

DREI PUNKTE FÜR BESSEREN VERKEHRSFLUSS

Wirtschaftsverkehr in der Stadt

Wirtschaftsverkehr in der Stadt setzt sich aus privatem (z. B. Einkaufs- oder Pendlerverkehr), öffentlichem (z. B. Müllabfuhr, Nahverkehrsbusse, Grünflächen- und Straßenbau) und kommerziellem Wirtschaftsverkehr (z. B. Handwerker, Stückgut, Lebensmittel-Anlieferung und Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP)) zusammen. Eine gängige statistische Erfassung des städtischen Wirtschaftsverkehrs gibt es nicht.

KEP und Verkehrswachstum: Problem oder Lösung?

KEP-Verkehre sind Teil des Wachstums im Wirtschaftsverkehr der Städte. Bedarfseinkäufe in der Stadt gehen zurück, Erlebniseinkäufe und die Warenversorgung kleinerer Einzelhandelsgeschäfte durch KEP-Dienste nehmen zu. Gleichzeitig ersetzen Paketdienstleister private Einkaufsverkehre, indem sie pro Fahrt ca. 120 Pakete gebündelt bewegen. KEP ermöglicht daher einerseits attraktive und lebenswerte Innenstädte und wird andererseits den steigenden Ansprüchen der Stadtbewohner, die immer mehr online einkaufen, gerecht.

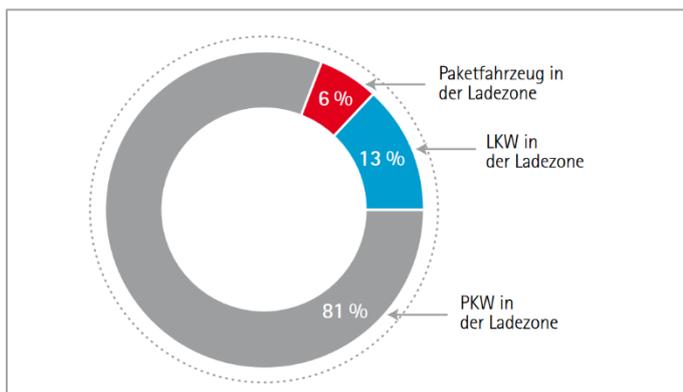


Abbildung 1: Ladezone/2.Reihe-Vorgänge

Quelle: „Die Ladezone im Blickpunkt“, IHK zu Köln 2018.

Ladezonen für den Verkehrsfluss

Die Effizienz des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt hängt wesentlich von der ausreichenden Verfügbarkeit von Flächen für Be- und Entladevorgänge ab. Zwar können Ladebereiche/Ladezonen momentan noch nicht mit den Mitteln der Straßenverkehrsordnung (StVO) angeordnet werden, aber eingeschränkte oder absolute Haltverbote können mit dem Hinweiszeichen „Ladezone“ ergänzt werden. Dann sind gewerbliche Lade- und Liefervorgänge zulässig, damit die Lieferfahrzeuge den fließenden Verkehr nicht stören.

Aber: Viele Ladezonen werden von Pkw zugeparkt. Die Fehlbelegung ist oft so hoch – z. B. in Köln und Leverkusen bis zu 81 Prozent –, dass Ladezonen nutzlos sind („Die Ladezone im Blickpunkt“, IHK zu Köln, 2018). Somit werden Zusteller und Lieferanten zum Halten auf der Fahrbahn gezwungen. Das schränkt die Kapazität des Straßennetzes ein und behindert den fließenden Verkehr.

Was KEP hilft

1. Ladezonen freihalten

Die Kontrolle von Ladezonen ist eine wesentliche Voraussetzung, um Fehlnutzung zu vermeiden. Nur dann können Ladezonen einen positiven Effekt auf den Verkehrsfluss haben. Noch vor der Kontrolle sind smarte Lösungen denkbar: Digitale Hilfsmittel wie LED zur Kennzeichnung oder akustische Zeichen bei Fehlnutzung, versenkbare Poller auf Anforderung u. ä. können zur Akzeptanz der Ladezonen beitragen und damit zukünftigen Kontrollaufwand verringern.

Um Unklarheiten bei der Nutzung von Ladezonen zu vermeiden, sollte die Anordnung von Ladezonen mit Zeichen 283 StVO (absolutes Haltverbot) erfolgen. Das Zeichen regelt eindeutig: Hier kann abgeschleppt werden. Zeichen 286 StVO (eingeschränktes Haltverbot) ist hingegen unklar, weil Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen nicht auf gewerbliche Tätigkeiten beschränkt sind. Da der rechtliche Begriff des Be- und Entladens nicht für alle Verkehrsteilnehmer ausreichend klar ist, ist das eingeschränkte Haltverbot ungeeignet, die Falschnutzung von Ladezonen auszuschließen.

Der räumliche Geltungsbereich einer Ladezone kann durch eine Zickzack-Linie ergänzt werden (Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote analog zu Bushaltestellen, Zeichen 299 StVO).

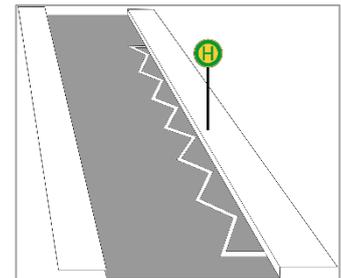


Abbildung 2: „Zickzack-Linie“
Zeichen 299 - Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbote
 Quelle: <https://www.dvr.de/publikationen/downloads/verkehrszeichen.html>.

2. Mehr Ladezonen einrichten

Die Erfahrung zeigt, dass Ladezonen nicht nur frei von Falschnutzern sondern auch in ausreichender Anzahl vorhanden sein müssen, um eine reibungslose, fußläufige Zustellung vom Fahrzeug aus zu ermöglichen. Die Städte haben die Kompetenz, mehr Flächen im öffentlichen Straßenraum als dringend benötigte Ladezonen einzurichten. Kein Zusteller oder Lieferant wird sich freiwillig auf die Fahrbahn stellen, wenn weite Fußwege durch ausreichend Ladezonen vermieden werden.

Die Ladezonen können mit Elementen des dynamischen Parkraummanagements abhängig von der aktuellen Verkehrsnachfrage situationsgerecht zur Verfügung gestellt werden. Das kann bedarfsgerecht als Anforderung durch die Zusteller (on demand) geschehen, oder anhand von Erfahrungsdaten (z. B. großer Bedarf nach Ladezonen für die Zustellung vormittags). So können die entsprechenden Flächen „mehrfach“, nämlich für privaten ruhenden Verkehr und für Liefervorgänge genutzt werden.

3. Klarheit schaffen mit neuem Verkehrszeichen

Die weiter oben beschriebene Maßnahme der Anordnung von Ladezonen mit einem absoluten Haltverbot können Städte kurzfristig mit bestehenden Möglichkeiten umsetzen. Langfristig ist es jedoch erforderlich, einen eindeutigen Regelungsgehalt für die Nutzung von Ladezonen zu schaffen: Ein neues Verkehrszeichen „Ladezone“ in der StVO für gewerbliche Wirtschaftsverkehre.

Die Vorteile wären: Der klare Regelungsgehalt ist, dass für alle anderen Verkehrsteilnehmer hier absolutes Haltverbot gilt, denn die Beschilderung von Verkehrsflächen für bestimmte Halt- oder Parkvorgänge (Zeichen 224 StVO „Haltestellen“ sowie 229 StVO „Taxenstand“) ist mit Haltverbotregelungen für andere Verkehrsteilnehmer verbunden. Aufgrund der eindeutigen Sanktionsmöglichkeiten würde die Falschnutzung von Ladezonen rapide sinken und die Wichtigkeit der Freihaltung im Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer verankert werden, wie das bei Haltestellen und Taxiständen der Fall ist.



Abbildung 3: Vorschlag für Verkehrszeichen „Ladezone“

Quelle: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 151, 2007.

Zeitliche Beschränkungen der Ladezonen sind möglich (Zusatzzeichen), um die Fläche allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat die Eignung bereits im Jahr 2007 festgestellt.