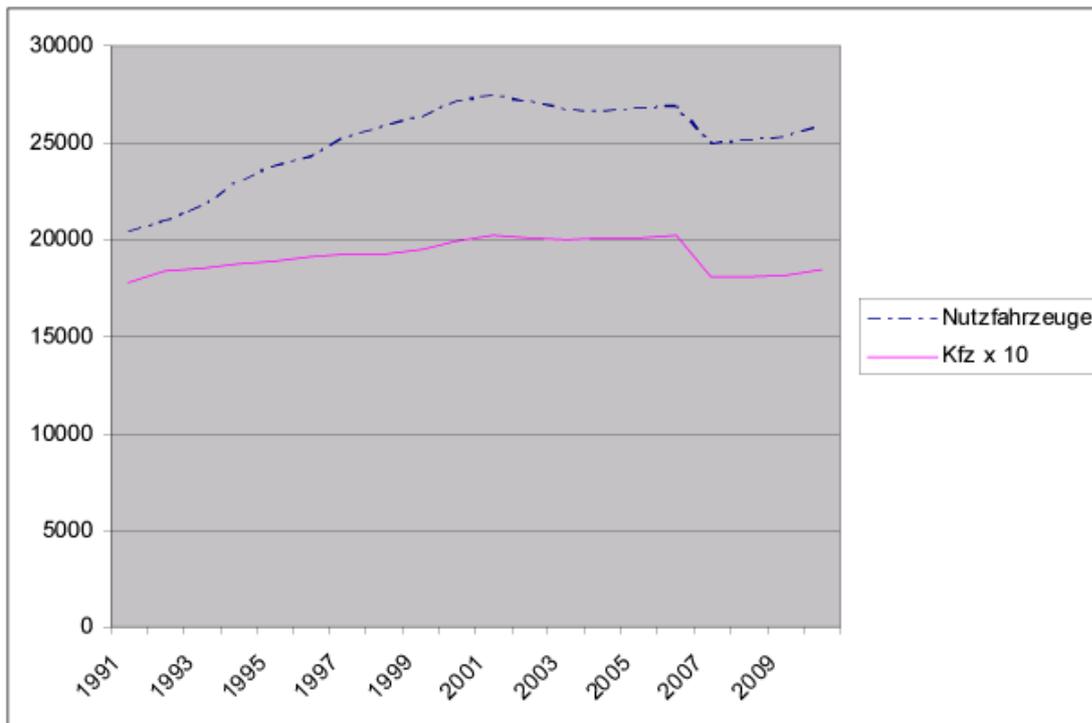


Abbildung: Entwicklung des KFZ und LKW Aufkommens in Bielefeld

1.2 LKW-Anteil bei Verkehrszählungen

Die seit kurzem vorliegenden Daten der Landesstraßenzählung 2010 geben Auskunft über den Schwerlastverkehrsanteil (größer 3,5 t) der Landes- und Bundesstraßen.

In Bielefeld konzentriert sich der Schwerlastverkehr auf den Autobahnen, der Anteil lag dabei bis über 20 %. Die am stärksten belasteten Bundes- bzw. Landesstraßen sind in Bielefeld der Ostring und die Osnabrücker Straße mit Werten zwischen 10% und 15% (Siehe Anlage 1).

2. Straßenverkehrsrechtliche Prüfung

2.1. LKW Begrenzungen wie Durchfahrtsverbote

Durch die Straßenverkehrsbehörde wurden in den letzten Jahren bereits folgende Straßen/Streckenabschnitte als Ergebnis straßenverkehrsrechtlicher Überprüfungen für den Schwerlastverkehr gesperrt:

1. Orchideenstraße in Fahrtrichtung Vilsendorfer Straße
2. Im Brocke (Fahrtrichtung Von-Möller-Straße)
3. Aachener Straße (Fahrtrichtung Von-Möller-Straße)
4. Cheruskerstraße und die vom Stadtring und der Berliner Straße in die Cheruskerstraße führenden Straßen
5. Sommerstraße
6. Hauptstraße
7. Am Waldbad
8. Kerksiekweg
9. Dalbker Allee
10. Am Krull
11. Am Brockhof

Weitere Prüfungen hierzu sind noch in Arbeit wie für die Grundstraße, Am Flugplatz und die Hermann-Windel-Str.

Nach den §§ 39 Abs. 1 und 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind Verkehrszeichen und -einrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in der StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Durchfahrverbote für Lkws, Tonnagebeschränkungen oder andere verkehrsregelnde Maßnahmen können deshalb im Rahmen eines Lkw-Lenkungskonzepts nicht pauschal angeordnet werden. Sie bedürfen nach entsprechender Prüfung und Durchführung des vorgeschriebenen Anhörungsverfahrens immer einer Einzelfallentscheidung der Straßenverkehrsbehörde.

Deswegen führten die straßenverkehrsrechtlichen Prüfungen z.B. am Twellbach, der Paderborner Str., der Brackweder Str. nicht zu entsprechenden Anordnungen.

Wichtiger Hinweis:

Durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen kann jedoch der Schwerlastverkehr nicht auf ein LKW-Lenkungsnetz geführt werden.

2.1 LKW-Maut

Seit der Einführung der LKW – Maut auf den Autobahnen, wurde der Mautausweichverkehr vor allem in der Bezirksvertretung Sennestadt und auch in Senne beraten und es wurden dazu Beschlüsse gefasst.

Die Untersuchung zum Mautausweichverkehr auf nordrhein-westfälischen Bundes- und Landesstraßen ergibt eine mautbedingte LKW-Zunahme auf der L 756 / B 68 zwischen den Anschlussstellen Schloß Holte-Stukenbrock und der Osningstraße. Hier sind Zunahmen zwischen 25 und 250 LKW / Tag berechnet worden.

LKW-Verkehr, der die A 33 an der Anschlussstelle Schloß Holte-Stukenbrock verlässt, fährt bis zur Anschlussstelle Bielefeld-Sennestadt eine etwa 3,5 km kürzere Strecke. Neben 3,5 km Streckenersparnis ergibt sich nur theoretisch eine Ersparnis von etwa 1,40 € Maut. Der betroffene Abschnitt der A 33 und A2 ist tatsächlich **nicht** mit Mautbrücken bestückt.

Durch die Bremsmanöver und Beschleunigungen sowie die Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lichtsignalanlagen ergeben sich gegenüber der Autobahnstrecke Verzögerungen. Es ist damit keine Zeitersparnis gegeben.

Durch eine verkehrsrechtliche Beschilderung zur Verhinderung von Mautausweichverkehr ist keine spürbare Verkehrsabnahme zu erwarten. Daher hat die Stadt Bielefeld der Bezirksregierung Detmold als zuständiger Straßenverkehrsbehörde für die Autobahn, den Streckenabschnitt **nicht** zur Beschränkung von Mautausweichverkehr vorgeschlagen.

3. Gefahrgutnetz

Die Stadt Bielefeld hat als Allgemeinverfügung ein Gefahrgutnetz aufgestellt. Ziel dieses Netzes ist es, die Gefahrguttransporte wie Tanklastzüge usw. auf geeigneten Straßen zu bündeln.

Rechtsgrundlage für die Allgemeinverfügung ist § 35 Abs. 3 S. 2 der Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB). Durch die Allgemeinverfügung abgedeckt sind die in Anlage 1 zur GGVSEB unter Nr. 4 aufgeführten entzündbaren Stoffe der Klasse 3 (sowie die in der Anlage 1 Nr. 2 Tabelle 2.1 genannten Stoffe der Klasse 2, UN 1965 Kohlenwasserstoffgas, Gemisch, verflüssigt).

Die Allgemeinverfügung enthält ein Positivnetz und ein Negativnetz.

Die Straßen, die im Positivnetz der Allgemeinverfügung aufgeführt sind, dürfen für die Beförderung kennzeichnungspflichtiger Güter benutzt werden.

Im Negativnetz sind die Straßen aufgelistet, welche nur mit einer Einzelfahrtweggenehmigung befahren werden dürfen.

Straßen, die weder im Positiv- noch im Negativnetz aufgeführt sind, sollen nur dann benutzt werden, soweit Be- oder Entladestellen nicht auf Strecken des Positivnetzes erreicht werden können.

Straßen, die mit Zeichen 261, 269 oder mit anderen Fahrverbotszeichen nach der StVO gekennzeichnet sind, müssen nicht im Negativnetz aufgenommen werden, da diese sowieso nicht befahren werden dürfen.

Die Allgemeinverfügung wird jährlich überprüft und bei Änderungen im Positivnetz und/oder -Negativnetz entsprechend angepasst. Für die Überprüfung, ob Änderungen erforderlich sind, werden die Dienststellen von 660.23/24, 360, 370 und die Polizei angehört.

4. Gewerbegebietsausschilderung

11.1 Wegweisung zum Gewerbegebiet

Um Gewerbegebiete auf direktem Wege auf geeigneten Straßen zu erreichen sind diese entsprechend ausgeschildert. Ausgehend von der Autobahn bzw. den Bundesstraßen erfolgt die Ausschilderung zu den Gewerbegebieten. Dafür wird eine Zielspinne erstellt, um eine in sich schlüssige Wegweisung zu gewährleisten. Das Beispiel der Zielspinne für das Gewerbegebiet Ludwig-Erhardt-Allee Süd ist der Anlage 2 zu entnehmen. Die Gewerbegebiete sind dabei mit Symbolen oder der offiziellen Gewerbegebietsbezeichnung aufgeführt. Zurzeit sind insgesamt 43 Gewerbegebiete mit einer entsprechenden Beschilderung im Bielefelder Stadtgebiet versehen.

4.2 Infotafel über ansässige Unternehmen

An der Zufahrt zum Gewerbegebiet wird die Möglichkeit eingerichtet, auf die ansässigen Unternehmen mit einer entsprechenden Schildertafel hinzuweisen (Beispiele dafür siehe Anlage 3). Dadurch hat der das Unternehmen aufsuchende LKW-Fahrer die Möglichkeit dieses ohne Umwege auf direktem Weg zu erreichen. Das Aufstellen dieser Schilder erfolgt auf Kosten der anliegenden Unternehmen.

5. Untersuchungsergebnisse zur LKW-Lenkung Informationsveranstaltung in Hamm

Im Mai 2011 fand in Hamm eine Veranstaltung statt zu dem Thema „LKW-Navigation, Effizientes Routing zur Entlastung von Straße und Umwelt“. Diese Veranstaltung befasste sich damit, anhand welcher Wegweisungssysteme der LKW-Verkehr sich heute orientiert (Auswertung einer LKW-Fahrerbefragung). Dabei zeigt sich, Dreiviertel aller LKW-Fahrer nutzen kein spezielles LKW-Navi, sondern vor allem PKW-Navigeräte, mit der Folge, dass LKW häufig in Straßen fahren, die sie weder befahren dürfen, noch können (Beispiel aus Bielefeld ist der Kreisverkehr Bechterdisser Str., an dem die Einfahrt in Richtung Ludwig-Erhardt-Allee zurückgebaut wurde, aber trotz Sperrung LKW versuchten durchzufahren). Die Beschilderung von Gewerbegebieten erfuhr eine hohe Akzeptanz. Jedoch die Routenplanung aus dem Internet sowie die Speditionsoftware wurden nur sehr gering genutzt.

Bei der Veranstaltung vorgestellt wurde auch, wie in dem Ballungsraum Ruhrgebiet mit Herstellern der Navigationsgeräte zusammengearbeitet wird, damit die Routenempfehlungen der Städte Eingang in die Navigationssysteme finden.

C. Vorschlag für ein LKW-Lenkungsnetz

Bei dem LKW-Lenkungsnetz handelt es sich um eine Routenempfehlung für den Schwerverkehr. Es gibt keine straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten auf die Einhaltung dieser Routen Einfluss zu nehmen.

Die Verwaltung hat unter Berücksichtigung der Erschließung von Gewerbegebieten den Entwurf eines LKW-Lenkungsnetzes erarbeitet. In die Auswahl der Straßen einbezogen werden vorrangig Autobahnen und Hauptverkehrsstraßen.

Haupttrouten auch für den Durchgangsverkehr sind die **rot markierten Straßen** vor allem Autobahnen bzw. Zubringerstraßen zu Autobahnen.

In schwarz markiert sind die für den LKW-Verkehr empfohlenen Hauptverkehrsstraßen.

Wichtige Erschließungen der großen Gewerbegebiete soweit hier besondere Verbindungen vorgegeben werden sollen, sind in **blau markiert**.

Angedacht ist für die Konkretisierung der Erschließung wichtiger Gewerbegebiete eine Vernetzung mit der Gewerbegebietswegweisung. Bei der Erarbeitung der Zielspinnen wird die Erschließung der Gewerbegebiete so konkretisiert, dass diese auf der Routenempfehlung des LKW-Lenkungsnetzes aufbaut. Allerdings ist eine Ergänzung der Gewerbegebietsauschilderung zurzeit wegen des Haushaltsdefizits nicht weiter umsetzbar, da die Finanzierung als freiwillige Maßnahme nicht möglich ist.

Es sind abhängig vom Ausbaustand der geplanten Straßenneubauten, zwei LKW Lenkungsnetze erarbeitet worden.

- Das als Anlage 4 beigefügte Netz setzt voraus, dass die A33 an den OWD angeschlossen ist (**LKW-Lenkungsnetz A33**).
- Das als Anlage 5 beigefügte Netz hat darüber hinaus den Bau der L 712n, die Grafenheider Str. sowie die Verlängerung der A33 und die OU Ummeln berücksichtigt.

D. Weiteres Vorgehen

Die weitere Abstimmung soll auf der Basis des LKW-Lenkungsnetzes „A33“ (Anlage 4) erfolgen.

Wichtig ist zunächst eine Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straße und der Bezirksregierung Detmold, aber auch mit den Nachbarkreisen bzw. Nachbargemeinden, da die Konzepte zur LKW-Lenkung aufeinander abgestimmt sein müssen.

In einem weiteren Schritt ist dann die IHK als Vertreter der Interessen der Industrie und des Gewerbes sowie das Speditionsgewerbe in die Abstimmung mit einzubinden.

Die Ergebnisse dieser Abstimmungen werden in das LKW-Lenkungsnetz eingearbeitet und erneut dem Stadtentwicklungsausschuss vorgestellt.

Da es sich bei dem LKW-Lenkungsnetz um eine Routen-Empfehlung handelt, soll die Veröffentlichung und Verbreitung dieses LKW-Netzes in Kooperation mit der IHK und dem Speditionsgewerbe erfolgen.

Die Anpassung und Ergänzung der Gewerbegebietsbeschilderung wäre für eine Einhaltung und Umsetzung des LKW-Lenkungsnetzes geeignet. Die Finanzierung dieser Beschilderung ist nach der jetzigen Haushaltslage nicht absehbar.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss