



ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

69 Umweltamt

32 Fachbereich Öffentliche Sicherheit, Verkehr, Bürgerdienste und
Personenstandswesen

20 Fachbereich Finanzen und Controlling

Betreff:

LKW- Verkehre auf Hagener Stadtgebiet

Beratungsfolge:

26.06.2019 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität nimmt den
Bericht zur Kenntnis.



Begründung

Mit einem Antrag gemäß § 6 Absatz 1 der GeschO der Fraktionen CDU, Hagen Aktiv und FDP vom 22.11.2018 (Vorlage 0011/2019) wurde das Thema „LKW-Durchgangsverkehr bereits diskutiert.

Wegen der Komplexität und Vielschichtigkeit der Thematik wurde ein Abstimmungstermin angesetzt, um die bisherigen Erhebungen darzustellen und den Antrag inhaltlich näher zu erläutern.

Dieser Termin fand auf Einladung des Vorstandsbereiches 4 am 21.05.2019 um 16.00 Uhr im Raum C 1005 des Rathauses I statt.

Anwesend waren Vertreter der Rats- Fraktionen außer der SPD, AfD und FDP.
Seitens der Verwaltung waren anwesend:

Vorstandsbereich 4
Fachbereich 69
Fachbereich 32
Polizei Hagen
Fachbereich 61

Zusammenfassung der Ergebnisse:

Ohne die einzelnen Wortbeiträge detailliert wiederzugeben kann die Diskussion inhaltlich wie folgt zusammengefasst werden:

Der subjektive Eindruck und die erhobenen Daten lassen erkennen, dass der LKW-Verkehr im Stadtgebiet Hagen gestiegen ist.

Als Hauptursache wurden die vielen Baustellen auf den Autobahnen angesehen, die gerade die A1 und die A45 betreffen. Hier werden „Stauumfahrvsverkehre“ vermutet.

Abkürzungsverkehre (Maut- Umgehungsverkehre) werden als Ursache nicht bzw. nur äußerst gering gesehen.

Speditionsunternehmen fahren diejenigen Strecken, die sich sowohl unter dem Aspekt Zeit als auch Aspekt Fahrstrecke als „wirtschaftlich“ herausstellen.

Einschränkungen auf dem tragenden Verkehrsnetz (hauptsächlich klassifizierte Straße) sind nur in Absprache mit der Aufsichtsbehörde umsetzbar.

Ziel- und Quellverkehre werden ebenfalls kritisch betrachtet. Durch die Anlieferung auch kleinerer Warenmengen mit Großfahrzeugen wird eine unverhältnismäßig große Belastung erzeugt.

Der Schienenverkehr als Ersatzverkehrsmittel wird kurz- und mittelfristig als nicht umsetzbar angesehen, da die Deutsche Bahn die erforderliche Infrastruktur nicht bereitstellen kann.



Wertung der Aussagen und Lösungsansätze:

Im Masterplan Nachhaltige Mobilität ist unter Punkt 5.9 das Thema bereits angesprochen.

Auf dieser Basis hat die Verwaltung für den Haushalt 2020/2021 Finanzmittel angemeldet, um eine objektive Datengrundlage zu erhalten. Hier sollen sogenannte „Verfolgungszählungen“- insbesondere zwischen den Autobahnen- beauftragt und ausgewertet werden.

Eine Überwachung und ggf. Ahndung von Anliefer- und Anliegerverkehr gestaltet sich schwierig, da unabhängig von großem Personalaufwand „einfache“ Erklärungen der Verkehrsteilnehmern zu Anliegen ausreichen, den Tatbestand eines Anliegers zu erfüllen.

Es soll erneut auf den Landesbetrieb Straßen NRW zugegangen werden, um evtl. Möglichkeiten von Verkehrslenkungsmaßnahmen an den Autobahnen zu ermöglichen. (Bisher wurde das seitens Straßen NRW immer abgelehnt).

Ansprechen einzelner Fahrer bzw. Anschreiben an Speditionen zu „Verhaltensänderungen“ werden als wenig aussichtsreich angesehen, da hier wirtschaftliche Gründe für die Fahrstreckenwahl überwiegen.

Bauliche Maßnahmen (Sperrungen) sind ausgeschlossen, da grundsätzlich Lieferverkehre und auch ÖPNV die in Rede stehenden Strecken befahren müssen.

Um das innerstädtische Fahraufkommen der Kurier- und Paketdienste (KEP-Dienste) zu reduzieren, plant die HAGENagentur GmbH gemeinsam mit einem privaten Investor die Errichtung eines Mikro-Depots in der Goldbergstraße als zentrales Verteilzentrum in der Innenstadt. Ziel dieses Vorhaben ist es, zukünftig eine Anlieferung durch die Kurier- und Paketdienstleister (DPD, GLS, Hermes und UPS) lokal emissionsfrei, als sog. „White-Label-Anlieferung“ zu etablieren. Das Konzept sieht ferner vor, dass die Unterverteilung vom Mikro-Depot aus zu den Endkunden mit elektrisch betriebenen Lastenrädern erfolgen soll. Damit kann ein zusätzlicher Beitrag zur umweltfreundlichen Belieferung der Innenstadt geleistet werden. Das oben angerissene Problem des LKW- Durchgangsverkehr lässt sich damit aber nicht lösen.

Fazit:

Der gestiegene LKW- Anteil im Innenstadtbereich ist einerseits auf mangelnde Alternativen (z.B. DB) andererseits auf verstärkt nachgeholtem Unterhaltungs- und Sanierungsaufwand (Baustellen) auf dem überörtlichen Verkehrsnetz zurückzuführen.

Überzeugende Lösungsmöglichkeiten zur Vermeidung von LKW- Fahrten durch die Stadt werden abschließend nicht gesehen, da das Problem der fehlender Ahndungsmöglichkeiten immer besteht (Stichwort „Anlieger- bzw. Anlieferverkehr“). Eine aktuelle Datengrundlage ist erforderlich, um auch Dritten gegenüber (z.B. Landesbetrieb, Bezirksregierung...) die Situation objektiv darlegen zu können.



Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

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

- ☒ sind nicht betroffen
☐ sind betroffen (hierzu ist eine kurze Erläuterung abzugeben)

gez.

Henning Keune,
Technischer Beigeordneter

gez.

Thomas Huyeng,
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:

