

Zusammenfassung und Auswertung des Routenkonzeptes

Erstellt: Jürgen Mülders 29.04.2014

Ausgewertet wurden: die Berichtsvorlage der Stadt und das LKW-Routenkonzept vom 27.03.2014. Dazu gibt es keinen Auftrag sondern es ist eine Eigeninitiative. Ich bin unabhängig und parteilos.

Die Berichtsvorlage der Stadt MG:

Wichtige Aussagen in der Berichtsvorlage:

"so dass angestrebt ist, den LKW-Verkehr möglichst lange über die Autobahn zu führen und die Wege im innerstädtischen Bereich zu minimieren."

„der eingeschränkten finanziellen Möglichkeiten der Stadt zu betrachten.“

Die weiteren Aussagen kommen aus dem Routenkonzept, die nachher noch einzeln betrachtet werden.

Das LKW-Routenkonzept Dipl.-Ing. Michael Vieten

Zusammenfassung Beurteilung des Routenkonzeptes

1 Aufgabenstellung

Bei der Aufgabenstellung heißt es auf Seite 4 und 5:

"es allerdings nicht Ziel einer Stadt- und Verkehrsplanung sein, ausschließlich auf die Belange des Wirtschaftsverkehrs bei der Planung und Führung des Kfz-Verkehrs und insbesondere des Wirtschafts- und Güterverkehrs Rücksicht zu nehmen." und weiter

" die Abwägung Wirtschaftsverkehr vs. Gesundheitsschutz der Bürger nimmt hier eine wichtige Rolle ein."

2 Einführung in den Wirtschaftsverkehr

" LKWs insbesondere im Güterverkehr führen wegen ihrer gegenüber dem PKW-Verkehr deutlich höherem Lärm- und Schadstoffemissionen zu ansteigenden ökologischen Problemen im städtischen Raum"

und weiter:

"die Wirtschaftlichkeit dieser Fahrten nur gewährleistet ist, wenn die Fahrzeuge einen bestimmten Auslastungsgrad haben, sodass die Güter und Produkte verschiedener Kunden bei den Speditionen gebündelt werden:"

Die Aussagen sind nicht nachvollziehbar, meistens beauftragt jede Firma ihren eigenen Spediteur mit dem sie einen teilweise langfristigen Vertrag hat, oder dem sie vertraut.

Aus eigener Erfahrung im Bereich der IT habe ich gelernt, das z.B. HP, EMC und SUN je eine eigene Spedition beauftragten, obwohl der Abfahrtsort in A-Stadt und das Ziel in B-Stadt über 300 km Entfernung für alle drei dieselben waren und alles in einen LKW gepasst hätte.

3 Bestandsaufnahme

„Die Anzahl und die Größe der Betriebe lassen jedoch keinen direkten Rückschluss auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen zu.“

Weiter Seite 12:

„Die Standorte der erfassten Einzelhandelseinrichtungen sind dem Bild 4 zu entnehmen. Insgesamt wurden 61 Einzelhandelseinrichtungen im Stadtgebiet von Mönchengladbach erfasst. Dazu gehören 30 Lebensmittel-Discounter, 29 Lebensmittel-Vollsortimenter und zwei Hornbach Baumärkte.“

Feststellungen Seite 14/15:

Es sind genügend Einrichtungen (Tankstellen und Parkmöglichkeiten für den LKW in Mönchengladbach und Umgebung vorhanden, für die Rast- und Ruhezeiten.

3.1.3 Anforderungen des Gewerbes und der Industrie in Mönchengladbach (Seite 16)

Fragebogen:

100 Fragebogen werden verteilt.

100	Fragebogen werden verteilt
18	Werden vor Ort befragt
36	Antworten per Post
8	Antworten Online
5	Keine Lieferung /existieren nicht mehr
33	Keine Antwort
100	Summe

Es gibt also 67 Antworten.

Dabei sind die 4 Einzelhandelsketten fragwürdig, denn hier ist wohl die Aufgabe nicht präzise gestellt worden. Einzelhandelsketten fahren grundsätzlich durch alle Straßen auch Fußgängerzonen.

Ob hier noch weitere Unternehmungen falsch sind, ist nicht erkennbar, wie z.B. Containerbetriebe und Möbellieferanten z.B. Schaffrath.

Jetzt werden diese unterschiedlichen Unternehmungen, die über die gesamte Stadt verteilt sind, zusammengefasst in verschiedenen Diagrammen. Diese Auswertung hat aber einen fraglichen Wert.

Es folgt die Darstellung der als wichtig bezeichneten Straßen:

Einige sind ja nachvollziehbar, da an ihnen die Betriebe liegen, bzw. es die Wege zur Autobahn darstellt. Aber die Hindenburgstr., Breitenbachstr., Steinmetzstr., Viersener Str., Kaldenkirchener Str, und Bismarckstr. haben keine Gewerbetriebe außer Lebensmittelbereiche und Geschäfte. Für welche Betriebe sind diese Straßen denn wichtig?

Die Tabelle 4 Seite 24 „Problemstraßen der befragten Betriebe“ ist zwar gut, aber wegen teilweise sehr langen Straßen fehlen hier die Darstellung der wirklichen Probleme. Diese Fragestellung ist auch zu hinterfragen. Wenn ich kein Konzept habe, werden alle Firmen fast alles als Problem darstellen. Es gilt aber Lösungen zu finden.

Auf Seite 25 werden die wichtigsten Anforderungen an den LKW Verkehr aufgezeigt:

die wirtschaftlich kürzeste und schnellste Route,
Wettbewerbsnachteile durch Umwege.

Hinweis:

Es gibt aber feste Tarife für die Transporte, also sind diese Aussagen fragwürdig.

Auf Seite 25 kommen erste echte Wünsche:

Öffnung der Bahnstraße
Erschließung der Ritterstr.
Verbindung MG-Rheydt erhalten, Theodor-Heuss-Str. Limitenstr

Die Wünsche widersprechen aber dem Gesundheitsschutz der Anwohner, vor allem Bahn- und Ritterstr.

3.2.2 Brückenbauwerke im Stadtgebiet

Eine hervorragende und aufwendige Arbeit, dass Brückenkataster zu aktualisieren und zu beurteilen.

4 Beeinflussende Rahmenbedingungen

4.1 Luftreinehalteplanung

„Insbesondere das LKW-Verbot auf der Aachener Straße und der Bahnstraße betrifft einen großen Anteil des LKW-Verkehrs, der von Gladbach die Autobahnanschlussstelle Holt erreichen möchten.“

„Da das eingeschränkte LKW-Verbot auf der Aachener Straße / Bahnstraße einerseits kaum Beachtung gefunden hat und andererseits aber nur schlecht kontrollierbar war, wurde das Verbot von der A61 kommend in ein absolutes LKW-Verbot Richtung Innenstadt umgewandelt.“

Ein Hinweis: die schlechte Beachtung der LKW-Verbote liegt an der sehr schlechten Beschilderung, vor allem gibt es so gut wie keine richtigen Übersichtlichen Voranzeiger auf der Aachener Straße. Hier insbesondere Kreuzung Aachener Straße Monschauer Straße und Gegenrichtung Aachener Straße vor der Autobahn.

4.2 Lärmaktionsplan

Hier werden Straßen aus dem LAP 1. Stufe sowie Teile der 2. Stufe aufgeführt.

„Bisher wurden allerdings noch keine LKW-Verbote aus dem LAP umgesetzt.“

Ein Hinweis: Erst wenn ein LKW-Routennetz verabschiedet ist, ist doch erst klar welche Straßen wirklich belastet sind. Vielleicht löst das LKW-Routennetz einige dieser Probleme

4.3 Änderungen im Straßennetz (Seite 44 – 45)

Hier werden die Wünsche der Stadt dargestellt und die bereits in Bau befindlichen. Ob diese Wünsche aber für das Routennetz wichtig sind wird nicht hinterfragt. Es sollte aber umgekehrt sein, das Routennetz soll die Begründung darstellen.

5 Entwicklung eines LKW-Routenkonzeptes

5.1 Unbeschränktes Verkehrsnetz für den Wirtschaftsverkehr

Auf der Seite 48 werden einige konkrete Aussagen getroffen.

Hier wäre eine detailliertere Beschreibung und Darstellung besser. So ist es kaum nachvollziehbar. Es werden hier die Wünsche dargestellt, aber kein Konzept hinterlegt.

5.2 Anforderungen an das Routenkonzept (Seite 49)

„Das zu entwickelnde Routennetz soll möglichst ein durchgängiges Straßennetz für den LKW-Verkehr darstellen, um die Fahrtweiten zu minimieren und Sammelfahrten zu ermöglichen. Eine oder mehrere Nord-Süd- und Ost-West Verbindungen sollen für den LKW-Verkehr zur Verfügung stehen.“

Und hier die Anforderung von oben:

"so dass angestrebt ist, den LKW-Verkehr möglichst lange über die Autobahn zu führen und die Wege im innerstädtischen Bereich zu minimieren."

Weiter Seite 51:

„Neben einer Verbindung der Gewerbegebiete untereinander innerhalb des Stadtgebietes sollte zusätzlich jedes Gewerbegebiet mindestens über zwei Erschließungswege erreichbar sein. Einerseits dient die dazu, dass die Fahrten im Wirtschaftsverkehr nach Möglichkeit minimiert werden können, so dass Umwegfahrten vermieden werden können, und andererseits, dass beispielsweise Baumaßnahmen (z.B. Kanalarbeiten) auch ohne wesentliche Beeinträchtigung für die Abwicklung ... durchgeführt werden können“

Und weiter auf Seite 52

„Zu den bestehenden Anforderungen an das Routenkonzept dahingehend, dass ein Großteil der Unternehmungen Fremdspeditionen einsetzen und diese Sammelfahrten durchführen. D.h. dass eine durchgängige Verbindung zwischen den Gewerbegebieten und somit eine Ringerschließung zwischen der Autobahn und dem innerstädtischen Straßennetz erforderlich wird.“

Und weiter:

„Auch die Lebensmittelbranche benötigt diese Ringerschließung, um eine Belieferung ihrer Filialen verteilt im gesamten Stadtgebiet von Mönchengladbach zu ermöglichen. Diese LKW-Verkehre der Sammeltransporteure bewegen sich überwiegend im Stadtgebiet.“

Hinweis von oben:

"es allerdings nicht Ziel einer Stadt- und Verkehrsplanung sein, ausschließlich auf die Belange des Wirtschaftsverkehrs bei der Planung und Führung des Kfz-Verkehrs und insbesondere des Wirtschafts- und Güterverkehrs Rücksicht zu nehmen." und weiter
" die Abwägung Wirtschaftsverkehr vs. Gesundheitsschutz der Bürger nimmt hier eine wichtige Rolle ein."

5.3 Routenkonzept

5.3.1 Vorbemerkungen Seite 52 – 53

5.3.2 Stufe 1

5.3.2.1 Notwendige Sofortmaßnahmen Stufe 1a (Seite 53)

In der Stufe 1a (Seite 53-54) hier wird der Bestand als Maßnahme aufgeführt, aber es gibt keine Begründung oder Alternative und welcher Betrieb dort fahren muss. Also konzeptionell keine Aussage.

Beim Gewerbegebiet Mitte wird über eine ‚sinnvolle Anbindung‘ über die Ritterstr. geschrieben, auch hier keine Alternativbetrachtung.

Einigen Maßnahmen für LOA stimme ich auch zu, aber es fehlen trotzdem die Begründungen: welche Firmen benötigen diesen Weg.

5.3.2.2 Notwendige Sofortmaßnahmen Stufe 1b (Seite 56)

Betrifft wieder die Ritterstr. und die Kreuzung Breitstr. Am Gerstacker.

5.3.2.3 Notwendige Sofortmaßnahmen Stufe 1c (Seite 56)

Verweise auf den LAP, das ist die einzige Begründung, aber keinen Hinweis auf LKW-relevanz.

5.3.3 Ertüchtigungsmaßnahmen zur Sicherung der dauerhaften Erreichbarkeit (Stufe 2) Seite 56

5.3.3.1 Stufe 2A (Seite 57)

Verweis auf Neubauprojekte Geistenbecker Ring und Nordring

Sowie Brücke Breitenbachstr und Brücke Hubertusstr. Beides ohne weitere Begründung wer dort fahren muss. Die weitere Nutzung der Straßen hinter diesen Brücken sind für das LKW-Routennetz nicht nachgewiesen.

5.3.3.2 Stufe 2b (Seite 59)

Entlastung Ost:

Querspange Hoster, auch hier keine Begründung. Der Verkehr von Ost kommt zusätzlich in den Stockholtweg und weiter in die Schlachthofstr.?
Das Gebiet Stockholtweg ist ausreichend über Friedenstr und Zoppenbroich angebunden, und in der anderen Richtung über Gracht und Limienstr.
Im Bereich Ost sind wohl einige Kreuzungen zu verbessern, aber erst wenn feststeht, wo der wirklich detaillierte Anspruch besteht. Es sind hier ausreichend Straßen vorhanden und Anbindungen sind über die Breitestr. und die Hofstr. vorhanden um über die Theodor-Heuss Str. die Autobahnen zu erreichen. Die Zufahrt über die Gartenstr. und Limitenstr. zur A61 muss nachgewiesen werden.

Entlastung West:

Hier werden Alternativen dargestellt. Aber leider werden diese auch meistens gleich wieder verworfen. Übrig bleibt Landgrafenstr., Seilerweg, Heinrich-Pesch-Str., Hohlstr. durch die Innenstadt Rheydt Wilhelm Schiffer Str. Mosessternstr. usw.

Das kann keine Lösung für West sein. Es gibt eine andere Lösung. Stufe 2c (Seite 63)

5.3.3.3 Stufe 2c (Seite 63)

Erneute Wiederholung der Ritterstr „LOA“, jetzt aufgrund der Mehrbelastung.

5.3.4 Stufe 3 (Seite 64)

Umgehung Burgrafenstr, Hubertusstr., Nordspange zur Kaldenkirchener Str., Ortsumgehung Ruckes und Sasserath.

Alle diese Maßnahmen sind nicht begründet und nachgewiesen, wer diese Maßnahmen nutzen **muss**.

Besonders erwähnenswert ist die Nordspange, sie soll die Kreuzung Hohenzollernstraße / Künkelstraße mit der Kaldenkirchener Str. verbinden. Warum? Wenn die LKWs über den Nordring Willicher Damm zur A44 und A52 gelangen können. Und die andere Richtung über AS Neuwerk oder Ost über den Willicher Damm Nordring auch zu dieser Kreuzung gelangen. Und welcher Innenstädtischer Ring ist damit verbunden, bzw. welche doppel Anbindung?

6 Maßnahmen zur Umsetzung (Seite 68)

Beschilderung, Zielspinnen einschl. gute Beschilderung der Umwege.

Nachvollziehbar und wirklich machbar, je schneller je besser. Es besteht heute schon ein erheblicher Mangel an der Beschilderung.

Besonderer Verweis gilt dem Abschnitt 6.2.3 Pilotprojekt Rhein Ruhr.

6.2.4 Empfehlungen (Seite 72)

„Eine u.U. längere Route wird nur dann akzeptiert, wenn sie dafür entsprechende Vorteile bietet (Keine Höhen- oder Tonnagebeschränkungen, grüne Wellen, ausreichende Leistungsfähigkeiten usw.“

Und weiter:

„das Pilotprojekt der Metropole Ruhr als Anregung aufzunehmen. Eine Erweiterung des Pilotprojektes um das Rheinland wäre erstrebenswert.“

7 Zusammenfassung (Seite 73)

„Neben einer Verbindung der Gewerbegebiete untereinander innerhalb des Stadtgebietes ist es von großer Bedeutung, dass jedes Gewerbegebiet mindestens über zwei Erschließungswege erreichbar ist.“

und weiter:

„D.h., dass eine durchgängige Verbindung zwischen den Gewerbetreibenden und somit eine Ringschließung zwischen der Autobahn und dem innerstädtischen Straßennetz erforderlich wird.“

Meine persönliche Zusammenfassung und Beurteilung des vorliegenden LKW-Routenkonzeptes 27-03-2014

Grundsätzlich ist es immer schwierig ein solches Konzept für eine bestehende Stadt zu erstellen und dann noch einiges mehr. Das Mehr bezieht sich auf die Wünsche aller Beteiligten und die Vorgaben des Gesetzgebers. Hier eine Neutralität zu behalten und richtig zu bewerten ist schon eine Herausforderung.

Aber vor allem ist auch der Anforderungskatalog etwas besonders.

Aufgrund dieser Ansprüche gebe ich dem Gutachten nur ein ausreichend minus

Begründung:

Die Anforderung den Verkehr lange über die BAB zu führen wird nicht nachgekommen bzw. ist nicht erkennbar. Der Wunsch doppelte Anbindungen und der Innerstädtische Ring zu den Gewerbebetrieben ist im Auftrag nicht enthalten. Hier gab es wohl einen Selbstläufer. Auch viele Neubaustrecken sind nicht nachgewiesen, wer diese nutzen sollten. Z.B. Brücke Hohlstr., Brücke Breitenbachstr., Ritterstr. und Hubertusstr..

Weiterhin ist bei den Befragten Unternehmen nicht ausreichend der Sinn geprüft worden. Das hier z.B. Aldi und Rewe gefragt werden ist nicht nachvollziehbar, da diese auch durch Fußgängerzonen fahren müssen o.ä. Weiterhin dürften Container Betriebe oder Möbellieferanten o.ä. nicht befragt werden. Auch diese gehören nicht zum Betrachtungsbereich. Also hier sind einige Basisarbeiten nicht ausreichend ermittelt worden.

Auch ist der Schutz der Bürger nicht ausreichend berücksichtigt worden. Denn auch diese Bürger sind u.a. auch die Mitarbeiter in diesen Unternehmen.

" die Abwägung Wirtschaftsverkehr vs. Gesundheitsschutz der Bürger nimmt hier eine wichtige Rolle ein."

Ein wirklich großes Lob gehört der Ermittlung des Brückenkatasters.

Ein wirklich nachvollziehbares und umsetzbares Gutachten stelle ich mir vor, dass zu jedem Industriegebiet die Straßen bis zur Autobahn festgelegt werden, oder Alternativen aufgezeigt werden. Weiterhin sollten die wirklich erforderlichen Verbindungen zwischen den Gewerbebetrieben dargestellt werden, also wer muss wo hin wie oft und mit welchem LKW und ist dieser nicht doch über die Autobahn schneller, oder ist es wegen der geringen Anzahl vernachlässigbar.

Es ist schwer für die Stadt und auch für die Politiker sogar fast unmöglich aus diesem Konzept die richtigen Schlüsse zu ziehen. Das Konzept lässt hier alles zu und unterstützt alle Wünsche. Ich bin mir nicht sicher, aber es sollte hier wohl kein Wunschzettel aufgestellt werden, sondern:

ein realisierbares und bezahlbares Konzept, dass den Unternehmen aber Kompromisse abverlangt, ohne die Wirtschaftlichkeit und die Weiterentwicklung der Unternehmen zu gefährden und auch den Bürgern eine lebenswerte Stadt zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Jetzt gibt es m.E. nur noch einen Weg:

1. Die Beschilderung der LKW-Routen klarer und eindeutig darstellen und die jetzt nutzbaren LKW-Straßen festzulegen.
2. Anschließend sind die Belastungen zu zählen und dabei zu überprüfen, ob diese Fahrt wirklich erforderlich ist.
3. Erst nach mehr als 6 Monaten Ermittlungen, in der auch Anpassungen durchgeführt werden sollten, können die dann noch erforderlichen Maßnahmen ermittelt und dann begründet realisiert werden.

Vielen Dank
Dipl.-Ing. Jürgen Mülders