

Informationsvorlage

Drucksache Nr. 2020/155

Beratungsfolge			Abstimmung
Gremium		Datum	
Bauausschuss	öffentlich	25.06.2020	Kenntnisnahme

Weiteres Vorgehen LKW-Durchfahrtsverbot - Antrag der Grünen, AT 2019/15

I. Information

Nach Auswertung der Stellungnahmen der beteiligten Behörden schlägt die Verwaltung vor, das in der Vorlage Drucksache Nr. 2020/119 vorgestellte LKW-Lenkungskonzept zunächst zurückzustellen und erst umzusetzen, sobald die sog. Umwidmungen/Umklassifizierungen der Nord-West-Umfahrung in eine Bundesstraße und der innenstädtischen B 312 in eine Landstraße erfolgt sind.

1. Stellungnahmen der angehörten Behörden

Im Bauausschuss am 18. Mai 2020 wurden die Teilnehmer über die wesentlichen Inhalte eines innerstädtischen LKW-Durchfahrtsverbotes zur Entlastung der B 312 informiert (zurückzuführen auf den Antrag der Grünen AT 2019/15). Ziel ist die Entlastung der B 312 im Innenstadtbereich durch die straßenverkehrsrechtliche Anordnung eines LKW-Durchfahrtsverbotes. Das entsprechende Lenkungskonzept 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 Jordaneil auf die Ulmer Straße und Memminger Straße geleitet. Ziel der Maßnahme ist die Reduzierung der Lärmimmissionen, Abgase und Unfallgefahren im Innenstadtbereich. Der städtische Bereich der B 312 wird folglich zur LKW-Durchfahrtsverbotszone, mit dem Zusatz „Lieferverkehr frei“.

Inhaltlich befürwortet die Stadtverwaltung ein derartiges Vorhaben, die rechtlichen Anforderungen sind jedoch hoch. Wie in der genannten Vorlage angekündigt, wurden zwischenzeitlich die Stellungnahmen der tangierten Behörden eingeholt.

Folgende Behörden gaben diesbezüglich eine Stellungnahme ab:

- Polizeipräsidium Ulm – Fachbereich Verkehr
- Regierungspräsidium Tübingen Referat 45 – Straßenbetrieb und Verkehrstechnik
- Regierungspräsidium Tübingen – Referat 46 – Verkehr
- Landratsamt Biberach – Straßenamt

Im Ergebnis sehen alle beteiligten Behörden die Einrichtung eines LKW-Durchfahrtsverbotes zum jetzigen Zeitpunkt als kritisch an.

Im Einzelnen:

a) Stellungnahme Polizeipräsidium Ulm – Fachbereich Verkehr

Seitens der Polizei wird positiv gewertet, dass durch das Lenkungskonzept die Fußgängerüberwege und Radfahrer in der Innenstadt entlastet wären. Jedoch wird kritisiert, dass gerichtsfeste Kontrollen nur schwer durchführbar seien, da auch LKWs aus den Richtungen Saulgauer Straße, Rißegger Straße und Valanceallee zulässigerweise in den LKW-Verbotsbereich gelangen könnten. Ein gerichtsfester Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot sei in denjenigen Fällen gegeben, in denen der LKW nachweislich von der Riedlinger Straße oder vom Jordaneil kommend in die Verbotzone einfährt, ohne zur Andienung ein Ziel in der Verbotzone anzusteuern. Zudem erweise sich als problematisch, dass das vorgeschlagene Umlenkungskonzept den Druck auf zwei (Dauer-)Unfallschwerpunkte (Memminger Straße – Jordaneil sowie Kreuzungsbereich K7532neu-B465) erhöhe. Bzgl. dieser beiden Unfallschwerpunkte müsse zunächst eine Lösung gefunden werden.

b) Regierungspräsidium Tübingen Referat 46 – Verkehr

Das Referat 46 Regierungspräsidium Tübingen ist der Ansicht, das LKW-Durchfahrtsverbot auf dieser Rechtsgrundlage sei problematisch, da sich nicht beweisen lassen könne, dass die Überschreitungen der Lärm- und Immissionsgrenzwerte sowie die Gefahrensituationen entlang der innerstädtischen B 312 ausschließlich auf den LKW-Verkehr zurückzuführen sind.

Alternativ könne sich ein Durchfahrtsverbot aus einem gemeindlichen Verkehrskonzept ableiten lassen, welches der städtebaulichen Entwicklung dient. Dieses muss den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen genügen. So ist Voraussetzung für die Rechtmäßigkeit eines Verkehrskonzeptes u.a., dass in sensiblen Bereichen keine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse eintritt. Ferner muss für die Umleitung der Verkehre eine alternative gleich- oder höherrangig klassifizierte Straße zur Verfügung stehen, die geeignet ist, die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen, überwiegend anbaufrei ist und bei Benutzung keinen unzumutbaren Mehraufwand für die Verkehrsteilnehmer auslöst. In Anbetracht dieser Anforderungen wäre ein gemeindliches Verkehrskonzept, welches einzig dazu dienen würde ein LKW-Durchfahrtsverbot zu legitimieren, durchaus in Frage zu stellen.

c) Regierungspräsidium Tübingen Referat 45 – Straßenbetrieb und Verkehrstechnik

Das Referat 45 Regierungspräsidium Tübingen betont, für eine Umleitung des LKW-Verkehrs müsse grundsätzlich eine alternative gleich- oder höherrangig klassifizierte Straße zur Verfügung stehen. Dies sei in Biberach – Stand jetzt – nicht der Fall, da der Schwerlastverkehr von einer höherrangigen Bundes- auf eine niederrangige Kreisstraße umgeleitet werden würde. Es empfehle sich, das Umwidmungs-/Umklassifizierungsverfahren abzuwarten. Die Umklassifizierung kann im Grundsatz ab dem Jahr 2023 erfolgen, mit dem Ziel, die Nord-West-Umfahrung als Bundesstraße und die innerstädtischen Abschnitte der B312 als Landstraße zu qualifizieren. Das Lenkungskonzept sei dann rechtlich unproblematisch und der Wertigkeit des Gesamtstraßennetzes sei so ausreichend Rechnung getragen.

d) Landratsamt Biberach – Straßenamt

Auch das Landratsamt Biberach teilt die Auffassungen des Regierungspräsidiums.

2. Vorschlag der Stadtverwaltung für weiteres Vorgehen

Vor den seitens der beteiligten Behörden geschilderten Hintergründen, sollte die Umsetzung des LKW-Durchfahrtsverbotes durch die Stadtverwaltung erst dann erfolgen, wenn die Umklassifizierung der genannten Straßen erfolgt ist. Das Verfahren der Umklassifizierung wird federführend vom Regierungspräsidium Tübingen vorgenommen, welches im Jahre 2023 erfolgen soll. Hintergrund ist, dass der innerstädtische Teil der B312 aufgrund der NWU an Verkehrsbedeutung abgenommen hat und nicht mehr fernverkehrsrelevant ist. Hat eine Bundesstraße ihre Funktion als Bundesfernstraße im Netz verloren, muss das heutige klassifizierte Straßennetz den geänderten Verkehrsverhältnissen angepasst werden und ist nach § 2 Abs. 4 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) zwingend abzustufen. Wesentliche Rechtsfolge der Umstufung ist der Wechsel der Baulast und der Zuständigkeit des jeweils für die Straße Verantwortlichen. Der neue Träger übernimmt insbesondere die Lasten für die Straße sowie die Verkehrssicherungspflicht.

Die Anordnung des LKW-Durchfahrtsverbotes erweist sich nach der Umklassifizierung als rechtlich sicherer, da die Umlegung des Schwerlastverkehrs von einer Landes- auf eine Bundesstraße sachgerechter ist als umgekehrt. Die Stadtverwaltung/untere Verkehrsbehörde würde auch ein sofortiges Anordnen des LKW-Durchfahrtsverbotes befürworten und bedauert die durchweg negativen Rückmeldungen der angehörten Behörden. In der Gesamtschau ist ein Abwarten bis zur Umklassifizierung und somit bis zur Schaffung rechtssicherer Rahmenbedingungen jedoch sinnvoll. Das Eingehen rechtlicher Risiken und ggfs. daraus resultierender verwaltungsgerichtlicher Klagen sollten vermieden werden. In der Gesamtschau ist es somit zielführender, das LKW-Durchfahrtsverbot noch 3 Jahre ruhen zu lassen, um es dann straßenverkehrsrechtlich und -technisch einwandfrei durchzusetzen.

Kleine-Beek