

Antrag

der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrssituation B 10/B 28 in Ulm

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sich das Verkehrsaufkommen auf o. g. Streckenabschnitt in den letzten fünf Jahren entwickelt hat und welche Entwicklungen für die nächsten Jahre erwartet werden;
2. welche Anteile daran Lkw und Pkw haben;
3. wie hoch der Anteil des „Abkürzungsverkehrs“ zur Vermeidung des längeren Wegs über das Autobahnkreuz Ulm/Elchingen ist;
4. welche Einschränkungen für den Durchgangsverkehr (Fahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen) derzeit bestehen und wie deren Einhaltung kontrolliert wird (und mit welchem Ergebnis);
5. welche Maßnahmen die Landesregierung grundsätzlich ergreifen kann, um insbesondere den „Abkürzungsverkehr“ von der A 8 auf die A 7 und umgekehrt zu minimieren;
6. wie die Landesregierung die Möglichkeit und die Auswirkungen einer Installation von Anzeigen der realen Fahrzeiten am Autobahndreieck Hittistetten und am Autobahnkreuz Ulm-West beispielsweise in Form einer Verkehrsbeeinflussungsanlage hinsichtlich Kosten und Wirkung einschätzt und bewertet;
7. wie der zeitliche Ablauf für die Planung, Errichtung und Inbetriebnahme einer solchen Anlage aussehen könnte;

II. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den „Abkürzungsverkehr“ auf der B 10/B 28 von der A 8 auf die A 7 und umgekehrt zu minimieren.

19. 02. 2019

Rivoir, Kleinböck, Selcuk,
Gall, Binder SPD

Begründung

Die B 10/B 28 ist eine hoch belastete Straße, die das Stadtgebiet Ulm zerschneidet. Lärm und Abgase beeinträchtigen die Lebensqualität im Ulmer Westen. Nun wird versucht, im Rahmen der Durchführung der Landesgartenschau im Jahr 2030, diese zerschneidende Wirkung zu minimieren. Neben baulichen Maßnahmen gehört dazu auch, unnötigen Verkehr von diesem Straßenabschnitt fernzuhalten. Da ein Durchfahrtsverbot für Pkw, die die Fahrtstrecke über das Autobahnkreuz Ulm/Elchingen vermeiden wollen, wohl nicht möglich ist, sollten aus Sicht der Antragsteller andere verkehrslenkende Maßnahmen – wie Echtzeitinformationen über die Fahrzeiten – zum Einsatz kommen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 11. März 2019 Nr. 39.-B10GEIS-UL/45 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wie sich das Verkehrsaufkommen auf o. g. Streckenabschnitt in den letzten fünf Jahren entwickelt hat und welche Entwicklungen für die nächsten Jahre erwartet werden;

2. welche Anteile daran Lkw und Pkw haben;

Die Fragen 1. und 2. werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verkehrsaufkommen auf dem Streckenabschnitt ist durch die Dauerzählstelle „Ulm-Nord“ auf der B 10 wie folgt erfasst worden:

Jahr	2013	2014	2015	2016	2017
DTV Kfz [Kfz/24h]	49.300	54.877	58.265	59.557	59.113
DTV SV [Kfz/24h]	3.520	3.978	4.272	4.322	4.442
Anteil SV [%]	7,1	7,2	7,3	7,3	7,5

DTV= durchschnittlicher täglicher Verkehr, SV=Schwerverkehr

Es ist aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung bei gleichbleibenden baulichen, straßenverkehrsrechtlichen sowie gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen nicht mit einem wesentlichen Rückgang des Verkehrs auf der B 10/B 28 in Ulm zu rechnen.

3. *wie hoch der Anteil des „Abkürzungsverkehrs“ zur Vermeidung des längeren Wegs über das Autobahnkreuz Ulm/Elchingen ist;*

Im Zusammenhang mit dem Luftreinhalteplan für die Stadt Ulm wurden 2008 in einem Gutachten die Verkehrsströme dargestellt und durch das Regierungspräsidium Tübingen analysiert. Daraus ergab sich, dass nur ca. 1 % des Verkehrs auf der B 10 durch Ulm sogenannter Abkürzungsverkehr war. Aktuellere Daten liegen nicht vor.

4. *welche Einschränkungen für den Durchgangsverkehr (Fahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen) derzeit bestehen und wie deren Einhaltung kontrolliert wird (und mit welchem Ergebnis);*

Im Luftreinhalteplan für Ulm von 2009 ist ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t durch Ulm von der A 8 auf die A 7 über die B 10/B 28 von der A 8 – Ausfahrt Ulm-West zum A 7 – Dreieck Hittistetten und umgekehrt enthalten. Die Beschilderung wurde im 4. Quartal 2009 aufgestellt.

Zudem ist in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Ulm von 2012 die Geschwindigkeit auf der B 10 zwischen Autobahnausfahrt Ulm-West und Ulm wie folgt beschränkt worden:

- vom BAB-Anschluss Ulm-West bis Ulm-Lehr: 100 km/h
- von Ulm-Lehr bis Ortsschild Ulm: 70 km/h
- Hindenburgring in Ulm: 50 km/h.

Die Bismarckstraße von der Neuen Straße bis zur Zinglerstraße 30 km/h ist aus Lärmschutzgründen von 22 Uhr bis 6 Uhr auf 30 km/h beschränkt.

Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ulm werden durch die Stadt Ulm mit je einem stationären Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung pro Fahrtrichtung an der B 10 kontrolliert.

5. *welche Maßnahmen die Landesregierung grundsätzlich ergreifen kann, um insbesondere den „Abkürzungsverkehr“ von der A 8 auf die A 7 und umgekehrt zu minimieren;*

Die vorhandene Beschilderung an der A 8 und der A 7 lenkt den weiträumigen Verkehr auf den Autobahnen A 7/A 8 über das Autobahnkreuz Ulm/Elchingen. Der Hinweis auf Friedrichshafen an der Ausfahrt Ulm-West der A 98 wurde bei der Neubeschilderung der Ausfahrt Ulm-West im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 8 nicht mehr aufgenommen.

Für ein Verbot des Durchgangsverkehrs auch für Pkw wäre eine überdurchschnittliche Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gerade durch diese Fahrzeuge Voraussetzung. Nachdem der Verkehr auf der B 10 und B 28 ganz überwiegend Ziel- und Quellverkehr nach Ulm und die nähere Umgebung ist, ist eine solche überdurchschnittliche Gefahrenlage durch Durchgangsverkehr nicht ersichtlich.

6. *wie die Landesregierung die Möglichkeit und die Auswirkungen einer Installation von Anzeigen der realen Fahrzeiten am Autobahndreieck Hittistetten und am Autobahnkreuz Ulm-West beispielsweise in Form einer Verkehrsbeeinflussungsanlage hinsichtlich Kosten und Wirkung einschätzt und bewertet;*

Ein Informationssystem zur Anzeige von Reise(verlust)zeiten wäre denkbar und vom Land zu finanzieren. Vergleichbare Anzeigen wurden, allerdings mit anderen Zielsetzungen, bei einer größeren Autobahnbaustelle im Zuge der A 5 und an der B 27 eingesetzt.

Eine Netzbeeinflussung kommt nicht in Frage, da mit dieser die Verkehrsumlenkung auf eine leistungsfähige Alternativroute gegenüber der Wegweisung verfolgt wird. Im vorliegenden Fall würde das die Umlenkung auf die B 10 bedeuten.

7. wie der zeitliche Ablauf für die Planung, Errichtung und Inbetriebnahme einer solchen Anlage aussehen könnte;

Zunächst wären die Machbarkeit und das Konzept einer Zeitanzeige zu prüfen. Erst auf Basis dieser Erkenntnisse können gegebenenfalls die nächsten Schritte angegangen werden. Zeitlich maßgebend sind Priorisierung sowie die finanziellen und personellen Ressourcen.

II. geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den „Abkürzungsverkehr“ auf der B 10/B 28 von der A 8 auf die A 7 und umgekehrt zu minimieren.

Mit den bereits geschaffenen verkehrsrechtlichen und verkehrstechnischen Maßnahmen wird angesichts des Durchfahrtsverkehrsanteils keine weitere Veranlassung gesehen.

Hermann
Minister für Verkehr