Zwölf Punkte für ein sicheres und lebenswertes Schwarzachtal

Nach dem Bürgerentscheid über die Ortsumfahrung sind alle eingeladen die Gestaltung unseres Schwarzachtals gemeinsam fortzuführen. Die Bürgerinnen und Bürger in der ganzen Gemeinde Berg haben ihren politischen und ökologischen Gestaltungswillen bei der Wahl am 12.5.24 zum Ausdruck gebracht und sich für die Verkehrsberuhigung der St2240 statt der Ortsumfahrung-Berg ausgesprochen. Es ist nicht nur fair, sondern vor allem zukunftsgerecht für alle Anwohner und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer die Verkehrsbelastungen auf der St2240 von Loderbach bis Schleifmühle zu verringern. Darüber hinaus können wir auch die Lärm- und Verkehrsprobleme der Anwohner an der A3 und NM 8 (Oberölsbach – Langenthal) angehen. Dafür benötigen wir intelligente Konzepte die uns helfen den hohen Individualverkehr und Schwerverkehr zu verlagern auf z.B. ÖPNV (Schiene, Bus) und auf die nahegelegen A3 aber auch um die Emissionsbelastungen zu verringern durch z.B. mehr Fahrradverkehr (Kurzstrecken mit Kfz reduzieren). Im Verbund mit den politischen Parteien und versch. Interessen-/Lobby-Gruppen können wir effektive Maßnahmen erarbeiten und umsetzen um die Verkehrssicherheit für alle auf der St2240 zu erhöhen aber auch Verkehrsbelastungen (Anzahl der Kfz), Verkehrsemissionen und Hochwassergefahren für alle im Schwarzachtal zu verringern. Eine wichtige Frage ist, wollen wir als Gemeinde und will der Gemeinderat und Bürgermeister, dass die Verkehrsbelastungen für alle Anwohner und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer an der St2240 reduziert werden? Es stehen eine Reihe von verkehrs-rechtlichen und verkehrspolitischen Maßnahmen in unserem Rechtsstaat zur Verfügung. Diese Möglichkeiten sind in diesem Dokument gelistet. Die Herausforderungen sind einerseits die verkehrsrechtlichen und verkehrspolitischen Maßnahmen fachgerecht mit Beratern (Rechtsanwalt, Ingenieurfirma) und Gemeinderat sowie mit Behörden, Petitionsausschuss und politischen Parteien im Detail zu erarbeiten aber auch andererseits mit den Menschen in der Gemeinde zum Gemeinwohl d.h. solidarisch umzusetzen. Hier ein Beispiel anhand Tempo 30 für Berg. Ein Tempo 30 in Berg und Oberölsbach reduziert den Lärm und verbessert die Lebensqualität (weil mehr Fußgänger und Fahrradfahrer sich wieder auf die Straße trauen) wenn die Mehrheit der Berger Kfz-Fahrer und Fahrerinnen es mitträgt und in der Praxis umsetzt – rechtlich können wir für Berg anhand der Lärmpegelberechnung das Tempo 30 korrekt begründen. Aber damit die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger das Tempo 30 auf der St2240 mitträgt sind Aufklärung und Gespräche bzw. Ortsversammlungen notwendig. Das Tempo 30 für Berg beschränkt zum Teil die Freizügigkeit der automobilen Fortbewegung im Ort, verbessert aber die Lebensqualität und Sicherheit von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer und Anwohner. Wir müssen entscheiden wie wir in unserer Gemeinde das Gemeinwohl leben wollen.

Wir können Argumente anführen, dass die Verkehrssicherheit und Verkehrsbelastungen von Loderbach bis Schleifmühle es erfordern die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Als mündige Bürger können wir auch als Akteure auftreten und versch. Vorschläge und Maßnahmen vordenken die der Gemeinderat und Bürgermeister umsetzen oder nur schwer ablehnen kann. Wir hoffen aber auf eine Entscheidung im Sinne des Gemeinwohls um damit die Gemeinde Berg zu stärken.

Hier unten zwölf Möglichkeiten kurz aufgeführt, die die Aufenthaltsqualität und Sicherheit an der Hauptstraße und Schwarzach verbessern aber auch die Verkehrssicherheit an der St2240. Es ist möglich einen ganzheitlichen Ansatz zu wählen (~ eine verkehrs-rechtliche Maßnahme darf nicht zu einem Nachteil für andere Menschen führen) um die Verhältnisse für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und Anwohner an St2240 und Schwarzach zu verbessern. Mit diesen Maßnahmen werden die Lebensverhältnisse für alle und zukünftige Generationen verbessert und die Lebensgrundlagen (gesundes Wasser und Böden, saubere Luft sowie unsere Landschaft) erhalten.

Wir können uns fragen worauf wir als Menschen und unsre Kinder die hier im Schwarzachtal leben (und auch zukünftige Generationen) verzichten müssen wenn sich nichts an der Verkehrssituation ändert. Die Idee ist, wir machen hier etwas gemeinsam für die Bewahrung unserer guten Wohn- und Lebensverhältnisse für alle.

Maßnahmen und Vorschläge für ein sicheres und lebenswertes Schwarzachtal

1. **Ausweitung der LKW Maut von 12 t auf 3,5t (für Mautausweichler > 75 km Start-Ziel)**
2. **Generelles LKW Durchfahrverbot (nur Anlieferverkehr, Quell-Zielverkehr frei)**
3. **Schwarzachtal-Umfahrung durch Petition Aktz. 046845**

(Anm.: Bundestag hat einer Änderung der StVO diesbezüglich nicht zugestimmt!)

4. **Durchführung des Lärmaktionsplans durch die Gemeinde Berg**
5. **Tempo 30 für Oberölsbach und Berg aufgrund der hohen Anzahl an Kfz/Tag und Straßenenge (z.B. kein Fahrradweg) gemäß Petition Aktz. 046846**
6. **Tempo 30 für Berg aufgrund der Schallpegelbewertung des Staatl. Straßenbauamtes Regensburg in 2018 (zusätzlich zur Sperre des LKW Durchgangsverkehr > 12 t)**
7. **Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen entlang der St2240 von Loderbach bis Gnadenberg/Schleifmühle – Modell der bayerisch. Staatsregierung**
8. **Ausbau und Anbindung des ÖPNV entlang der St2240 fördern**
9. **Förderung des Radverkehrs, Ausbau der vorhandenen und neuer Fahrradwege**
10. **Ride-Pooling (Bedarfs-Bus) als Ergänzung zum ÖPNV**
11. **Nahversorgung und Ansiedlung von LEH in der Ortsmitte von Berg sowie im nördlichen Bereich der Gemeinde**
12. **Hochwassergefahren an der Schwarzach verringern**

Übersicht: Zwölf Vorschläge/Maßnahmen für ein verkehrs-sicheres und lebenswertes Schwarzachtal

Nr.	Maßnahme	Vorteil	Notwendige Änderung/Unterstützung
1	Ausweitung der LKW Maut von 12 t auf 3,5t	Alle Anwohner entlang der St2240 von Oberölsbach bis Loderbach werden vom LKW entlastet	LKWs müssen auf der A3 unser Schwarzachtal umfahren. Behörden, Polizei müssen dies auch kontrollieren - Aufgrund der Lärmpegel zu begründen
2	Generelles LKW Durchfahrverbot (nur Anlieferverkehr)	große Entlastung und Gefahrenreduktion für alle Bewohner, Lärmreduktion für alle. Kfz werden auf die A3 verlagert	LKWs müssen auf der A3 unser Schwarzachtal umfahren. Behörden, Polizei müssen dies auch kontrollieren Große Hürde von der StVO – benötigen bayer. Verkehrsausschuss um dies rechtlich zu begründen
3	Schwarzachtal-Umfahrung durch Petition Aktz. 046845	LKWs und PKW Durchgangsverkehr werden über die A3 geführt. Größtmögliche Entlastung aller Anwohner der St2240 → Verbesserung der Lebensqualität	Politik und Parteien müssen die StVO ändern zum Schutz der Menschen – aufgrund der Lärm und Gefahren für die Kindern und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer begründbar
4	Durchführung des Lärmaktionsplans durch die Gemeinde Berg	Alle Lärm- und Gefahrenquellen werden von einer Fachfirma analysiert, bewertet und alle Anwohner werden angehört. Maßnahmen müssen umgesetzt und kontrolliert werden – alle 5 Jahre wird geprüft	Gemeinderat muss den Lärmaktionsplan und finanzielle Ausgaben beschließen
5	Tempo 30 für Oberölsbach und Berg aufgrund der hohen Anzahl an Kfz/Tag und Straßenenge	Kinder, Fahrradfahrer, Fußgänger und Anwohner werden besser geschützt vor Verkehrsgefahren. Weniger Verkehrsunfälle für die Kfz! Aufwertung der Lebensqualität an der Hauptstraße	Kfz-Fahrer und Fahrerinnen müssen eine längere Fahrzeit einplanen. Einhaltung der Geschwindigkeit muss überwacht werden. Gemeinderat und Bgm. müssen verstärkt Werbung machen für Tempo 30 bzw. angepasste Geschwindigkeit
6	Tempo 30 für Berg aufgrund der Schallpegelbewertung	Siehe Nr. 5	Siehe Nr. 5
7	Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen	Siehe Nr. 5 Aufwertung der Lebensqualität im gesamten Schwarzachtal	Siehe Nr. 5 jedoch entfällt die Überwachung der Geschwindigkeit da baulich begrenzt ⇔ selbstregulierend durch die Einbauten
8	Ausbau und Anbindung des ÖPNV	Bewohner der Gemeinde können nicht nur PKW-Fahrten einsparen sondern auch PKWs einsparen	Landkreis, Landrat und Gemeinderat müssen den Ausbau beschließen und öffentl. Gelder bereitstellen
9	Förderung und Ausbau des Radverkehrs	Unabhängigkeit vom Kfz wird gefördert. Fahrrad-freundliche Kommune. Aufwertung der Lebensqualität in der Gemeinde.	Landkreis, Landrat und Gemeinderat müssen den Ausbau beschließen und öffentl. Gelder bereitstellen
10	Ride-Pooling (Bedarfs-Bus) als Ergänzung	Bewohner der Gemeinde können nicht nur PKW-Fahrten einsparen sondern auch PKWs einsparen	Landkreis, Landrat und Gemeinderat müssen den Ausbau beschließen und öffentl. Gelder bereitstellen
11	Nahversorgung und Ansiedlung von LEH	Bewohner der Gemeinde können PKW-Fahrten sparen. Aufwertung der regionalen Produkte möglich!	Gemeinderat muss den Dorf-eigenen LEH beschließen und finanzielle Ausgaben bereitstellen
12	Hochwassergefahren an der Schwarzach verringern	Anwohner an der Schwarzach werden besser vor Hochwasser geschützt. Die Flussauen werden aufgewertet.	Die Grundstücksbesitzer an der Schwarzach müssen für die Umsetzung der WRRL gewonnen werden

Author: Stefan Blomeier - Vorschlag v1.4

Eine Erweiterung des LKW Durchfahrtverbot auf 3,5t zusammen mit Tempo 30 für Berg und Oberölsbach sind sehr effektive Gesamt-Maßnahmen um alle Menschen, auch die LKW-Fahrer und schnellen Kfz-Fahrer vor Unfallgefahren zu beschützen.

Wie gesagt, wir haben für den Schwer- und schnelle Kfz-Verkehr immer die A3 aus elegante schnelle Umfahrungsmöglichkeit fürs gesamte Schwarzachtal.

Zum Punkt „**3. Schwarzachtal-Umfahrung durch Petition Aktz. 046845**“ haben wir den wichtigen Teil der Petitionsantwort des Deutschen Bundestages hier einkopiert.

Die Maßnahmenpunkte 1, 2 und 3 beschäftigen sich alle mit der Umfahrung des Schwarzachtals über die nahegelegene Autobahn A3.

Beim Maßnahmenpunkt 3 wurde mit der Petition im Deutschen Bundestag (Aktz. 046845) neben einer Umfahrung für LKWs auch eine Umfahrung des Schnellverkehrs über die A3 gefordert. Dieser Petition wurde nicht zugestimmt, weil der Deutschen Bundestag und die Deutsche Bundesregierung einer Meinung sind. Beide Gremien wollen nicht die StVO ändern um Schwer und Schnellverkehr über bereits vorhandene Straßen wie nahegelegene Bundestraßen oder Autobahnen zu lenken um z.B. den Bau von weiteren Straßen (z.B. Ortsumfahrungen) zu vermeiden. Jedoch wurde darauf verwiesen, dass ein Durchgangsverbot für LKWs ab 3,5t rechtlich möglich ist wenn die rechtlichen Voraussetzungen dafür geprüft werden und diese erfüllt sind.

Für diesen Umstand, dass die Forderung eines LKW Durchgangsverbot in 2023 vom bayerischen Verkehrsausschuss abgelehnt worden mit der Begründung, dass die rechtliche Prüfung eines generelles Verbots des LKW-Durchgangverkehrs im Deutschen Bundestag anhängig ist wurde nach der Ablehnung der Petition im Deutschen Bundestag wieder eine Petition im bayerischen Landtag gestellt. Es gilt nach wie vor zu prüfen ob die rechtlichen Voraussetzungen für ein LKW Durchfahrverbot ab 3,5t erfüllt sind.

Hier unten die Antwort des Petitionsausschusses/Deutschen Bundestages vom Oktober 2024:

dass mehr Verkehr angezogen und die anderen Ortsteile im Schwarzachtal umso mehr belastet würden. Die angestrebte Entlastung würde hingegen nicht eintreten. Eine Verlagerung des Verkehrs von der St 2240 auf die A3 sei das wirksamste Mittel, um den Verkehr in der Gemeinde Berg zu reduzieren, nicht der Bau einer zusätzlichen Umfahrung nur für den Ortsteil Berg. Die StVO biete derzeit allerdings keine Grundlage für die direkte oder indirekte Verkehrslenkung. Die Gemeinde habe somit keine Gestaltungsmöglichkeit, den Verkehr mit einem zumutbaren Umweg von wenigen Kilometern über die A3 zu führen und dadurch die gesamte Region zu entlasten. Durch eine solche Verkehrslenkung könnten im Übrigen Kosten für Straßenbauvorhaben eingespart und Flächenversiegelungen verhindert werden.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Ausschuss teilt mit, dass die Benutzung öffentlicher Straßen und Wege für jedermann im Rahmen ihrer Widmung und der StVO gestattet ist (sog. Gemeingebrauch). Zum Gemeingebrauch gehört auch die Nutzung einer Straße lediglich zur Durchfahrt eines Ortes. Sie ist bei Beachtung der allgemeinen Verkehrsregeln und Verkehrszeichen grundsätzlich jedem Verkehrsteilnehmer erlaubt.

Die Straßenverkehrsbehörden der Länder können jedoch in bestimmten Fällen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken beschränken oder verbieten (vgl. § 45 Abs. 1 StVO), wobei auch stets die Bedeutung des Straßenabschnitts für den übergeordneten Verkehr zu berücksichtigen ist. Jedes behördliche Handeln muss verhältnismäßig sein, insofern muss eine Abwägung der verschiedenen Interessen erfolgen. Dabei besteht insbesondere auch die Möglichkeit, für bestimmte Verkehrsarten Verkehrsverbote anzuordnen (vgl. insbesondere Zeichen 253 zur Anordnung des Verbots von Kraftfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen sowie die dazugehörigen Zusatzzeichen 1053-36 und 1053-33 zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs mit Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 Tonnen). Fernen können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden Geschwindigkeitsbegrenzungen anordnen und die Folgen der Verkehrsbelastung mindern, wo dies zum Beispiel aus Gründen des Lärmschutzes verhaltensrechtlich angezeigt ist. Die zuständigen Behörden entscheiden dabei auf Grundlage der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften im Rahmen des ihnen zustehenden Ermessens und unter Abwägung der Gegebenheiten vor Ort, welche Anordnung getroffen wird. Maßgeblich ist stets der konkrete Einzelfall.

Anlage 3 zum Protokoll. Nr. 20/76
Petitionsausschuss

noch Pet 1-19-12-9213-046845

Im Ergebnis kann damit dem Begehren des Petenten bereits mit den bestehenden Mitteln der StVO Rechnung getragen werden. Die Schaffung einer Anordnungsmöglichkeit für das generelle Verbot von Durchgangsverkehren in Ortsdurchfahrten unabhängig von gefahrenabwehrrechtlichen Gesichtspunkten würde demgegenüber den Gemeingebrauch für die betroffenen Verkehrsteilnehmer einschränken und den dann nur noch zulässigen Anliegerverkehr in unzulässiger Weise privilegieren.

Bei der vom Petenten benannten Ortsumgehung handelt es sich um eine geplante bayerische Staatsstraße. Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr liegen Informationen über Straßen in der Baulast des Freistaats Bayern nicht vor.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

1. Ausweitung der LKW Maut von 12 t auf >3,5t (für Mautausweichler > 75 km Start-Ziel Entfernung)

Der Nachweis von LKWs > 3,5t die unnötig durchs Schwarzachtal fahren muss qualitativ nachgewiesen werden, also durch Verkehrskontrolle. Mittels förmlichen Antrag des Bundeslandes Bayern beim BMDV kann dann das Durchfahrverbot beantragt werden.
Hinweis: Nur bei Komplett-Sperrung auf der BAB A3, fahren die LKWs ab und umfahren den Stau über die St2240. Eine Vollsperrung der A3 ist sehr selten.
Ab dem 1. Juli 2024 werden Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Bundesfernstraßen mautpflichtig. Fahrzeugkombinationen sind nur mautpflichtig, wenn die technisch zulässige Gesamtmasse des Zugfahrzeugs über 3,5 Tonnen liegt.

Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen oder weniger bleiben mautfrei. Das gilt auch, wenn diese Fahrzeuge mit einem Anhänger unterwegs sind. So genannte „Handwerksfahrten“ bleiben mautfrei. Das gilt nur für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen unter 7,5 Tonnen.

Im Detail:
Die Frage ob wir für den 9 km Streckenabschnitt der A3 zwischen AS Oberölsbach und AS Neumarkt eine Mautbefreiung vom Verkehrsministerium des Bundes erhalten ist ein Politikum und deswegen fraglich. Einerseits bietet die Mautbefreiung auf dem Teilstück einen Anreiz für die LKWs unser Schwarzachtal über die A3 zu umfahren. Aber ein Teilstück komplett mautfrei zu stellen ist in unserem Autobahnmaut-System nicht so einfach möglich. Es wurde extra im Regelwerk für das Deutsche Mautsystem nicht vorgesehen Streckenabschnitte mautfrei zu stellen damit der Ausweichverkehr gar keine Anreize hat. Deswegen sollten wir strikt den Streckenabschnitt der St2240 zwischen Oberölsbach-Kreisel und Blomenhof-Kreisel für „Mautausweichler“ sperren und das Durchfahrverbot von derzeit 12t auf 3,5t ausdehnen. Die Handwerker und Wohnmobile sind von dieser Maut ab 3,5t sowie ausgenommen.

Anmerkung: Durchfahrtverbot wie in Österreich wäre die beste Lösung für die Anwohner, Tempo 30 für Berg und Oberölsbach ist aber auch schon ein starkes Zeichen

https://www.zdh.de/ueber-uns/fachbereich-wirtschaft-energie-umwelt/mobilitaet/lkw-maut/

https://www.youtube.com/watch?v=jHD6T_TFNvo

Nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) sind alle Bundesautobahnen und Bundesstraßen – mit Ausnahme der wenigen Abschnitte nach § 1
Absatz 3 BFStrMG – mautpflichtig. Eine Freistellung bestimmter Abschnitte von der Mautpflicht zur Vermeidung von Mautausweichverkehren, hier der Autobahn A 3 zwischen den Anschlussstellen Neumarkt und Oberölsbach, sieht das Gesetz nicht vor. Eine solche Freistellung würde auch der Intention des Bundesfernstraßenmautgesetzes widersprechen, weil die Lkw-Maut dazu dient, die anfallenden Kosten für Bau und Erhaltung des mautpflichtigen Straßennetzes zu refinanzieren.

Mit der Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen durch das „Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 27.03.2017 (BGBl. I S. 564) ist zum 01.07.2018 der neue § 1 Absatz 4 BFStrMG in Kraft getreten, der die Einbeziehung von Straßen nach Landesrecht in die Mauterhebung durch den Bund mittels Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) mit Zustimmung des Bundesrates ermöglicht.

Die Thematik der mautbedingten Verkehrsverlagerungen wird seitens des BMDV und der Länder aufmerksam verfolgt. Auch hat der Deutsche Bundestag das BMDV gebeten, regelmäßig über mögliche Verlagerungsverkehre in Folge der Lkw-Maut zu berichten. Anfang 2020 wurde dem Deutschen Bundestag hierzu der nunmehr 5. Bericht über Verkehrsverlagerungen in Folge der Einführung der Lkw-Maut vorgelegt (Drucksache 19/17720).

Es kann für die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit bestehen, verkehrsbeschränkende oder -verbietende Maßnahmen bereits dann anzuordnen, wenn hierdurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem BFStrMG hervorgerufen werden, beseitigt oder zumindest gemildert werden können (§ 45 Abs. 1 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 Satz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung). Da verkehrsrechtliche Anordnungen als ausschließliche, eigene Angelegenheiten von den Bundesländern wahrgenommen werden, verfügt das BMDV insoweit weder über Eingriffs- noch Weisungsrechte.

Zum Verfahren der Mautausweitung von 12 t auf 7,5 t ... 3,5t lässt sich folgendes sagen:

Eine Ausweitung der Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Straßen nach Landesrecht auf der Basis von § 1 Absatz 4 BFStrMG benötigt einen formlosen Antrag des betreffenden Landes beim BMDV erforderlich. Im Antrag ist das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen „Vermeidung von Mautausweichverkehren“ nachzuweisen. Eine Antragstellung durch eine Stadt / Gemeinde oder Einzelpersonen ist nicht zulässig. Bei der Einbeziehung einer Straße nach Landesrecht in die Lkw-Maut könnten sich weitere Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen ergeben, weshalb ein über die Stadt- bzw. Gemeindegrenzen hinausgehender Blickwinkel anzulegen ist. Daher sind die Ausweitungswünsche der einzelnen Städte und Gemeinden von den zuständigen Bundesländern zu bündeln und zu bewerten, bevor eine Antragstellung beim BMDV erfolgen kann.

Es wird also die bayerische Staatregierung benötigt und ein qualitativer Nachweis darüber, dass LKWs > 3,5t über die St2240 ca. 2,7 km mehr an Wegstrecke mit einer Fahrt durchs Schwarzachtal abkürzen. Also muss eine LKW-Kontrolle auf der St2240 unter der Woche von der Polizei durchgeführt werden.

https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-co2-2194574#:~:text=Mautpflicht%20f%C3%BCr%20Lkw%20mit%20mehr,Fahrzeuge%20von%20der%20Mautpflicht%20befreit.

2. Generelles LKW Durchfahrverbot (nur Anlieferverkehr, Quell-Zielverkehr frei)

Mit Landrat und verkehrs-rechtlich korrekter Begründung durch Rechtsanwalt (z.B. Dr. Martin Spieler von der Rechtskanzlei AVR) gilt es für den Schutz der Wohnbevölkerung ein striktes LKW-Durchfahrverbot zu erarbeiten, weil mit der nahegelegenen Autobahn A3 eine Umfahrung besteht die eine Verkehrs-Entlastung der Wohnbevölkerung ermöglicht. Des Weiteren wird die Verkehrssicherheit erhöht aber auch der Lärm für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und Anwohner verringert.
Anmerkung: In unserem Fall ist die nahe gelegene A3 eine Muss-Strecke und keine Kann-Strecke. Der Druck der Gemeinde muss nur groß genug sein.
Im Detail:
LKWs in einem Umkreis von weniger als 75 km Quell-Ziel dürfen leider durchs Schwarzachtal fahren und damit die Autobahn A3 meiden. Aber aufgrund des Schutzgutes Mensch und der Lärm- und Verkehrsbelastung ist es möglich ein für ein striktes LKW Durchfahrverbot zu argumentieren. Wir können Kinder, Fahrradfahrer, Fußgänger und Anwohner aber auch die LKW-Fahrer selber besser

schützen indem alle LKWs die Ortsdurchfahrten im Schwarzachtal meiden weil mit der nahegelegenen A3 ein zumutbarer Umweg von ca. 2,7 km vorhanden ist und mit der Fahrt über A3 gar kein Zeitnachteil besteht.

Die rechtlich korrekte Formulierung eines strikten LKW Durchfahrtverbotes wird am besten von einem Rechtsanwalt zusammen mit dem Landrat erarbeitet damit die Begründung den Anforderungen der StVO gerecht wird.

Der Quell- und Zielverkehr in der Gemeinde Berg ist natürlich von einem strikten LKW Durchfahr-Verbot ausgenommen, also Anlieferverkehr frei.

3. Schwarzachtal-Umfahrung durch Petition Aktz. 046845

Hierzu unterstützt auch die ausstehende Änderung des Straßenverkehrsgesetzes StVG im Deutschen Bundestag und Bundesrat. Die Gemeinde kann ermächtigt werden Durchgangsbeschränkungen für LKWs und Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutze der Wohnbevölkerung bzw. verkehrsrechtliche Beschränkungen zu erlassen.

Im Detail:

Petition 124234: Straßenverkehrs-Ordnung - Verkehrsverlagerung und -lenkung des schnellen und schweren Kraftfahrzeug-Verkehres

- ✓ Gemeinde Berg kann berechtigt werden den Durchgangsverkehr zu beschränken, weil dieser über die A3 ohne Zeitnachteile geführt werden kann

Die Anwohner von Loderbach bis Gnadenberg werden ungerecht behandelt, sie sind quasi „Bürger zweiter Klasse“ aufgrund der Handhabung der StVO im §45 Absatz 9. Tempo 30 und/oder Verhinderung möglicher Durchfahrverbote auf Hauptdurchgangsstraßen, wenn es sich um eine Staatsstraße handelt. Verkehrspolitisch wird argumentiert, dass diese Staatsstraßen dem überregionalen Verkehr dienen und deswegen muss an einer Staatsstraße mehr Lärm und damit auch viel Durchgangsverkehr von den Anwohnern und Fußgängern hingenommen werden. Diese Auslegung der StVO fördert und erzwingt vor allem in Bayern nicht nur den Bau von weiteren Straßen, sondern auch eine höhere Verkehrsbelastungen für die Anwohner und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer verglichen mit unter-geordneten Straßen. Nicht von ungefähr ist Bayern das Land mit der höchsten Flächenversiegelung pro Tag und Jahr in Deutschland (55 ha pro Tag für Gesamtdeutschland, alleine 10 ha jeden Tag in Bayern). Auch müssen die Anwohner der Staatstraße und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer mehr Lärm- und mehr Kfz-Belastung auf diesen bayerisch. Staatstraßen hinnehmen verglichen mit Baden-Württemberg. Aber aufgrund der Lage unseres Schwarzachtales zur nahegelegenen Autobahn A3 mit zwei Anschlussstellen in nur ca. 9km Entfernung ist es aus Schutzgründen vor Lärm und Straßen-Verkehrsgefahren der Wohnbevölkerung verkehrsrechtlich vertretbar den LKW Durchgangsverkehr strikt auf die A3 zu verlagern mit einen Durchfahrverbot für alle LKWs – Ausnahme nur für den Anlieferverkehr bzw. Quell und Zielverkehr in der Gemeinde Berg.
Darüber hinaus sollte die Gemeinde Berg befähigt werden Beschränkungen des fließenden Verkehrs für den Schutz der Wohnbevölkerung, Anwohner, und nicht motorisierten Verkehrsteiler alleine oder im Verbund mit der Verkehrsbehörde anzuordnen. Begründen können wir dies indem ja für den schnellen und schweren Kfz-Verkehr eine bequeme und zumutbare Ausweichroute über die A3 rund um die Uhr zur Verfügung steht. Damit eine Umfahrung des Schwarzachtales über die A3 mit zumutbaren mehr an Wegstrecke von ca. 2,7 km rechtlich einfacher möglich ist, wurde im Frühsommer 2021 eine entsprechende Petition im Deutschen Bundestag eingereicht.

Die Antwort für diese Petition wurde vom Deutschen Bundestag im September 2024 beschlossen. Die Petition wurde geschlossen. Die Antwort vom Deutschen Bundestag und der Bundesregierung lasst wie folgt zusammenfassen:

- Weder der Deutschen Bundestag noch die Bundesregierung sind gewillt die StVO zu ändern um den Neubau von Straßen durch Umleitung und Lenkung des Verkehrs auf vorhandene Straßen leichter per Gesetz zu ermöglichen
- Andererseits hat die Bundesregierung darauf verwiesen, dass ein LKW Durchfahrtverbot ab 3,5t möglich ist um eine Umfahrung aller LKWs (ausser Quell- und Zielverkehr für die Gemeinde Berg) über die A3 möglich ist wenn die rechtlichen Voraussetzung für ein Verbot des LKW Durchgangsverkehrs ab 3,5t erfüllt sind.

<u>Es wurde im Oktober 2024 erneut eine Petition im Bayerischen Landtag eingereicht:</u>

Hier reinkopiert:

Petition Az.: BV.0140.19 vom 06.10.2024
Sperrung des Streckenabschnitts zwischen Oberölsbacher Kreisel und Blomenhofer Kreisel für den Durchgangsverkehr ab 3,5t

Über welche Entscheidung / welche Maßnahme / welchen Sachverhalt wollen Sie sich beschweren? (Kurze Umschreibung des Gegenstands Ihrer Petition)
Meine Petition "Pet 1-19-12-9213-046845" wurde vom Deutschen Bundestag abgeschlossen und es wird empfohlen, dass konkret für die belastete Staatstraße St2240 zwischen Oberölsbacher Kreisel und Blomenhofer Kreisel der §45 Absatz 1 StVO von den Verkehrsbehörden angewendet werden kann. Es wird vom Bundestag darauf verwiesen, dass die Verkehrsbehörde eine Begrenzung des Durchgangsverkehrs verhängen kann für LKWs ab 3,5t. Ich in der Meinung, dass zum Wohle der Anwohner-Menschen zwischen Loderbach und Oberölsbach eine Beschränkung des Durchgangsverkehrs ab 3,5t verhältnismäßig ist. Bisher hat weder die Gemeinde Berg/Gemeinderat noch der Landrat gehandelt um die Wohnbevölkerung auf der gesamten Strecke zwischen Loderbach und Oberölsbach vor zu lautem Kfz-Lärm zu schützen.

Was möchten Sie mit Ihrer Bitte / Beschwerde erreichen?
Das seit 2018 ausgesprochene Verbot des Durchgangsverkehrs für LKWs ab 12t soll strikt für alle LKWs ab 3,5t erweitert werden aufgrund des Bürgerentscheids gegen die Ortsumfahrung nur für Berg und unserer generellen Möglichkeit den schnellen und schweren Kfz-Verkehr über die A3 zu führen. Es entstehen dem Kfz-Verkehr keine Zeit-Nachteile bei der Fahrt über die A3! Damit erhalten die Menschen in der hoch Lärm-belasteten Gemeinde Berg (92348 Berg bei Neumarkt i.d. OPf.) eine Schwarzachtal-Uumfahrung für alle Anwohner der St2240 ohne Nachteile für die LKWs und schnellen PKWs/SUVs.

Gegen wen, insbesondere welche Behörde / Institution, richtet sich Ihre Beschwerde?
Ich richte mich an den Bayerischen Verkehrsausschuss der am 31.1.2023 meine Petition BV.0542.18 : "Umfahrung des Schwarzachtals über die Autobahn A3 um Durchgangs- und LKW-Verkehr zu reduzieren" abgelehnt hatte. Ich hatte damals parallel dazu meine Petition "Pet 1-19-12-9213-046845" im Deutschen Bundestag am Laufen womit auch eine Lenkung des schnellen und schweren Kfz-Verkehrs über nahegelegene Autobahn A3 begründet wird um den Bau von neuen Umfahrungsstraßen verhindert bzw. unnötig gemacht wird.
Das Staatliche Straßenbauamt Regensburg, sowie die Regierung Oberfranken (Lärmaktionsplan: https://www.umgebungslaerm.bayern.de/laermaktionsplan/doc/laermaktionsplan_bayern_2024.pdf) haben zwar immer für die Verantwortlichen in der Gemeinde Berg (Bürgermeister und Gemeinderat) den Kfz-Lärm für die Anwohner der St2240 festgestellt, aber bisher wurde von allen drei Behörden/Gremien nur die Einzelmaßnahme der Ortsumfahrung nur für Berg vorangetrieben.
Unser Lärm ist jedoch auf der Gesamtstrecke zwischen Loderbach und Oberölsbach, siehe hierzu den Link: https://www.lfu.bayern.de/download/laerm/eg_uglr/mroad_9373113_berg_b.neumarkt_i.d.opf..pdf
Darüber hinaus: Es wurde mit dem Bürgerentscheid (Ablehnung der Ortsumfahrung nur für Berg) von den Wählerinnen und Wähler in der Gemeinde Berg vom 12.5.2024 ein Umdenken gefordert mit der Devise "Verkehrsberuhigung statt Ortsumfahrung". Siehe link: https://wahlen.osrz-akdb.de/op-p/373113/0/20240512/buergerentscheid_gemeinde/index.html.

Bitte geben Sie eine kurze Begründung für Ihre Bitte / Beschwerde:

Mit der Antwort des Deutschen Bundestages auf meine Petition "Pet 1-19-12-9213-046845" wurde auf die lokalen Behörden und Gremien verwiesen um z.B. eine Schwarzachtal-Umfahrung zu etablieren. Der Deutsche Bundestag hat indirekt dem Bayerischen Verkehrsausschuss empfohlen die Möglichkeiten der StVO auszuschöpfen um die Wohnbevölkerung der St2240 von Loderbach bis Oberölsbach vor zu viel Lärm zu schützen. Vor allem empfiehlt der Deutsche Bundestag die Anwendung des §45 Absatz 1 Satz 3. aufgrund der hohen Kfz-Verkehrszahlen zwischen Oberölsbach und Loderbach.
§ 45
Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen
(1) 1Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. 2Das gleiche Recht haben sie
1. zur Durchführung von Arbeiten im Straßenraum,
2. zur Verhütung außerordentlicher Schäden an der Straße,
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,...
(wegen der Übersichtlichkeit wurde der Rest der StVO abgeschnitten)
Der Deutsche Bundestag weist in seinem Petitionsbeschluss für meine Petition "Pet 1-19-12-9213-046845" darauf hin, dass die Verkehrsbehörden in Bayern aufgrund der Kfz-Lärm und Abgasbelastung den Streckenabschnitt zwischen Oberölsbacher Kreisel und Blomenhofer Kreisel für den Durchgangsverkehr ab 3,5t sperren können weil mit der parallel verlaufenden A3 eine Umfahrung des hoch-belasteten Abschnitts der St2240 haben. Und das Verkehrsgutachten von 2015 durch Professor Kurzak hat ja damals schon ermittelt, dass wir einen erheblichen Durchgangsverkehr zwischen Loderbach und Oberölsbach haben der die A3 meidet und damit die Gemeinde Berg, also alle Anwohner von Loderbach bis Oberölsbach unverhältnismäßig belastet mit Lärm und Abgasen.

https://www.solidarische-verkehrsfuehrung-berg-opf.de/_files/ugd/158e26_d1cb84a647d043afbb43f0d88ad679a3.pdf

Quellen zur Änderung des Straßenverkehrsrecht:

https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvg-reform-2197452

https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2024/schulwegsicherheit-novelle-strassenverkehrsgesetz-wieder-in-die-spur-bringen

https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/strassenverkehrsgesetz-aenderungen/

4. Durchführung des Lärmaktionsplans durch die Gemeinde Berg

Ursprünglich wurde im Sommer/Herbst in einem Bürgerantrag der Lärmaktionsplan für die Strecke Loderbach bis Oberölsbach beantragt jedoch vom Gemeinderat in der Sitzung vom November 2023 mehrheitlich abgelehnt. Die Begründung wurde dann im Gemeinde-Mitteilungsblatt im Dezember'24 veröffentlicht. Die Ablehnung des Lärmschutzes für die Menschen in der Gemeinde wurde damit begründet, dass die Regierung Oberfranken für den LAP zuständig ist und als Gemeinde Berg wolle

man deren Maßnahmen abwarten um Doppelausgaben zu vermeiden. Jedoch kümmert sich die Regierung Oberfranken nur oberflächlich um den Lärm auf der St2240 und hat zwar den Lärm auf der Strecke zwischen Loderbach und Schleifmühle festgestellt, jedoch steht nach wie vor die Ortsumfahrung-Berg als einzige Maßnahme in dem LAP des Bundeslandes Bayern. Deswegen ist es effektiver, wenn die Gemeinde Berg einen eigenen Lärmaktionsplan erstellt und diesen auch alle 5 Jahre überprüft, ergänzt oder auch erweitert, wenn neue Kfz-Lärmquellen sich in der Gemeinde ergeben. Darüber hinaus sollte der Gemeinde-eigene LAP neben den Abschnitt der St2240 auch den betroffenen Abschnitt der BAB A3 und NM 8 umfassen, weil auf den Streckenabschnitten dieser Straßen ein erheblicher Teil der Bewohner der Gemeinde Berg lebt und von zu viel Lärm betroffen ist.

Hier eine Betrachtung der Kfz-Zahlen von St2240, BAB A3 und NM 8 anhand des Verkehrs-Gutachtens von Professor Kurzak:

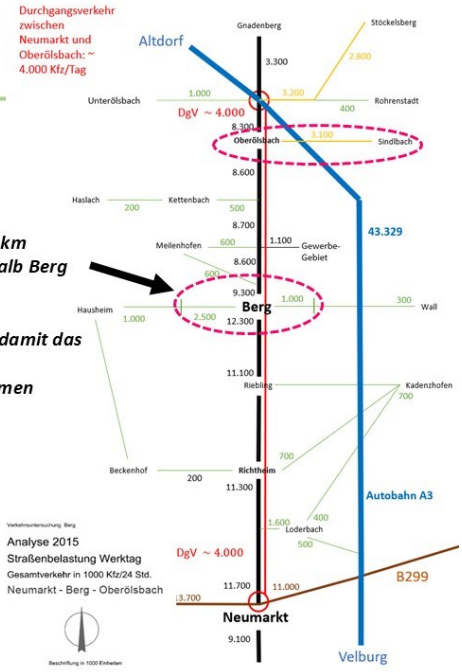
Was ist unser Verkehrs-Problem ?

viel Individual- & LKW-Verkehr sowie unangepasste/überhöhte Geschwindigkeit

→ zu hohe Lärm-Emissionen
→ Unfallgefahren für Kinder und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer

Fahren von Kurzstrecken < 3 km vor allem innerhalb Berg verursacht zusätzlichen Kfz-Verkehr und damit das höchste Kfz-Verkehrsaufkommen

für ALLE Anwohner, Kinder, und nicht mVt an der St2240 + NM8 zwischen Kreisel Oberölsbach- Blomenhof/Schleifmühle sowie zwischen Oberölsbach und Sindlbach/Bischberg



A) <u>Lärmaktionsplan für die Anwohner der St2240 von Loderbach bis Schleifmühle:</u>

Mit einer aktuellen Verkehrszählung der Kfz auf der St2240 können wir neben der Kfz-Anzahl in den Ortsteilen vor allem auch eine Analyse der Verkehrsströme wie Quellen- und Ziele, Wegstrecken und Kurzstrecken, auch die Bereitschaft für den ÖPNV und die Gründe/Bedingungen sowie notwendigen Ausbau der Fahrradwege-Verbindungen ermitteln. Vor allem können wir durch die Kfz-Anzahl an den versch. Zählstellen in den Ortsteilen von Loderbach bis Schleifmühle die Lärmschwerpunkte ermitteln (L_{den} > 57 dBa). Diese Kfz-Zahlen können von einer Fachfirma, einem Ingenieurbüro, bewertet werden durch Ermitteln der Schallpegel für alle Häuserfassaden aller Anwohner der St2240 von Loderbach bis Schleifmühle.
Firma: Ingenieurbüro Möhler & Partner

- ✓ Förderprogramm für Lärmschutzfenster in der Gemeinde entweder im Zuge des LAP für ALLE Anwohner an St2240 und A3 oder als separate Maßnahme möglich

Die Gemeinde Berg kann jeder Zeit einen eigenen LAP mittels Fachfirma in Absprache mit dem Staatl. Straßenbauamt und damit der Regierung der Oberpfalz erarbeiten. Als Fachfirma bieten sich Firmen an wie z.B. „Möhler + Partner Ingenieure GmbH“. Die rechtliche Begleitung durch einen Fachanwalt

für Verwaltungsrecht, Öffentliches Baurecht, Immissionsschutzrecht, Naturschutzrecht, Wasserrecht, Fachplanungsrecht und Energiewirtschaftsrecht wird empfohlen aufgrund von Referenzprojekt wie der LAP der Gemeinde Inning am Ammersee für deren Staatsstraße (Ortsdurchfahrt).

http://mopa.de/leistungen/infrastrukturfachplanung/laermaktionsplanung/

Der LAP ermittelt die Lärmemissionsorte und Straßen-Abschnitte die an der St2240 zu hohe Lärmwerte aufweisen. Unter Beteiligung der Bürgerschaft können Lärmschutzmaßnahmen erarbeitet werden. Die Fachfirma kann mit Staatl. Straßenbauamt eine Lärmminderungsplanung festlegen wie (gesundheits-)schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm durch Straßen verhindert, vorgebeugt oder wie dieser Straßenlärm gemindert werden soll. Dabei wird das Zusammenwirken aller Umgebungslärmquellen, also die Lärmbelastung insgesamt, betrachtet. Ziel dieser Pläne ist es auch, sogenannte "Ruhige Gebiete" gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Zudem soll in den Lärmminderungsplänen eingeschätzt werden, wie die Zahl der Personen reduziert werden kann, die sich durch Lärm belästigt fühlen, dadurch unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind. Die Lärmminderungsplanung der Gemeinde Berg ist damit ein zentrales Instrument zur Verbesserung der Umweltsituation in lärmbelasteten Gebieten/Ortsteilen und deswegen auch geeignet, zu mehr Umweltgerechtigkeit beizutragen.

Als Referenz für einen Lärmaktionsplan aufgrund der Kfz-Verkehrsbelastung einer Staatstraße dient der LAP von der Gemeinde Inning am Ammersee. Der Inniger Gemeinderat hat nach zwei Bürgerentscheiden gegen eine Ortsumfahrung für Inning den LAP fachgerecht mit rechtsanwaltlicher Unterstützung durchgeführt. Das bayerische Landesamt für Umwelt hat alle Anwohner von St2240 und BAB A3 erfasst die von zu viel Lärm betroffen sind. Eine getrennte Erfassung der von zu viel betroffenen Anwohner in St2240 und BAB A3 wurde nicht gemacht. Dies muss die Gemeinde Berg selber machen mit einem Lärmaktionsplan.

https://www.inning.de/laermschutz/

B) Lärmaktionsplan für die BAB A3 von Schleifmühle bis Loderbach:

Da das ganze Schwarzachtal der Gemeinde Berg von St2240 und A3 durchquert wird, stellt neben der St2240 auch die BAB A3 eine erhebliche Lärmquelle und Belastung für die Bewohner des Tals dar. Die zum Teil exponierte Trassenführung der BAB A3 und das Kfz-Verkehrsaufkommen sorgt für eine Lärmbelastung für viele Bewohner des Schwarzachtals. Um ein den Kfz-Verkehrslärm insgesamt für die Bewohner der Gemeinde Berg zu erfassen und den Kfz-Lärm auch zu beruhigen muss die A3 in einem LAP miteinbezogen werden.

https://www.lfu.bayern.de/download/laerm/eg_uglr/mroad_9373113_berg_b.neumarkt_i.d.opf..pdf

C) Lärmaktionsplan für die NM 8 von Oberölsbach bis Langenthal:

Die Kreisstraße NM 8 von Oberölsbach, Sindlbach bis Langenthal ist mit Steinbruch-LKWs und PKWs belastet. Es fahren täglich ca. 4.000 Kfz auf dieser Straße hin und her. Da die NM 8 die BAB A3 kreuzt gibt es Anwohner in Oberölsbach die von St2240 und A3 oder von NM 8 und St2240 aber auch von NM 8 und A3 belastet werden. Darüber hinaus belasten die LKWs die Ortdurchfahrt von Sindlbach, aber auch viele PKWs. Deswegen ist die Betrachtung der Kfz-Verkehrs- und Lärmsituation für die NM 8 aus Sicht der betroffenen Anwohner und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer wichtig.

5. Tempo 30 für Oberölsbach und Berg aufgrund der hohen Anzahl an Kfz/Tag und Straßenenge (z.B. kein Fahrradweg) gemäß Petition Aktz. 046846

Die Tempo 30 Petition für Berg und Oberölsbach wurde im August 2023 vom Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages beschlossen, und dem BMDV als Vorlage für eine Gesetzesänderung überwiesen. Bisher wurde diese Petition aber von den Fraktionen im Deutschen Bundestag und dem Verkehrsministerium des BMDV ignoriert. Jedoch könnte die ausstehende Änderung des StVG es ermöglichen, dass in naher Zukunft die Gemeinden und Kommunen mehr Freiheiten und Möglichkeiten für eine Beschränkung des gefährlichen Kfz-Verkehrs erhalten.

https://www.solidarische-verkehrsfuehrung-berg-opf.de/_files/ugd/158e26_2f9851df511d4d4ea42c95e8df4bc7ec.pdf

Quellen zur Änderung des Straßenverkehrsrecht:

https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvg-reform-2197452

https://www.staedtetag.de/presse/pressemeldungen/2024/schulwegsicherheit-novelle-strassenverkehrsgesetz-wieder-in-die-spur-bringen

https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/strassenverkehrsgesetz-aenderungen/

6. Tempo 30 für Berg aufgrund der Schallpegelbewertung des Staatl. Straßenbauamtes Regensburg in 2018 (Sperre des LKW Durchgangsverkehr > 12 t von Mautausweichverkehr)

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgt auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO). Gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO ist die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zulässig. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 S. 2 StVO allerdings nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO kommen insbesondere dann in Betracht, wenn Überschreitungen der für Wohngebiete geltenden Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags festgestellt werden. In einer solchen Situation besteht in der Rechtsprechung Einigkeit, dass die Lärmbelastung nicht mehr ortsüblich ist und damit nicht mehr hingenommen werden muss.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung des Staatl. Straßenbauamtes Regensburg von 2018 bestätigen, dass diese Voraussetzungen im Bereich der Ortsdurchfahrt durch Berg erfüllt sind. Im Bereich der Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Oberölsbach ist dies dagegen nicht der Fall.

Vor dem Hintergrund der Verkehrsbelastung auf der St 2240 geht z.B. Rechtsanwalt Dr. Spieler (AVR Kanzlei München:) davon aus, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch geeignet ist, die Verkehrslärmbelastungen an den untersuchten Immissionsorten relevant, d.h. hörbar, zu reduzieren. Dies setzt (rechnerisch) eine Reduzierung um 3 dB(A) voraus, was nach seiner Einschätzung bei den genannten Verkehrszahlen aber tatsächlich auch erreicht wird. Soweit

ersichtlich, wird die St 2240 ihrer Verkehrsfunktion im Übrigen auch bei Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ohne nennenswerte Beeinträchtigung gerecht werden können. Insoweit ist u.a. zu prüfen, ob mit einem Ausweichen des Verkehrs auf andere Straßen gerechnet werden kann oder ob relevante Verlängerungen der Fahrzeit zu befürchten sind. Für beide Befürchtungen sind jedenfalls auf den ersten Blick keine Anhaltspunkte ersichtlich. Die Wirkungen und Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung wären aber im Einzelnen zu untersuchen.

https://www.avr-rechtsanwaelte.de/anwaelte/dr-martin-spieler#:~:text=Infrastruktur%2D%20und%20Industrievorhaben.-,Dr.,an%20der%20Technischen%20Universit%C3%A4t%20M%C3%BCnchen.

7. Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen entlang der St2240 von Loderbach bis Gnadenberg/Schleifmühle – Modell der bayerisch. Staatsregierung

Herr Bürgermeister Bergler kann sich beim Verkehrsminister Herrn Bernreiter für die Planung und Umsetzung von baulichen Verkehrsberuhigenden Maßnahmen einsetzen. Die Bayerische Staatsregierung hat hierfür ein Modell und bereits einschlägige Erfahrungen gesammelt.

https://www.stmb.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2023/77/index.php

8. Ausbau und Anbindung des ÖPNV entlang der St2240 fördern

Die Attraktivität der Öffis hängt von den Angeboten ab. Wir können in Vorleistung gehen um ein Rückgrat für Mobilität mit den Öffis für alle Interessierte aufzubauen. Es wird niemand gezwungen sein Auto stehen zu lassen, es sollte aber im Zuge der großen Abhängigkeit vom privaten Auto eine Alternative geschaffen werden die hilft den Individualverkehr zu reduzieren.

Wie kann ÖPNV auf dem Land verbessert werden? Wir müssen weg vom Spruch „wir haben eh ein Auto, also brauchen wir uns nicht zu kümmern um die Öffis“ weil ca. 30% der mit dem Auto zurückgelegten Weg-Strecken sind kürzer als 5 km. Die sind 10 min mit dem Fahrrad.

Soll es möglich sein ohne Führerschein und/oder ohne privat-Auto auf dem Land zu leben?

Wie können wir unabhängiger werden von Erdöl für den Individual-Verkehr und damit von fossilen Brennstoffen für die Mobilität? Es ist naiv zu glauben, dass wir die Verbrenner-Kfz einfach nur gegen elektrisch betriebene Kfz austauschen können um die Erderhitzung zu stoppen.

ÖPNV soll zur Kommunalen Pflichtaufgabe gemacht werden bzw. höher priorisiert werden in der Gemeinde Berg um stärker Einfluss zu nehmen für die Anbindung an Neumarkt und Altdorf (Städte mit S-Bahnhof/Regional-Zugverbindungen).

Es ist möglich:

- Anschaffung von Bussen mit emissionsarmen Antrieben oder besser E-Antrieb!
- Fördertopf vom Freistaat Bayern einfordern für den Umbau- und Ausbau des ÖPNV!

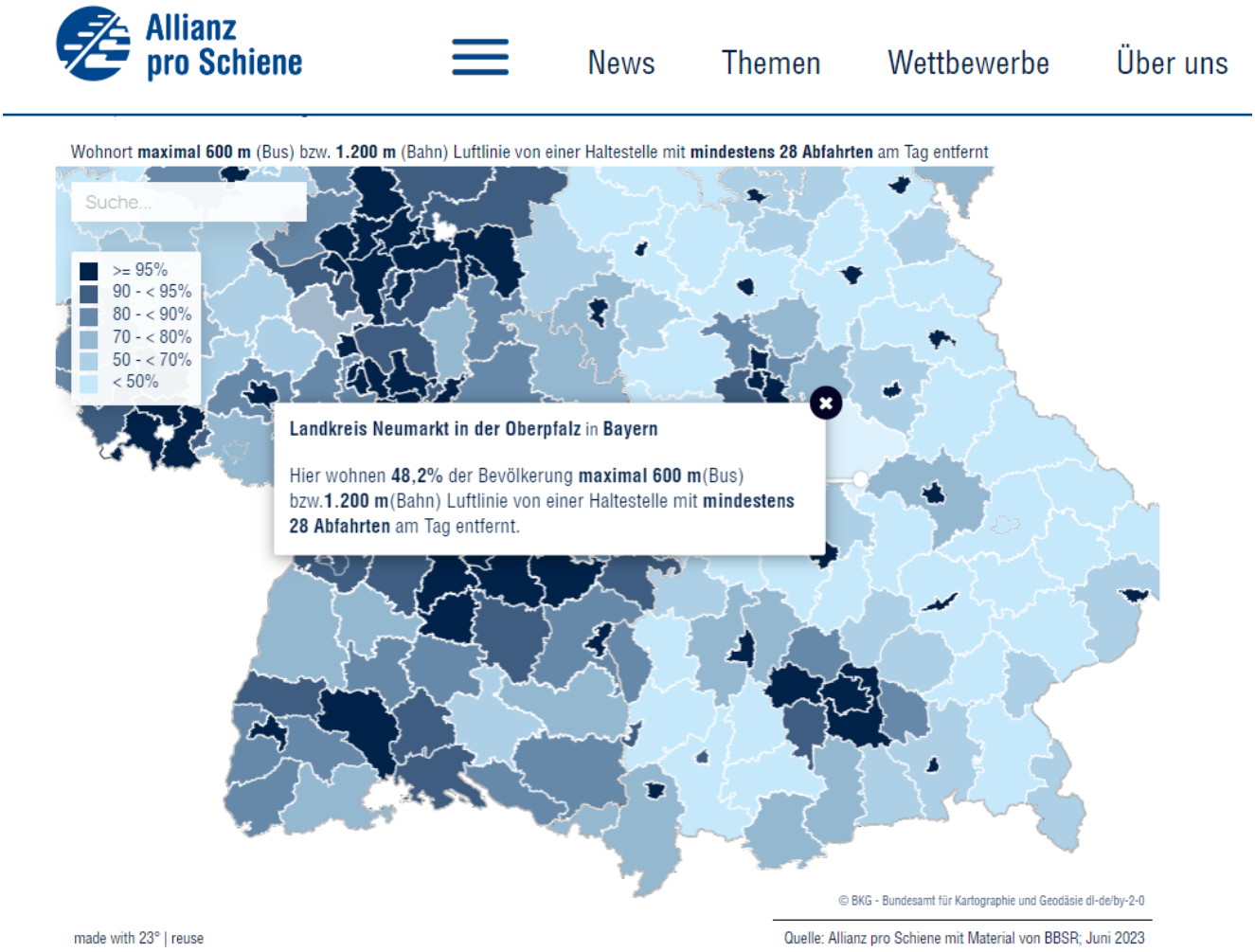
Zur Analyse der Verkehrsströme in der Gemeinde Berg die einen Ausbau und Umbau der Öffis erlauben empfiehlt sich die Kooperation mit dem Team um Professor Harald Kipke: https://www.th-nuernberg.de/person/kipke-harald/

https://agfk-bayern.de/tag/harald-kipke/

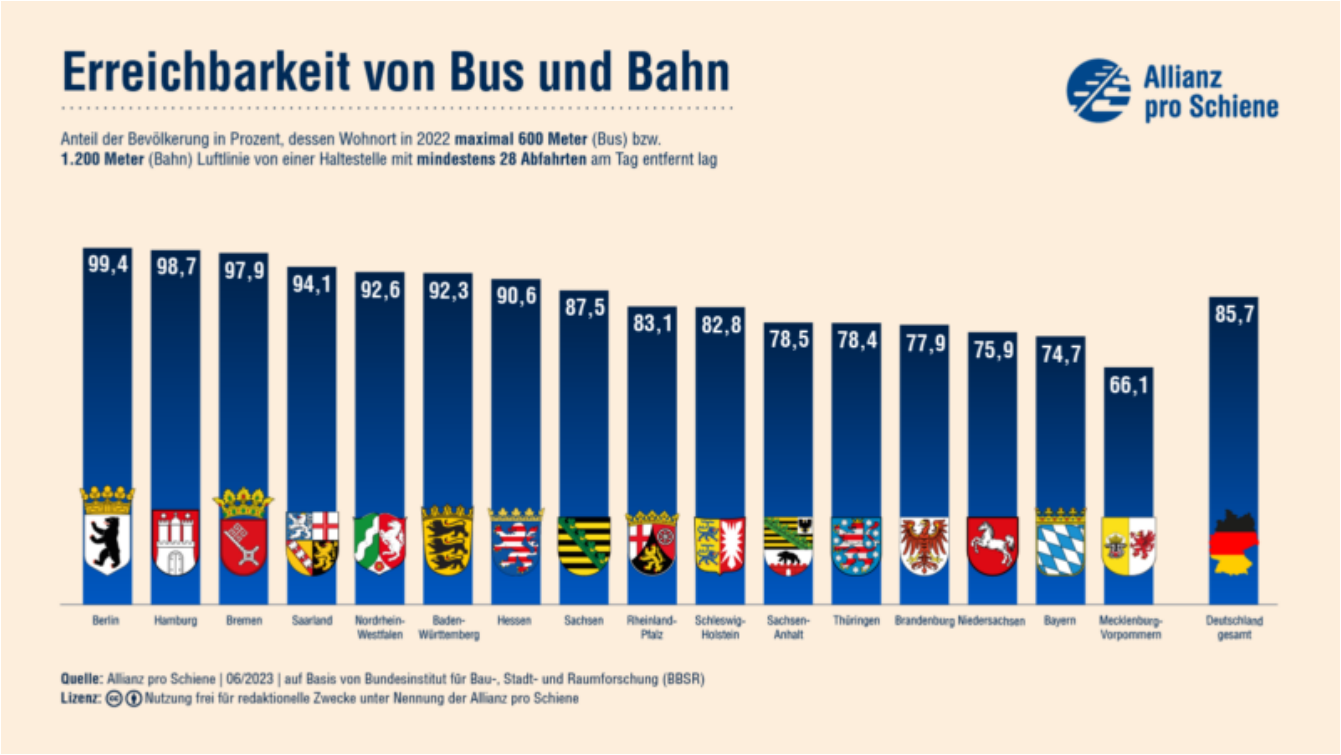
https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/

Dass die Arbeitswege für Bewohner ländlicher Regionen weiter sind als für Städter, ist nicht überraschend. Dennoch sind die Werte signifikant unterschiedlich. Mit ländlichem Hintergrund beträgt die Pendlerstrecke mit durchschnittlich 13,2 km, mit städtischem Hintergrund (nur) 8,8 km. Dabei konnte beobachtet werden, dass die Pendeldistanz um etwa 20 Prozent zwischen den Jahren 2000 bis 2014 gestiegen ist. Das Hauptverkehrsmittel für den Weg zur Arbeit ist selbstverständlich der Pkw. Vereinfacht gesagt liegt die Ursache für die Pendlerproblematik an dem hohen Arbeitsplatzangebot in der Stadt, dem billigem Wohnraum auf dem Land und der den Arbeitsweg subventionierenden Entfernungspauschale, die das Pendeln erst ökonomisch attraktiv macht.

Bemerkung: Das ist ein heißes Eisen. Argumentiert wird aber immer mit dem fehlenden Angebot.



https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/dossiers/erreichbarkeitsranking/



Die Zufriedenheit über den ÖPNV in Bayern ist schlecht und nur noch besser wie in Mecklenburg-Vorpommern aber unter den alten Bundesländern fällt auf, dass vor allem das Technologie- und Autoland Bayern auch den schlechtesten ÖPNV unterhält der den Bürgerinnen und Bürgern nicht zufrieden stellt. Bayern und unser Regierungs-Bezirk Oberpfalz machen zu wenig um den Bürgerinnen und Bürgern eine echte Alternative zu Auto zu bieten.

Der schlechte Zustand und geringe Attraktivität des ÖPNV bei uns in der Gemeinde Berg sind auf jeden Fall verbesserungsfähig!

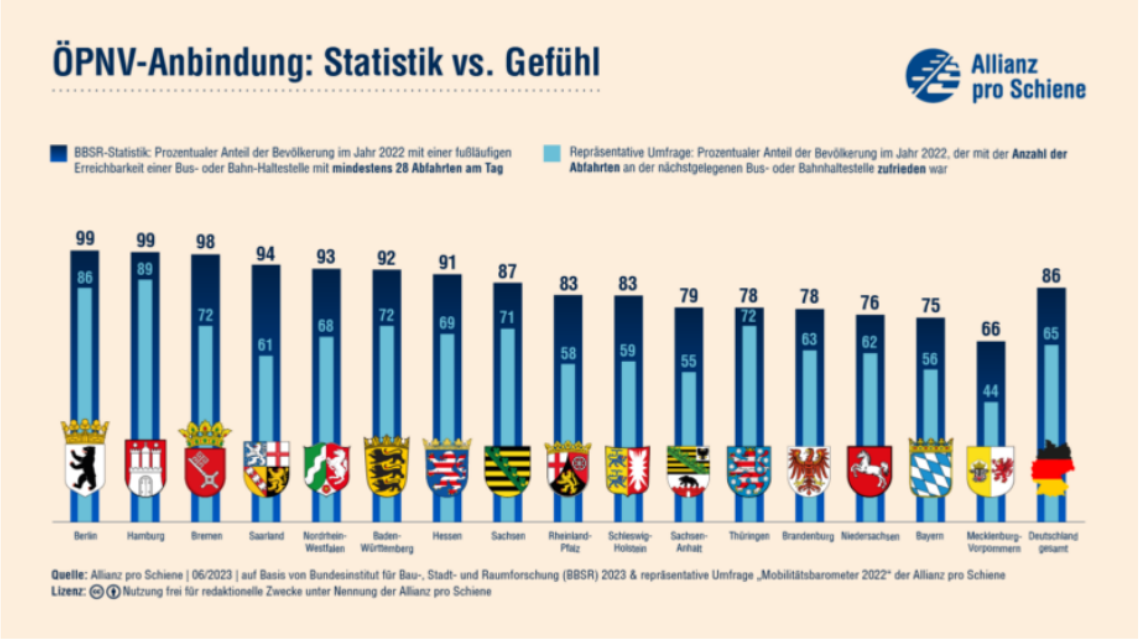
Es sollte unbedingt ein Pilotversuch zusammen mit dem Landkreis gemacht werden um den Sinn und Vorteil der Öffis für die den Menschen erlebbar zu machen. Damit können die Menschen Erfahrungen gewinnen und überlegen wie sich ÖPNV finanziell persönlich rechnet.

4. Wie zufrieden sind die Menschen vor Ort mit ihrer ÖPNV-Anbindung?

Entscheidend ist letztlich, ob das Angebot von Bus und Bahn den tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen vor Ort entspricht oder nicht. Deshalb fragen wir alle zwei Jahre in unserem Mobilitätsbarometer die Bürgerinnen und Bürger, wie sie die Qualität des Öffentlichen Verkehrs in ihrem Alltag wahrnehmen.

So war im Jahr 2022 – also im selben Bezugsjahr der Daten des BBSR – jeder Dritte unzufrieden mit der Erreichbarkeit von Bus und Bahn am eigenen Wohnort. Die Studie zeigte außerdem deutlich, dass die Menschen mehrheitlich nicht die Entfernung zur nächsten Haltestelle als Problem sehen, sondern die als zu selten empfundenen Abfahrten.

In der folgenden Grafik haben wir der BBSR-Statistik den Anteil der Bevölkerung gegenübergestellt, der mit der Anzahl der Abfahrten an der nächstgelegenen Haltestelle zufrieden war. Die Diskrepanz verdeutlicht: Von einer hohen Zufriedenheit mit dem vor Ort angebotenen Takt sind wir vielerorts noch weit entfernt.



https://www.youtube.com/watch?v=Yb-NkEeLN8M

9. Förderung des Radverkehrs, Ausbau der vorhandenen und neuer Fahrradwege

Das Radfahren kann wieder in Mode kommen auch oder obwohl wir eine Leistungsgesellschaft sind. Niemand wird gezwungen, alles freiwillig. Die Attraktivität von Radwegen und das Fahrradfahren kann gefördert werden.

Kurze Wege gibt es auch auf dem Land

Die Wege sind auf dem Land durchschnittlich 14,4 km und in Metropolen 11,6 km lang. Der Anteil der kurzen Wege ist auf dem Land dabei nicht viel geringer als in Metropolen: 21 % aller Wege im ländlichen Raum sind kürzer als ein Kilometer, weitere 11 % liegen zwischen einem und zwei Kilometer. Die Vergleichswerte in Metropolen liegen bei 25 % (< 1 km) und 14 % (1 km bis < 2 km). Während diese kurzen Wege in Metropolen vor allem zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, liegt der Anteil des MIV im ländlichen Raum bei Wegen unter einem Kilometer bereits bei 35 %, in der Kategorie ein bis unter zwei Kilometer werden bereits mehr als die Hälfte der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Zumindest auf kurzen Wegen ohne längere Wegeketten gibt es also Potenzial für eine Verlagerung – sofern die Strecken als sicher genug empfunden werden.

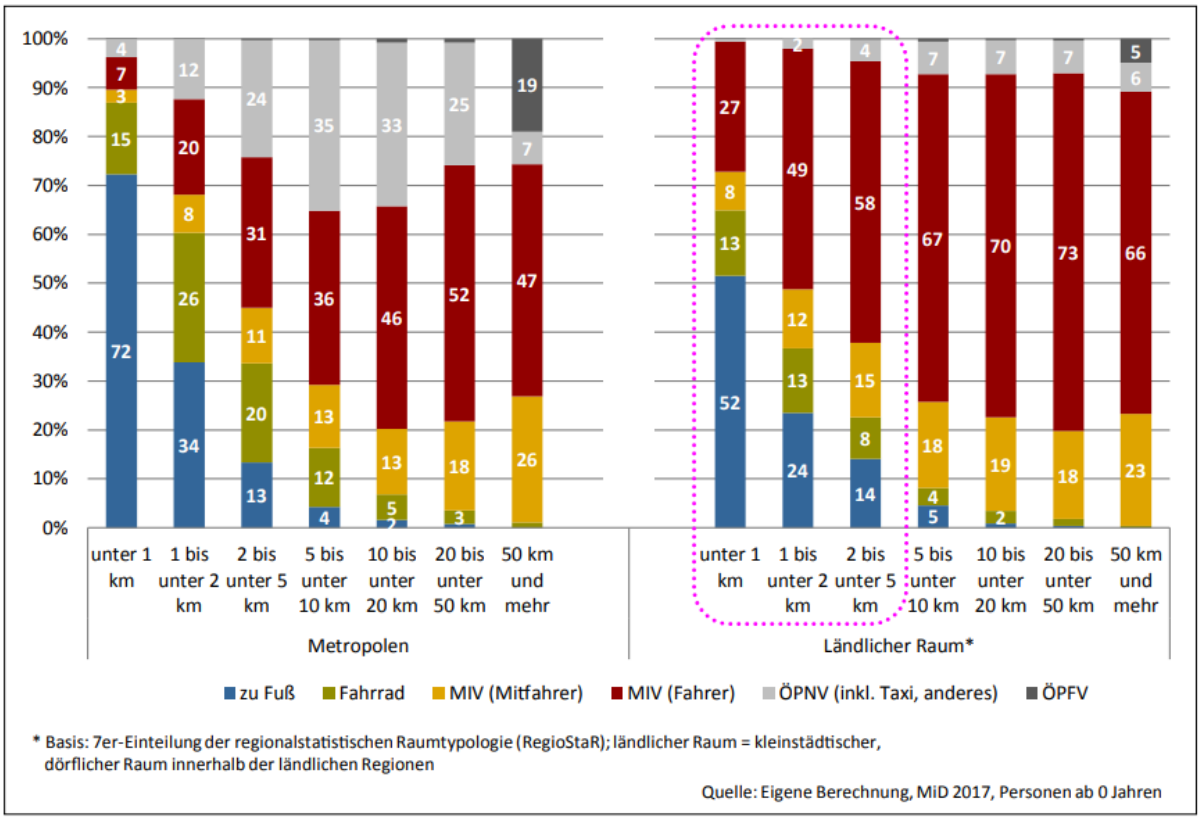


Bild 9.1: Modal Split des Verkehrsaufkommens nach Distanzklassen und Raum

Referenz: Nobis__Herget__2020__Mobilität_in_ländlichen_Räumen.pdf

Neue Verkehrszeichen nach der StVO-Reform 2020

Auf zu engen und unübersichtlichen Gemeindeverbindungstraßen oder Streckenabschnitten die viel Kfz-Schleichverkehr oder zu schnellen PKW- und/oder LKW Verkehr aufweisen können wir überlegen das Überholverbot für Pkw und Lkw einzuführen um den Schutz der Radfahrer zu verbessern.
Wenn die Straße zu eng ist, um mit dem erforderlichen Abstand von 1,5 m Radfahrer zu überholen, kann ein Verkehrsschild auf ein generelles Überholverbot von ein- und mehrspurigen Fahrzeugen hinweisen. Es gilt für mehrspurige Kraftfahrzeuge wie beispielsweise Pkw und Lkw.

Verkehrsregeln für Radfahrer im Überblick | Marktcheck SWR
https://www.youtube.com/watch?v=PqFyiFfLof4

10. Ride-Pooling (Bedarfs-Bus) als Ergänzung zum ÖPNV

Siehe Beispiel und Umsetzung in der Gemeinde Scheyern:

https://www.scheyern.de/on-demand-bzw.-ridepool-bus

Es ist möglich die Menschen in der Gemeinde bei Bedarf an Bushaltestellen und ausgewählten Orten mit einem kleineren Transport-Fahrzeug effektiv und zuverlässig in der Gemeinde zu befördern. Menschen unter 18 Jahren oder ohne Führerschein oder einfach die keinen Bock haben Auto zu fahren können in der Gemeinde weitere Strecken als 2 km bequem zurücklegen.

Möchten wir Ansätze für eine klimagerechte und chancengleiche Mobilität auf dem Land? Können wir uns vorstellen bei Bedarf einen Bus oder Taxi zu bestellen das als ÖPNV-Ersatz und Ergänzung uns auf dem Land überall hinfährt aber auch zum Linien-ÖPNV den Anschluss ermöglicht? Wir können die Abhängigkeit vom Auto grade in einer alternden Gesellschaft drauf achten selbstbestimmte Mobilität ohne Auto bereit ermöglichen.

Die Menschen sollen die Möglichkeit erhalten – wenn sie wollen - aufs Auto zu verzichten. Bitte beachten, keiner wird gezwungen auf den Kauf vom privaten Auto zu verzichten. Wir wollen die Möglichkeit bieten ohne Auto mobil zu sein um die Verkehrsbelastungen zu verringern, sozusagen zurück zum Familien-Auto. Car-sharing erlaubt sogar auf den Besitz eines eigenen zu verzichten, weil man sich bei Bedarf ein Auto ausleihen kann. Viele können Bus/Bahn nicht einfach zu Fuß in angemessener kurzer Zeit erreichen. Die sog. Autogene die wir haben sind eigentlich eine Voreingenommenheit und heißt Motonormativity -umgangssprachlich kann man auch Motor-Normativität sagen: Normativität ist ein sozialwissenschaftlicher Schlüsselbegriff, der als Beschreibung, als Norm und als Gebot auftauchen kann. Gesinnung und Interesse, Objektivität, Diskurs und mediale Verkündung müssen sorgsam reflektiert werden.

Motonormativity (aus dem Englischen): Warum uns die Nachteile von Autos oft egal sind → Zu schnelles Fahren, Falschparken und Luftverpestung: In keinem Lebensbereich wird unsoziales Verhalten so wenig geahndet wie im Autoverkehr. Warum es vielen schwerfällt, das Thema Auto objektiv zu betrachten. Siehe Link mit Erklärungen:

https://www.nationalgeographic.de/wissenschaft/2023/08/motonormativity-vorurteile-nachteile-autos-egal

O-mobil = ÖPNV-Taxi wie z.B. in Murnau oder Freudenstadt benötigt ca. 15 Euro Zuschuss pro Fahrt. Aber es ist günstiger als lehre Busse fahren zu lassen.

https://www.omobi.de/

Ohne Auto auf dem Land: Zur Arbeit und zur Schule mit dem Fahrrad | Schwaben + Altbayern | BR https://www.youtube.com/watch?v=ryL9WXhWT-A

https://www.scheyern.de/on-demand-bzw.-ridepool-bus

https://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/unkraut/mit-den-oeffentlichen-verkhersmitteln-unterwegs-in-der-region-unkraut-100.html

https://lag-landkreis-pfaffenhofen.de/der-vgi-flexi-scheyern-eine-erfolgsgeschichte/

Wir können für die willigen Bürgerinnen und Bürger in der Gemeinde Berg die Motivation und Bereitschaft den ÖPNV zu nutzen durch Anreize fördern, z.B. Deutschland Ticket aber auch die

Attraktivität der Öffis fördern so dass es sich für uns lohnt das Auto stehen zu lassen oder ein Auto einzusparen. Unser Ziel sollte sein, dass zentrale Orte im ländlichen Raum (vor allem Berg) auch ohne eigenen PKW mehrmals täglich und in vertretbarer Zeit erreichbar sind. Dafür gilt z.B. einen Ride-Pool Bus bereitzustellen als Zubringer und Ergänzung zum ÖPNV-Verkehrsleistung im ländlichen Raum. Für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (Stadt-Land) und für das Erreichen der Klimaschutzziele ist ein attraktiver, verlässlicher ÖPNV das unverzichtbare Rückgrat. So zeigen Beispiele des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass auch in ländlichen Räumen deutliche Fahrgastzuwächse erzielt werden können, z. B. durch eine Erhöhung der Fahrtendichte oder der Reisezeiten durch Schnellbuskonzepte.

Daneben braucht es auf dem Land Angebote wie Carsharing und Ridepooling – nicht nur, aber auch als Zubringer zum ÖV. Diese Dienste werden sich im ländlichen Raum aufgrund der geringeren Nutzerdichte nicht einfach auf dem Markt durchsetzen. Hier ist eine stärkere Co-Finanzierung durch Landesministerien, Kommunen und Unternehmen vor Ort gefragt. Auf diese Weise könnten Personen mit Führerschein, aber ohne eigenen PKW, zum Beispiel mit erneuerbar angetriebenen Elektrofahrzeugen mobil sein, und mehrfachmotorisierte Haushalte könnten auf wenig genutzte Zweit- oder Drittwagen verzichten.

Mit autonom fahrenden Fahrzeugen werden die Personalkosten bei Bussen und sozialen Fahrdiensten sinken. Aus Sicht der Verkehrswende ist diese Technologie jedoch nicht schnell genug marktreif. Entscheidend ist zudem die Pooling-Quote: Werden autonome Fahrzeuge vorwiegend individuell genutzt, führt dies lediglich dazu, dass bislang von der Autonutzung ausgeschlossene Personen (Kinder, Jugendliche, Personen ohne Führerschein) nun ebenfalls per Auto unterwegs sind.

Auch die kurzen Wege im ländlichen Raum müssen stärker in den Blick genommen werden, um dort die Fahrradnutzung zu fördern. In Deutschland haben derzeit nur rund 24 % der überörtlichen Straßen einen Radweg. Daneben sind auch Landwirtschaftswege oft als Fahrradstrecken geeignet. Neben einem Ausbau der Fahrradinfrastruktur sind Beteiligungsverfahren mit Viel- und Wenig-Radfahrenden wichtig, um passgenaue Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu entwickeln.

Und damit der Anteil kurzer Wege nicht weiter sinkt, ist gerade in ländlichen Räumen eine verkehrssensible Siedlungs- und Gewerbeplanung zur Verkehrsvermeidung gefragt, ergänzt durch eine Förderung von Homeoffice und mobilen Dienstleistungen.

Der so im Idealfall deutlich reduzierte MIV sollte konsequent auf umweltfreundliche Technologien umgestellt werden. Damit der MIV im Umweltverbund nur bis zum Rand der größeren Städte genutzt wird, braucht es schließlich eine gezielte Park & Ride-Planung an den Stadträndern sowie ein schlüssiges Parkraum-Management in den Innenstädten. Wichtig ist, dass verkehrlich miteinander verwobene Großstädte und Umlandkommunen eng zusammenarbeiten und gemeinsame Verkehrskonzepte entwickeln. Derart aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote können dann sowohl zur Verkehrswende als auch zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse beitragen.

Referenzen:

Weiss, C. (2020): Stand der Mobilitätswende in ländlichen Regionen.

www.zukunft-mobilitaet.net/171427/analyse/laendliche-regionen-mobilitaetswende-zukunft-der-mobilitaet-auf-dem-land/

VDV (2020): Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort.

www.vdv.de/18032020-vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdfx

ACE (o. J.): Daten und Fakten: Radwege an überörtlichen Straßen. Berlin.
https://docplayer.org/storage/40/21123840/1601660555/YvTbDB7ohYqLkJJEPCLt1Q/21123840.pdf

Neue Mobilitätsdienste – nicht nur ein urbaner Trend?

Im urbanen Raum hat die Mobilitätswende bereits begonnen und neue Geschäftsmodelle drängen auf den Mobilitätsmarkt. Mit der „sharing economy“ und Ride-Pooling werden folgend zwei dieser urbanen Trends auf ihre Übertragbarkeit in unsere ländliche Regionen betrachtet.

Ein Trend, der den ländlichen Raum schon erreicht hat, ist Carsharing, wo die Zahl der Orte, an denen das System verfügbar ist, steigt. Die Klimaschutzwirkung von Carsharing ist im Vergleich zu anderen umweltfreundlichen Systemen zwar eher gering, aber die eingesetzten Fahrzeuge sind im Carsharing durchschnittlich wesentlich kleiner und niedriger motorisiert als die Privat-Pkw, was sich wiederum positiv auf die Verbrauchs- und Emissionswerte auswirkt. Entscheidend für die Klimabilanz ist in diesem System, ob Carsharing die Fahrten mit dem eigenen Pkw oder mit dem ÖPNV ersetzt. Für ländliche Regionen kann Carsharing eine Chance sein, den Zweit- oder Drittwagen zu ersetzen. Noch ist dieser Effekt aber nicht spürbar, denn der Anteil von Haushalten, die mindestens zwei Pkw besitzen, ist in ländlichen Regionen mit städtischem Hintergrund stabil geblieben und im kleinstädtischen, dörflichen Raum ist der Anteil von 28 % aus dem Jahr 2002 auf 36 % im Jahr 2017 gestiegen.19 Dem Zweirad-Sharing (Bike-, Scooter-, Kick-scooter-Sharing) werden im ländlichen Raum bezüglich der Mobilitätswende keine nennenswerte Potenziale zugeschrieben.

Ride-Pooling

Ride-Pooling könnte zu einer wichtigen Säule der Mobilitätswende auf dem Land werden. Sowohl privatwirtschaftliche Anbieter wie auch öffentliche Verkehrsunternehmen entwickeln und erproben derzeit Ansätze im städtischen und ländlichen Raum.21 In den Städten muss noch beobachtet werden, ob Ride-Pooling zu mehr Verkehr führt, weil es Bus- und Tram-Fahrten kannibalisieren kann oder die Leerfahrten zusätzlichen Verkehr erzeugen.22 Für den ländlichen Raum kann Ride-Pooling eine große Chance sein, den ÖPNV effizient auszubauen, indem bedarfsgerechte Angebote und Fahrzeuge geschaffen bzw. eingesetzt werden. Hier ist vor allem politischer Wille gefragt, denn für den rein privatwirtschaftlichen Sektor könnte der ländliche Raum wirtschaftlich zu unattraktiv sein23, aber als Teil des subventionierten ÖPNV ergeben sich hier Potenziale. Die Entwicklungen stehen in Deutschland allerdings noch am Beginn und die genauen Potenziale sind unklar. Erschwerend kommt hinzu, dass diese Dienste bisher im Widerspruch zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) stehen und derzeit nur mit zeitlich beschränkten Auffang- und Experimentierklauseln (§2 Abs. 6 und 7 PBefG) genehmigt sind. Damit sich der ÖPNV neuen Angebotsformen öffnen kann, die eine Chance für den ländlichen Raum bilden, ist eine Novellierung des PBefG dringend geboten.24 Auch hier ist die Bundesregierung in der Pflicht.

Automatisiertes Fahren zwischen Anspruch und Wirklichkeit

Aufgrund anfänglich geringer Nutzerzahlen ist der ÖPNV oft unwirtschaftlich. Der Daseinsvorsorgeauftrag stellt aber ebenso in diesen ländlichen Räumen ein Mindestangebot sicher, auch wenn dieses vom Aufgabenträger hoch subventioniert werden muss. Autonomes Fahren wird daher als große Chance für den ländlichen ÖPNV begriffen, da durch den fahrerlosen Betrieb enorme Kosten gespart werden können. Zum Erreichen der Klimaschutzziele besteht die Chance des autonomen Fahrens darin, das Angebot des ländlichen ÖPNV auszubauen und die Bedienung mit angepassten, effizienten (und elektrischen) Fahrzeugen durchzuführen.

Auf dem Weg zum autonomen Fahren werden sechs Stufen der Automatisierung definiert. Erst auf der letzten Stufe ist das automatisierte System fähig, in jedem Anwendungsfall selbsttätig zu verkehren, ohne dass der Eingriff eines Fahrers gewährleistet sein muss. Lediglich auf dieser Stufe, wenn kein Fahrer oder Operator mehr benötigt wird, wird das automatisierte Fahren für den ländlichen ÖPNV zum „Game Changer“. Die Herausforderung im ländlichen Raum besteht allerdings darin, dass Landstraßen den komplexesten Anwendungsfall des automatisierten Fahrens darstellen. Während die ersten Autobahnpiloten bereits in diesem Jahrzehnt die Marktreife erlangen werden und Citypiloten für den urbanen Raum folgen, wird der Tür-zu-Tür-Pilot, der automatisiertes Fahren für jeden Anwendungsfall ermöglicht, erst ab 2040 langsam auf die Straße drängen.26 Bis dahin werden im ländlichen Raum voraussichtlich nur kleinere Ortsverkehre mit einem Citypiloten möglich sein.

Was bedeutet das für die Mobilitätswende auf dem Land? Wenn autonomes Fahren erst ab 2040 zur Marktreife kommen wird, dann ist der ländliche ÖPNV von einem flächendeckendem Regelbetrieb mit solchen Systemen noch weit entfernt. Erst wenn der Busfahrer überflüssig wird, lassen sich nach heutigem Verständnis die Betriebskosten senken und das Angebot somit ausbauen. Für die Klimaschutzziele 2050 wird das autonome Fahren als Baustein für die ländliche Mobilitätswende mit dieser Prognose zu spät kommen. An dieser Stelle sei ebenfalls erwähnt, dass durch das autonome Fahren der motorisierte Individualverkehr gestärkt werden könnte, wenn die Verlagerung von Verkehrsströmen vom ÖPNV auf Einzelbeförderung mit automatisierten Pkw erfolgt

Weitere Referenzen:

https://www.uni-kassel.de/fb14bau/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=1908&token=266361469e20c1a72721cf65f62cf309a585ead4#:~:text=Mobilit%C3%A4t%20ohne%20eigenes%20Auto%20ist,dies%20nur%205%20%25%20der%20Bev%C3%B6lkerung

https://www.zukunft-mobilitaet.net/171427/analyse/laendliche-regionen-mobilitaetswende-zukunft-der-mobilitaet-auf-dem-land/

https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf

https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/luxemburg_beitraege/lux_beitr_17_Mobilitaetswende_web.pdf

https://www.nabu.de/imperia/md/nabu/images/publikationen/nabu-publikationen/broschueren-flyer/220926-brosch__re_zukunftsfaehige-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen.pdf

https://www.bpb.de/themen/stadt-land/laendliche-raeume/335912/laendliche-mobilitaet/

Ansätze für eine klimagerechte und chancengleiche Mobilität auf dem Land

Wir können für die willigen Bürgerinnen und Bürger in der Gemeinde Berg die Motivation und Bereitschaft den ÖPNV zu nutzen durch Anreize fördern, z.B. Deutschland Ticket aber auch die Attraktivität der Öffis fördern so dass es sich für uns lohnt das Auto stehen zu lassen oder ein Auto einzusparen. Unser Ziel sollte sein, dass zentrale Orte im ländlichen Raum (vor allem Berg) auch ohne eigenen PKW mehrmals täglich und in vertretbarer Zeit erreichbar sind. Dafür gilt z.B. einen Ride-Pool Bus bereitzustellen als Zubringer und Ergänzung zum ÖPNV-Verkehrsleistung im ländlichen Raum. Für

die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse (Stadt-Land) und für das Erreichen der Klimaschutzziele ist ein attraktiver, verlässlicher ÖPNV das unverzichtbare Rückgrat. So zeigen Beispiele des Verbands deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), dass auch in ländlichen Räumen deutliche Fahrgastzuwächse

erzielt werden können, z. B. durch eine Erhöhung der Fahrtendichte oder der Reisezeiten durch Schnellbuskonzepte

Daneben braucht es auf dem Land Angebote wie Carsharing und Ride-Pooling – nicht nur, aber auch als Zubringer zum ÖV. Diese Dienste werden sich im ländlichen Raum aufgrund der geringeren Nutzerdichte nicht einfach auf dem Markt durchsetzen. Hier ist eine stärkere Co-Finanzierung durch Landesministerien, Kommunen und Unternehmen vor Ort gefragt. Auf diese Weise könnten Personen mit Führerschein, aber ohne eigenen PKW, zum Beispiel mit erneuerbar angetriebenen Elektrofahrzeugen mobil sein, und mehrfachmotorisierte Haushalte könnten auf wenig genutzte Zweit- oder Drittwagen verzichten.

Mit autonom fahrenden Fahrzeugen werden die Personalkosten bei Bussen und sozialen Fahrdiensten sinken. Aus Sicht der Verkehrswende ist diese Technologie jedoch nicht schnell genug marktreif [8]. Entscheidend ist zudem die Pooling-Quote: Werden autonome Fahrzeuge vorwiegend individuell genutzt, führt dies lediglich dazu, dass bislang von der Autonutzung ausgeschlossene Personen (Kinder, Jugendliche, Personen ohne Führerschein) nun ebenfalls per Auto unterwegs sind.

Auch die kurzen Wege im ländlichen Raum müssen stärker in den Blick genommen werden, um dort die Fahrradnutzung zu fördern. In Deutschland haben derzeit nur rund 24 % der überörtlichen Straßen einen Radweg [10]. Daneben sind auch Landwirtschaftswege oft als Fahrradstrecken geeignet. Neben einem Ausbau der Fahrradinfrastruktur sind Beteiligungsverfahren mit Viel- und Wenig-Radfahrenden wichtig, um passgenaue Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu entwickeln.

Und damit der Anteil kurzer Wege nicht weiter sinkt, ist gerade in ländlichen Räumen eine verkehrssensible Siedlungs- und Gewerbeplanung zur Verkehrsvermeidung gefragt, ergänzt durch eine Förderung von Homeoffice und mobilen Dienstleistungen.

Der so im Idealfall deutlich reduzierte MIV sollte konsequent auf umweltfreundliche Technologien umgestellt werden. Damit der MIV im Umweltverbund nur bis zum Rand der größeren Städte genutzt wird, braucht es schließlich eine gezielte Park & Ride-Planung an den Stadträndern sowie ein schlüssiges Parkraum-Management in den Innenstädten. Wichtig ist, dass verkehrlich miteinander verwobene Großstädte und Umlandkommunen eng zusammenarbeiten und gemeinsame Verkehrskonzepte entwickeln. Derart aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote können dann sowohl zur Verkehrswende als auch zur Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse beitragen.

11. Nahversorgung und Ansiedlung von LEH in der Ortsmitte von Berg sowie im nördlichen Bereich der Gemeinde.

Es ist möglich aus der Konsumenten-Rolle in die aktive Versorgung der Bevölkerung zu wechseln. Die Vermarktung regional erzeugter und produzierter Lebensmittel/Produkte ist möglich. Die Konkurrenz von großen Discountern und Drogerieläden drückt auf das Geschäftsmodell. Verschiedene Varianten sind möglich. Das Ziel sollte sein, die Dinge des täglichen Bedarfs auch ohne Kfz zu besorgen.

Können wir die Wegstrecken zum Einkaufen verkürzen? Wollen wir Individual-Verkehre bündeln um Verkehr zu vermeiden oder auf andere Transportmittel verlagern?
Alternativen dazu sind Gemeinde-Hofladen oder Tante-M (Selbstbedienungsläden) aufbauen oder regionale Versorgung aufbauen – Landwirtschaft mit Verarbeitung und Vermarktung (Genossenschaft)

Einkaufen auf dem Land

Beim zweiten Beispiel Nahversorgung, also die zeit- und ortsnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, ist die Lage fast schon dramatisch. Die Anzahl der kleinen Lebensmittelgeschäfte hat sich zwischen 1990 und 2015 um 87 % reduziert (siehe Abbildung 4). Dabei sind gerade die kleineren Läden von großer Bedeutung für die ländlichen Dörfer, denn größere Läden wie Discounter lohnen sich i.d.R. erst ab einer Einwohnergrenze von 5.000 Einwohnern. Als Ursache für den Rückgang sind vor allem ungünstige Kostenstrukturen und Lieferkonditionen zu nennen.

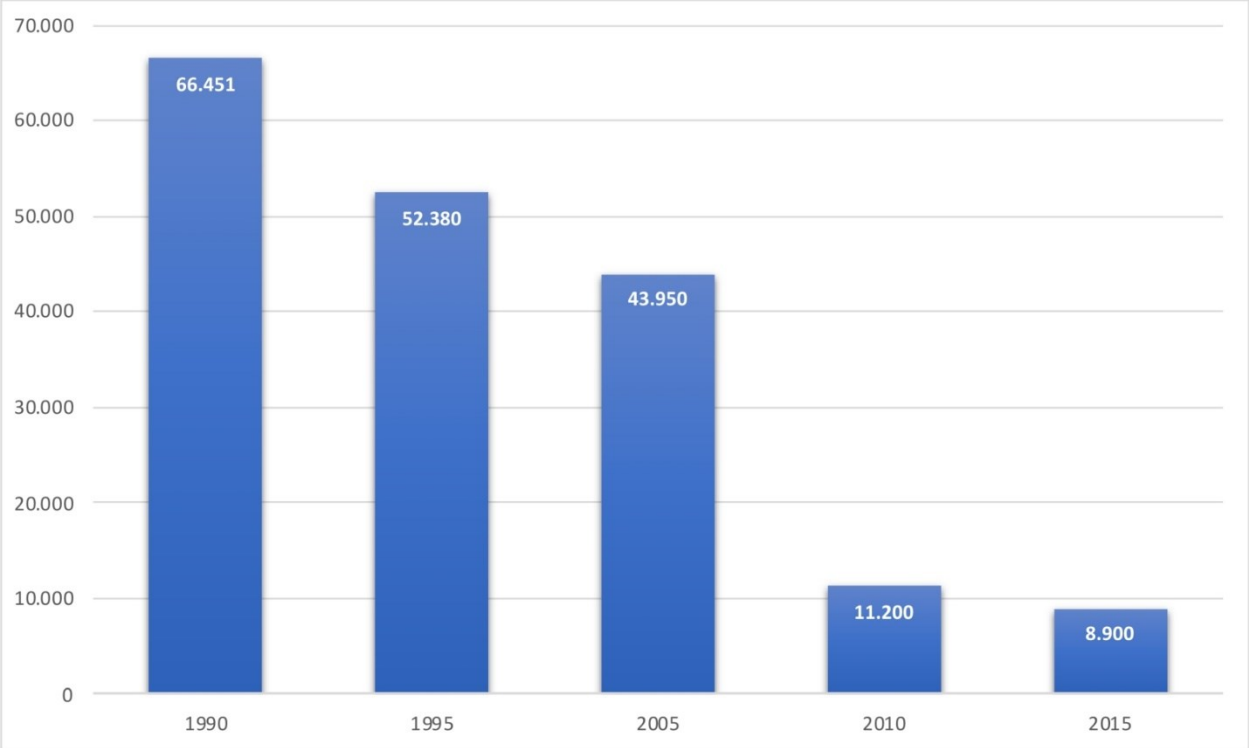


Abbildung 4: Anzahl der kleinen Lebensmittelgeschäfte (bis 399 m2 Verkaufsfläche) von 1990 bis 2015 (eigene Darstellung nach HCU/IRE|BS 2013: Qualifizierte Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel. Endbericht, S. 8. Verfügbar unter:

https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Projektentwicklung__-management/Forschung/Qualifizierte_Nahversorgung_HCU-IREBS_Endbericht__Langfassung__Maerz_2013.pdf

Kokorsch, M.; Küpper, P. 2019: Trends der Nahversorgung in ländlichen Räumen. Thünen Working Paper 126, S. 4. Verfügbar unter: https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn061173.pdf

Der Verlust der Dorfläden führt dazu, dass die meisten Landbewohner beim Einkaufen auf den Pkw angewiesen sind, weil die nächste Einkaufsmöglichkeit zu Fuß oder mit Fahrrad schwer zu erreichen ist. Doch auch wer in einer Kleinstadt wohnt, in der Discounter angesiedelt sind, sieht sich zunehmend mit einer neuen Herausforderung konfrontiert: Dem Rückzug des Einzelhandels in die Gewerbegebiete am Stadtrand. Anstatt sich im alten Stadtkern anzusiedeln, wo Gebäude aufwendig saniert werden müssten, wird der günstige Quadratmeterpreis für einen Neubau auf dem Acker genutzt. Da im ländlichen Raum fast alle mit dem Pkw mobil sind, braucht es nur einen großen Parkplatz, um den Standort am Stadtrand attraktiv zu machen.

Bemerkung: Einkaufsmöglichkeiten im Dorf ist auch als sozialer Treffpunkt enorm wichtig. Dorfläden scheitern sehr oft an den Personalkosten und Räumlichkeiten. Wenn unsere Gemeinde den Raum und das Dorf genug Freiwillige mobilisieren kann, dann funktioniert auch der Laden. So ein Laden funktioniert dann wie ein Verein – siehe Freiwillige Feuerwehr. Alles sehr transparent, keiner bereichert sich und viele im Dorf sind engagiert.

Dauth, W.; Haller, P. 2018: Klarer Trend zu längeren Pendeldistanzen. IAB-Kurzbericht 10/2018, S. 5. Verfügbar unter https://doku.iab.de/kurzber/2018/kb1018.pdf

https://www.youtube.com/watch?v=gJRN3A_UMg0

Alltag im Dorfladen in Hirschfeld: Treffpunkt für alle | Zwischen Spessart und Karwendel | BR https://www.youtube.com/watch?v=dVCCXYw8svo

12. Hochwassergefahren an der Schwarzach verringern

Für ein sicheres und lebenswertes Schwarzachtal können wir die Überschwemmungsgefahren reduzieren und die Wasserqualität und Lebensraum der Schwarzach für Tiere und Pflanzen verbessern. Die EU hat hierzu die WRRL Wasserrahmenrichtlinie vor einigen Jahren initiiert um

- Überschwemmungsgefahren für Loderbach, Richtheim, Riebling, Berg-Ost, Ober- und Unterölsbach sowie Klostermühle zu verringern
- unsere Landschaft für die Naherholung aufzuwerten und damit Förderung von Fahrradverkehr und Fußverkehr

Wie entsteht Hochwasser und wodurch verschärft es sich?

Es gibt verschiedene Arten von Hochwasser. Anders als bei Sturzfluten in den Mittelgebirgen gehen in den Flussniederungen im Tiefland die Hochwasser natürlicherweise in die Breite. Flüsse treten über die Ufer und überschwemmen weitläufig Auen und Niederungen. Die betroffenen Gebiete sind hier in der Regel nicht die Entstehungsgebiete des Hochwassers. Ein Sonderfall sind Hochwasser, die durch Eisstau auf zugefrorenen Flüssen entstehen können.

Die Hochwassergefahr (HWGF) steigt mit der Höhe des abfließenden Niederschlags, vor allem bei Extremereignissen. Sie verschärft sich aber auch durch einige menschengemachte Faktoren.

HWGF-1. Hochwasser-Ursache: Mehr Starkniederschläge und häufigere Extremereignisse durch den Klimawandel

Es regnet deutlich häufiger heftig in Mitteleuropa. Ungewöhnlich starke Niederschläge kommen heute in Deutschland doppelt so häufig vor wie vor 100 Jahren. Durch die steigenden Treibhausgase in der Atmosphäre steigen die Durchschnittstemperaturen. Warme Luft kann sehr viel mehr Wasser aufnehmen, so dass auch die potenziellen Niederschlagsmengen größer sind.

Auch die atmosphärische Zirkulation wird vom Klimawandel beeinflusst. Bei uns schwächt sich vor allem der Jetstream ab, weshalb manche Regengebiete nicht mehr so schnell weiterziehen und somit über regional begrenzten Flächen deutlich mehr Niederschläge fallen als wir es kennen.

HWGF-2. Hochwasser-Ursache: Auenverlust

Natürliche Überschwemmungsgebiete leisten in den Flussauen einen wichtigen Beitrag zum ökologischen Hochwasserschutz. Rund 80 Prozent der natürlichen Überflutungsflächen sind an den großen Flüssen in Deutschland jedoch verlorengegangen.

HWGF-3. Hochwasser-Ursache: Flussbegradigung

Flüsse und deren Strömungen wurden durch Begradigungen und Staustufen „schneller“ gemacht.

Deshalb rast heute das Wasser in den meisten Flüssen mit viel höherer Geschwindigkeit Richtung Meer. Im Rhein etwa rauscht heute eine Hochwasserwelle in 30 Stunden von Basel nach Karlsruhe – 1955 brauchte diese Hochwasserwelle dafür noch 65 Stunden.

HWGF-4. Hochwasser-Ursache: Ausräumung der Landschaft und Bodenversiegelung

Der Rückhalt von Wasser in der Landschaft, im Boden und in der Vegetation ist eine wichtige Größe im Wasserkreislauf. Die Ausräumung der Landschaft, das Entwässern von Feuchtgebieten, die Bodenverdichtung auf landwirtschaftlichen Flächen vermindert diese Fähigkeit, Wasser zu halten und Extreme zu dämpfen.

Zusätzlich versiegeln wir in atemberaubendem Tempo immer mehr Fläche. Jeden Tag verschwinden in Deutschland 100 Hektar – jede Stunde eine Fläche von fünf Fußballfeldern. Dadurch beschleunigen wir den Abfluss des Oberflächenwassers. Wo Regenwasser nicht mehr im Boden versickern kann, fließt es rasch oberflächlich ab oder in die Kanalisation. Damit erhöht sich massiv der Wasserpegel der Schwarzach und anderer Flüsse bei Starkregenereignissen.

Beiträge ökologischer Lösungen zum Hochwasserschutz

- Natürliche Überflutungsflächen zurückgewinnen: Deiche zurückverlegen und Flussauen renaturieren
- Wasserrückhalt in der Landschaft verbessern und Feuchtgebiete wieder vernässen
- Gewässer renaturieren und den Abfluss verstetigen
- Wassersensible Landnutzung fördern und die Versickerungsfähigkeit der Böden verbessern
- Naturnahe Wälder aufforsten
- Anpassung an den Klimawandel ernstnehmen und den naturnahen Landschaftswasserhaushalt wiederherstellen
- Bebauung von Überflutungsgebieten stoppen

https://www.wwf.de/themen-projekte/fluesse-seen/hochwasser/hochwasser

https://www.wwa-r.bayern.de/themen/fluesse_seen/umsetzungskonzepte_wrrl/doc/uk_2_f027_endfassung_schwarzach_bis_riebling_mairgraben.pdf

https://www.wwa-r.bayern.de/themen/fluesse_seen/umsetzungskonzepte_wrrl/doc/9_uk_schwarzach_fwk2_f026_bericht.pdf

https://www.umweltbundesamt.de/wasserrahmenrichtlinie

https://www.bmuv.de/themen/wasser-und-binnengewaesser/gewaesserschutzpolitik/deutschland/umsetzung-der-wrrl-in-deutschland