

Zuständiger Bereich:
5 - Planen und Bauen
610 Stadtplanung
610.4 Verkehrsplanung

Datum: 11.03.2010
Sachbearbeiter: Helmut Schünemann
☎ 122 6610

Drucksache-Nr.

Zu Punkt der Tagesordnung

BERICHT

Gegenstand:

Schwerverkehr im Gebiet der Hansestadt Lübeck

Anlass:

Beschlüsse der Bürgerschaft
vom 29.06.2006, TOP 4.5, Drs.-Nr. 139,
vom 27.11.2008, TOP 4.36, Drs.-Nr. 416,
vom 24.03.2009, TOP 4.9, Drs.-Nr. 538

Begründung:

Siehe Bericht

Verfahren:

1. Welche Bereiche oder
Projektgruppen sind beteiligt?

Mit welchem Ergebnis?

Bereich Verkehr
Straßenverkehrsbehörde
Polizeidirektion Lübeck
Verkehrsangelegenheiten
Stadtverkehr Lübeck GmbH/LVG
Bereich Umwelt

zustimmend
zustimmend
zustimmend
zustimmend
zustimmend
siehe Anlage 6

Beteiligung von Kindern und
Jugendlichen gemäß § 47 f GO:

Eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem.
§ 47 f GO ist für diesen Bericht nicht erforderlich, da
die Belange von Kindern und Jugendlichen durch den
Schwerverkehr im Gebiet der Hansestadt Lübeck
nicht im besonderen Maße berührt werden

2. Finanzielle Auswirkungen:

entfällt

Der nachstehende Bericht „**Schwerverkehr im Gebiet der Hansestadt Lübeck**“ gliedert sich
in folgende Abschnitte:

1. Ausgangssituation
2. Schwerverkehr Altstadt
3. Lkw-Verkehr in Wohngebieten
4. Wegweisungskonzept für den Wirtschaftsverkehr
5. Ausblick

Anlagen

3.) Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t

Ausdrücklich ausgenommen von dieser Untersuchung sind sämtliche Kraftfahrzeuge, die als Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) im Einsatz sind!

2. Schwerverkehr Altstadt: vgl. BÜS Auftrag I, II 3.

Durch die Inbetriebnahme der Nordtangente haben sich Verkehrsverlagerungen eingestellt, die auch erhebliche Auswirkungen auf das altstadtbezogene Verkehrsaufkommen hatten bzw. haben; eine Vorher-Nachher-Zählung auf der Marienbrücke verdeutlicht die Verkehrsabnahme (durch Nordtangenteninbetriebnahme und Verkehrsberuhigung bzw. Umbau des Knotenpunktes Schwartauer Allee/Friedenstraße).

- Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Marienbrücke vor Inbetriebnahme der Nordtangente im Juli 2005: ca. 29.000 Kfz/24 h davon Schwerverkehr ca. 2.350 Kfz/24 h
- Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Marienbrücke nach Inbetriebnahme der Nordtangente ohne Verkehrsberuhigung Friedenstraße im April 2008: ca. 23.500 Kfz/24 h davon Schwerverkehr ca. 1.500 Kfz/24 h
- Kfz-Verkehrsaufkommen auf der Marienbrücke nach Inbetriebnahme der Nordtangente einschließlich Verkehrsberuhigung Friedenstraße im Dezember 2009: ca. 16.000 Kfz/24 h davon Schwerverkehr ca. 550 Kfz/24 h

Um einen Überblick über das tatsächliche aktuelle „Lkw-Schwerlastverkehrsaufkommen“ (gem. Bürgerschaftsbeschluss) in den Altstadtstraßen zu bekommen, wurde am 27. Oktober 2009 eine spezielle auf den Schwerverkehr ausgerichtete Verkehrserhebung durchgeführt. Erfasst wurden die Kennzeichen der Schwerverkehrsfahrzeuge in deren Hauptverkehrszeiten (gem. Ganglinienüberprüfung sind dies für die Altstadtbefahrung die Zeitfenster von 7 bis 10 Uhr und 10:30 bis 13 Uhr). Der Schwerverkehr wurde differenziert erfasst nach den Fahrzeugtypen „Sprinter“, „Lkw“ und „Lastzug“ in den vorgenannten Zeitfenstern und für alle Zu- und Ausfahrten der Altstadt (vgl. Anlage 1 tabellarische Zusammenfassung).

Durch die Kennzeichenerfassung konnte einerseits der Durchgangsverkehr (Einfahrt – Ausfahrt), andererseits auch der Zielverkehr pro Zufahrt ermittelt werden. Anmerkung: Datenschutzrechtliche Vorschriften sind bei den Verkehrserhebungen beachtet worden. Einen Überblick über die detaillierten Ergebnisse dieser Erhebung zum Schwerverkehr Altstadt zeigen die Anlagen 2.1 bis 2.7.

Die Anlage 3 fasst das Gesamtergebnis zusammen. Demnach sind in den erfassten 6 Stunden insgesamt ca. 1.118 Schwerverkehrsfahrten über die Altstadtbrücken stadteinwärts durchgeführt worden; davon sind 70,5 % dem Zielverkehr (im Wesentlichen der Altstadtversorgung) und 29,5 % dem Durchgangsverkehr zuzuordnen.

Wie bereits erwähnt, wurde bei der Ergebnisdarstellung des Schwerverkehrs der Linienbusbetrieb ausgeblendet (der auch nur ausgewählte Straßen der Altstadt befährt).

Zum Vergleich der entsprechenden Größenordnungen der Verkehrszahlen wurden für alle Altstadtbrücken auf der Basis der Verkehrserhebungen Tageswerte hochgerechnet. Anlage 4 verdeutlicht die entsprechenden Daten von Linienbus-/Schwerverkehr- und Pkw-Anteil. Demnach sind die Anteile von Linienbussen und Schwerverkehr am gesamten Kfz-Verkehr zur Altstadt mit ca. 4 % zu benennen.

Werden die einzelnen Fahrwege des durchfahrenden Schwerverkehrs straßenbezogen überlagert, so entsteht der in Anlage 5 dargestellte „Belastungsplan“; die angegebenen Daten sind Querschnittsdaten nur für den Schwerverkehr - nicht für das gesamte Verkehrsaufkommen. Die Auswertung macht deutlich, dass erwartungsgemäß ein großer Anteil des durchfahrenden Schwerverkehrs auf der Straße An der Untertrave fährt. Anlage 5.2 gibt die Zahlen in der Richtungsaufteilung wieder.

Der einzige kritische Parameter war in der Vergangenheit das Stickstoffdioxid (NO₂). Bis zum Jahr 2010 wurde der Grenzwert dafür sukzessive gesenkt – für dieses Jahr gilt nun ein Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft. In der Großen Burgstraße wurden in den vergangenen Jahren Werte erreicht, die über diesem Wert liegen.

Erfreulicherweise ist in den vergangenen Jahren die Belastung mit NO₂ an der Messstation in der Großen Burgstraße kontinuierlich gesunken:

2006: 46 Mikrogramm/m³ Luft

2007: 44 Mikrogramm/m³ Luft

2008: 41 Mikrogramm/m³ Luft

Der Jahresmittelwert für 2009 ist noch nicht endgültig berechnet. Es zeichnet sich jedoch ab, dass die Stickstoffdioxid-Belastung weiter gesunken ist, sodass der ab dem Jahr 2010 geltende Grenzwert wahrscheinlich eingehalten wird.

Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass das Land SH vorerst keinen Luftreinhalteplan für Lübeck entwickeln wird, da kein Grenzwert überschritten wird. Luftreinhaltepläne sind wiederum Voraussetzung für die Einrichtung von Umweltzonen.

Aufgabe der Kommune im Sinne des Immissionsschutzes ist die Vorbeugung: Aus diesem Grunde wurde in der Vergangenheit stadintern wiederholt über Strategien diskutiert, die Luftqualität in Lübeck weiter zu verbessern. Ein Ziel war, durch Vorbeugung die Einrichtung von Umweltzonen überflüssig zu machen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass durch die Altstadt durchfahrende Schwerverkehre im Vergleich zu früheren Jahren nicht mehr von gravierender Größe sind: 10 Lastzüge in 6 Stunden, 78 Lkw und 242 Sprinter. Die weitere Entwicklung bleibt abzuwarten; es besteht kein aktueller Handlungsbedarf zur weiteren Reglementierung des Lkw-Verkehrs innerhalb der Altstadt, zumal zurzeit auch eine Optimierung des Liniennetzbetriebes Busverkehr erarbeitet wird, deren Ergebnisse Ende 2010 Anfang 2011 vorliegen werden.

Es wird empfohlen, die Wegweisung des Wirtschaftsverkehrs in einem gesamtstädtischen Leitsystem für den Schwerverkehr weiter zu optimieren, um Fehlfahrten und Schleichverkehre aufgrund unzureichender Hinweise vor Ort zu vermeiden.

3. Lkw in Wohngebieten, BÜS Auftrag II 2., III 2.

a) Ruhender Verkehr (Parken von Lkw)

Grundsätzlich sind optische und akustische Beeinträchtigungen mit dem Parken von schweren Lastkraftwagen verbunden; dies wird insbesondere in Wohngebieten häufig beklagt.

Das Problem „Lkw-Parken in Wohngebieten“ ist jedoch nicht nur in Lübeck ein Problem, sondern wird in der gesamten Bundesrepublik wie auch im Ausland diskutiert.

Allgemein lässt sich feststellen, dass den bundesdeutschen Städten und Gemeinden die Hände gebunden sind; der Gesetzgeber hat das Parken von Lkw in Wohngebieten äußerst kompliziert geregelt. Rein rechtlich ist das regelmäßige Parken von Lkw in der Zeit von 22 bis 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen unzulässig (Gesetzestext: „Mit Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen sowie mit Kraftfahrzeuganhängern über 2 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht ist innerhalb

Häusern, die ausschließlich oder vorwiegend Wohnzwecken dienen oder die Krankenhäuser, Kuranstalten oder Altersheime beinhalten, verboten wird.

Begründet wurde dieser Vorschlag damit, dass sich die bisherige Verbotsnorm in der Praxis als untauglich erwiesen hat. Nicht zuletzt sind die Überwachungskräfte bei den unbestimmten Rechtsbegriffen „allgemeines Wohngebiet“ und „regelmäßig“ überfordert, zumal eine Überwachung außerhalb der Kernbereiche einer Kommune nicht regelmäßig sondern allenfalls sporadisch erfolgen kann. Demgegenüber ist die österreichische Regelung sowohl für Verkehrsteilnehmer als auch für das Überwachungspersonal unmissverständlich; sie ist auch je nach Lage der Baulichkeiten flexibler und einsehbarer für den Lkw-Fahrer.

Mit der geforderten Herabsetzung der Tonnenbegrenzung knüpfte die Hauptgeschäftsstelle an eine alte Forderung des Deutschen Städtetages an. Viele Lkw, die abgeparkt werden, wiegen nur geringfügig unter 7,5 Tonnen, sind jedoch auch angesichts ihrer Aufbauten kaum weniger störend für die Anwohner.

Wie das BMVBW nunmehr mitteilt, hat sich der Bund-Länder-Fachausschuss für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei (BLFA-StVO) auf seiner Sitzung am 18./19. September dieses Jahres mit weit überwiegender Mehrheit gegen eine Änderung der geltenden Bestimmungen zum Parken von Lkw in Wohngebieten ausgesprochen. Dabei wurde unter anderem insbesondere auf folgendes hingewiesen:

Nach Rn 141 der Verwaltungsvorschrift zu § 46 Abs. 1 Nr. 12 StVO betreffend Ausnahmen vom Nacht- und Sonntagsparkverbot gemäß § 12 Abs. 3a StVO soll eine Ausnahmegenehmigung grundsätzlich erteilt werden, wenn die Betroffenen über keine eigenen Betriebshöfe oder Abstellflächen verfügen und sich solche Möglichkeiten auch nicht in zumutbarer Weise beschaffen können und wenn sich zugleich keine Parkplätze mit Abstelllaubnis in der näheren Umgebung befinden und auch nicht geschaffen werden können.

Der BLFA-StVO hat ferner darauf hingewiesen, dass die 1988 geschaffene Regelung insbesondere auf Grund städtebaulicher Erwägungen (Lärmbelästigung) zustande gekommen sei. Maßgeblich für eine Verschärfung der Vorschrift könne daher nur eine Zunahme des Lärms sein, der aber in erster Linie durch schwere Lkw (z.B. durch Betätigung der Drucklufteinrichtung) entstehe. Zudem habe sich die Störungsempfindsamkeit der Bürger im Laufe der Jahre verändert. Es übersteige die Aufgabe des Straßenverkehrsrechtes, hierfür Regelungen zu schaffen. Dieses Problem müsse vielmehr durch die kommunalen Aufgabenträger im Rahmen der Verkehrsplanung (Schaffung ausreichender Parkflächen) gelöst werden.

Abschließend teilt das BMVBW mit, dass vor dem Hintergrund des Votums des BLFA-StVO seitens der Bundesregierung einer Änderung der geltenden Bestimmungen zum Parken von Lkw in Wohngebieten, die der Zustimmung der Länder im Bundesrat bedürfen würde, nicht in Angriff genommen wird.“

b) Fließender Verkehr II 2., II 3.

Der fließende Lkw-Verkehr findet – sofern er nicht unmittelbarer Ziel- und Quellverkehr ist – im Wesentlichen auf dem sogenannten Vorbehaltsnetz der Hansestadt Lübeck statt; das Vorbehaltsnetz besteht im Wesentlichen aus den Straßenzügen, die nicht in Tempo 30-Zonen integriert sind (Primärstraßen und Gewerbegebieterschließungsstraßen).

Potentielle Lkw-Durchgangsverkehrsachsen durch Lübecker Wohngebiete sind zzt. nicht bekannt; werden entsprechende Problempunkte gemeldet (Bürgerinformationen,

5. Ausblick

Der Fachbereich 5 wird im 3. oder 4. Quartal 2010 dem Bauausschuss einen Vergabevorschlag für ein Wegweisungskonzept für die Hansestadt Lübeck vorlegen, sofern dieser Bericht „Schwerverkehr im Gebiet der Hansestadt Lübeck“ von den Gremien zur Kenntnis genommen wird. Dieses Konzept soll neben einer Bestandsaufnahme die Erarbeitung von sogenannten Zielspinnen und die zukünftigen Beschilderungspläne insbesondere für den Wirtschaftsverkehr beinhalten unter Einbeziehung aller Hauptverkehrsstraßen bzw. des Vorbehaltsnetzes der Hansestadt Lübeck sowie der Bundesautobahnen.

In der Umsetzung einer entsprechenden Wegweisung, die auch gezielt auf die Bedürfnisse des Wirtschafts- bzw. Schwerverkehrs eingeht, wird von den beteiligten Bereichen ein wesentlicher Beitrag zur Optimierung des Wirtschaftsverkehrs im Gebiet der Hansestadt Lübeck erwartet.

Die Umsetzung der erarbeiteten Wegweisung erfolgt dann nach haushaltsmäßiger Bereitstellung der Mittel, ggf. auch von Fördermitteln, durch den Bereich Verkehr.

Weitere Maßnahmen in Bezug auf die unter 1. genannten Bürgerschaftsbeschlüsse werden zurzeit von den beteiligten Dienststellen nicht gesehen.



Franz-Peter Boden
Bausenator

Anlagen

- Anlage 1: Schwerverkehrsaufkommen Altstadtbrücken – Ein- und Ausfahrten
- Anlage 2.1-2.7: Schwerverkehr Altstadt - Ziel- und Durchgangsverkehr:
getrennt nach Zufahrten (stadteinwärts)
- Anlage 3: Schwerverkehr Altstadt - Ziel- und Durchgangsverkehr:
Summe aller Zufahrten (stadteinwärts)
- Anlage 4: Kfz-Gesamtverkehrsaufkommen Altstadtbrücken – Zufahrten (stadteinwärts)
- Anlage 5.1: Schwerverkehr Altstadt – Durchgangsverkehr auf ausgewählten
Altstadtstraßenabschnitten - Querschnittsbelastung
- Anlage 5.2: Schwerverkehr Altstadt -Durchgangsverkehr auf ausgewählten
Altstadtstraßenabschnitten – richtungsbezogene Darstellung
- Anlage 6: Stellungnahme des Bereiches Umweltschutz zum vorliegenden Bericht