

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	17.05.2022

Routen für den Schwerlastverkehr

hier: Anfrage AN/0792/2022 von der Fraktion Die Linke vom 06.04.2022

Die Fraktion Die Linke bittet um die Beantwortung folgender Fragen:

1. „Die Kyotostraße ist eine Gemeindestraße. Die Einrichtung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen ist gemäß § 2 der Zuständigkeitsordnung der Stadt Köln in Verbindung mit § 41 Abs. 3 der Gemeindeordnung NRW ein Geschäft der laufenden Verwaltung. Welches Gesetz sieht es vor, dass auf einer Straße des Vorbehaltsnetzes Tempo 50 gelten muss? Zumal es ein Bundesgesetz gibt das Tempo 30 vor Schulen vorsieht. Warum wendet die Stadt nicht das weitergehende Gesetz an und kommt seiner Pflicht nach Verkehrssicherheit und Schulwegsicherung nach? Wir bitten um Klarstellung, insbesondere der Frage, welches Gesetz hier Anwendung finden sollte.
2. Wie erklärt sich die Diskrepanz zwischen den offiziellen Daten, die für den Verkehrskalender Logistik der Stadt Köln gelten und jenen des offiziellen LKW-Navigationssystems des Landes NRW SEVAS?
3. Wir bitten um Ausweisung der Anlieferungszonen für den Schwerlastverkehr der Gewerbe- und Industriebetriebe und der Händler*innen in der LKW-Verbotszone in einer Karte (linksrheinischer Innenstadtbereich und rechtsrheinischer Innenstadtbereich).
4. Wie wird sichergestellt, dass kein reiner Transitverkehr durch die Kölner Innenstadt geführt wird?
5. Die Gefahrgut-Strecken führen mitten durch die Innenstadt, entlang von Wohngebieten und durch den Campus der BAN. Wie kann das sein und wie kann eine Änderung der Strecke erreicht werden kann, so dass weniger bewohnte Gebiete durchfahren werden müssen?“

Antworten der Verwaltung:

Zu 1:

Die Kyotostraße liegt im sog. Vorbehaltsnetz der Stadt Köln, einem Netz von Vorfahrtsstraßen, die aufgrund ihrer verkehrlichen Merkmale wie z. B. Verkehrsbedeutung und -funktion für den Individualverkehr und öffentlichen Personennahverkehr, Charakter und Ausbau nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen sollen. Hier gilt entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Regel für innerörtliche Straßen eine Fahrgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometer (oder mehr). Das Vorbehaltsnetz wurde vom zuständigen Fachausschuss des Rates beschlossen und entspricht den Vorgaben der StVO

Sind auf einer bestimmten Straßenstrecke Umstände gegeben, die von den allgemeinen auf entsprechenden Strecken vorhandenen Umständen deutlich abweichen, z. B. eine signifikant erhöhte Unfallrate oder der unmittelbar an der Straße gelegene Eingang einer schützenswerten Einrichtung, können gemäß der StVO mittels einer Einzelbeschilderung (Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit) Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Für die Kyotostraße liegen auf der gesamten Strecke solche besonderen Umstände nicht vor, jedoch wurde im Rahmen des Lärmschutzes im Bereich der Schule auf 250 m die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

Die Stadt Köln ist der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ beigetreten. Die Initiative bekennt sich zur Mobilitätswende und fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen „Tempo 30“ als Höchstgeschwindigkeit innerorts auf bestimmten Straßen anordnen können, soweit sie es für notwendig halten.

Zurzeit ist die Verwaltung allerdings dazu verpflichtet, die bundesgesetzlich vorgegebenen Rahmenbedingungen einzuhalten. Von der gewünschten durchgängigen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Kyotostraße muss die Verwaltung daher absehen.

Zu 2:

Es handelt sich nicht um einen Widerspruch. Die Kyotostraße ist entsprechend des Beschlusses des Verkehrsausschusses vom 05.11.2013 (Vorlage: 1460/2012) als nachgeordnete Lkw-Verbindung ausgewiesen. Im Verkehrskalender ist die Straße als „Lastkraftwagen-Verbindung für den Anlieferverkehr innerhalb Transitverbotszone (Lkw > 7,5 t)“ ausgewiesen. In SEVAS ist die Straße als Vorrangroute für den Lkw-Verkehr ausgewiesen, der entsprechend dem Lkw-Führungskonzept und Beschlussfassung dort auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt wird. Im Rahmen des Lkw-Führungskonzeptes ist eine Transitverbotszone vorher mit empfehlenden Charakter ausgewiesen worden, weil die StVO lediglich streckenbezogene Lkw-Verbote zulässt. Das Lkw-Transitverbot ist als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität eingeführt worden und wird in den Datensätzen von SEVAS in den jeweiligen Zufahrten entsprechend als „Restriktion“ angezeigt.

Zu 3:

Eine kartografische Ausweisung der Anlieferungszonen für den Schwerlastverkehr der Gewerbe- und Industriebetriebe und der Händler*innen in der Lkw-Verbotszone (linksrheinischer und rechtsrheinischer Innenstadtbereich) kann derzeit nicht bereitgestellt werden. Es gibt verwaltungsintern keine Gesamtübersicht über die im Stadtgebiet ausgewiesenen Lade- bzw. Lieferzonen. Die Einrichtung jeder Ladezone wird derzeit separat geprüft und angeordnet. Eine Aufnahme in ein Register oder eine georeferenzierte Verortung erfolgt dabei aktuell nicht. Die Einführung eines Katasters der ausgewiesenen Ladezonen wird derzeit verwaltungsintern diskutiert. Ein Nutzen würde auch nur dann erzeugt, wenn diese in Navigationssystemen der Logistikdienstleister Verwendung fänden. Ein solcher Schritt bedarf der einheitlichen Datenbereitstellung in Deutschland und Europa bevor Navigationsdienstleister solche Daten in ihre Anwendungen integrieren. Die Stadt Köln tauscht sich in verschiedenen Gremien mit anderen Städten und Logistikunternehmen aus, um bei absehbarer Umsetzung eine solche Datenbereitstellung zu initiieren und sich zu beteiligen.

Zu 4:

Durch Verkehrszeichen an und vor den jeweiligen Zufahrten wird das diesbezügliche Verbot angezeigt. Die Überwachung des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, die im eigenen Ermessen die Intensität der Kontrolle festlegt. Unabhängig davon ist aufgrund von regelmäßigen Gesprächen mit Unternehmen aus Spedition und Logistik nicht zu erwarten, dass Lkw-Fernverkehre unnötig das übergeordnete Netz verlassen und die innerstädtischen Straßen nutzen.

Zu 5:

Das Gefahrgutnetz zeigt geeignete Strecken zur Andienung von Zielpunkten im Stadtgebiet auf, ohne dass hierfür jeweils ein Einzelantrag zu stellen wäre. Diese liegen in der Regel auf dem Vorrangroutennetz. Im Falle eines Einzelantrages wäre das für solche Fahrten nicht zu verwehren. Die Fahrt auf anderen nachgeordneten Straßen ist in der Regel nicht sinnvoll und mit höheren Gefährdungspotenzialen versehen. Auch für Gefahrguttransporte mit Lkw mit einem Gewicht von mehr als 7,5 t ist eine Durchfahrt durch die Lkw-Transitverbotszone nicht zulässig (s. Antwort zu Pkt. 2). Unabhängig davon ist nicht zu erwarten, dass Fahrzeuge unnötig die Kyotostraße durchfahren (s. Antwort zu Pkt 4).

Gez. Egerer