

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Sennestadt	29.11.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Sperrung der L 756 für den Lkw-Durchgangsverkehr

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 Sennestadt, 05.05.2011, TOP 12.1, Drucksachen-Nr. 2020/2009-2014

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretung Sennestadt nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Unter TOP 12.1 der vg. Sitzung hat die BV Sennestadt die Verwaltung beauftragt, der Bezirksregierung Detmold die Strecke, wie im Antrag vom 27.11.2008 dargestellt, zwecks Sperrung für den Lkw-Durchgangsverkehr vorzuschlagen.

Eine Sperrung der Paderborner Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr könnte auf der Grundlage zweier unterschiedlicher gesetzlicher Grundlagen erfolgen.

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. Hierfür ist es zunächst einmal erforderlich, sicher nachzuweisen, dass überhaupt erkennbarer Mautausweichverkehr besteht.

Eine entsprechende Anordnung würde die Straßenverkehrsbehörde Bielefeld (in Abstimmung mit den angrenzenden Nachbarkreisen) in eigener Zuständigkeit treffen, allerdings gilt hier ein **Zustimmungsvorbehalt** der Bezirksregierung Detmold. Die Bezirksregierung hat deutlich gemacht, dass eine Zustimmung nur erteilt werden kann, wenn **tatsächlich** Mautausweichverkehr in erheblichem Umfang **nachgewiesen** wird.

Für die Paderborner Straße (L 756) liegen der Verwaltung zunächst die Ergebnisse der landesweiten Verkehrszählungen vor. Diese Zählungen werden im fünfjährigen Rhythmus durchgeführt. Die letzte Zählung erfolgte 2010.

Weitergehendes Zahlenmaterial für diesen Bereich liegt dem Landesbetrieb Straßen NRW als zuständigen Straßenbaulastträger 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).

Darüber steht der Verwaltung die Auswertung der Verkehrszählung aus dem Mai 2011 aus der Vorplanungsstudie zum Umgestaltungspotential der Paderborner Straße des Ingenieurbüros für Stadtverkehrsplanung (HSV) als weitere Grundlage zum Nachweis möglicher Ausweichverkehre zur Verfügung.

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.

Für einen Nachweis bereits jetzt vorhandener Mautausweichverkehre stehen der Verwaltung nur die oben genannten Zählungen zur Verfügung. Zum Nachweis künftiger Ausweichverkehre (ausgelöst z. B. durch den weiteren Lückenschluss der A 33) müsste die Stadt Bielefeld die entsprechenden Verkehrszählungen selbst durchführen, da der Landesbetrieb Straßen NRW (wie o. g.) nicht zählen wird.

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, hier insbesondere die über die Morsestraße, Gildemeisterstraße, Lämershagener Straße und Verler Straße erschlossenen Gewerbegebiete) 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 nicht zu leisten und nur „manuell“ mit ganz erheblichem finanziellem und personellem Aufwand zu leisten.

Das Amt für Verkehr kann derartig umfangreiche Zählungen und Auswertungen nicht (ausschließlich) mit eigenem Personal durchführen; für eine Vergabe an Dritte fehlen entsprechende Haushaltsmittel.

Die Verwaltung kann deshalb nur beurteilen, ob sich auf der Basis des zur Verfügung stehenden Zahlenmaterials deutliche Hinweise auf evtl. Verkehrsverlagerungen von der A 2/A 33 auf die L 756 ergeben.

Ein Vergleich der Zählungen 2000 (vor Einführung der Autobahnmaut) mit 2010 und auch mit der Auswertung des Ingenieurbüros ergibt für die L 756 keine Hinweise darauf, dass in erkennbarem Umfang Güterverkehr (Schwerlastverkehr) von den Autobahnen A 2 und A 33 auf diese Straße verdrängt wurde. Der Anteil des Güterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen lag

- bei der Zählung 2000 bei knapp 8 % (Zählstelle auf der Paderborner Straße etwa Höhe der Morsestraße) und
- bei der Zählung 2010 bei rund 10,5 % während
- die Auswertung des Ingenieurbüros HSV im Mai 2011 von Montag bis Freitag einen durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von knapp 8,3 % sowie einen Wochendurchschnitt von knapp 7,8 % ergab (Zählstelle auf der Paderborner Straße im Abschnitt zwischen Vennhofallee und Sennestadtring).

Der Anteil des Güterverkehrs am Gesamtaufkommen hat sich von 2000 (vor Einführung der Lkw-Maut) bis 2011 damit nicht signifikant verändert.

Auch ein Abgleich des Güterverkehrsanteils der L 756 mit dem Anteil auf den vergleichbaren Straßen im nachgeordneten städtischen Straßennetz lässt keine Auffälligkeiten erkennen. An der Zählstelle auf der L 756 liegt der Güterverkehrsanteil wie vorstehend gesagt aktuell bei 10,5% (2010) bzw. max. 8,3 % (2011). 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 der Paderborner Straße. Der Landesbetrieb Straßen NRW verweist in seiner Stellungnahme abschließend darauf, dass das Bundesministerium für Verkehr zwar eine Untersuchung über Mautausweichverkehre beauftragt habe, die L 756 (in dem jetzt angesprochenen Abschnitt) jedoch nicht dabei war.

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.

Weiterhin könnte die Straßenverkehrsbehörde auch auf der (allgemeinen) Grundlage von § 45 **Abs. 1** StVO verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie das geforderte Lkw-Durchfahrverbot anordnen. Diese Anordnungen steht dann 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 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 den Lkw-Verkehr aufnehmen. Letztlich verweist der Landesbetrieb darauf, dass es keine Alternativstrecken gibt, die den von der L 756 (B 68) verdrängten Lkw-Verkehr aufnehmen könnten.

Eine auffällige Unfallentwicklung (Unfallhäufung) unter Beteiligung von Lkws auf der Paderborner Straße ist Polizei und Amt für Verkehr nicht bekannt. Weitere verkehrliche Defizite, die durch den Lkw-Anteil auf der Paderborner Straße ausgelöst würden, sind ebenfalls nicht zu erkennen.

Zusammenfassend gibt es unter Berücksichtigung der genannten Gesichtspunkte keine zwingende Notwendigkeit für verkehrsregelnde Maßnahmen und damit auch nach § 45 Abs. 1 StVO keine Möglichkeit, das beantragte Durchfahrverbot 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) 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

