



Ergebnisse der Prüfung „Durchfahrtsverbot für Transit – LKW“ **sowie Kurzauswertung der LKW Befragung**





Mit dem mehrheitlich beschlossenen Antrag 008/11 der CDU/FDP/Frauenliste-Fraktion „Durchfahrtsverbot für Transit-Lastkraftwagen“ (schwere Nutzfahrzeuge) vom 25. Mai 2011 wurde folgender Arbeitsauftrag an die Stadtverwaltung Cottbus erteilt:

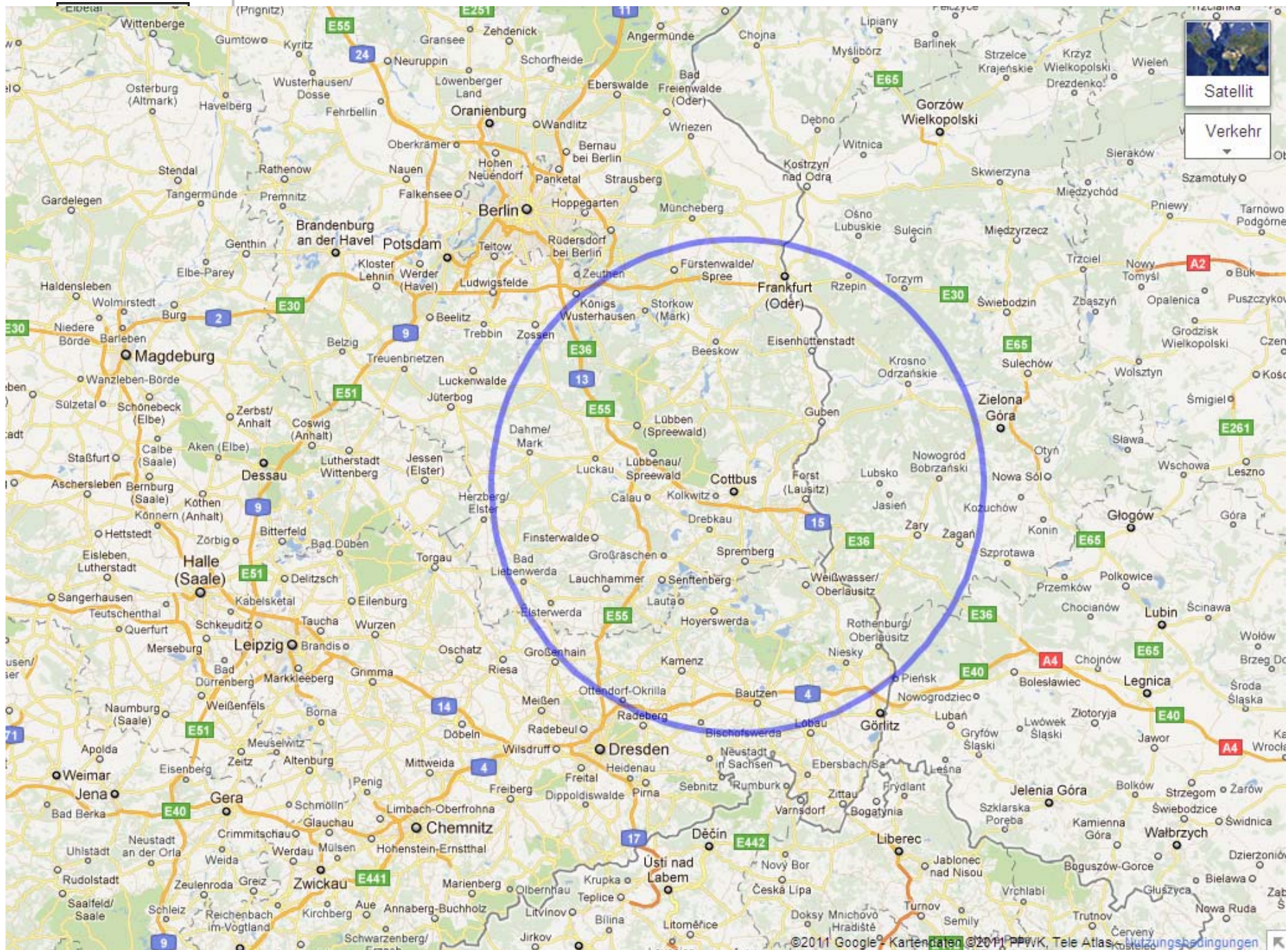
Es ist ein generelles Durchfahrtsverbot für Transit – LKW auf der Grundlage des § 45 Absatz 1b Nr. 5 und Abs. 9 Satz 3 StVO in Verbindung mit § 47ff. BImSchG sowie im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt und im Einvernehmen mit den zuständigen Landesbehörden zu prüfen.



Die Stadtverwaltung Cottbus hat in Zusammenarbeit mit verschiedenen Behörden und Institutionen in der Arbeitsgruppe „Transit - LKW“ eine intensive Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten durchgeführt. Die Teilnehmerliste finden Sie in der Handreichung.

Mittels Befragung sollte herausgefunden werden, ob und wenn ja, in welchem Umfang Transitverkehr in Cottbus stattfindet.

Transitverkehr ist der Schwerlastverkehr, welcher kein regionaler Wirtschaftsverkehr ist. Regionaler Wirtschaftsverkehr bedeutet Start, Ziel oder Zwischenziel im Umkreis von 75 km Luftlinie.

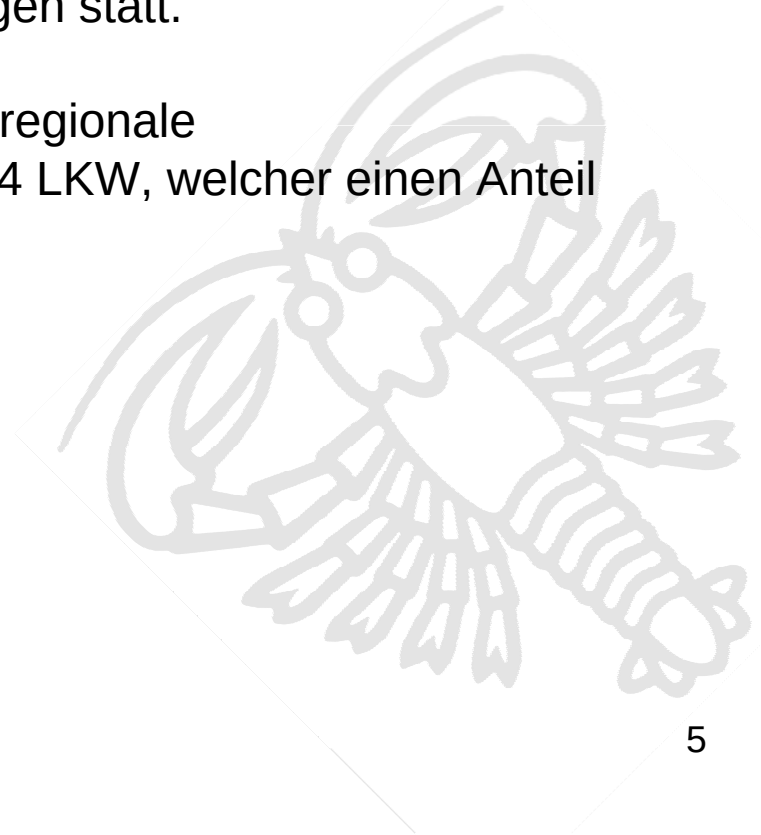


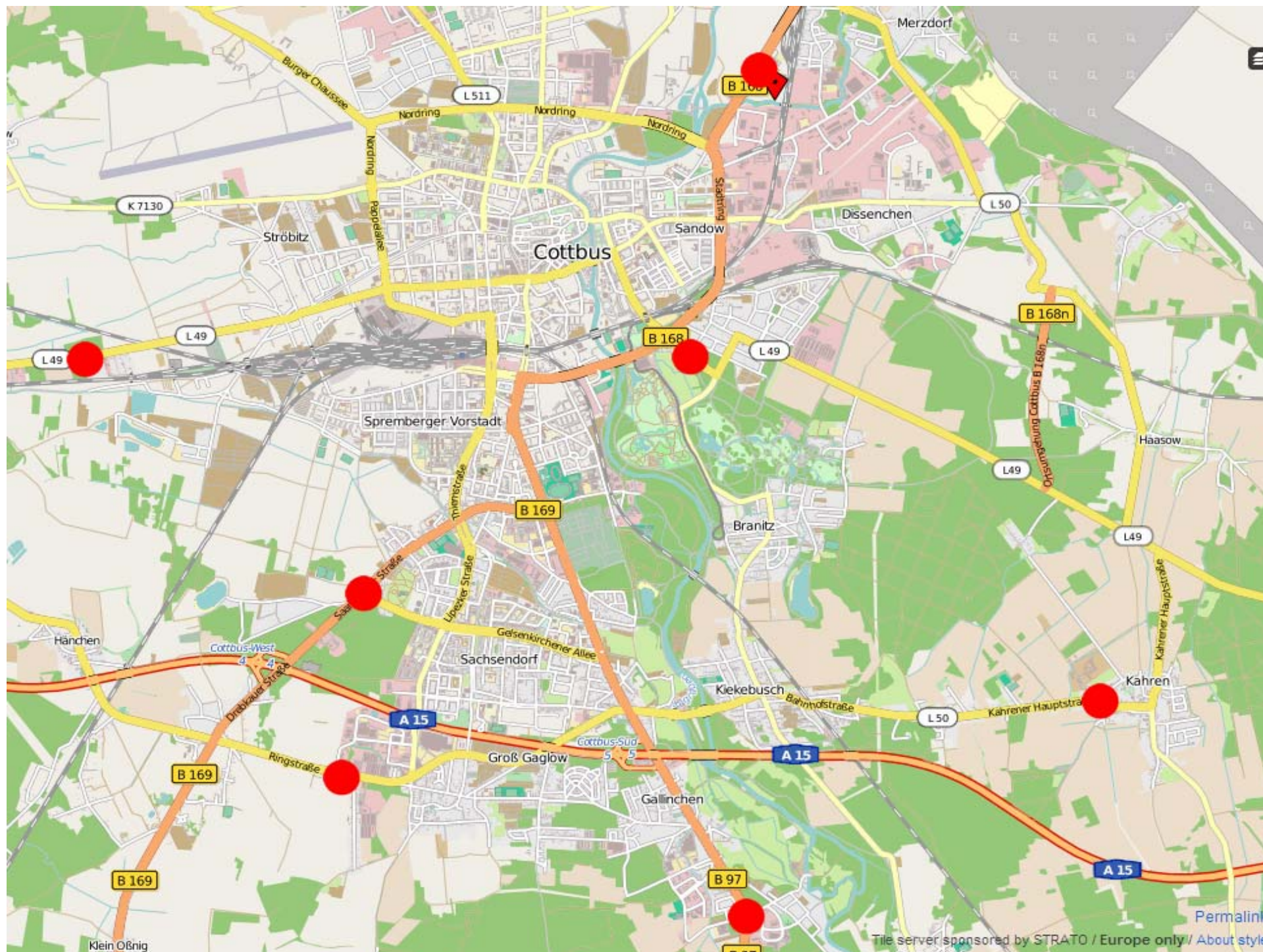


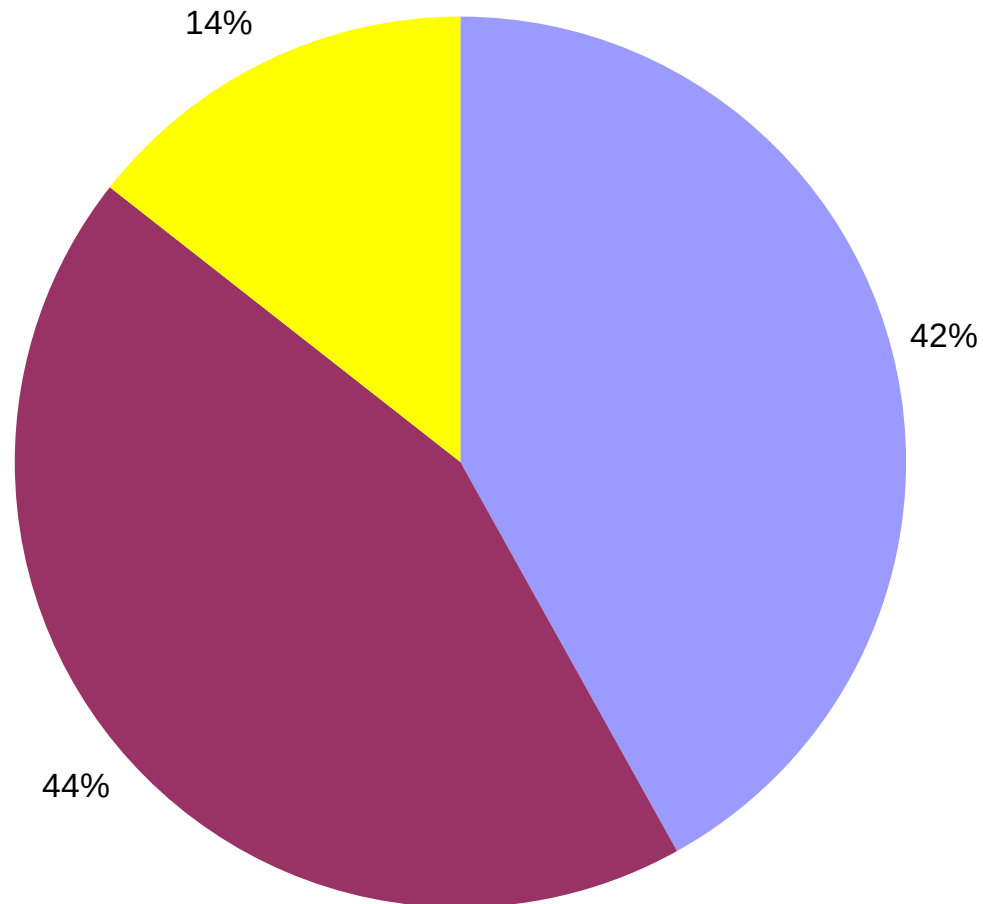
Um die Befragung aussagekräftig aufzuschlüsseln, fanden an 7 Hauptzufahrtstraßen an 2 aufeinanderfolgenden Tagen, 30. und 31.08.11 von 5-9 Uhr und 15-19 Uhr, und in der Nacht vom 23. zum 24.10.11 von 22-5 Uhr Befragungen statt.

Insgesamt wurden 951 LKW befragt. Der regionale Wirtschaftsverkehr kam auf insgesamt 814 LKW, welcher einen Anteil von rund 86% ausmacht.

Transit-Verkehr findet somit zu 14% statt.







■ Start, Ziel oder Zwischenziel in Cottbus ■ Regionaler Wirtschaftsverkehr (■ Transitverkehr



Die Anzahl der LKW, welche bei jedem Standort festgestellt wurden, deckt sich mit der Anzahl, welche durch das Verkehrsstatistikgerät über einen längeren Zeitraum im Vorfeld elektronisch ermittelt wurde.

Dadurch lässt sich attestieren, dass die Befragung nicht nur eine Momentaufnahme war, sondern das durchschnittliche Aufkommen von Schwerlastverkehr wiedergibt.

Somit sind die Ergebnisse repräsentativ und belastbar.

Bei der Prüfung des Verkehrsunfallgeschehens wurde deutlich, dass sich daraus kein Durchfahrtsverbot begründen lässt, weil keine Unfallhäufigkeiten mit Lastkraftwagen in den letzten Jahren festzustellen sind.



Von Seiten des Straßenbaulastträgers wird zudem deutlich gemacht, dass die Verkehrssicherheit und damit auch die Befahrbarkeit der Straßen für den LKW-Verkehr gewährleistet ist.

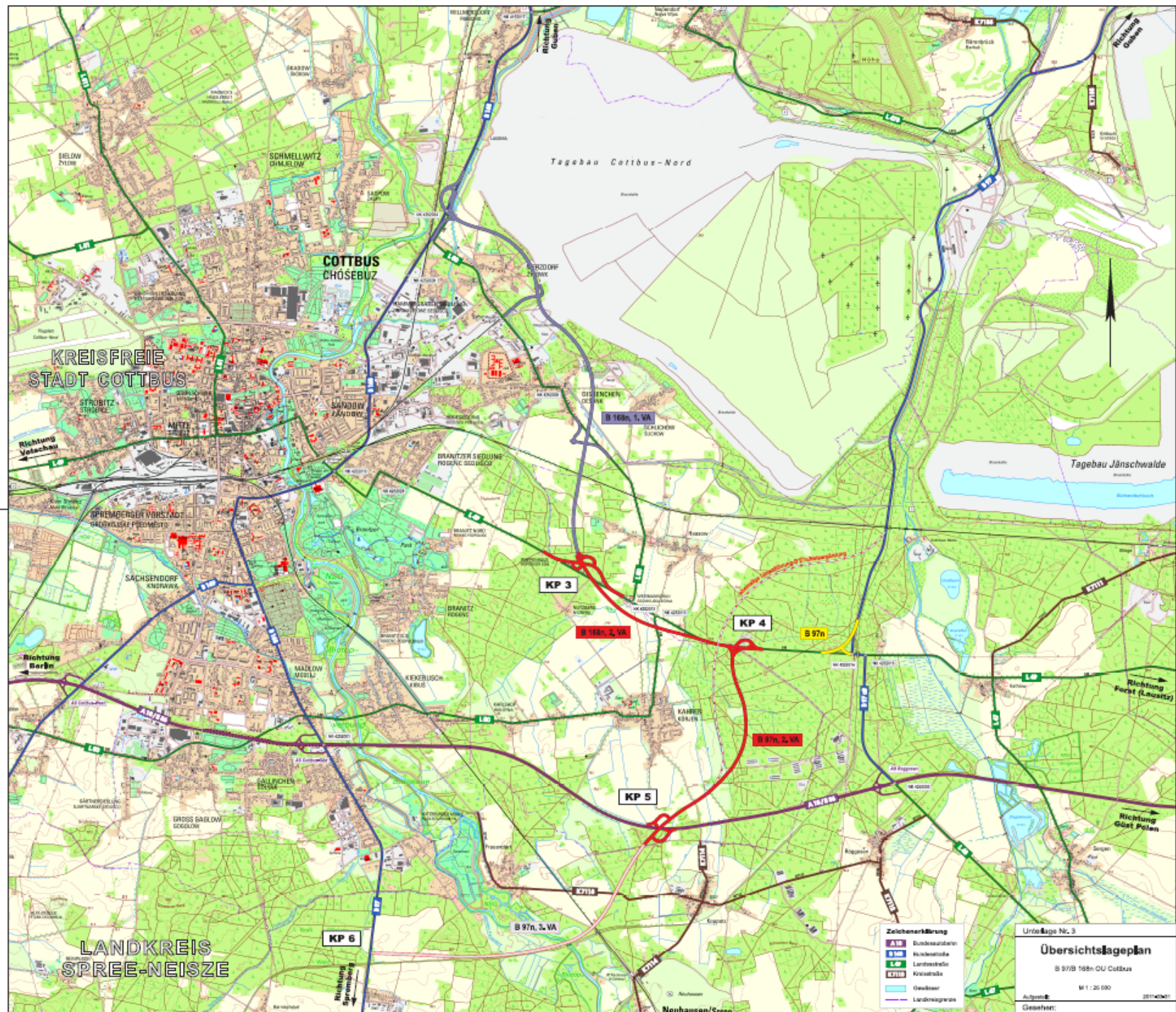
Eine weitere spürbare Minderung des LKW-Verkehrs geht mit der Realisierung der vollständigen östlichen Ortsumfahrung Cottbus einher.

Um verkehrsmindernde Effekte durch die Ortsumfahrung Cottbus zu erreichen, ist auf das Land und den Bund einzuwirken, dass die Planung und der Bau des 2. Verkehrsabschnitts der OU zügig umgesetzt sowie der Planungsauftrag für den 3. VA zeitnah ausgelöst wird.



Bisher konnte die Geräuschbelästigung für die Anwohner durch die Umsetzung der ersten Stufe des Lärmaktionsplans auf mehreren Straßen spürbar gesenkt werden. Darüber hinaus wurde auf einigen Straßenabschnitten (Ortslage Kahren, Kiekebusch, Branitzer Siedlung) die zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW dauerhaft auf 30 km/h gesenkt. Diese Maßnahmen werden von Seiten der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde regelmäßig kontrolliert.

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung durch LKW und der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung im Bereich B 97 in der Ortslage Gallinchen wird in Absprache mit dem Ortsbeirat die zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW auf 30 km/h ganztags reduziert.





Fazit:

Erhebliche und somit außerordentliche, ins Gewicht fallende Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse durch eine Mautflucht, welche Grundlage verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind, konnten während der gesamten Befragung nicht festgestellt werden. Ein Verbot aufgrund dieser Regelung ist somit nicht durchführbar.

Die Arbeitsgruppe „Transit-LKW“ kam in der 2. Beratung am 04.11.2011 zu dem Schluss, dass die bisherigen Zählergebnisse die Stadt nicht in die Lage versetzen, Verbote für den Transit-LKW-Verkehr auszusprechen.



Auswertung Standorte

Stadtring (Energie Tankstelle, stadteinwärts)

Anzahl befragter LKW	282	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	237	(84%)
Transitverkehr	45	(16 %)

Gallinchen (Am Telering, stadteinwärts)

Anzahl befragter LKW	232	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	177	(76%)
Transitverkehr	55	(24 %)

Saarbrücker Straße

Anzahl befragter LKW	164	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	159	(97%)
Transitverkehr	5	(3 %)

Groß Gaglow (Madlower Chaussee, stadteinwärts)

Anzahl befragter LKW	56	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	51	(91%)
Transitverkehr	5	(9 %)

Branitzer Siedlung (Gustav-Hermann-Straße, stadteinwärts)

Anzahl befragter LKW	111	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	88	(79%)
Transitverkehr	23	(21 %)

Ströbitz (Kolkwitzer Straße, stadteinwärts)

Anzahl befragter LKW	87	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	85	(98%)
Transitverkehr	2	(2 %)

Kahren (Karlshofer Straße, stadteinwärts)

Anzahl befragter LKW	19	
Regionaler Wirtschaftsverkehr	17	(89%)
Transitverkehr	2	(11 %)