

ÖFFENTLICHE BESCHLUSSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

61 Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Bauordnung

Beteiligt:

Betreff:

Lkw-Durchgangsfahrverbote in anderen Städten - Ergänzungsvorlage zu 0986/2021

Beratungsfolge:

27.04.2022 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

03.05.2022 Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

02.06.2022 Bezirksvertretung Haspe

Beschlussfassung:

Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität nimm den Bericht zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung nach dem Vorbild der Stadt Köln ein Konzept für Durchfahrtverbotszonen zu erarbeiten.

Kurzfassung

Im Nachgang zur Vorstellung der letzten Vorlage zum Thema „Lkw-Durchgangsverkehre“ (DS 0986/2021) wurde die Verwaltung beauftragt, bei den Städten Dortmund, Bochum und Köln Auskünfte über dort bestehende Lkw-Durchfahrtsverbote einzuholen. Außerdem wurde in der Sitzung vom 09.02.2022 des Ausschusses für Umwelt- Klimaschutz und Mobilität beschlossen, dass die Verwaltung bei der Firma Toll Collect Auskunft über anonymisierte Verkehrsdaten einholen soll (DS 0017/2022).

Von allen Angeschriebenen Städten / Unternehmen liegen mittlerweile schriftliche Stellungnahmen vor. Deren Inhalt ist Gegenstand dieser Vorlage.

Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B1 (Dortmund)

Seit dem 24.03.2020 gilt in Dortmund auf der B1 ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 Tonnen. Es handelt sich hierbei um die Ausweitung des vorherigen Nachtfahrverbots auf den gesamten Tag. Diese Erweiterung ist Teil des Vergleichsergebnis zwischen der Stadt Dortmund und der Deutschen Umwelthilfe, da auf der B1 an verschiedenen Luftmessstellen des Landesamts für Natur, Umwelt, und Verbraucherschutz (LANUV) immer wieder die Jahresgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten wurden. Darüber hinaus kann das Verbot auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet werden, sollten die bestehenden Maßnahmen nicht zur Einhaltung der Jahresgrenzwerte führen.

Die Stadt Dortmund prognostiziert, dass durch diese Maßnahme bis zu 1.000 Lkw auf die umliegenden Autobahnen verdrängt werden können. Allerdings liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Wirkungskontrolle vor, da das Verbot zum Beginn der COVID-19 Pandemie in Kraft getreten ist.

Zur Durchsetzung des Fahrverbots hat die Polizei in der Anfangsphase verstärkt Kontrollen angesetzt, diese finden jedoch nicht flächendeckend statt, da diese Art der Kontrolle sehr aufwändig ist. Eine andere Möglichkeit, das Verbot zu Kontrollieren und Verstöße zu ahnden, gibt es nach Aussage der Stadt Dortmund nicht. Außerdem wurde das bestehende Verbot, das durch die Kombination aus dem Verkehrszeichen 253 („Durchfahrt für Lkw Verboten“) und dem Zusatzschild „Durchgangsverkehr“ angeordnet ist, von der Stadt Dortmund in einer telefonischen Auskunft wörtlich als „stumpfes Schwert“ bezeichnet: Einerseits kann dieses Verbot aufgrund seiner schlechten Kontrollierbarkeit leicht ignoriert werden und andererseits sieht die Straßenverkehrsordnung vor, dass regionale Güterverkehre nicht als Durchgangsverkehr zählen, was dazu führt, dass die B1 immer noch von vielen „de-facto“-Lkw-Durchgangsverkehren genutzt wird.

Lkw-Durchfahrtsverbot in Teilen der Innenstadt von Köln

Seit dem 22.08.2019 gilt in Köln in mehreren Bereichen des Stadtgebiets ein Durchfahrtsverbot für Lkw. Dabei ist die Durchfahrt durch die Innenstadt, sowie durch Teile von Deutz und Mülheim für mehr als 7,5 Tonnen verboten. Das Verbot ist Teil eines bereits länger bestehenden Lkw-Führungskonzepts, dessen Ziel es ist „für den Lkw-Verkehr die besten, sichersten, geeigneten Fahrerrouten im Kölner Stadtnetz festzulegen, ohne dass Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung unnötig von Lkw-



Durchgangsverkehr belastet werden. Eine Bündelung dieser Verkehre auf Hauptverkehrsstrecken und eine Verlagerung in weniger sensible Bereiche, wie beispielsweise gewerblich genutzte oder anbaufreie Strecken und eine daraus resultierende Entlastung von Wohngebieten soll hier angestrebt werden.“ (Auszug aus der damaligen Beschlussvorlage).

Im Rahmen der Entwicklung des Führungskonzepts wurden zahlreiche Zählungen ausgewertet, jedoch gab es keine Verfolgungszählungen, da dies für eine Stadt dieser Größe zu aufwändig und zu kostenintensiv gewesen wäre.

Da sich das Verbot nicht auf das gesamte Stadtgebiet erstreckt, gibt es Strecken auf denen eine Durchfahrt für Lkw weiterhin möglich ist (vgl. Anlage 2 „Lkw-Verbotszonen Köln“). Dies verdeutlicht, dass der Zweck des Führungskonzepts nicht ist, Durchgangsverkehre vollständig zu verbieten, sondern auf möglichst geeignete Strecken zu bündeln. Insofern ist das Lkw-Führungskonzept der Stadt Köln vergleichbar mit dem Lkw-Vorrangroutennetz der Stadt Hagen.

Zur Kontrollierbarkeit des Verbots teilt die Stadt Köln telefonisch mit, dass es, abgesehen von stichpunktartigen Kontrollen, die die Polizei gemeinsam mit der Ordnungsbehörde vornimmt, keine Möglichkeit gibt, Verstöße zu ahnden. Insgesamt wird der Maßnahme eine positive Wirkung zugeschrieben.

Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Herner Straße (Bochum)

Auf der Herner Straße in Bochum gilt zwischen den Anschlussstellen „Bochum Zentrum“ (A40) und „Bochum Riemke“ (A44) für Lkw über 7,5 Tonnen eine Durchfahrtsbeschränkung. Angeordnet ist hier das Verkehrszeichen 253 („Lkw-Verbot“) mit dem Zusatzschild „Durchgangsverkehr“. Dieses Verbot wurde 2011 eingeführt um Mautausweichverkehre zu unterbinden. Die Anordnung erfolgte hier also unabhängig von Maßnahmen im Rahmen einer Vereinbarung mit der Deutschen Umwelthilfe. Zum Nutzen des Verbots teilte die Stadt Bochum telefonisch mit, dass durch die anliegenden Gewerbe- und Industriebetriebe auf der Herner Straße immer noch ein hohes Schwerverkehrsaufkommen zu beobachten ist, dass jedoch nur geringe Anteile an verbotswidrig durchfahrenden Lkw über 7,5t festgestellt werden können. Außerdem wird auch hier das Problem der schlechten Kontrollierbar- und Verfolgbarkeit genannt.

Die schriftlichen Antworten der Städte sind der Anlage 1 „Antworten der Kontaktierten Städte“ zu entnehmen.

Anfrage bei Toll Collect zwecks Zusammenstellung von anonymisierten Verkehrsdaten

In der Sitzung vom 09.02.2022 des Ausschusses für Umwelt-, Klimaschutz und Mobilität wurde die Verwaltung beauftragt, Kontakt zur Firma Toll Collect zwecks Zusammenstellung von anonymisierten Verkehrsdaten aufzunehmen (vgl. DS 0017/2022).

Mautdaten des BAG

Als Auftraggeber von Toll Collect teilt das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) am

18.03.2022 mit, dass umfangreiche Datensätze über die Internetpräsenz des BAG abrufbar sind, aus denen sich für jeden mautpflichtigen Streckenabschnitt die Anzahl der monatlich durchgeführten Fahrten entnehmen lassen. Das BAG teilt allerdings auch mit, dass aus diesen Daten keine Rückschlüsse getroffen werden können, ob Fahrzeuge das mautpflichtige Netz verlassen haben bzw. in den nächsten Mautpflichtigen Abschnitt eingefahren sind. Es muss außerdem darauf hingewiesen werden, dass die ausgewerteten Daten aus Februar 2022 stammen, da das BAG die monatlichen Auswertungen erst seit Anfang 2022 veröffentlicht. Durch die Auswirkungen der A45 Sperrung sind diese Daten schlecht vergleichbar mit älteren Zählungen, wie beispielsweise der Verfolgungszählung im Jahr 2020 (DS 1075/2020).

Da die Mautpflicht nur auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen gilt, können aus den Daten des BAG keine Aussagen beispielsweise zur Enneper Straße („alte B7“ – jetzt L 700), zur Feithstraße (L 704) oder der Schwerter Straße (L 675) getroffen werden.

Die Datensätze des BAG sind im Internet in Form von Monatsberichten öffentlich und transparent abrufbar. Lediglich die Aufbereitung dieser Daten zum Zweck der Veranschaulichung erfolgte durch die Stadtverwaltung Hagen. Die Neutralität dieser Daten ist somit vollständig gegeben.

Die Daten wurden dennoch dahingehend analysiert, ob sich entlang eines Autobahnabschnittes die Anzahl der erfassten Fahrten an einer Anschlussstelle stark verringert. Dies wäre als Hinweis auf Abkürzungsverkehre zu interpretieren. Aus den Daten des BAG kann ein solches Phänomen nur an der Anschlussstelle „Hagen-Nord“ identifiziert werden (vgl. Anlage 4 „Visualisierung Mautdaten“). Aufgrund der Nähe zu den schwerverkehrsintensiven Gewerbegebieten im Lennetal ist es jedoch auch möglich, dass es sich bei den abfahrenden Lkw um Quell- und Zielverkehre handelt. Weitere Auffälligkeiten, beispielsweise an der Anschlussstelle Volmarstein, können nicht festgestellt werden.

Weitere Informationen, die sich den Mautdaten entnehmen lassen (vgl. hierzu wieder Anlage 4):

- Die Lkw-Verbote auf dem Märkischen Ring („Finanzamtschlucht“) sowie über die B7 (Remberg) werden weitestgehend eingehalten.
- Durch das funktionierende Lkw-Verbot am Märkischen Ring kann ausgeschlossen werden, dass Durchgangsverkehre von den Anschlussstellen Hagen-West und Hagen-Nord durch die Innenstadt (d.h. über den Märkischen Ring und über die Volmestraße) zur Anschlussstelle Hagen-Süd fahren. Etwaige Ausweichverkehre nutzen daher entweder die Achse „Schwerter Str. – Hagener Str. – Feith Str.“, oder den Weg durch das Lennetal.
- Die Sperrung der A45 führt zu einer enormen Zunahme des Schwerverkehrs auf der B54 im Volmetal. Es ist hierbei allerdings davon auszugehen, dass diese neue Form von Durchgangsverkehren sich auf die Relation AS Hagen-Süd ↔ AS Lüdenscheid beschränkt und dass diese nicht durch das komplette Stadtgebiet fahren.



Zusammenfassung und Ausblick

Das Verbot auf der B1 in Dortmund ist nicht auf die Stadt Hagen übertragbar, da das Verbot durch die Überschreitung von Luftmesswerten begründet wird. Keine der möglichen Ausweichrouten durch das Hagener Stadtgebiet liegt im Bereich einer Luftmessstelle; weiterhin gelten an den bestehenden Messstellen bereits strenge Lkw-Verbote (Graf-von-Galen-Ring: VZ 253 + Anlieger frei, Märkischer Ring: VZ 253 ohne Ausnahmen!).

Ein besser geeignetes Vorbild ist die Durchfahrtbeschränkung auf der Herner Straße in Bochum. Die Begründung, dass durch das Verbot Mautausweichverkehre verhindert werden sollen, kann auch für eine Durchfahrtsbeschränkung auf bestimmten mautfreien Strecken in Hagen, die als mögliche Ausweichroute infrage kommen, Anwendung finden. Zu der hohen festgestellten Wirksamkeit des Verbots muss einschränkend erwähnt werden, dass auf der Herner Straße seit 2018 zusätzlich auch noch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h existiert. Dies führt dazu, dass der Weg durch das nachgeordnete Netz länger dauert, als der Weg über die Autobahnen. Hinzukommt, dass ein Tempo-30 Limit erheblich besser kontrollierbar ist, als ein Durchgangsfahrverbot. In Kombination ergibt dies auf der Herner Straße also ein überaus wirkungsvolles Maßnahmenpaket. Um jedoch beispielsweise in der Spitzentunde eine Reisezeitverlängerung von 5 Minuten zu erreichen, müsste Tempo-30 auf einer Gesamtstrecke von ca. 3 bis 6 km angeordnet werden (eine Master-Thesis von der Uni Wuppertal aus dem Jahr 2020 kommt zu dem Schluss, dass die Verlustzeiten pro 100 m bei einer Anordnung von Tempo-30 in Spitzentunden durchschnittliche 5 bis 10 Sekunden betragen). Außerdem müsste dann, um eine Verlagerung der Durchgangsverkehre von einer Route zur Anderen auszuschließen, für jede mögliche Ausweichroute ein Tempo-30 Abschnitt angeordnet werden. Ein Beispiel für eine solche Anordnung liefert die Stadt Wuppertal; hier ist als Vergleichsmaßnahme mit der Deutschen Umwelthilfe auf allen Einfallstraßen von der A46 ins Stadtgebiet Tempo-40 angeordnet.

Die Anordnung von solchen langen Tempo-30 Abschnitten ist definitiv geeignet, um das Problem „Abkürzungsverkehre“ ursächlich zu lösen, jedoch müssen derart drastischen Maßnahmen als nicht verhältnismäßig eingeordnet werden.

Das Lkw-Führungskonzept der Stadt Köln ist vergleichbar mit dem bereits bestehenden Lkw-Vorrangrouten Konzept (vgl. hierzu "Lkw-Vorrangrouten" zu DS 1075/2020) der Stadt Hagen (vgl. hierzu "Lkw-Vorrangrouten" zu DS 1075/2020). Es erscheint sinnvoll, analog zur Vorgehensweise der Stadt Köln, abseits der Vorrangrouten flächenhafte Lkw-Durchfahrtsverbote anzutragen. Hierbei wird an allen Zufahrtstraßen, die in eine Verbotszone führen, die Schilderkombination VZ 253 („Lkw-Verbot“) + „Lieferverkehr frei“ oder alternativ VZ 262 („Tonnagebeschränkung auf 3,5 / 7,5t“) + „Lieferverkehr frei“ angeordnet. Auf diese Weise werden die Wohnquartiere sowohl vor Regionalen-/Überregionalen Durchgangsverkehren, als auch vor innerstädtischen Durchgangsverkehren geschützt. Ein entsprechendes Konzept für die Stadt Hagen müsste erarbeitet werden.

Die Mautdaten des BAG ergeben viele interessante Informationen, allerdings geben sie in den meisten Fällen keine direkte Auskunft über stattfindende

Ausweichverkehre. Die Daten geben jedoch einen Hinweis darauf, dass zusätzlich zu der Relation, auf der sowohl durch die Zählung der Verwaltung (DS 1075/2020), als auch durch die von der Politik organisierten Zählung, Lkw-Durchgangsverkehre identifiziert wurden (HA-West ↔ HA-Mitte), auch die Anschlussstelle Hagen-Nord als „Start-/Zielpunkt“ für Durchgangsverkehre genutzt wird. Diese Durchgangsverkehre belasten (so wie es das Lkw-Vorrangrouten-Konzept vorsieht) entweder die Achse „Hagener Str. - Feithstraße“, oder die Wege durch das Lennetal. Die Innenstadt bleibt davon unberührt, dies belegen die BAG Daten. Neue Hinweise auf Durchgangsverkehre von und zur Anschlussstelle Volmarstein liefern die Daten des BAG jedoch keine, was im Einklang mit der Lkw-Verfolgungszählung (DS 1075/2020) steht.

Es muss einschränkend noch einmal erwähnt werden, dass die A45 Sperrung derzeit einen massiven Einfluss auf etwaige Durchgangsverkehre hat. Während einerseits im Volmetal die Belastung lokal drastisch zugenommen hat, werden andererseits überregionale Verkehre durch weiträumige Umleitung über die A4 und die A1 aus der Region um Hagen verdrängt, bzw. frühzeitig auf die A1 verlagert, sodass für diese Verkehre keine Notwendigkeit mehr für eine Durchfahrt durch Hagen von der A1 zur A45 besteht.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

sind nicht betroffen

Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung

keine Auswirkungen (o)

Finanzielle Auswirkungen

Es entstehen weder finanzielle noch personelle Auswirkungen.

gez.

Henning Keune

Technischer Beigeordneter

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Amt/Eigenbetrieb:

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____
