



## ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

**Amt/Eigenbetrieb:**

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

**Beteiligt:**

**Betreff:**

Position der Wirtschaft zu drohenden Diesel-Fahrverboten

**Beratungsfolge:**

09.05.2018 Stadtentwicklungsausschuss

**Beschlussfassung:**

**Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung wird gebeten zu den Vorschlägen der Wirtschaft / SIHK bis zu nächsten Sitzung Stellung zu nehmen..



## **Kurzfassung**

Entfällt

## **Begründung**

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat im Rechtsstreit zwischen der Deutschen Umwelthilfe und dem Land NRW verhandelt und entschieden. Zu klären war, ob Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf Grundlage des geltenden Rechts überhaupt möglich sind. Das Gericht hat in seinem Urteil erklärt, dass Dieselfahrverbote möglich sind. Dies könnte weitreichende Folgen haben. In mehr als 80 Städten wurden/werden die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte überschritten, so auch in Hagen.

Aus diesem Grund hat der Regionalausschuss der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen (SIHK) gemeinsam mit der Handwerkskammer Dortmund, dem Einzelhandelsverband Südwestfalen, dem Märkischen Arbeitgeberverband, der Kreishandwerkerschaft Hagen, dem DEHOGA und der HAGENagentur das Papier „Positionen der Wirtschaft zu drohenden Dieselfahrverboten in Hagen“ verfasst, das der Verwaltung zur Verfügung gestellt wurde und als Anlage beiliegt.

Damit möchte die SIHK den Dialog mit der Stadt Hagen fortführen und schlägt für Hagen die Gründung einer „Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität“ vor. Dazu bieten alle an der Erarbeitung dieser Positionen beteiligten Institutionen ihre Unterstützung an.



## Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung  
(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☒ sind nicht betroffen

## Finanzielle Auswirkungen

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

☒ Es entstehen keine finanziellen und personellen Auswirkungen

gez. Grothe

Technischer Beigeordneter



## Verfügung / Unterschriften

### Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Oberbürgermeister

Gesehen:

\_\_\_\_\_  
Erster Beigeordneter  
und Stadtkämmerer

\_\_\_\_\_  
Stadtsyndikus

\_\_\_\_\_  
Beigeordnete/r

Amt/Eigenbetrieb:

Die Betriebsleitung  
Gegenzeichen:

---

---

---

---

---

---

---

---

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb:

Anzahl:

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

# POSITIONEN DER WIRTSCHAFT ZU DROHENDEN DIESEL-FAHRVERBOTEN IN HAGEN



**Kreishandwerkerschaft Hagen.** *Kompetenz- und Dienstleistungszentrum des Handwerks*



**Handwerkskammer  
Dortmund**



**DEHOGA**  
WESTFALEN e. V.



**HAGEN  
agentur**

Wirtschaftsförderung,  
Stadtmarketing,  
Tourismus.

  
**MAV**  
Märkischer Arbeitgeberverband

## KONTAKT

Südwestfälische  
Industrie- und Handelskammer  
zu Hagen

Bahnhofstraße 18  
58095 Hagen  
Christoph Brünger  
Tel.: 02331 390-280  
Fax.: 02331 390-362  
[bruenger@hagen.ihk.de](mailto:bruenger@hagen.ihk.de)

# Positionen der Wirtschaft zu drohenden Diesel-Fahrverboten in Hagen

## 1. Hintergrund

### 1.1. Zulässigkeit von Dieselfahrverboten wird überprüft

Am 22. Februar 2018 wird das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig im Rechtsstreit zwischen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) und dem Land Nordrhein-Westfalen verhandeln und womöglich schon entscheiden. Zu klären ist, ob Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf Grundlage des geltenden Rechts überhaupt möglich sind. Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hatte im September 2016 auf die Klage der DUH hin entschieden, dass der Luftreinhalteplan (LRP) der Landeshauptstadt Düsseldorf um Fahrverbote ergänzt werden müsste, damit die Grenzwerte für gesundheitsschädliches Stickoxid eingehalten werden. Die Landesregierung legte mit Einverständnis der DUH Revision beim Bundesverwaltungsgericht ein, um die bundesweit wichtige Frage höchstrichterlich klären zu lassen.

Sollte das Gericht zu der Meinung gelangen, dass Dieselfahrverbote möglich sind, könnte das Folgen weit über Düsseldorf hinaus haben. In mehr als 80 deutschen Städten werden die  $\text{NO}_x$ -Grenzwerte überschritten. So auch in Hagen. Es drohen Vertragsverletzungsverfahren und Bußgelder durch die EU. Bereits mit der „Luftqualitätsrichtlinie“ von 1996 sowie mit der neuen „Luftqualitätsrichtlinie“ von 2008 hat die Europäische Union (EU) für ihre Mitgliedsstaaten verbindliche Luftqualitätsziele zur Vermeidung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt festgelegt. Danach wird die Luftqualität in den EU-Staaten nach einheitlichen Methoden und Kriterien beurteilt. Die Luftqualitätsrichtlinie legte die Grenzwerte für die wichtigsten Luftschadstoffe  $\text{NO}_2$  und die Feinstaubfraktion  $\text{PM}_{10}$  fest, außerdem wurden neue Ziel- und Grenzwerte für die feinere Feinstaubfraktion  $\text{PM}_{2,5}$  eingeführt. Die Richtlinie verpflichtet die nationalen Regierungen, Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität zu ergreifen. In Deutschland wurden hierzu u.a. Umweltzonen eingerichtet.

### 1.2. Luftreinhalteplanung in Hagen

In Hagen wurde bereits 2004 ein Luftreinhalteplan für den Bereich Hagen Innenstadt aufgestellt, der 2005 und 2008 fortgeschrieben und durch einen Aktionsplan Innenstadtring ergänzt wurde. Mittlerweile liegt der Luftreinhalteplan 2017 vor. Hier werden Maßnahmen des LRP 2008, die noch über ein Minderungspotenzial verfügen, fortgeführt. Zusätzlich werden neue Maßnahmen ergriffen.

Ursächlich für die Aufstellung des LRP Hagen 2017 und somit Fortschreibung des LRP Hagen 2008 war die anhaltende Überschreitung des Jahresmittelwertes für die Stickstoffdioxidbelastung am Graf-von-Galen-Ring und am Märkischen Ring sowie die

prognostizierte geringe Überschreitung an zwei Verdachtsstellen, dem Bergischen Ring und der Iserlohner Straße.

Als Hauptverursacher der Stickstoffdioxidbelastung wurde im Jahr 2012 der Straßenverkehr, insbesondere der Bus- und Pkw-Verkehr ermittelt. Dementsprechend wurden im Rahmen des Luftreinhalteplanes Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung, zur Verkehrsverflüssigung, im Bereich des ÖPNV und Umrüstung der städtischen Fahrzeugflotte sowie sonstige Maßnahmen festgelegt, die die Stickstoffdioxidbelastung durch den Hauptemittenten Verkehr wirkungsvoll senken sollen.

### 1.3. Einrichtung einer Umweltzone in Hagen

Aufgrund der anhaltend hohen Stickstoffdioxidbelastung im Stadtgebiet hat der Rat der Stadt am 14.07.2011 die Einrichtung einer Umweltzone in Hagen zum 01.01.2012 beschlossen. Seit dem 01.07.2014 dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Umweltplakette in die Umweltzone einfahren.

Die Umweltzone umfasst die Innenstadt sowie Eckesey und Altenhagen bis zur Fuhrparkbrücke. Darüber hinaus liegen der gesamte Bereich Ischeland, der Loxbaum und das Hochschulviertel bis zur Feithstraße in der Umweltzone. Des Weiteren umfasst die Umweltzone weite Teile von Eppenhause, Remberg, Oberhagen sowie Eilpe bis zur Selbecker Straße und Wehringhausen bis zur Rehstraße.

### 1.4. Verkehrsbeschränkungen für Lkw in Hagen

Bisherige Einschränkungen für den Verkehr konzentrierten sich über die Umweltzone hinausgehend vor allem auf den Lkw-Verkehr. Mit dem Luftreinhalteplan 2008 wurde ein mehrstufiges System zur Steuerung und Beeinflussung des Straßengüterverkehrs (LKW über 3,5 t) eingeführt.

Die sogenannte Ringerweiterung wurde durch eine statische Beschilderung als Routenempfehlung für den Straßengüterverkehr installiert. Diese ausgewiesenen Strecken führen den Lkw-Verkehr weiträumig um den Märkischen Ring und Graf-von-Galen Ring und damit die Innenstadt herum. Aus Mangel an geeigneten Alternativen gibt es für den Bergischen Ring, solange die Bahnhofshinterfahung nicht realisiert ist, keine entsprechende weiträumige Umfahrungsmöglichkeit.

Diese statische und dauerhafte Lkw-Routenempfehlung wird ergänzt um eine dynamische Beschilderung mit Sperrung an den „Weichen“ des erweiterten Innenstadtrings (Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t: Lieferverkehr Innenstadt frei), die im Immissionsfall am Märkischen Ring aktiviert wird. Die Umleitung erfolgt über das Empfehlungsnetz „erweiterter Innenstadtring“. Die temporäre Sperrung am Graf-von-Galen Ring für Lkw ist Teil des Lkw-Routenkonzepts. Mit dem Luftreinhalteplan 2017 gilt zudem die Sperrung des Märkischen Rings von der Kreuzung Volmestraße und Märkischer Ring bis zum Emilienplatz für den Lkw-Verkehr. Dieser wird im Sommerhalbjahr in der Zeit von 6:00 bis 22:00 Uhr und



im Winterhalbjahr von 6:00 bis 20:00 Uhr im Umfeld des Belastungsschwerpunktes vor dem Finanzamt für den Schwerlastverkehr (> 3,5 t) gesperrt.

Bis zum Bekanntwerden eines Gutachtens über das tatsächliche Abgasverhalten von Lkw, Bussen und Diesel-Pkw im realen Betrieb, nachdem Lkw und Busse sehr viel sauberer sind als Diesel-Pkw, die mit speziell vorbereiteten Fahrzeugen auf Prüfständen getestet werden, ging man fälschlicherweise davon aus, dass die Lkw und Busse die Hauptverursacher von Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen sind. Jetzt ist klar, dass dies die Diesel-Pkw sind. Die in den Luftreinhalteplänen der Kommunen festgelegten temporären Straßensperrungen für Lkw und Busse sind angesichts dieser neuen Erkenntnisse nicht mehr gerechtfertigt. Auch im Pkw-Bereich sind die Fahrzeughersteller gefordert, Technologien für eine „saubere Mobilität“ fortzuentwickeln und auf dem Markt einzuführen.

Vor diesem Hintergrund hat der SIHK-Verkehrsausschuss in einem Positionspapier die sofortige Aufhebung der temporären Fahrverbote und Sperrungen für Lkw und Busse mit moderner Abgastechnologie im Hagener Innenstadtbereich gefordert.

### 1.5. Dieselfahrverbote und blaue Umweltplakette

Sollte die rechtliche Zulässigkeit von Dieselfahrverboten am 22. Februar bestätigt werden, drohen Fahrverbote innerhalb der Umweltzone für Dieselfahrzeuge oder – bei Einführung einer blauen Umweltplakette – eine „blaue Umweltzone“.

Die blaue Umweltplakette sollen besonders schadstoffarme Fahrzeuge erhalten, die dann als einzige Diesel in bestimmte Umweltzonen in Städten einfahren dürften. Nur Dieselfahrzeuge, die keine großen Mengen gesundheitsschädlicher Stickoxide (NO<sub>x</sub>) ausstoßen, sollen diese Plakette erhalten. Dieselautos ohne blaue Plakette dürfen dann in besonders stark belasteten Gebieten nicht mehr fahren. Allerdings ist davon auszugehen, dass diese Zonen kleiner sein werden als die Umweltzonen, die schon jetzt für Autos ohne grüne Plakette gesperrt sind. Die blaue Plakette würden voraussichtlich Dieselfahrzeuge erhalten, die der Abgasnorm Euro 6 entsprechen. Auch Benziner, die die Werte der Norm Euro 3 nicht erreichen, sollen von der Regelung betroffen sein. Es ist jedoch davon auszugehen, dass nur ein relativ kleiner Teil der Dieselfahrzeuge diese blaue Plakette erhalten würde. Für die Einführung dieser Plakette ist der Bund zuständig. Zudem müsste zur Regelung des Einfahrtverbots für Fahrzeuge ohne blaue Plakette in die „blauen Umweltzonen“ ein entsprechendes Verkehrszeichen entwickelt werden. Auch dafür liegt die Zuständigkeit bei der Bundesregierung.

## 2. Bewertung der Situation aus Sicht der Hagener Wirtschaft

Verkehr ist Voraussetzung und zugleich Folge des Wirtschaftens, Mobilität ist ein entscheidender Faktor sowohl für die Menschen als auch für die Unternehmen. Die Menschen möchten sich hinreichend schnell zwischen Wohn-, Arbeitsort und Freizeitgestaltung bewegen können. Unternehmen sind ohne eine belastbare

Verkehrsinfrastruktur, auf der Güter schnell und zuverlässig transportiert werden, schlichtweg nicht wettbewerbsfähig. Mobilität ist somit ein Grundbedürfnis unserer modernen Gesellschaft. Eine quantitativ und qualitativ leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist wie für das Märkische Südwestfalen insgesamt auch für die Stadt Hagen eine grundlegende Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Sie trägt damit wesentlich zum Wohlstand bei.

Für die Wettbewerbsfähigkeit und die Funktionsfähigkeit der Innenstadt ist ein funktionierender Ver- und Entsorgungsverkehr von großer Bedeutung. Pauschale Zugangsbeschränkungen verteuern den Verkehr für Wirtschaft und Bevölkerung und führen zu Verlagerungseffekten mit den entsprechend negativen Folgen für Umwelt und Verkehrsfluss. Auch unter dem Aspekt der Emissionsreduzierung sollte im Zuge aller verkehrsplanerischen und verkehrssteuernden Maßnahmen das Ziel gelten, einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss anzustreben. Die weitere Verschärfung der Umweltzone in Hagen mit Einfahrtsverboten für Dieselfahrzeuge wirkt kontraproduktiv auf die Attraktivität der City. Eine Schwächung des innerstädtischen Einzelhandels und die indirekte Förderung von Einzelhandelsangeboten „auf der grünen Wiese“ wären die Folge.

Der Schutz der menschlichen Gesundheit vor schädigenden Umwelteinflüssen ist unbestritten ein hohes Gut. Eine „gesunde“ Stadt ist ein gutes Standortargument für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Unternehmen genauso wie für die dringend benötigten Fachkräfte in Zukunft. Klimafreundliche Mobilität ist auch für die Stadt Hagen ein wichtiges Zukunftsthema. Gleichzeitig muss aber auch die Attraktivität der Innenstadt durch entsprechende Verkehrskonzepte gefördert werden. Diese müssen darauf ausgerichtet sein, dass städtische Mobilität effizient, umwelt- und sozialverträglich und gleichzeitig ideologiefrei ohne Benachteiligung einzelner Verkehrsträger gestaltet wird. Gemeinsames Ziel von Wirtschaft und Politik sollte deshalb sein, individuelle Mobilitätsansprüche, ökonomische und ökologische Anforderungen als gleichberechtigt einzustufen und die jeweiligen Interessen untereinander auszugleichen.

Hier zeigt sich erneut, wie wichtig ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für Hagen ist. Umwelt- und Verkehrspolitik sowie der Schutz der Gesundheit sind ebenso in Einklang zu bringen wie das Ziel einer erreichbaren Innenstadt. Gerade vor dem Hintergrund der Konkurrenzsituation Hagens mit dem Umland, aber auch des stationären Handels mit den Angeboten aus dem Internet braucht der Hagener Innenstadthandel kluge Lösungen, die eine von den Kunden akzeptierte Zugänglichkeit der Innenstadt sicherstellen.

### **3. Forderungen der Hagener Wirtschaft**

#### **Städtebauliche Maßnahmen angehen I: Finanzamtsschlucht entschärfen!**

Die Entlastung der Situation an den Hotspots Märkischer Ring und Graf-von-Galen-Ring muss jetzt oberste Priorität haben. Die Durchlüftung des Märkischen Rings im Bereich der „Schlucht“ am Finanzamt sollte verbessert werden, z.B. durch einen (Teil-)Abriss des

Finanzamtes oder benachbarter Wohnhäuser. Auch die Stadt Essen plant an der Gladbecker Straße den Abriss einiger Wohnhäuser, um die Belastungssituation dort zu entschärfen. Eine Bebauung des Bettermann-Geländes ist zudem auszuschließen.

### **Städtebauliche Maßnahmen angehen II: Alle Chancen der Bahnhofshinterfahung konsequent nutzen!**

Die Bahnhofshinterfahung ist der wichtigste Baustein für die Luftreinhalteplanung in Hagen. Doch zurzeit werden nicht alle Potenziale dazu ausgeschöpft. Die diskutierte Verlängerung des Bahnhofstunnels mit Durchstich Richtung „Westside“ ist nun zügig voranzutreiben und in die anstehenden umfangreichen Sanierungsmaßnahmen zu integrieren. Damit entstünde die Chance, den Bahnhof vollwertig von zwei Seiten zugänglich zu machen und eine völlig neue Anbindung dieses für die Region wichtigen Verkehrsknotens zu realisieren.

Dabei bietet die Bahnhofshinterfahung die Möglichkeit, hier Verkehrsinfrastrukturen zu bündeln und den Knotenpunkt Hauptbahnhof zu stärken. Dazu zählen auch ein Haltepunkt der Fernbuslinien sowie ein P + R-Parkplatz mit Transfer in die Innenstadt, um diese auch bei einer möglichen Sperrung für Diesel-Pkw attraktiv erreichbar zu halten. Dazu sind die mit der Hinterfahung erschlossenen Flächen konsequent für solche Infrastruktureinrichtungen zu nutzen. Gleichzeitig müsste der aktuelle Bahnhofsvorplatz sowie die Bahnhofstraße Richtung Innenstadt städtebaulich aufgewertet werden, um so eine attraktive Anbindung des Hauptbahnhofs an die Innenstadt zu schaffen.

Solche Gedanken sind nur einige erste Beispiele für eine integrierte Stadtentwicklung, die die Verwaltung nun vorantreiben muss. Das für März angekündigte Fachforum Verkehr und Mobilität im Rahmen des ISEK-Prozesses muss auch diese Lösungsansätze weiter ausarbeiten.

### **Wirtschaft durch Fahrverbote nicht ausbremsen!**

Industrie, Handel, Hotellerie, Gastronomie, Handwerk und Dienstleistung sprechen sich grundsätzlich deutlich gegen eine weitere Verschärfung der Fahrverbote zur Verbesserung der Luftqualität in Hagen aus. Die Hagener City muss attraktiv erreichbar bleiben. Die Mobilität für Unternehmen, Mitarbeiter und Kunden ist sicherzustellen.

### **Unvermeidbare Restriktionen auf ein Mindestmaß beschränken!**

Sollte das Bundesverwaltungsgericht die Zulässigkeit von Dieselfahrverboten bestätigen, darf die Stadt Hagen nach Rechtskraft des Urteils nicht nur simple Sperrungsszenarien wählen. Unvermeidbare Restriktionen müssen geeignet, angemessen und wirkungsvoll sein. So müsste eine Sperrung zum Beispiel nur auf den Umkreis der Hotspots beschränkt werden. Zudem ist der Gebietszuschnitt der Umweltzone auf den Prüfstand zu stellen und auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Nach Fertigstellen der Bahnhofshinterfahung muss zum Beispiel gewährleistet sein, dass die Anbindung der Bahnhofshinterfahung an die Eckeseyer Straße außerhalb der Zone liegt.

Darüber hinaus ist das Instrumentarium der „blauen Plakette“ in Frage zu stellen. Alternativen sind zu prüfen: Ist eine Begrenzung auf Euro 6 notwendig oder könnten zumindest auch Diesel-Fahrzeuge mit Euro 5-Norm in die blaue Umweltzone einfahren?

### **Jetzt auch alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität umsetzen!**

Um die Schadstoffwerte zu verbessern, sollten schnellstmöglich weitere, alternative Lösungen in Betracht gezogen werden. Dazu zählen zum Beispiel:

- der Einsatz von Stadtmöbeln wie der sogenannte „CityTree“ oder der „Smog Free Tower“, die aufgrund ihrer Bepflanzung oder ihrer Konstruktion für saubere Luft sorgen,
- die erneute Diskussion eines Citylogistik-Konzepts mit den KEP-Diensten,
- eine bessere Durchlüftung der Finanzamtsschlucht mithilfe von Ventilatoren als Sofortmaßnahme, bis über den Abriss endgültig entschieden ist,
- das Schaffen kostengünstiger Parkmöglichkeiten in Verbindung mit einem entsprechenden Shuttle-Service in die Innenstadt,
- ein attraktiver ÖPNV mit verlässlichen Verbindungen auch in den Morgen- und Abendstunden,
- Maßnahmen, die geeignet sind, Gewerbegebiete durch den ÖPNV besser erreichbar zu machen sowie
- verlängerte Lieferzeiten für die Kurier-, Express- und Paketdienste in der City, um Verkehre zu entzerren,
- Verflüssigung des Verkehrs im Stadtgebiet durch eine weitere Optimierung der Ampelschaltungen.

### **Transitverkehre: Lkw-Routenkonzept für das Ruhrgebiet umsetzen!**

Die Wirtschaftsförderung Business Metropole Ruhr GmbH hat gemeinsam mit den Industrie- und Handelskammern des Ruhrgebiets das Projekt „stadtverträgliche Lkw-Navigation“ entwickelt. Die Festlegung von den örtlichen Gegebenheiten angepassten Lkw-Vorrangrouten ermöglicht es, den Schwerlastverkehr über gewünschte Strecken zu leiten und damit bestimmte Siedlungsbereiche zu entlasten und Unfälle im Straßenraum zu verringern. Darüber hinaus unterstützt dieses Instrument auch die Umsetzung der Luftreinhaltepläne, denn die gezielte Steuerung kann einen Beitrag dazu leisten, Schadstoffbelastungen gleichmäßiger im Siedlungsbereich zu verteilen und Streckenabschnitte mit guter Durchlüftung auszuwählen. Hier hat sich die Stadt Hagen aktiv beteiligt. Damit die von den Kommunen erstellten Vorrangrouten von den Lkw-Fahrern auch tatsächlich genutzt werden, müssen diese in möglichst alle marktgängigen Navigationssysteme überführt werden.

## **Fördermittel des Bundes nutzen!**

Die durch den Bund zur Verfügung gestellten Fördermittel aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ sollten auch in Hagen genutzt werden. Das beinhaltet auch die gezielte Nachrüstung von Dieselbussen mit Techniken zur Abgasminderung, die Umstellung auf Elektro-Busse oder E-Taxis und den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Über die „Lotsenstelle Fonds Nachhaltige Mobilität“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur werden dazu ebenfalls wichtige Informationen bereitgestellt, die zu nutzen sind.

## **Abstimmung zwischen den Straßenbaulastträgern verbessern!**

Der Investitionsstau der vergangenen Jahre führt aktuell zu einer intensiven Bautätigkeit auf den die Stadt Hagen umgebenden Autobahnen. Staus auf den Autobahnen führen stets zu einer höheren Belastung des sekundären Straßennetzes auch in Hagen. Hier gilt: Verkehr muss fließen. Dazu ist es dringend erforderlich, dass sich die unterschiedlichen Baulastträger intensiv mit einander abstimmen, um nicht z.B. durch Baustellen auf Landesstraßen bei erhöhtem Verkehrsaufkommen Stauungen zu verursachen, die die Luftqualität zusätzlich weiter belasten.

## **ISEK-Verfahren: Erreichbarkeit durch strategische Verkehrs- und Stadtplanung sicherstellen!**

Das anlaufende Verfahren zur Erarbeitung eines Konzeptes für die Integrierte Stadtentwicklung in Hagen muss eine optimierte Verkehrsplanung für die kommenden Jahre beinhalten, die bei Einhaltung der Grenzwerte die Erreichbarkeit der Zentren und Gewerbestandorte und problemlose logistische Abläufe sicherstellt. Das beinhaltet auch, dass langfristige Maßnahmen gemeinsam mit der Wirtschaft rechtzeitig diskutiert werden, um eine Umstellung zu ermöglichen.

## **„Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität“ gründen!**

Nach Düsseldorfer Vorbild sollte auch in Hagen eine Mobilitätspartnerschaft zwischen Stadt und Wirtschaft gegründet werden. Ziel dieser Partnerschaft sollte sein, zur Verbesserung der Luftqualität und zur Förderung umweltfreundlicher und effizienter Mobilität beizutragen, dabei aber auf Vorschriften und Verbote zu verzichten. Vielmehr setzt eine solche Partnerschaft konsequent auf Freiwilligkeit und Selbstbindung der teilnehmenden Unternehmen. Zudem ermöglicht es eine solche Partnerschaft zwischen Stadt und Wirtschaft, bei verkehrspolitischen Entscheidungen innerhalb der Stadt rechtzeitig Unternehmen einzubeziehen und so Hinweise aus der Praxis unmittelbar in die Entscheidungen von Politik und Verwaltung einfließen zu lassen.

Dazu bieten alle an der Erarbeitung dieser Positionen beteiligten Institutionen ihre Unterstützung an.