

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Senne	06.12.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Erfassung des Ausweichverkehrs durch die Lkw-Maut bzw. Verhinderung von mautbedingtem Lkw-Ausweichverkehr

Betroffene Produktgruppe

11.02.07 Verkehrsangelegenheiten

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

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

BV Senne, 16.06.2011, TOP 5.1, Drucksachen-Nr. 2683/2009-2014

BV Senne, 16.06.2011, TOP 5.2, Drucksachen-Nr. 2685/2009-2014

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretung Senne nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Unter TOP 5.1 der vg. Sitzung hat die BV Senne die Verwaltung gebeten, umgehend dafür Sorge zu tragen, dass der mautbedingte Ausweichverkehr auf der B 68 und der L 788 mit Hilfe von Dauerzählstellen ermittelt wird.

Sowohl für die Brackweder Straße (B 68) als auch für die Buschkampstraße (L 788) liegen der Verwaltung die Ergebnisse der landesweiten Verkehrszählungen vor. Diese Zählungen werden im fünfjährigen Rhythmus durchgeführt. Die letzte Zählung erfolgte 2010.

Weitergehendes Zahlenmaterial für die angesprochenen Bereiche liegt dem Landesbetrieb Straßen NRW als zuständigen Straßenbaulasträger nicht vor **und wird** laut Stellungnahme vom 12.09.2012 **von dort** vor der nächsten landesweiten Zählung **nicht erhoben** (auch nicht zur Inbetriebnahme des nächsten Bauabschnitts der A 33).

Um den vg. Beschluss umzusetzen müsste die Stadt Bielefeld deshalb selbst Verkehrszählungen zur Erfassung mautbedingter Ausweichverkehre durchführen.

Nach dem entsprechenden Erlass des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes NRW kann nur dann überhaupt von Mautausweichverkehr ausgegangen werden, wenn durch eine Verkehrsmengenerhebung **nachgewiesen** wird, dass schwere Nutzfahrzeuge über 12 t zul. Gesamtgewicht früher **erkennbar** die Autobahn genutzt haben und jetzt (nach Mauteinführung bzw. Inbetriebnahme neuer Autobahnabschnitte) auf bestimmte Straßenabschnitte des nachgeordneten Netzes ausweichen.

Eine derartige Erhebung ist jedoch nur mit großem Aufwand möglich. Insbesondere ist die direkte oder indirekte Anbindung verschiedener Gewerbegebiete im Zuge der B68 (Südring) oder L 756 (Paderborner Straße) und der damit im Einzelnen verbundene Ziel- und Quellverkehr zu berücksichtigen. Dies bedeutet umfangreiche Verkehrszählungen und Auswertungen, verbunden mit der „Verfolgung“ der jeweiligen Fahrzeuge (Kennzeichen-Verfolgung durch verschiedene Zählstellen), um so den Zielverkehr vom reinen Durchgangsverkehr zu unterscheiden. Dies ist durch eine automatisierte Dauerzählstelle ohnehin nicht zu leisten und nur „manuell“ mit ganz erheblichem finanziellem und personellem Aufwand zu leisten.

Der Landesbetrieb Straßen NRW wird (wie o. g.) keine begleitenden Verkehrszählungen zum Anschluss der A 33 an den Ostwestfalendamm durchführen. Das Amt für Verkehr kann derartig umfangreiche Zählungen und Auswertungen nicht (ausschließlich) mit eigenem Personal durchführen; für eine Vergabe an Dritte fehlen entsprechende Haushaltsmittel.

So wird es voraussichtlich erst nach der nächsten landesweiten Zählung 2015 und einem Abgleich mit den Zählungen 2010 (und früher) möglich sein, zumindest im Hinblick auf die Verkehrsmengen auszuwerten, wie sich das Verkehrsaufkommen auf der A 2 und A 33 sowie auf den betroffenen Basisstraßen (z. B. B 68 bzw. L 756 und L 788) durch den Anschluss der A 33 an den OWD verändert hat und wie groß der jeweilige Anteil des Güterverkehrs ist.

Unter TOP 5.2 der Sitzung vom 16.06.2011 hat die BV Senne die Verwaltung aufgefordert, dafür zu sorgen, dass der Streckenabschnitt der B 68 zwischen A 2 und der Stadtgrenze Brackwede sowie der L 788 zwischen der „Stadtteilgrenze Sieker“ und der B 68 in die Mautpflicht mit einbezogen wird.

Nach § 1 (2) des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) kann für die Benutzung von **Bundesautobahnen** und (näher beschriebener Abschnitte von) **Bundesstraßen** eine Gebühr (Maut) erhoben werden. Nach Inbetriebnahme der A 33 wird die heutige B 68 zur **Landesstraße** (L 756) abgestuft, die L 778 ist bereits eine **Landesstraße**.

Da beide Straßen (dann) nicht der vom BFStrMG geforderten Klassifizierung entsprechen, ist die Einführung einer Mautpflicht schon aus formalen Gründen unzulässig.

Für den Fall, dass „eine Bemaunung der Strecken nicht durchsetzbar sein“ sollte, fordert die BV die Verwaltung bzw. das Regierungspräsidium Detmold auf, auf diesen Strecken die Anordnung einer Streckensperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr oder falls auch dies nicht möglich ist verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und/oder Nachtfahrverbote für den Lkw-Verkehr zu prüfen.

Die Zuständigkeit für die Prüfung dieser Maßnahmen liegt bei der Stadt Bielefeld als örtlich zuständiger (unterer) Straßenverkehrsbehörde. Die Anordnung einer Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr nach den Regelungen des § 45 (9) StVO steht allerdings unter dem Zustimmungsvorbehalt der Bezirksregierung.

Gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen Verbote oder Beschränkungen des fließenden Verkehrs grundsätzlich auch angeordnet werden, soweit durch **erhebliche Auswirkungen** veränderter Verkehrsverhältnisse, die **durch die Erhebung der Maut** nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge **hervorgerufen worden sind**, beseitigt oder abgemildert werden. Auch hierfür ist es zunächst einmal erforderlich, nach den weiter oben unter den Ausführungen zu TOP 5.1 beschriebenen Vorgaben sicher nachzuweisen, dass überhaupt erkennbarer Mautausweichverkehr besteht.

Wie bereits oben dargestellt gibt es für die genannten Straßen über die Daten aus den landesweiten Verkehrszählungen hinaus keine differenzierten Verkehrszählungen.

Ein Vergleich der Zählungen 2000 (vor Einführung der Autobahnmaut) mit 2010 ergibt weder für die B 68 noch die L 778 Hinweise darauf, dass in erkennbarem Umfang Güterverkehr (Schwerlastverkehr) von den Autobahnen A 2 und A 33 auf diese Strecken verdrängt wurde. Der Anteil des Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen lag

- auf der B 68 (Zählstelle auf der Brackweder Straße etwa Höhe Bretonische Straße) bei der Zählung 2000 bei 9,9 % und 2010 bei 10,8 % sowie
- auf der L 788 (Zählstelle auf der Osningstraße in Fahrtrichtung Sieker hinter dem Senner Hellweg) bei der Zählung 2000 bei 3,9 % und 2010 bei knapp 4,5 %.

Auch ein Vergleich des Güterverkehrsanteils der B 68 und der L 788 mit dem Anteil auf den vergleichbaren Straßen im nachgeordneten städtischen Straßennetz lässt keine Auffälligkeiten erkennen. An den Zählstellen auf der B 68 (Brackweder Straße) und L 788 (Osningstraße) liegt der Güterverkehrsanteil wie vorstehend gesagt aktuell bei 10,8% bzw. 4,5 %. Dagegen „erreichen“ z. B. die B 68 in Quelle mit knapp 15,2 %, die Lagesche Straße (B 66n) im Bereich Ostring mit rund 17 % und der Ostring (L 787) selbst mit gut 15,8 % einen deutlich höheren Anteil des Güterverkehrs am gesamten Fahrzeugaufkommen.

Im **derzeitigen Ausbauzustand** ergeben sich somit keine Anhaltspunkte für erkennbare Mautausweichverkehre auf den beiden genannten Straßen.

Die Auswirkungen der Anbindung der A 33 an den Ostwestfalendamm können bei dieser Prüfung (noch) nicht berücksichtigt werden, da sich hier zurzeit noch gar keine Mautausweichverkehre entwickelt haben können.

Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen auf der Grundlage von § 45 Abs. 9 StVO scheiden damit aus.

Letztlich könnte die Straßenverkehrsbehörde auch auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 StVO verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung oder das Lkw-Nachtfahrverbot anordnen. Diese Anordnungen steht aber wieder unter dem Vorbehalt des § 45 Abs. 9 StVO, der eine zwingende Notwendigkeit aufgrund einer besonderen örtlichen Gefahrensituation voraussetzt.

Der Landesbetrieb Straßen NRW verweist in seiner Stellungnahme vom 12.09.12 darauf, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 68 bereits jetzt auf (je nach Abschnitt) 60km/h bzw. 70 km/h reduziert ist. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der L 788 beträgt bereits jetzt in weiten Teilbereichen 50 km/h. Diese Beschilderung ist für die bestehende Verkehrssituation angemessen. Der Landesbetrieb verweist zu Recht darauf hin, dass keine Umstände (wie z. B. eine entsprechende Unfallentwicklung) zu erkennen sind, die eine Beschränkung des fließenden Verkehrs über die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen hinaus zwingend erfordern würden. Die Straßenverkehrsbehörde wird die Situation nach Anbindung der A 33 an den OWD mit der Polizei und dem Landesbetrieb jedoch weiter beobachten und gemeinsam mit diesen Dienststellen bewerten, ob eine (weitere) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich wird.

Zur Frage von Nachtfahrverboten von Lkws verweist der Landesbetrieb weiterhin darauf, dass Landesstraßen durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen und mit den Bundesstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden sollen. Der Ausschluss einer Verkehrsart (hier Lkw-Verkehr) würde eine Teileinziehung nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW bedeuten. Die Zuständigkeit für eine derartige Teileinziehung liegt beim Ministerium für Bauen und Verkehr, wobei das Land derartige Teileinziehungen nur bei der Abstufung einer Straße zu einer Gemeindestraße befürwortet.

Der Landesbetrieb weist weiter darauf hin, dass die L 756 (bisher B 68) künftig als Autobahnbedarfsumleitung ausgeschildert wird. Das heißt, sie muss im Ableitungsfall **auch nachts** Lkw-Verkehr aufnehmen. Letztlich verweist der Landesbetrieb darauf, dass es keine Alternativstrecken gibt, die den von der L 756 (B 68) oder L 788 verdrängten Lkw-Verkehr aufnehmen könnten.

Zusammenfassend gibt es unter Berücksichtigung der genannten Gesichtspunkte keine Möglichkeit, das beantragte Nachtfahrverbot für Lkws anzuordnen.

Das Amt für Verkehr prüft zurzeit unter Berücksichtigung der von den Bezirksvertretungen Senne und Sennestadt vorgetragenen Gesichtspunkte, inwieweit sich durch das vom Stadtentwicklungsausschuss zu beschließende Lkw-Lenkungskonzept Entlastungsmöglichkeiten für die L 756 (B 68) und L 788 ergeben können.

Darüber hinaus kann die Verwaltung letztlich nur die weitere verkehrliche Entwicklung nach dem Anschluss der A 33 an den Ostwestfalendamm beobachten und in Abstimmung mit der Polizei und dem Straßenbaulastträger reagieren, wenn **konkrete Gefahrensituationen** festgestellt werden sollten.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss