

<b>Vorlage</b>  Federführende Dienststelle: Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0086/WP16 Status: öffentlich AZ: Datum: 07.01.2010 Verfasser: FB 61/30																											
<b>Lkw-Führungskonzept</b>																												
Beratungsfolge: <span style="float: right;">TOP: __</span>																												
<table border="0"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Kompetenz</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>28.01.2010</td> <td>MA</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>03.02.2010</td> <td>B 3</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>03.02.2010</td> <td>B 5</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>03.02.2010</td> <td>B 0</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>02.03.2010</td> <td>B 2</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>10.03.2010</td> <td>B-1</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>24.03.2010</td> <td>B 4</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td>24.03.2010</td> <td>B 6</td> <td>Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>	Datum	Gremium	Kompetenz	28.01.2010	MA	Entscheidung	03.02.2010	B 3	Kenntnisnahme	03.02.2010	B 5	Kenntnisnahme	03.02.2010	B 0	Kenntnisnahme	02.03.2010	B 2	Kenntnisnahme	10.03.2010	B-1	Kenntnisnahme	24.03.2010	B 4	Kenntnisnahme	24.03.2010	B 6	Kenntnisnahme	
Datum	Gremium	Kompetenz																										
28.01.2010	MA	Entscheidung																										
03.02.2010	B 3	Kenntnisnahme																										
03.02.2010	B 5	Kenntnisnahme																										
03.02.2010	B 0	Kenntnisnahme																										
02.03.2010	B 2	Kenntnisnahme																										
10.03.2010	B-1	Kenntnisnahme																										
24.03.2010	B 4	Kenntnisnahme																										
24.03.2010	B 6	Kenntnisnahme																										

### Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis und beschließt die Konkretisierung des LKW-Führungskonzeptes auf der Basis des vorgelegten Entwurfs. Er beauftragt die Verwaltung,

- die Zustimmung zur Umsetzung des Konzeptes bei den übergeordneten Behörden zu betreiben,
- den weiteren Finanzierungsbedarf zu konkretisieren,
- zusätzliche Finanzierungsquellen zu identifizieren und
- Möglichkeiten eines gemeinsamen Vorgehens mit der StädteRegion Aachen zu prüfen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Mitte nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Die Bezirksvertretung Aachen-Haaren nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Die Bezirksvertretung Aachen-Brand nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Die Bezirksvertretung Aachen-Kornelimünster/Walheim nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Keine.

## **Erläuterungen:**

### **Anlass**

Der Verkehrsausschuss der Stadt Aachen hat in seiner Sitzung am 13.03.2008 beschlossen, die Verwaltung mit der Erstellung eines Lkw-Führungskonzeptes zu beauftragen.

Für die Erarbeitung des Lkw-Führungskonzeptes wurden Haushaltsmittel in Höhe von 50.000€ bereitgestellt. Die Erstellung eines Lkw-Führungskonzeptes ist Bestandteil des Luftreinhalteplans Aachen.

Die Verwaltung hat daraufhin bei mehreren Ingenieurbüros Angebote eingeholt und Ende des Jahres 2008 das Aachener Büro HHS Ingenieur GmbH mit der Erstellung eines Lkw-Führungskonzeptes beauftragt.

Bereits frühzeitig bestand Klarheit darüber, dass aufgrund der nur unzureichenden Datenlage ein sehr hoher Aufwand bei der Bestandserhebung und –darstellung betrieben werden musste, der einen Großteil der veranschlagten Mittel gebunden hat. Intensive Bemühungen, bei den Landesbehörden finanzielle Unterstützung für diese Arbeit zu bekommen und so die Analyse und Konzeptentwicklung auszudehnen, waren bisher leider nicht erfolgreich. Das vorliegende Gutachten ist deshalb als Grundlagenpapier zu betrachten.

Mit der Erstellung eines Lkw-Führungskonzeptes sind folgende Ziele verbunden:

- Kanalisierung der Lkw-Verkehre über ein Vorrangnetz, vor allem: Konzentration des Durchgangsverkehrs auf leistungsfähige Straßen
- Minimierung des Lkw-Suchverkehrs
- Senkung der Störwirkungen des Lkw-Verkehrs in Wohngebieten und im oberzentralen Einkaufsbereich der City
- Aufwertung der Stadt als Industrie- und Gewerbestandort
- Möglichkeit einer positiven Öffentlichkeitsarbeit
- Vermeidung von Klageverfahren durch Bewohner (wegen zu hoher Luft- bzw. Lärmbelastungen) zur Durchsetzung von Verkehrsbeschränkungen

### **Arbeitsprogramm**

Das bearbeitete Arbeitsprogramm wurde in zwei Arbeitspakete unterteilt. Grundlage konzeptioneller Überlegungen in Hinblick auf eine Lkw-Führung muss eine umfassende Bestandskenntnis über die Lkw-Belastungen auf den Aachener Straßen sein, die zu Beginn des Projektes noch nicht vorlag. Im Rahmen dieses Projektes wurde erstmalig eine spezielle Schwerlastverkehrsmatrix mit einem Verkehrsmodell erstellt und die Schwerlastverkehrsbelastungen auf Aachener Straßen modellhaft dargestellt. Mit diesem Verkehrsmodell „Lkw“ steht nun erstmalig eine umfangreiche Datenbank mit Strecken- und Knotenbelastungen sowie Quelle- / Zielbeziehungen des gesamten stadtbezogenen Lkw-Verkehrs für vertiefte Untersuchungen und weiterführende Prognosen zur Verfügung.

Auf Basis dieser Analyse und der bestehenden straßenrechtlichen Ausweisungen wurden vom Büro HHS die Grundlagen für ein LKW-Führungskonzept erarbeitet, das aus einem Konzept einer wegweisenden Zielführung für „Lkw“ sowie dem Entwurf eines Lkw-Stadtplanes besteht.

## **Ergebnisse**

Die bisher beauftragten Grundlagenarbeiten zum Lkw-Führungskonzept wurden Ende 2009 abgeschlossen. Die Ergebnisse sind in einem Erläuterungsbericht zusammengestellt und werden durch den Gutachter vor dem Mobilitätsausschuss vorgestellt.

### Verkehrsmodell „Lkw“

Das Verkehrsmodell „Lkw“ stellt die heutigen werktäglichen Lkw-Fahrten (Lkw > 3,5 t) mengen- und routenmäßig dar. Im Verkehrsmodell werden insgesamt ca. 81.000 Lkw-Fahrten dargestellt. Hiervon stellen 16.615 Fahrten den Lkw-Binnenverkehr und weitere 16.196 Fahrten den ein- und ausstrahlenden Lkw-Verkehr dar. Neben diesen Verkehren werden im näheren Umland rd. 30.500 Lkw-Fahrten je Werktag und weitere 17.700 Fahrten über weitere Distanzen vom Modell dargestellt.

Die Anlage 1 stellt die Lkw-Verkehrsbelastungen pro Werktag grafisch dar.

Die höchsten Querschnittsbelastungen werden erwartungsgemäß auf den Autobahnen mit teilweise über 15.000 Lkw/Tag erreicht.

Im städtischen Straßennetz werden die höchsten Belastungen vor allem im Umfeld der östlich und nördlich der Innenstadt gelegenen Gewerbegebiete auf dem Außenring erreicht. Prager und Berliner Ring übernehmen mit bis zu 2.500 Lkw/Tag die hauptsächlichen tangentialen Verteilungsfunktionen. Auch die östlichen und nördlichen radialen Einfallstraßen (Krefelder Straße, Jülicher Straße und Trierer Straße) weisen höhere Lkw-Belastungen auf. Teile des südlichen Außenrings (Adenauerallee, Siegelallee, St. Vither Straße) weisen mit meist über 1.000 Lkw/Tag im Querschnitt ebenfalls höhere Belastungen auf. Dahingegen sind im westlichen Stadtgebiet Belastungen von fast 1.000 Lkw/Tag lediglich noch auf dem Pariser Ring und auf dem zum Amsterdamer Ring weiterführenden Abschnitt der Vaalser Straße zu verzeichnen.

Auf dem innerstädtisch gelegenen Alleering sind die östlichen und nordöstlichen Abschnitte mit teilweise mehr als 1.000 Lkw/Tag im Querschnitt höher belastet als die übrigen Abschnitte. Das Verteilungsmuster entspricht dem der Gesamtverkehrsbelastung (Anlage 1).

Insgesamt ist erkennbar, dass sich der Schwerlastverkehr im Wesentlichen auf dem dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraßennetz abwickelt.

### Führungskonzept „Lkw“ (Anlagen 2/3/4)

Aus der Verkehrsmodellbetrachtung wird deutlich, dass sich Möglichkeiten einer Verlagerung von Schwerlastverkehren vor allem bei den ein- und ausstrahlenden Verkehren bieten; hier insbesondere bei den ortsunkundigen Fernfahrern. Zentrales Element des Konzeptes ist es, Zielbereiche (Innenstadt, Gewerbegebiete, etc.) konkreten Postleitzahlengebieten zuzuordnen und eine besondere Wegweisung (Anlage 4) bereits auf der Autobahn einsetzen zu lassen. Hierdurch kann eine Rückverlagerung des überregionalen Lkw-Verkehrs auf die Autobahnen und dann auf möglichst

kürzester bzw. störungsunempfindlichster Strecke im innerstädtischen Straßennetz ermöglicht werden.

Das Straßennetz wurde dazu auf Durchfahrtsverbote für Lkw, Gewichts-, Höhen- und Längenbeschränkungen, Tempo-30 und verkehrsberuhigte Zonen, Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete hin untersucht und ein „LKW-Hauptverkehrsstraßennetz“ dargestellt (Anlage 3)

#### Gestaltungsvorschlag „Lkw-Stadtplan“

Auf Grundlage des oben dargestellten Wegweisungskonzeptes wurde vom Auftragnehmer ein Gestaltungsvorschlag für einen Lkw-Stadtplan erstellt.

Die speziellen Stadtpläne sollen allen Firmen, Betrieben und Geschäften mit hohem Lieferaufkommen zur Verfügung gestellt werden. Zudem können die Inhalte des Stadtplans in gängige Routensuchprogramme und Navigationssysteme eingespeist werden.

Die Umsetzung und Vervollständigung des Gesamtkonzeptes ist von weiteren Entscheidungen abhängig.

#### **Weiteres Vorgehen**

Wesentlich ist die Klärung mit den Bundes- und Landesbehörden, hinsichtlich der Anbringung der geplanten Lkw-Beschilderung bereits auf den Bundesautobahnen; Gespräche mit dem Landesverkehrsministerium, der Bezirksregierung Köln und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW stehen an.

Für die weitere Arbeit müssen weitere Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Dies betrifft die Ergänzung des Schwerlastverkehrsmodells, um weitere Verkehrszählungen sowie Erhebungen und Befragungen bei Spediteuren, Versendern und Warenempfängern, die weitere Ausarbeitung des Konzeptes nach grundsätzlicher Zustimmung durch die übergeordneten Behörden sowie die daran anschließende Fertigstellung und Drucklegung des LKW-Stadtplanes.

Mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz wurde erneut über die Möglichkeiten einer finanziellen Förderung des Projektes verhandelt, eine Antwort hierzu steht noch aus. Weitere Fördermöglichkeiten im Rahmen etwa eines Forschungsprojektes werden zurzeit ebenfalls geprüft.

Eine Ausdehnung auf angrenzende Nachbarkommunen bzw. das Gebiet der StädteRegion Aachen bietet sich aufgrund der Aufgabenstellung an. Mit der Regionalplanung der StädteRegion wurde diesbezüglich Kontakt aufgenommen.

#### **Anlage/n:**

Anlage 1: Verkehrsbelastungen durch Lkw / Tag (werktags)

Anlage 2: Prinzipskizze Zuordnung Postleitzahlenbereiche – Autobahnanschlussstellen

Anlage 3: Planentwurf Lkw-Führungskonzept

Anlage 4: Beispieldarstellung Lkw-Wegweisung Aachen