

Lkw-Führungskonzept für die Region Filder - ein Werkstattbericht

Von Norbert Branz, Leiter des Tiefbauamtes Filderstadt

Im Dezember 2001 wurde der vom Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg und dem Kommunalen Arbeitskreis Filder (KAF) beauftragte Regionale Lärminderungsplan Filder fertig gestellt.

Mit der Erstellung von Schallimmissionsplänen, sowie der Analyse von Konflikten und Betroffenheiten schafft er eine Grundlage für die weitere Maßnahmenplanung zur Lärminderung auf kommunaler und regionaler Ebene. Ziel der Lärm-minderungsplanung ist es, eine Verbesserung der Lebensqualität durch lärmindernde Maßnahmen zu erreichen.

In Folge des Lärminderungsplans wurden im Herbst 2003 zwei Schallschutz-programme zum Schutz vor Straßen- und Fluglärm für die lärmgeplagte Bevölkerung der Filder aufgelegt. Die Förderprogramme für Schallschutzfenster mit Lüftern, die mit Fördersätzen von bis zu 100 % (gegen Fluglärm) und 50 % (gegen Straßenlärm) erhalten/bekommenvorsehen, sind auf mehrere Jahre angelegt.

Als weitere Maßnahme aus dem Lärminderungsplan hat der KAF 2003 ein Lkw-Führungskonzept für die Region Filder in Auftrag gegeben. Finanziert wird das Konzept vom Land Baden-Württemberg, beauftragt wurden die Ingenieurbüros ACCON GmbH, Ingenieurbüro für Schall- und Schwingungstechnik, sowie Aviso, Aachener Verkehrs-Ingenieur-Sozietät.

Die Filderregion: Attraktiver Wirtschaftsstandort, aber stark belastet

Das 188 km² große Untersuchungsgebiet der Region Filder liegt im Süden von Stuttgart und umfasst die Gemeinden Denkendorf, Esslingen-Berkheim, Filderstadt, Leinfelden-Echterdingen, Neuhausen, Ostfildern, Steinenbronn und die südlichen Stadtteile von Stuttgart. Insgesamt leben hier ungefähr 200.000 Menschen.

Die Nachbarschaft zur Landeshauptstadt, der Landesflughafen und die gute Anbindung an das überörtliche Straßenverkehrsnetz machen den Filderraum zu einem äußerst attraktiven Wirtschaftsstandort.

Gleichzeitig ist die Filderregion aber auch eine der höchst belasteten Regionen in Baden-Württemberg. Das Untersuchungsgebiet wird über ein Straßennetz von ca. 950 km Länge erschlossen, davon ca. 32 km Autobahn, 34 km Bundesstraße und 213 km sonstige übergeordnete Straßen (Landes- und Kreisstraßen).

Zielsetzung und Aufgabenstellung des Lkw-Lenkungskonzeptes

Der Lärminderungsplan hat gezeigt, dass die hohe Lärmbelastung der Filderregion vor allem aus dem Verkehrslärm resultiert. Einen großen Anteil am Verkehrslärm wiederum hat der Schwerverkehr. Der Rohstoff- und Warenverkehr der etwa 20.000 Betriebe in der Region wird über die Straßenverkehrswege abgewickelt. Andere Verkehrswege (etwa Schienen- oder Wasserverkehr) spielen keine Rolle. Die Region weist eine landesweit überdurchschnittliche Lkw-Belastung auf. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr (KfzZz) beträgt im Mittel um 10 %. Nach vorliegenden Untersuchungen verstärkt sich bei einem mittlerem Anteil von 15 % Lkw-Verkehr an der Gesamtbelastung (KfzZz) infolge des Lkw-Verkehrs die allein von Pkw hervorgerufene Lärmbelastung um ca. 4 dB(A). Hinsichtlich NO_x-Emissionen sind ca. 70 % der Gesamtbelastung aus KfzZz-Verkehr auf den Lkw-Verkehr zurückzuführen und der Partikelaustritt (PM₁₀) des Straßenverkehrs wird in hohem Maße vom Lkw-Verkehr bestimmt.

Das Lkw-Lenkungskonzept soll den Lkw-Verkehr in der Region neu ordnen. Hierzu soll der Lkw-Verkehr gezielt auf solche Straßen verlagert werden, die für die Abwicklung des Lkw-Verkehrs am besten geeignet sind, während andererseits Straßenzüge mit störungsempfindlichen Nutzungen (Wohnbebauung) nach Möglichkeit entlastet werden sollen. Somit soll der Lkw-Durchgangsverkehr von den belasteten Ortsdurchfahrten auf das übergeordnete Straßennetz von Bundesstraßen und Autobahnen, als „Lkw-Vorzugsstrecken“ verlagert werden. Dies kann z. B. durch verkehrsrechtliche und restriktive bauliche Maßnahmen erfolgen.

Ursprünglich sollte das Konzept bis Ende 2004 fertig gestellt werden. Bereits frühzeitig hat sich gezeigt, dass dieser Termin wohl nicht einzuhalten ist, da sich vor allem die Übernahme und der Abgleich der Verkehrsdaten schwierig gestaltete. Mit einem Jahr Verspätung sollen nun jedoch die Ergebnisse noch 2005 vorgelegt werden.

Schritte zur Entwicklung des Konzeptes

Im ersten Schritt wurde ein Netzmodell erstellt, das sämtliche relevanten Straßenzüge in der Region erfasst. Dieses Netzmodell ist die Grundlage für alle weiteren Planungen. Das Modell wurde für 2 Zeiträume 2005, also Status quo, und den Prognosezeitraum 2010 erstellt.

Für die Straßen wurden die Verkehrsbelastungsdaten für beide Beurteilungszeiträume erhoben und zwar sowohl die Gesamtverkehrsbelastung als auch der Lkw-Anteil. Hierbei musste

unterschieden werden zwischen Ziel- und Quellverkehr und Durchgangsverkehr.

Für den gesamten Untersuchungsraum und für bestimmte empfindliche Teilbereiche (Wohngebiete) wurde daraufhin die Lärmbelastung und die Lärmbetroffenheit der dort lebenden Menschen ermittelt und in Karten für beide Beurteilungszeiträume dargestellt.

Durch die Bewertung der Verkehrsbelastungskarten und der Lärmbetroffenheitskarten können Lärmbrennpunkte ermittelt werden, die gleichzeitig ein hohes Minderungspotential durch Maßnahmen im Lkw-Verkehr aufweisen. Für die Bereiche dieser Lärmbrennpunkte soll nun die Verkehrswegewahl optimiert und dadurch die Verkehrsbelastung gesenkt werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsbelastung wird eine Minderung der Lärmbetroffenheit erreicht.

Doch die Planer gehen noch weiter: Das Konzept soll es ermöglichen, für Lärmbrennpunkte oder für ganze Teilbereiche des Untersuchungsgebietes die Auswirkung von Maßnahmen festzustellen und z. B. hinsichtlich Lärmwirkung, Fahrzeit, Verkehrsleistung, Netzkapazität usw. zu bewerten.

Als Ergebnis soll ein umsetzungsfähiges Lkw-Führungskonzept mit regional abgestimmten Verkehrsmaßnahmen als Vorschlag für die politischen Entscheidungsträger entstehen. Je nachdem, welche Maßnahmen dann in welchem Zeitraum realisiert werden, wird, so hoffen die Beteiligten, eine kurz-, mittel- und langfristige Lärminderung im Untersuchungsraum möglich sein.

Wenn das Lkw-Lenkungskonzept steht, beginnt also für die kommunalen Entscheidungsträger der verschiedenen Gemeinden die eigentliche Arbeit. Wie ein Musiker an einem Mischpult, der aus vielen Tönen und Klangfolgen eine Melodie sucht, können sie dann verschiedene für den Lkw-Verkehr restriktive Maßnahmen und ihre Wirkungen im Gesamtnetz untersuchen lassen und aufeinander abstimmen. Für die Bevölkerung wirksame und politisch durchsetzbare Ergebnisse werden also nur im gemeinsamen Konsens und nicht nach dem Sankt-Florians-Pinzip zu erzielen sein.