Ordnungsamt

32 kb-gl

Biberach, 22.11.2022

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2022/232

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		**Datum**		**Ja**	**Nein**	**Enth**
Bauausschuss	öffentlich	08.12.2022	Vorberatung			
Gemeinderat	öffentlich	12.12.2022	Beschlussfassung			

Verkehrsrechtliche Anordnung eines LKW-Durchfahrtsverbotes - Anträge der GRÜNEN AT 2019/015 + AT 2020/008 + AT 2021/002

I. Beschlussantrag

Der Gemeinderat beschließt ein innerstädtisches LKW-Durchfahrtsverbot zur Entlastung der B 312 und der dortigen Anwohner mitsamt dem entsprechenden Lenkungskonzept sowie den gesamtstädtischen verkehrlichen Auswirkungen. Im Ergebnis wird damit den Anträgen der Grünen-Fraktion (AT 2019/015, AT 2020/008, AT 2021/002) stattgegeben.

II. Begründung

Um die mit Schwerlastverkehr belastete B 312 und deren Anwohner im Innenstadtbereich zu entlasten, wird seitens der Verwaltung die Anordnung eines LKW-Durchfahrtsverbotes vorgeschlagen.

Rechtlich fußt das Durchfahrtsverbot auf § 45 Abs. 1b Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO). Mit dieser Vorschrift wird der Gemeinde die Möglichkeit eingeräumt, städtebauliche und planerische Gesichtspunkte in ihre Verkehrsplanung einfließen zu lassen und gemeindliche Verkehrskonzepte zu fördern. Das gemeindliches Verkehrskonzept der Stadt Biberach wurde dem Gemeinderat vorgestellt und durch diesen beschlossen, das strategische Netz sowie die verkehrslenkenden Maßnahmen können den Drucksachen 2020/050 und 2020/050/01 entnommen werden. Ziel ist es, ein strategisches, die Innenstadt entlastendes Straßennetz aufzubauen und mit verkehrslenkenden Maßnahmen zu kombinieren. Zentrales Element dieses strategischen Netzes ist primär der geplante B30-Aufstieg, aber auch die Gemeindeverbindungsstraße Blosenberg. Das gegenständliche LKW-Durchfahrtsverbot fügt sich in dieses Konzept ein.
Nach der finalen Umsetzung der ganztätigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf großen Teilen der innerstädtischen B 312 kann dem Gemeinderat nunmehr eine umfassende Informationsgrundlage zur Verfügung gestellt werden.

1. Ausgangssituation

Die für das Stadtgebiet Biberach erarbeiteten Verkehrsanalysen und -prognosen (vgl. og. Drucksachen) zeigen deutlich, dass in den kommenden Jahren erhebliche Verkehrszunahmen zu erwarten sind, die insbesondere in der Innenstadt zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität führen werden. Der Schwerlastverkehr wirkt sich in diesem Zusammenhang als besonders belastend aus

...

und verursacht längere Wartezeiten, Rückstau, zugestellte Kreuzungen etc. Laut dem Bundesumweltamt ist ein Lastkraftwagen bei Tempo 50 durchschnittlich so laut wie zwanzig Personenkraftwagen, so dass dem Schwerlastverkehr ein besonders hoher Störfaktor zugerechnet wird.

Die B 312 ist im Bereich der Lärmschwerpunkte mit knapp 16.000 bis rund 20.000 Kfz/24h belastet. Der Schwerverkehrsanteil beträgt dabei knapp 5 %, was einem Schwerverkehrsaufkommen von ca. 750 bis 800 Kfz/24h entspricht.

2. Vorgeschlagene Maßnahme im Detail

Das Lenkungs-/Umleitungskonzept sieht vor, dass der Schwerlastverkehr aus Richtung Riedlingen kommend, von der Riedlinger Straße auf die Nordwestumfahrung geführt wird. Schwerlastverkehre aus den Richtungen Ochsenhausen, Ravensburg oder Ulm werden ab dem Jordanei auf die Ulmer Straße und Memminger Straße geleitet.

Der innerstädtische Bereich der B 312 wird folglich zur LKW-Durchfahrverbotszone, mit den Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ sowie „Kraftomnibus frei“.

Im Rahmen von Liefertätigkeiten sind die betroffenen LKW nicht gehindert, jeden Punkt des Stadtgebiets zu erreichen. Unter Lieferverkehr wird der zur Führung und Aufrechterhaltung eines Geschäfts- oder Gewerbebetriebes erforderliche, geschäftsmäßig durchgeführte Transport von Gegenständen, unabhängig vom Gewicht oder der Zulassung des Fahrzeugs (z.B. Anlieferung, Abholung, Bau-/Handwerkerarbeiten, Ausbildungsfahrten von Lkw-Fahrschulen usw.), verstanden. Auch die Rückfahrt nach erfolgter Lieferung mit leerem LKW innerhalb der Zone zum Firmenstandort ist selbstverständlich noch eine Liefertätigkeit.

3. Abwägung

Da es sich bei der B 312 um eine Bundesstraße und damit um einen wesentlichen Bestandteil des qualifizierten Straßennetzes handelt, unterliegen Beschränkungen des fließenden Verkehrs hier hohen Voraussetzungen. Gerade Bundesstraßen dienen der möglichst ungehinderten, zügigen Abwicklung des Fernverkehrs, sollen die Freizügigkeit des Verkehrs sichern und somit grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmer uneingeschränkt zugänglich sein. Daher verlangt das Gesetz im Hinblick auf jedwede Beschränkung des Bundesstraßennetzes eine überaus differenzierte Betrachtung der Gesamtumstände sowie eine Abwägung aller betroffenen Belange. Ob und wie die zuständige Straßenverkehrsbehörde tätig wird, liegt in ihrem Ermessen.

Bei der folgenden Abwägung wurde die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich der Lärmschwerpunkte 5, 6a und 7 sowie der Wegfall der Klinik als Ist-Stand vorausgesetzt.

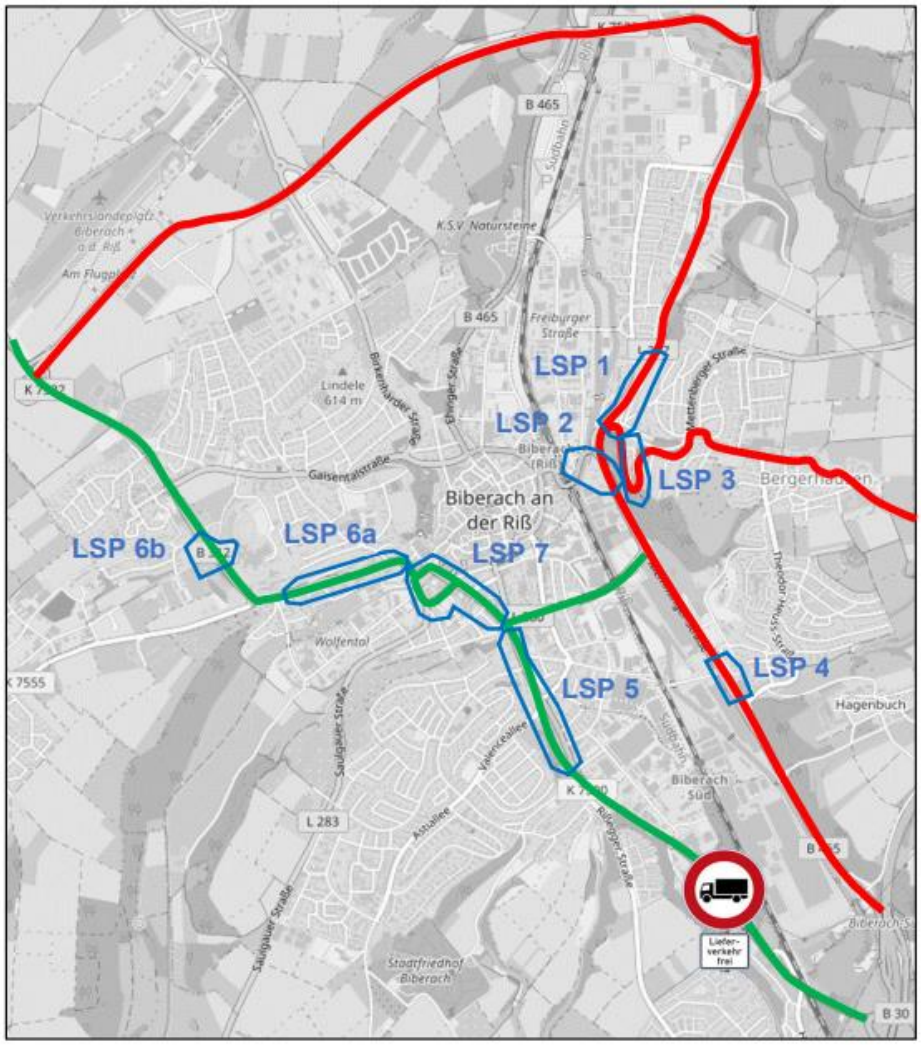
a. Bewertung von Verdrängungseffekte, Lärmpegeldifferenzen

Die aus dem Durchfahrtsverbot resultierende Mehrbelastung der Nordwestumfahrung ist hinzunehmen, da diese als leistungsfähige Alternativstrecke fungiert. Gleiches gilt für die erwartete Zunahme von ca. 100 bis 200 Schwerlastfahrzeugen auf der Birkenharder Straße sowie der Ehinger Straße, um über diese Wege die Innenstadt zu erreichen. Rund 100 Schwerlastfahrzeuge werden zusätzlich auf die B 30 ausweichen.

Problematisch ist dagegen die Mehrbelastung der Ulmer und Memminger Straße. In der Ulmer Straße (Lärmschwerpunkt 1) ist streckenweise eine Zunahme des Schwerverkehrs von ca. 300, im Fliederweg (Lärmschwerpunkt 4) eine Zunahme von ca. 200 Schwerlastfahrzeugen pro Tag zu erwarten. Die Lärmpegeldifferenz zeigt eine Zunahme von maximal 0,9 dB(A) in der Ulmer Straße. Dagegen ist auf den Straßenabschnitten Riedlinger Straße, Kolpingstraße und Waldseer Straße (Lärmschwerpunkte 6a, 7 und 5) eine Entlastung von bis zu 350 Schwerlastfahrzeugen zu verzeichnen. Die höchste Lärmpegelreduktion liegt hier bei – 1,3 d(B)A.

...

Die folgende Graphik weist die Verkehrsabnahme in Grün, die Verkehrszunahme in Rot sowie die definierten Lärmschwerpunkte in Blau aus.



Die Detailbetrachtung an den definierten Lärmschwerpunkten zeigt jedoch in der Summe eine Reduktion der betroffenen Anwohner. Hinsichtlich der betroffenen Anwohner ist festzustellen, dass das LKW-Durchfahrtsverbot eine Reduzierung von 45 Betroffenen, ca. 20 %, am Tag (tagsüber liegt der gesundheitsrelevante Schwellenwert bei 65 dB(A)) und eine Reduzierung von 60 Betroffenen, ca. 40 %, in der Nacht (nachts liegt der gesundheitsrelevante Schwellenwert bei 55 dB(A)) bewirkt.

Es sei darauf hingewiesen, dass erst eine Pegelminderung/-zunahme von 3d(B)A aufwärts für das menschliche Gehör überhaupt wahrnehmbar ist, rein akustisch führt das Durchfahrtsverbot somit nicht zu einer relevanten Verbesserung/Verschlechterung. Allerdings ist die Mehrbelastung bzw. die Entlastung natürlich visuell und subjektiv wahrnehmbar.

b. Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkung auf Fuß- und Radverkehr

Bzgl. der Verkehrssicherheit lässt sich festhalten, dass die Gefahrensituationen, die der Schwerverkehr im Innenstadtbereich der B 312 hervorruft, deutlich akuter sind, als die Gefahrensituationen, die auf der geplanten Umleitungsstrecke auftreten. Die B 312 erfährt im Innenstadt- sowie im innenstadtnahen Bereich eine hohe Fußgänger- und Radverkehrsfrequenz. Insbesondere beim An- und Abfahren haben die Lenker großer LKW teilweise das Problem des toten Winkels, Fußgänger und Radfahrer ihrerseits realisieren diese Gefahr häufig nicht und begeben sich leichtfertig in diese Bereiche. Die Unfallstatistik des Polizeipräsidiums Ulm weist für die innerstädtischen

Bereiche der B 312 innerhalb der letzten fünf Jahre insgesamt 15 Unfälle mit Beteiligung eines LKW über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht auf. Allerdings weist auch die Umleitungsstrecke erhebliche Unfallauffälligkeiten im Bereich des Jordaneis sowie am Knotenpunkt der NWU Höhe SANA-Klinik auf, die durch das gegenständliche Durchfahrtsverbot zusätzliches belastet werden.

Im Vergleich dazu ist das Fußgänger- und Fahrradaufkommen im Bereich der Nordwestumfahrung gering. Der Straßenzug Ulmer Straße und Memminger Straße weist gesonderte Fuß- und Radwege auf, die das dortige Unfallsrisiko erheblich minimieren. Auch die Anzahl der unübersichtlichen Stellen für die Verkehrsteilnehmer sowie die Anzahl der Kreuzungssituationen fällt im Vergleich zum B 312-Straßenzug deutlich geringer aus. Auch vor dem Hintergrund, dass das Radverkehrskonzept 2020 schwerpunktmäßig den Neu- und Umbau von Radfahrstreifen der B 312 in der Saulgauer Vorstadt, insbesondere der Kolpingstraße, Theaterstraße, der östlichen Riedlinger Straße, Felsengartenstraße und Saulgauer Straße vorsieht, ist eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs in diesem Bereich aus Aspekten der Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Nach alledem bekräftigt das LKW-Durchfahrtsverbot die Zielsetzungen des Stadtentwicklungskonzepts (STEK) der Stadt Biberach aus dem Jahr 2016, namentlich die Chancengleichheit aller Verkehrsmittel, die Verbesserung des Radverkehrs sowie der Lückenschluss einzelner Verbindungen.

c. Aufwertung der innerstädtischen Straßenzüge
Zusammenfassend sind die Ziele der Maßnahme die Reduzierung der Lärmimmissionen, der Abgase, der Erschütterung und der Unfallgefahren im Innenstadtbereich. Daraus resultiert eine Aufwertung von innerörtlichen Straßenzügen und Freiräumen. Gleiches gilt für die Wohn- und Lebensverhältnisse in der Innenstadt. Insbesondere die Altbauten, die direkt an der Straße liegen, erfahren weniger Erschütterungen. Die Stadtwerke Biberach GmbH begrüßt die Anordnung und erhofft sich eine positive Auswirkung auf den ÖPNV.

d. Abwägungsergebnis
Auch wenn erst die weiteren baulichen Maßnahmen des B 30-Aufstieges und der GV Blosenberg das innerstädtische Verkehrsaufkommen reduzieren können, ist das gegenständliche LKW-Durchfahrtsverbot aus den genannten Gründen eine verhältnismäßige Vorab-Maßnahme.

4. Weiteres Vorgehen
Die aus dem angehängten Verkehrszeichenplan ersichtliche Beschilderung wird installiert (vgl. Anlage 2). Insbesondere die ansässigen Firmen werden entsprechend informiert. Zudem werden die Neuerungen den Herstellern der gängigen Navigationssystem mitgeteilt.

Die Zuständigkeit für die Kontrolle des Durchfahrtsverbotes liegt bei der Polizei. Hier gelingt eine gerichtsfeste Beweisführung nur dann, wenn nachgewiesen wird, dass der LKW von der Riedlinger Straße oder vom Jordanei kommend in die Verbotszone einfährt, ohne zur Andienung ein Ziel in der Verbotszone anzusteuern. Ob und wie die Polizei personell in der Lage ist, das Verbot zu kontrollieren bleibt offen. Ferner besteht kein privatrechtlicher Anspruch der Anwohner gegen etwaige Verstöße gegen das Verbot (vgl. BGH, Urteil vom 14.6.2022. Az. VI ZR 110/21).

Kleine-Beek Adler

Anlage 1 - Stellungnahme BERNARD Gruppe vom 1.6.2022
Anlage 2 - Verkehrszeichenpläne Jordanei und Riedlinger Straße
Anlage 3 - Verkehrsmodell LKW-Fahrverbot
Anlage 4 - Anträge der GRÜNEN Fraktion