

BESCHLUSSVORLAGE V0304/23 öffentlich	Referat	Referat VII
	Amt	Amt für Verkehrsmanagement und Geoinformation
	Kostenstelle (UA)	6101
	Amtsleiter/in	Schäpe, Ulrich
	Telefon	3 05-23 20
	Telefax	3 05-23 30
E-Mail	vmg@ingolstadt.de	
Datum	29.03.2023	

Gremium	Sitzung am	Beschlussqualität	Abstimmungs- ergebnis
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt und Nachhaltigkeit	04.05.2023	Entscheidung	

Beratungsgegenstand

Verkehrslenkende Maßnahmen B 13 Friedrichshofen
-Antrag V0769/22 der UWG-Stadtratsfraktion vom 19.09.2022-
Stellungnahme der Verwaltung

(Referentin: Frau Wittmann-Brand)

Antrag:

Von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in der Friedrichshofener Straße wird abgesehen.

gez. Ulrike Wittmann-Brand
Stadtbaurätin

Finanzielle Auswirkungen:**Entstehen Kosten:** ja nein

wenn ja,

Einmalige Ausgaben	Mittelverfügbarkeit im laufenden Haushalt	
Jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> im VWH bei HSt: <input type="checkbox"/> im VMH bei HSt:	Euro:
Objektbezogene Einnahmen (Art und Höhe)	<input type="checkbox"/> Deckungsvorschlag von HSt: von HSt:	Euro:
Zu erwartende Erträge (Art und Höhe)	von HSt: <input type="checkbox"/> Anmeldung zum Haushalt 20	Euro:
<input type="checkbox"/> Die Aufhebung der Haushaltssperre/n in Höhe von Euro für die Haushaltsstelle/n (mit Bezeichnung) ist erforderlich, da die Mittel ansonsten nicht ausreichen.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung herangezogenen Haushaltsmittel der Haushaltsstelle (mit Bezeichnung) in Höhe von Euro müssen zum Haushalt 20 wieder angemeldet werden.		
<input type="checkbox"/> Die zur Deckung angegebenen Mittel werden für ihren Zweck nicht mehr benötigt.		

Nachhaltigkeitseinschätzung:**Wurde eine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt:** ja nein

Wenn nein, bitte Ausnahme kurz darstellen und begründen

Begründung der Ausnahme

Da es sich hierbei um eine Antragsablehnung handelt, erfolgt keine Beschlussfassung von Maßnahmen. Aus diesem Grund muss keine Nachhaltigkeitseinschätzung durchgeführt werden.

Bürgerbeteiligung:**Wird eine Bürgerbeteiligung durchgeführt:** ja nein

Kurzvortrag:

I. Ausgangslage

Mit dem vorliegenden Antrag werden verkehrslenkende Maßnahmen nach § 45 StVO (Straßenverkehrsordnung) zur Entlastung der Friedrichshofener Straße vom Schwerverkehr gefordert. Damit verbunden ist insbesondere ein Fahrverbot für Fahrzeuge größer 3,5 t in den Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr.

II. Rechtliche Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen

Der Gebrauch von öffentlichen Straßen ist im Rahmen der Widmung nach dem Straßenrecht jedem gestattet. Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO). Hierzu treffen die Straßenverkehrsbehörden auch die notwendigen Anordnungen (§ 45 Abs. 1b Nr. 5). Dabei muss erwähnt werden, dass Fahrverbote unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit unvereinbare, übermäßige Eingriffe in die Bewegungsfreiheit einer ganzen Gruppe von Verkehrsteilnehmern darstellen können. Daher dürfen diese nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Für die verkehrsrechtliche Anordnung von Fahrverboten müssen zudem konkrete Voraussetzungen erfüllt werden. Ein maßgebliches Kriterium ist die Funktion der betreffenden Straße als integraler Bestandteil des Gesamtstraßennetzes. Daraus folgt, dass ein Verbot für den Schwerverkehr nur bei Vorliegen geeigneter und zumutbarer Ausweichstrecken erwogen werden kann. Bei der Prüfung müssen unter anderem folgende Punkte berücksichtigt werden: Verkehrsdichte, Lkw-Anteil, Aufnahmefähigkeit der Ausweichstrecken, Belästigungsintensität für die Anlieger (auch auf Ausweichstrecken), mögliche Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Tageszeit, insgesamt positive Gesamtbilanz der Verkehrs- und Umweltbelastungen nach dem Verkehrsverbot, Auswirkung auf den Wirtschaftsstandort einer Region, Überwachungsaufwand.

Bei der Beurteilung muss beachtet werden, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Unter Berücksichtigung der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) muss der verkehrsrechtlich angeordnete Ausschluss des Schwerverkehrs auch tatsächlich eine Entlastung bewirken können; nur unter dieser Voraussetzung ist die Benachteiligung des Schwerverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten im Hinblick auf Art. 3 Abs. 1 GG zu rechtfertigen. Ein Fahrverbot ist außerdem unter dem Gesichtspunkt des Übermaßverbotes nur zulässig, wenn es kein milderes, gleichermaßen wirksames Mittel gibt, wie u.a. bautechnische Mittel (z.B. lärmindernder Asphalt) oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb der geschlossenen Ortslage.

III. Verkehrssituation in der Friedrichshofener Straße

Die Friedrichshofener Straße ist ein Streckenabschnitt im Zuge der Bundesstraße B13. Sie erfüllt eine überörtliche, intraregionale und überregionale Verbindungsfunktion und besitzt damit eine

sehr hohe Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsstraße im gegliederten Straßennetz der Stadt Ingolstadt und der umgebenden Gebietskörperschaften. Ingolstadt ist als Regionalzentrum zudem für zahlreiche (Wirtschafts-) Verkehre Quelle und Ziel zugleich. Für großräumige Verkehre mit Zielen und Quellen weiter außerhalb (Autobahn A9) bestehen im Norden mit der Nordumgehung Gaimersheim und im Süden mit der Bundesstraße B16 Möglichkeiten, das Stadtgebiet weiträumig zu umfahren.

Aufgrund der Einstufung als Hauptverkehrsstraße erfolgen in der Friedrichshofener Straße regelmäßig Verkehrszählungen, sodass sich die absoluten Verkehrsmengen und die Verkehrsentwicklung gut darstellen lassen. In Summe ist festzustellen, dass die 24h-Verkehrsmengen leicht rückläufig waren. Der Schwerverkehr hat sich gegenüber früheren Jahren jedoch deutlich reduziert, in den Nachtstunden ist sogar fast eine Halbierung zu verzeichnen.

	2023	2018	2016	2013
Kfz/24h gesamt	14.631	15.934	16.970	15.360
Schwerverkehr/24h	562 (3,9 %)	791 (5,0%)	757 (4,5%)	860 (5,5%)
22 - 6 Uhr gesamt	1.010	1.110	1.166	1.230
22 - 6 Uhr Schwerverkehr	38 (3,7 %)	97 (8,7%)	55 (4,7%)	70 (5,7%)

Auf der genannten Ausweichstrecke St2335 (Kriegsstraße) wurden im September 2022 ca. 9.100 Kfz/24h gezählt, davon 658 Kfz im Schwerverkehr (7,2 %). Im Jahr 2013 waren es ca. 9.700 Kfz, davon knapp 1.100 Fahrten im Schwerverkehr (11,3 %). In den Nachtstunden lag der Schwerverkehrsanteil im Jahr 2013 sogar bei 18,5 %.

Im Vergleich zu anderen Straßenabschnitten in Ingolstadt weist die Friedrichshofener Straße ihrer Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsmengen auf. So wurden beispielsweise in der Neuburger Straße im Bereich des Knotenpunktes mit der Nördlichen/Westlichen Ringstraße im Herbst 2022 ca. 22.700 Kfz/24h gezählt, davon ca. 770 Fahrten im Schwerverkehr (3,4 %). In den Nachtstunden (22 bis 6 Uhr) sind hier ca. 1.400 Kfz erfasst worden, davon 71 (5 %) im Schwerverkehr. In anderen Zählungen an Hauptverkehrsstraßen wurden ähnliche Anteile (gesamt/nachts) Schwerverkehr registriert. Als Beispiel für eine Straße mit erhöhtem Anteil im Schwerverkehr kann die Dr.-Ludwig-Kraus-Straße am GVZ genannt werden: am gesamten Tagesverkehr hat der Schwerverkehr einen Anteil von über 10,4 %, in den Nachtstunden liegt diese sogar bei 20,4 %.

IV. Bewertung

Wie oben bereits erwähnt, besitzt die Friedrichshofener Straße eine sehr hohe Verkehrsbedeutung als integraler Bestandteil des Gesamtstraßennetzes, die Ausweisung als Bundesstraße verdeutlicht diese Wichtigkeit für den überörtlichen, intraregionalen und überregionalen Verkehr. Die erhobenen Verkehrsmengen entsprechen insgesamt der Verkehrsbedeutung dieses Straßenabschnittes. Die Anteile des Schwerverkehrs sind im Verhältnis zur Straßenbedeutung als nicht übermäßig hoch einzustufen, insbesondere auch im Vergleich zu anderen Streckenabschnitten der B13 und anderen Straßenzügen innerhalb des Stadtgebiets Ingolstadt. Die gezählten Verkehrsmengen im Schwerverkehr entsprechen somit einem ortsüblichen Anteil.

Die im Antrag genannten Verkehrsmengen konnten im Rahmen der Verkehrszählungen nicht festgestellt werden. Zudem waren die Schwerverkehrsmengen in den vergangenen Jahren deutlich rückläufig, vor allem in den in Hinblick auf Lärmbelastungen besonders relevanten Nachtstunden. Die zuletzt zwischen 22 und 6 Uhr erhobenen 38 Fahrten im Schwerverkehr stellen absolut betrachtet eine sehr niedrige Verkehrsmenge dar. Diese Fahrten erzeugen zwar im Moment der

Durchfahrt den subjektiven Eindruck einer Lärmbelastung, mit einem Nachtfahrverbot würde messtechnisch sehr wahrscheinlich jedoch keine nennenswerte Lärmreduktion einhergehen. Des Weiteren muss erwähnt werden, dass an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Friedrichshofener Straße/Schultheißstraße/Ingolstädter Straße in den Nachtstunden die Nebenrichtungen nur bei Bedarf ein Grünsignal erhalten und kein reguläres Signalprogramm mit zyklisch wechselnden Grünzeiten geschaltet ist. Somit werden für die Hauptrichtung auf der Friedrichshofener Straße unnötige Brems- und Anfahrvorgänge vermieden, was sich positiv auf die Lärmbelastung auswirkt.

Zudem wurden etwaige Ausweichstrecken für den Schwerverkehr geprüft. In erster Linie käme hier wie im Antrag beschrieben die St2335 (Kriegsstraße) in Frage. Bereits im Bestand wird diese für viele Fahrten im Schwerverkehr genutzt, die Schwerverkehrsanteile sowohl über den ganzen Tag als auch in den Nachtstunden liegen deutlich höher als in der Friedrichshofener Straße. Verlagerungen auf die Kriegsstraße gehen mit einer Mehrbelastung der Anwohner dort einher. Es muss außerdem gesagt werden, dass Verlagerungen auf andere Streckenabschnitte, auch untergeordnete Straßen, nicht ausgeschlossen werden können. Es wäre bspw. möglich, dass sich Fahrten auf die Kreisstraße IN 2 mit den Ortsdurchfahrten Dünzlau und Gerolfing verlagern.

Ein Fahrverbot für den Schwerverkehr auf der Friedrichshofener Straße hätte auch negative Auswirkungen auf die regionale beziehungsweise lokale Wirtschaft, da weitere Fahrstrecken in Kauf genommen werden müssten. Um die Anlieferung mit Waren (in der Friedrichshofener Straße befinden sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, Gewerbebetriebe sowie eine Tankstelle) sicherstellen zu können, müsste bei einem Verbot für den Schwerverkehr die Ausnahme „Anlieger frei“ gewährt werden. Erfahrungsgemäß führen derartige Beschilderungszusätze dazu, dass das eigentliche Verbot von den betreffenden Verkehrsteilnehmern oftmals ignoriert wird. Eine sinnvolle Überwachung insbesondere bei einem nächtlichen Verbot wäre aufgrund der wenigen Fahrten für die Polizei kaum machbar.

Es kann abschließend festgehalten werden, dass Verbote für den Schwerverkehr auf der Friedrichshofener Straße nach § 45 StVO zwar unter bestimmten Voraussetzungen theoretisch möglich wären, insgesamt unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit in diesem Fall aber als nicht zulässig zu bewerten sind.

V. Weiteres Vorgehen

Aufgrund der Bewertung wird eine Verkehrsbeschränkung mit Fahrverboten für den Schwerverkehr auf der Friedrichshofener Straße nicht weiterverfolgt.

