

Übersicht



Die Bürgermeisterin
Hilden, den 22.11.2019
AZ.: I/32-MS

WP 14-20 SV 32/031/1

Beschlussvorlage

Antrag der Bürgeraktion im StEA am 11.09.19: Fahrzeugverkehr in der Innenstadt (Fußgängerzone)

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

☒ ja

☐ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

☐ ja

☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Rat der Stadt Hilden

11.12.2019

Entscheidung

Anlage 1: SV 32/031 komplett

nicht-öffentlich: Auszug aus vorläufiger Niederschrift SV 32/031 im StEA am 20.11.19

nicht-öffentlich: Auszug aus vorläufiger Niederschrift SV 66/161 im StEA TOP 6.3 am 20.11.19

Geänderter Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden nimmt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

a) die Ausführungen der Verwaltung zum Fahrzeugverkehr in der Innenstadt zur Kenntnis

und beschließt

b) die Ladezeiten in der Fußgängerzone, beginnend ab dem 01. Januar 2020, wie folgt zu erweitern:

<u>Mo. bis Fr.</u>	alt: 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr	neu: 06.00 Uhr bis 11.00 Uhr
	(Die Ladezeiten von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr bleiben unverändert)	

<u>Sa.</u>	alt: 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr	neu: 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr
------------	------------------------------	------------------------------

c) Ergänzung:

Es werden drei Ladezonen im Bereich Klotzstraße (im Einmündungsbereich Mittelstraße), Warrington-Platz (vor dem Zugang zur Fußgängerzone) und Bismarckstraße (nördlich und südlich der Einmündung Kurt-Kappel-Straße) eingerichtet.

Die Standorte Mühlenstraße, Robert-Gies-Straße, Gabelung und Heiligenstraße werden geprüft, ob sie für die Einrichtung von Ladezonen geeignet sind.

Die Verwaltung erstellt 1 Jahr nach Einrichtung der Ladezonen einen Erfahrungsbericht.

Zusätzliche Erläuterungen und Begründungen:

Der Stadtentwicklungsausschuss hat in seiner Sitzung vom 20.11.2019 mehrheitlich die Erweiterung des Beschlussvorschlags der Verwaltung um die Einrichtung von drei Ladezonen beschlossen.

Diese sollen entsprechend Ziffer 3 der Erläuterungen und Begründungen im Bereich Klotzstraße (im Einmündungsbereich Mittelstraße), Warrington-Platz (vor dem Zugang zur Fußgängerzone) und Bismarckstraße (nördlich und südlich der Einmündung Kurt-Kappel-Straße) eingerichtet werden.

Zudem wurde die Verwaltung beauftragt, die Standorte Mühlenstraße, Robert-Gies-Straße, Gabelung und Heiligenstraße zu prüfen, ob auch dort geeignete Flächen für die Einrichtung von Ladezonen vorhanden sind.

Die Verwaltung wird nach Ablauf von einem Jahr nach Einrichtung der Ladezonen einen Erfahrungsbericht vorlegen.

Erläuterungen und Begründungen:

Auf Antrag der Fraktion Bürgeraktion wurde das Thema „Verkehrssituation in der Hildener Fußgängerzone“ in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 19.09.2018 behandelt. In der Sitzung selbst folgte dann noch ein weitergehender Antrag der Fraktion Allianz für Hilden, u.a. mit dem Auftrag an die Verwaltung, die Situation in anderen Städten abzufragen.

Dass die Verwaltung erst jetzt abschließend zu einer (immer noch vorläufigen) Bewertung und auch ersten Beschlussempfehlung kommt, ist darin begründet, dass sich das Thema insgesamt sehr komplex gestaltete, da unterschiedliche Aspekte und auch Interessenlagen zu berücksichtigen waren und daher eine intensive Betrachtung einer allzu „schnellen Lösung“ vorzuziehen war.

Hierüber hat die Verwaltung auch den Rat der Stadt Hilden mit Schreiben vom 20.03.2019 aufgrund einer Anfrage der Fraktion Bürgeraktion in Form einer „Zwischenmitteilung“ informiert.

Im Zuge der Aufarbeitung des Themas hat die Verwaltung zunächst

1. antragsgemäß eine Abfrage bei anderen Städten durchgeführt und die Ergebnisse hieraus ausgewertet,
2. gemeinsam mit der Stadtmarketing Hilden GmbH am 04. April 2019 eine Informationsveranstaltung für den lokalen Einzelhandel durchgeführt, deren Ziel es insbesondere war, die Bedürfnisse des Handels zu erfassen;
3. wiederum unter Beteiligung der Stadtmarketing Hilden GmbH am 22.05.2019 ein Gespräch zum Meinungsaustausch mit den Paketzustelldiensten geführt.
4. Planungskosten für die zukünftige und dabei technisch auf dem aktuellen Stand befindliche Abpollerung der Innenstadt in den Haushalt eingestellt.

Die Ergebnisse aus den vorstehenden Ziffern haben letztlich maßgeblich zur vorliegenden Beschlussvorlage geführt.

1. Umfrage bei anderen Städten

Das Ordnungsamt hat noch im Jahr 2018 eine Abfrage bei den Städten Düsseldorf, Erkrath, Langenfeld, Monheim, Ratingen und Velbert durchgeführt.

Abgefragt wurden Angaben

- zur Länge der Fußgängerzone,
- zu den Ladezeiten,
- zu den Möglichkeiten rückwärtiger Anlieferungen,
- zur Anzahl der Genehmigungen außerhalb der Ladezeiten,
- zu den baulichen Anlagen (Poller),
- zu den Zufahrtsmöglichkeiten für die Feuerwehr und Rettungsdienste.

Nicht beteiligt haben sich die Städte Düsseldorf und Monheim.

Es war zu erwarten, dass eine echte Vergleichbarkeit kaum herstellbar sein würde; dies hat das Ergebnis der Abfrage auch bestätigt. Zu unterschiedlich sind die örtlichen Gegebenheiten. Dennoch liefert das Ergebnis auch Ansätze, die für Hilden diskutabel sind.

Nicht unwesentlich bei der Bewertung des Fahrzeugaufkommens in der Fußgängerzone ist deren **Länge**, da sich dies insbesondere auch auf die Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte etc. und der Gastronomiebetriebe auswirkt. Der Branchenmix ist in Hilden gut gelungen, das gastronomische Angebot zudem ansprechend. Entsprechend attraktiv ist die Fußgängerzone auch für die Bevölkerung, aber auch für viele auswärtige Besucherinnen und Besucher.

Im Hinblick auf die Länge der Fußgängerzone liegt Hilden im Vergleich weit vorn:

Hilden	2.200m
Ratingen	750m
Erkrath	790m (davon aber 280m in Hochdahl)
Velbert	625m
Langenfeld	500m

Es darf aufgrund der Länge der Hildener Fußgängerzone grundsätzlich unterstellt werden, dass vergleichsweise mehr Fahrzeugverkehr als in den Vergleichsstädten stattfindet, da auch mehr Wohn- und Geschäftsbebauung vorliegt.

Ein weiterer interessanter Aspekt sind die **Ladezeiten**, die nicht nur den Bedarf des Handels und der Anwohner (Stichwort: Amazon Prime) ausreichend berücksichtigen müssen, sondern dabei durchaus als Steuerungsinstrument dienen.

Im Vergleich ergeben sich nachfolgende Ladezeiten in Stunden gesamt je Woche:

Ratingen	42 Stunden
Erkrath	34 Stunden
Hilden	30,5 Stunden
Langenfeld	30 Stunden
Velbert	21 Stunden

Die Städte Erkrath, Ratingen und Hilden lassen den Lieferkehr morgens in der Zeit von 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr zu, wobei dies in Erkrath und Ratingen auch für den Samstag gilt (Hilden nur von 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr).

In Langenfeld gelten Ladezeiten von 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr und in Ratingen gar nur von 08.30 Uhr bis 10.30 Uhr.

Die abendlichen Ladezeiten in Hilden liegen montags bis freitags in der Zeit von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr. In den Städten Erkrath und Langenfeld von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr (dies sogar samstags), in Ratingen gar von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr. In Velbert existieren keine abendlichen Ladezeiten.

Die an der Umfrage beteiligten Städte sind auch gebeten worden, die Anzahl der erteilten **Ausnahmegenehmigungen** wie auch die Empfänger/Antragsgründe mitzuteilen.

Anhand der 2017er Daten ergab sich dabei folgendes Bild:

Hilden	114
Erkrath	keine Datenangabe
Langenfeld	4
Ratingen	200
Velbert	74

Die Stadt Erkrath teilte zwar keine konkreten Zahlen mit, gab aber an, dass anlassbezogen Ausnahmen für Umzüge und Anwohner mit Stellplatz/Garage zugelassen würden.

Die Stadt Langenfeld teilte mit, dass in 2017 nur 4 Ausnahmegenehmigungen erteilt worden sind, was aber auch daran liegt, dass es sich in Langenfeld um die einzige Fußgängerzone im Rahmen der Abfrage handelt, deren Wohn- und Geschäftsgebäude gänzlich rückwärtig angefahren werden können. Bei allen anderen Städten ist dies nur teilweise möglich.

Dies ist insbesondere für die Hildener Innenstadt ein ganz wesentlicher Aspekt für die bisherige Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. So sind beispielsweise von den 115 in der Fußgängerzone befindlichen Ladenlokalen nur 30 (= 26%) rückwärtig, d.h. ohne die Notwendigkeit die Fußgängerzone befahren zu müssen, anfahr- und/oder belieferbar.

Die Stadt Velbert teilte für 2017 mit, dass 74 Ausnahmegenehmigungen erteilt worden sind. Diese werden überwiegend nur für den Anliegergebrauch (Baustellentätigkeiten, Umzüge usw.) erteilt. Keine Ausnahmegenehmigungen erhalten Geldtransporter, Paketdienste, Taxis u.ä.

Die Auswertung der Umfrage hat im Ergebnis jedenfalls ergeben, dass sich das Ausmaß des Fahrzeugverkehrs außerhalb der Ladezeiten a) über den Umfang der Ladezeiten selbst und b) über eine restriktivere Erteilung von Ausnahmegenehmigungen offenkundig steuern lässt.

2. Ausnahmetatbestände in Hilden

Es wurde dargestellt, dass die Anlieferungsmöglichkeiten in der Hildener Fußgängerzone ohne Nutzung der Fußgängerzone selbst aus baulichen Gründen nur sehr eingeschränkt möglich sind. Auch aus dieser Tatsache begründet sich der Wunsch der Antragsteller auf Erhalt einer Ausnahmegenehmigung. Dies muss dabei auch in engem Kontext zu den aktuellen Ladezeiten gesehen werden, die sich im Umfrageergebnis im mittleren Bereich bewegen.

Bevor aber über beispielsweise großzügigere Ladezeiten oder gar eine grundsätzliche restriktivere Handhabung bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nachgedacht wird, ist es zunächst sinnvoll einen Blick auf die Genehmigungsgründe und –empfänger zu werfen.

Taxis: Die Taxi-Zentrale Hilden e.V. erhält auf Antrag für ihre Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten unter der Auflage, dass dies nur gestattet ist, wenn der Fahrgast nicht in der Lage ist einen Taxistand oder Ort außerhalb der Fußgängerzone aufzusuchen und/oder schwere Gegenstände transportiert werden müssen. Insbesondere für ältere und/oder in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Menschen (z.B. bei Arztbesuchen in der Fußgängerzone) ist diese Genehmigung dem Grunde nach gedacht.

Leider ist aber auch immer wieder feststellbar, dass der eigentliche Erlaubniszweck, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden (Stichwort: „Abholung von Kneipenbesuchern“), überschritten wird. Dieses Verhalten hat sich trotz diverser mit der Taxizentrale bereits in der Vergangenheit geführter Gespräche nicht geändert.

Die Verwaltung prüft daher, ob die bisher erteilten Genehmigungen zukünftig inhaltlich konkreter und möglicherweise auch uhrzeitlich (von...bis) beschränkt erteilt werden.

Anliegerzwecke: Es steht für die Verwaltung außer Frage, dass zu Zwecken von Umzügen, Reparatur- und Erhaltungsmaßnahmen etc. auch weiterhin Ausnahmegenehmigungen zu erteilen sind. Dies allerdings nach Darlegung eines berechtigten Interesses und somit nach entsprechender Prüfung im Einzelfall durch das Ordnungsamt.

Besondere Gründe: Auch sollte es beispielsweise weiterhin im Einzelfall möglich sein, im Zusammenhang mit samstäglichen Trauungen im Bürgerhaus mit einem Fahrzeug in die Fußgängerzone einfahren zu dürfen. Die Entscheidung im Einzelfall obliegt dann ebenfalls weiter dem Ordnungsamt.

Geld- und Werttransporte: Die Geld- und Werttransporter fallen, wie auch die Paketdienste, allein aufgrund ihrer Größe am „unangenehmsten“ auf. Nach Bewertung durch die Verwaltung wäre es aber schon aus Sicherheitsgründen bedenklich, hier zukünftig keine Ausnahmegenehmigungen mehr zu erteilen.

Zustell- und Paketdienste: Die Fahrzeuge der Paketdienste sind nicht nur gut sichtbar, sondern wirken oftmals (oder sind es tatsächlich) hindernd auf die fußläufigen Passanten, insbesondere in den engeren Bereichen der Fußgängerzone. Es ist mit Sicherheit von Vorteil für die Anwohner aber auch den örtlichen Handel, dass diese Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung praktisch „den ganzen Tag“ einfahren können. Dies sind Auswirkungen des zunehmenden Online-Handels incl. des 24-Stunden-Liefer-Versprechens vieler Anbieter (z.B. Amazon Prime). Auch der Handel profitiert hiervon.

Durch die Ablehnung zukünftiger Jahresanträge der Paketdienste ließe sich in jedem Fall ein spür- und sichtbarer Effekt erzielen. Nicht hiervon betroffen sind jedoch die durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) verbürgten Sonderrechte des Postunternehmens, z.B. zur Leerung von Briefkästen.

Hieran schließt sich jedoch die Fragestellung an: Wie wirkt sich dies auf den örtlichen Einzelhandel aus?

Die Stadtmarketing Hilden GmbH hat sich hierzu wie folgt geäußert (Auszug):

„...hinsichtlich des Wunsches, den Lieferverkehr in der Innenstadt zu reduzieren habe ich zunächst rund 20 Händler um Ihre Stellungnahme gebeten und mit weiteren persönliche Gespräche geführt. Wie zu erwarten, war die Anzahl der Rückmeldungen überschaubar und bei den erhaltenen Meinungsäußerungen ergibt sich kein einheitliches Bild. Die Ursachen hierfür sind im Wesentlichen: Ein geringer Teil der Ladenlokale verfügt über eine Anliefermöglichkeit im rückwärtigen Bereich, es gibt sehr unterschiedliche Lieferintervalle (von mehrmals täglich bis 1x pro Woche), es gibt Belieferungen durch Speditionen, die i.d.R. zeitlich in den zulässigen Morgen- und Abendstunden liegen

und es gibt Händler (und sonstige Unternehmen) die ganztägig von Paketdiensten beliefert werden und für die diese Logistik auch „alternativlos“ (Zitat) ist. Allerdings ist auch bei den Händlern der Wunsch vorhanden, den Kunden eine attraktive Innenstadt zu bieten, in der der Fahrzeugverkehr auf ein Minimum reduziert ist.

*Aus Stadtmarketing Sicht ist eine ganztägige Belieferung durch Paketdienstfahrzeuge „bis direkt vor die Tür“ nicht erforderlich, wenn man entsprechende Alternativen schafft. In großen Einkaufszentren fährt der Paketdienst mit seinem Lieferfahrzeug auch nicht durch die Ladenstraße sondern steuert eine **Ladezone** an und verlädt dort seine Pakete auf eine Sackkarre um diese dann zu den Läden zu bringen.*

Ähnliches sollte sich auch in der Hildener Innenstadt gestalten lassen, in dem wir über den Innenstadtbereich verteilt z.B. drei Ladezonen einrichten, die die Paketdienste ansteuern können um von dort per Sackkarre die Geschäfte zu beliefern. Somit wäre eine ganztägige Belieferung der Geschäfte weiterhin möglich und die Fußgängerzone von Fahrzeugverkehr entlastet.“

3. Einrichtung von Ladezonen als Alternative

Die durch die Stadtmarketing Hilden GmbH aufgeworfene Thematik „**Einrichtung von Ladezonen**“ wurde durch die Verwaltung auf Machbarkeit überprüft, um den Paketdiensten (bei Wegfall der Ausnahmegenehmigungen) außerhalb der Ladezeiten und außerhalb der Fußgängerzone alternative Haltemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Nach Abstimmung durch Tiefbauamt (als Straßenverkehrsbehörde), Feuerwehr und Ordnungsamt haben sich dabei drei mögliche Standorte ergeben:

1. Bismarckstraße (nördlich und südlich der Einmündung Kurt-Kappel-Straße)
2. Warrington Platz (vor dem Zugang zur Fußgängerzone)
3. Klotzstraße (im Einmündungsbereich Mittelstraße)

4. Informationsveranstaltung für den Einzelhandel

Auf Einladung der Verwaltung fand am 04.04.2019 eine Informationsveranstaltung für den lokalen Innenstadthandel im Bürgerhaus mit zwanzig Teilnehmern statt. Die Stadtmarketing Hilden GmbH war ebenfalls geladen.

Ziel der Veranstaltung war es, die Bedürfnisse des Einzelhandels zur Anlieferung von Waren etc. unter Berücksichtigung der Zielsetzung „weniger Fahrzeugverkehr“ ausreichend zu beachten.

Die anwesenden Vertreter des Handels äußerten keine grundsätzlichen Bedenken zur möglichen Reduzierung der Waren- und Paketlieferdienste außerhalb der Ladezeiten. Die vorgestellte Option der Einrichtung von Ladezonen außerhalb der Fußgängerzone wurde letztlich ergebnisneutral diskutiert. Zur weiteren Option „Ausweitung der Ladezeiten“ ergab sich unter den Anwesenden auch kein einheitliches Meinungsbild, noch wurden gezielte Wünsche hierzu formuliert.

Einigkeit bestand allerdings darin, dass Wert-/Geldtransporte und Apothekenzulieferdienste auch weiterhin außerhalb der Ladezeiten möglich sein sollten.

5. Infogespräch mit den Zustelldiensten

Nach dem Austausch mit Vertretern des lokalen Einzelhandels war es in jedem Fall auch angeraten, sich mit Vertretern der diversen Zustelldienste auszutauschen und deren Befindlichkeiten zu erfahren und in eine abschließende Entscheidung einfließen zu lassen.

Auf Einladung der Stadtmarketing Hilden GmbH fand unter Beteiligung der Verwaltung am 22.05.2019 ein Meinungsaustausch mit den Zustelldiensten DPD, GLS, UPS und Deutsche Post AG statt.

Dabei trafen die Vertreter der Zustelldienste nachfolgende Kernaussagen, die auch per Mail übermittelt wurden:

Auszug aus der Mail der GLS:

„...Übereinstimmend mit allen anderen der anwesenden KEP-Dienstleister (*Kurier-,Express und Postdienstleistungen*) , sehen wir die mögliche Einrichtung von Ladezonen außerhalb der Mittelstr. als wenig- bis gar nicht praktikabel.

Zum einen werden so Laufwege und damit der Zeitaufwand pro Zusteller deutlich erhöht. Dies hätte zur Folge, dass weniger Pakete pro Zusteller/Fahrzeug zugestellt werden können, was zur Folge hätte, dass mehr Fahrzeuge und Zusteller benötigt werden würden.

...Zumal wir häufig die Erfahrung gesammelt haben, dass Ladezonen für KEP-Dienstleister trotz Halteverbot für PKW, dennoch von Kunden des Einzelhandels...genutzt werden.

Zum höheren Zeitaufwand für die Zustellung kommt noch der negative Sicherheitsaspekt zum Tragen.

Die Wertigkeit der Sendungen hat im Gesamten deutlich zugenommen. Je länger die Fahrzeuge ohne Aufsicht sind, desto signifikant höher ist die Wahrscheinlichkeit des Einbruchs/Diebstahls. Erst recht wenn irgendwann die Standpunkte und Dauer durch die Regelmäßigkeit bekannt sind.

Des Weiteren ist es nicht praktikabel, dass Zusteller für jeden Kunden einzeln (für Großkunden ohnehin mehrmals) laufen. Hätte ein Zusteller z.B. 3 oder 4 Kunden gleichzeitig auf einer Sackkarre oder Transportwagen, wäre er gezwungen das Transporthilfsmittel zu jedem Kunden mit ins Ladenlokal zu fahren, da er es nicht unbeobachtet zurücklassen kann.

Ebenfalls übereinstimmend mit den Kollegen unserer Branche sehen wir die Verschiebung der erlaubten Lieferzeiten in der Mittelstraße, von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr , auf 7:00 Uhr bis 11:00 Uhr als eine Ideallösung an, die auch allen Händlern zu Gute kommt.

Diverse Groß- und Einzelhändler öffnen erst um 10:00 Uhr und sind auch nicht deutlich vorher im Geschäft anzutreffen. Dies kollidiert also mit einer erlaubten Lieferzeit bis 10:00 Uhr ohnehin schon.

Auch wir und sämtliche Zusteller sind stark daran interessiert die Zustellungen und Belieferungen mit möglichst wenig Publikumsverkehr durchzuführen. In allererster Linie um Gefährdungen zu vermeiden aber auch um nicht unnötig Zeit zu verlieren. Die Verschiebung der erlaubten Lieferzeit um eine Stunde nach hinten, dient definitiv nicht dem Zweck mehr Lieferverkehr zu ermöglichen! Es geht ausschließlich darum den Groß- und Einzelhandel qualitativ sauber und zeitlich effizient zu beliefern....

Ein weiteres, leider nicht änderbares Manko, der Mittelstr. liegt darin, dass so gut wie keine Anlieferung von den Gebäuderückseiten oder über Warenannahmen möglich sind, da sie schlichtweg nicht vorhanden sind. Es bleibt somit nur die Zustellung über den Kundeneingang...“

Auszug aus der Mail der Deutschen Post DHL:

„...Die von Ihnen vorgeschlagenen Haltebuchten außerhalb der Innenstadt, sind – wie schon im Termin gesagt – keine tragfähige Lösung. Bei der Menge an Paketen für die Innenstadt, müsste jeder Zusteller viele Male zu Fuß mit seiner Paketkarre zwischen Auto und dem nächsten Geschäft pendeln. Dies ist unternehmerisch nicht effizient. Da es sich bei den Lieferungen für die Innenstadt häufig um größere Pakete handelt, würde sich das Problem noch verschärfen. Die körperliche Belastung für die Zusteller würde unnötig steigen, die Kunden müssten länger auf die frische Ware warten und alle Zustelldienste wären deutlich länger als bis dato in der Innenstadt präsent. Hinzu kommt das Diebstahlrisiko bei Paketen die auf der Karre liegen und nicht in jedes Ladengeschäft mitgenommen werden können. Die Verschiebung der Öffnungszeiten der Innenstadt von derzeit 6-10 Uhr auf 8-12 Uhr könnte in der Tat eine gute Kompromisslösung sein. Die Zeit von 6-8 Uhr ist für alle KEP-Dienste eine tote Zeit, in der noch kein Zusteller im Zielgebiet sein kann. Für Sie hätte diese Verschiebung den charmanten Vorteil, dass Sie die Öffnungszeiten nicht erweitern sondern nur verschieben würden und im Gegenzug die Sondergenehmigungen nicht mehr aushändigen müssten, da das Zustellzeitfenster bis 12 Uhr ausreichend ist...“

Zusammenfassend ist demnach festzuhalten, dass

- die Einrichtung von Ladezonen für die Zustelldienste nach deren Angaben nicht praktikabel und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist;
- die bisherigen Lieferzeiten bis 10.00 Uhr (samstags 09.00 Uhr) für die Zustelldienste aufgrund der oftmals späteren Ladenöffnungszeiten in der Fußgängerzone nicht ausreichend sind, um den Lieferservice zu gewähren;
- daher für eine Ausweitung bis 11.00 Uhr bzw. 12.00 Uhr plädiert wird;

- und dies dazu führen würde, dass zukünftig keine Jahres-Ausnahmegenehmigungen mehr benötigt würden und somit auch keine Zustelldienste mehr außerhalb der Ladezeiten in die Fußgängerzone einfahren dürften.

Im Übrigen waren für die Zustelldienste die abendlichen Ladezeiten (Mo. – Fr. 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr) kein Thema, da zu diesen Zeiten in aller Regel auch keine Zustellungen mehr erfolgen. Änderungswünsche wurden hierzu nicht (auch nicht vom Handel) geäußert.

6. Entscheidungsvorschlag zu den Ladezeiten

Das Argument der Zustelldienste, dass eine effiziente Belieferung, insbesondere des Einzelhandels bis 10.00 Uhr kaum möglich ist, da die Öffnung des Einzelhandels in aller Regel erst ab 09.00 Uhr oder gar 09.30 Uhr erfolgt, ist nicht von gänzlich der Hand zu weisen. Somit macht für die Zustelldienste auch ein grundsätzlicher Beginn der Ladezeiten ab 06.00 Uhr in aller Regel wenig Sinn. Hieran muss aber nach Auffassung der Verwaltung nicht zwingend etwas geändert werden. Ab 06.00 Uhr findet zwar nur wenig Fahrzeug- und dabei vor allem Lieferverkehr statt, dennoch hat auch dies seine Berechtigung, z.B. für Bäckereien.

Wenn es allerdings durch eine Ausweitung der Ladezeiten gelingen würde, die Zustelldienste ab circa mittags nicht mehr in der Fußgängerzone zu haben, würde sich dies mit Sicherheit positiv auf die Fußgängerzone und den ab den Mittagsstunden zunehmenden Besucherverkehr auswirken. Bislang empfundene Beeinträchtigungen, aber auch potentielle Gefährdungen durch den Lieferverkehr der Zustelldienste außerhalb der Ladezeiten würden dann entfallen.

In diesem Zusammenhang ist somit auch zu berücksichtigen, wie sich eine Ausweitung der Ladezeiten auf den Fußgängerverkehr und dessen Sicherheit auswirken würde. Es gab in den letzten Jahren zwei repräsentative Erhebungen zur Passantenfrequenz in der Hildener Fußgängerzone. Eine durch die Stadtmarketing Hilden GmbH und letztmalig durch die IHK Düsseldorf im Jahr 2018.

Beide Erhebungen wurden u.a. jeweils an einem Samstag durchgeführt, dem besucherstärksten Tag der Woche, u.a. mit dem Hildener Wochenmarkt. Beide Erhebungen bieten verwertbare Aspekte, die den nachfolgenden Entscheidungsvorschlag stützen.

Die IHK Düsseldorf führte die Erhebung in der Zeit von 11.00 bis 12.00 Uhr durch und ermittelte einen Passantenfrequenzwert von 3.486 in beide Richtungen. Die Stadtmarketing Hilden GmbH ermittelte in einer früheren Erhebung einen beinahe deckungsgleichen Wert von 3.543. Die IHK Düsseldorf ermittelte darüber hinaus einen Vergleichswert an einem Donnerstag in der Zeit von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr. Dieser betrug im Vergleich „nur“ 1.332. Hieraus lässt sich somit die Berechtigung der Annahme weiter stützen, dass der Samstag der besucherstärkste Tag der Woche ist.

Die Stadtmarketing Hilden GmbH hat in ihrer Erhebung aber auch weitere Stunden-Zeiträume berücksichtigt:

10.00 Uhr bis 11.00 Uhr	=	2.349
11.00 Uhr bis 12.00 Uhr	=	3.543
12.00 Uhr bis 13.00 Uhr	=	4.155
13.00 Uhr bis 14.00 Uhr	=	3.987

Auf die Wochentage Montag bis Freitag bezogen, ist anzunehmen, dass a) die Passantenfrequenz in der Summe je Tag geringer sein dürfte (jedenfalls nicht höher) und b) der Anstieg der Werte ebenfalls spätestens ab 11.00 Uhr erfolgt. Dies führt dann aber auch zu der Schlussfolgerung, dass eine Ausweitung der Ladezeiten über 11.00 Uhr hinaus nicht empfohlen werden kann.

Dies alles berücksichtigend schlägt daher die Verwaltung vor

a) den Zustelldiensten ab dem 01. Januar 2020 keine Ausnahmegenehmigungen mehr zum Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten zu erteilen

und

b) die Ladezeiten in der Fußgängerzone, beginnend ab dem 01. Januar 2020, wie folgt zu erweitern:

Mo. bis Fr. **alt:** 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr **neu:** 06.00 Uhr bis 11.00 Uhr
(Die Ladezeiten von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr bleiben unverändert)

Grund: Eine Ausweitung auf 11.00 Uhr ist vor der Abwägung der Interessen des Handels und auch der Anwohner mit den Aspekten der Sicherheit des Fußgängerverkehrs möglich und reduziert insgesamt die Anzahl zukünftig zu erteilender Ausnahmegenehmigungen.

Sa. **alt:** 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr **neu:** 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr

Grund: Aufgrund der recht hohen Erhebungszahlen ab 10.00 Uhr, sollte die Erweiterung der Ladezeiten sich allein aus Sicherheitsgründen an diesem Zeitpunkt orientieren.

Hierdurch würden sich die wöchentlichen Ladezeiten in der Hildener Fußgängerzone von bisher insgesamt 30,5 Wochenstunden auf 36,5 Wochenstunden erhöhen.

Sollte dies die Zustimmung finden, müsste die bestehende Widmungsverfügung für den Bereich der Fußgängerzone noch durch gesonderten Beschluss angepasst werden. Amt 61 legt hierzu eine SV für den Stadtentwicklungsausschuss vor.

Darüber hinaus wird die Verwaltung (hier: Ordnungsamt) auch weiterhin Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten für andere Zwecke (wie unter Ziffer 2 dargestellt) ausschließlich bei Nachweis eines berechtigten Interesses im Einzelfall erteilen.

7. Poller und illegale Einfahrten

Um die Thematik „Fahrzeugverkehr in der Innenstadt“ aber abschließend zu betrachten, reicht es nicht aus, nur über eine Reduzierung zu erteilender Ausnahmegenehmigungen und einer Ausweitung der Ladezeiten nachzudenken. In diesem Kontext muss auch über geeignete Absperrvorrichtungen zur Vermeidung illegaler Einfahrten gesprochen werden.

In der Fußgängerzone befinden sich 8 elektrisch versenkbare Polleranlagen. Diese sind äußerst störanfällig und fallen immer wieder über längere Zeit aus. Der Wartungsdienst ist nicht zuverlässig, so dass bei Störungen jeweils über längere Zeit die Zufahrt in die Fußgängerzone nicht blockiert werden kann. Eine andere Wartungsfirma ist für diese Poller nicht verfügbar. Deshalb ist im Haushalt 2019 die Planung des Ersatzneubaus und in 2020 der Bau den neuen Polleranlagen vorgesehen.

Ein weiterer Grund hierfür sind die von ihrer Funktionalität „alten“ Poller am westlichen und östlichen Ende der Mittelstraße. Diese sind noch pneumatikbetrieben und senken sich zwar zu Beginn der Ladezeiten elektronisch gesteuert ab, müssen aber manuell wieder hochgefahren werden. Da dies aber nach Beendigung der abendlichen Ladezeit um 20.00 Uhr regelmäßig nicht durch die Verwaltung geleistet werden kann, ergeben sich hierdurch zwei offene Einfahrtmöglichkeiten in die Fußgängerzone. Dies verschärft die durch illegale Einfahrten vorhandene Problematik und führt zu weiteren Beschwerden, u.a. wegen der Störung der Nachtruhe und stellt auch ein grundsätzliches Risiko für Passanten dar.

Zurzeit werden die Unterlagen nach § 13 KomHVO (Entwurfsplanung und Kostenberechnung) erarbeitet, die in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 20.11.2019 zur Beratung gestellt werden (siehe SV 14-20 66/161)

Zur Planung der neuen Polleranlagen wurden folgende grundsätzlichen Anforderungen gestellt:

- Bei der Polleranlage muss es sich um ein Standardmodell handeln, das von einem Anbieter geliefert wird, der schon lange am Markt teilnimmt und die Aussicht besteht, dass er weiterhin lange am Markt besteht, um eine möglichst lange Ersatzteillieferung und Pflege zu gewährleisten.
- Die Polleranlagen sind über GSM-Module mit einer Zentrale zu vernetzen, die ständig Auskunft über den jeweiligen Betriebszustand geben und eine zentrale Steuerung ermöglichen kann.
- Die Technik und Betriebssteuerung der Polleranlagen haben so zu sein, dass das System modular ergänzbar ist, um ggfs. später zusätzliche Polleranlagen installieren zu können.
- Die Polleranlagen müssen über Chip-Karte (oder vergleichbare digitale Schlüssel) und über Schlüssel einzeln auf Anforderung bedienbar sein und in der Schließzeit nach Ein- oder Ausfahrt automatisch wieder hochfahren.
- Die Polleranlage muss automatisiert zu Beginn und Ende der festgesetzten morgend- und abendlichen Ladezeit in der Fußgängerzone herunter- und herauffahren.
Im Falle einer Störung (z.B. Stromausfall) müssen die Poller automatisch herunterfahren.
- Gleichzeitig mit der Polleranlage ist ein neues Schlüsselverwaltungssystem zu liefern, um die Ausgabe von Schlüsseln und Chip-Karten zu verwalten und die Möglichkeit zu haben, bei Verlust, die jeweilige Chip-Karte zu sperren.

Zur gänzlichen Vermeidung illegaler Einfahrten müssten aber zukünftig sämtliche Zufahrtmöglichkeiten der Fußgängerzone abgepollert werden. Die erfolgte Abfrage bei den anderen Städten hat ergeben, dass in Erkrath zwar eine Polleranlage besteht, aber eben auch (wie in Hilden) freie Zufahrten vorhanden sind, die a) den Vorteil haben, dass Rettungsdienst und Feuerwehr problemlos einfahren können, aber b) eben auch für illegale Einfahrten Dritter genutzt werden können. Die Stadt Velbert hat ihre Fußgängerzone gar nicht abgepollert; selbst in Düsseldorf ist dies nicht der Fall.

Die Stadt Langenfeld hat ihre Fußgängerzone komplett mit elektronisch gesteuerten Pollersystemen versehen. Zentral steuerbar ist diese Anlage allerdings nur, da die Feuerwehr in Langenfeld nicht auf die Kreisleitstelle aufgeschaltet ist, somit anders als Hilden eine eigene Einsatzzentrale vorhält. Die Sicherstellung der zentralen Steuerung „rund um die Uhr“ ist aber unabdingbare Voraussetzung für eine umfängliche elektronische Abpollerung der Innenstadt.

Dies kann die Feuerwehr Hilden allerdings nicht leisten. In diesem Zusammenhang ist daher auch die Frage an den Kreis Mettmann gerichtet worden, ob diese Aufgabe nicht durch die Kreisleitstelle wahrgenommen werden könnten. Eine abschließende Beantwortung dieser Frage stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Sitzungsvorlage noch aus.

Es stellt sich dann aber auch grundsätzlich die Frage, ob eine komplette elektronische Abpollerung zwingend erforderlich und sinnvoll ist. Zum einen ist dies auch eine Kostenfrage, da nicht nur acht, sondern dann zehn Polleranlagen zu beschaffen wären. Zum anderen birgt eine ausschließlich elektronische Lösung auch immer die Restgefahr technischen Versagens. Ein Rettungseinsatz der erschwert werden würde, sollte die Anlage nicht bedienbar sein, könnte zu erheblichen Folgen führen.

Alternativ wäre es daher auch denkbar, die beiden „Schlupflöcher“ zur Innenstadt nur mittels einfacher Steckpfosten abzusperren. Dies wäre dann für die Feuerwehr im Einsatzfall unproblematisch. Allerdings zeigen Erfahrungen im Stadtgebiet, dass Steckpfosten nach dem Passieren durch Dritte oftmals nicht wieder eingesetzt werden.

Es bleibt noch abzuwarten, welche Art von Absperrsystem aus technischer aber auch finanzieller Sicht zukünftig (frühestens ab dem Jahr 2020) zum Einsatz kommen wird. Spätestens nach Inbetriebnahme einer neuen Anlage sollte die Anzahl illegaler Einfahrten jedoch spürbar zurückgehen oder ganz der Vergangenheit angehören.

Die mit dieser Vorlage empfohlene Ausweitung der Ladezeiten und damit zu erwartende Reduzierung zu erteilender Ausnahmegenehmigungen stellt jedenfalls aus Sicht der Verwaltung einen ersten richtigen Schritt zu einer besseren Steuerung des Fahrzeugverkehrs in der Hildener Fußgängerzone dar.

gez. Birgit Alkenings
Bürgermeisterin

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	020101	Ordnungsbeh. Angelegenh.
Investitions-Nr. / -bezeichnung:		
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe X (hier ankreuzen)	freiwillige Leistung (hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan angemeldet:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2020/2021	0201010020	431100	Sondernutzung	135.000

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2020/2021	02101010020	431100	Sondernutzung	133.000

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja

(hier ankreuzen)

nein

X

(hier ankreuzen)

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

X

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

ja

(hier ankreuzen)

nein

X

(hier ankreuzen)

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

Gesehen
Franke

Übersicht



Die Bürgermeisterin
Hilden, den 17.10.2019
AZ.: I/32-MS

WP 14-20 SV 32/031

Beschlussvorlage

Fahrzeugverkehr in der Innenstadt (Fußgängerzone)

Für eigene Aufzeichnungen: Abstimmungsergebnis			
	JA	NEIN	ENTH.
SPD			
CDU			
Grüne			
Allianz			
FDP			
BÜRGERAKTION			
AfD			

öffentlich

Finanzielle Auswirkungen

☒ ja

☐ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Personelle Auswirkungen

☐ ja

☒ nein

☐ noch nicht zu übersehen

Beratungsfolge:

Stadtentwicklungsausschuss
Rat der Stadt Hilden

20.11.2019
11.12.2019

Vorberatung
Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Stadt Hilden nimmt nach Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss

a) die Ausführungen der Verwaltung zum Fahrzeugverkehr in der Innenstadt zur Kenntnis

und beschließt

b) die Ladezeiten in der Fußgängerzone, beginnend ab dem 01. Januar 2020, wie folgt zu erweitern:

Mo. bis Fr. alt: 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr neu: 06.00 Uhr bis 11.00 Uhr
(Die Ladezeiten von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr bleiben unverändert)

Sa. alt: 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr neu: 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr

Erläuterungen und Begründungen:

Auf Antrag der Fraktion Bürgeraktion wurde das Thema „Verkehrssituation in der Hildener Fußgängerzone“ in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses vom 19.09.2018 behandelt. In der Sitzung selbst folgte dann noch ein weitergehender Antrag der Fraktion Allianz für Hilden, u.a. mit dem Auftrag an die Verwaltung, die Situation in anderen Städten abzufragen.

Dass die Verwaltung erst jetzt abschließend zu einer (immer noch vorläufigen) Bewertung und auch ersten Beschlussempfehlung kommt, ist darin begründet, dass sich das Thema insgesamt sehr komplex gestaltete, da unterschiedliche Aspekte und auch Interessenlagen zu berücksichtigen waren und daher eine intensive Betrachtung einer allzu „schnellen Lösung“ vorzuziehen war.

Hierüber hat die Verwaltung auch den Rat der Stadt Hilden mit Schreiben vom 20.03.2019 aufgrund einer Anfrage der Fraktion Bürgeraktion in Form einer „Zwischenmitteilung“ informiert.

Im Zuge der Aufarbeitung des Themas hat die Verwaltung zunächst

1. antragsgemäß eine Abfrage bei anderen Städten durchgeführt und die Ergebnisse hieraus ausgewertet,
2. gemeinsam mit der Stadtmarketing Hilden GmbH am 04. April 2019 eine Informationsveranstaltung für den lokalen Einzelhandel durchgeführt, deren Ziel es insbesondere war, die Bedürfnisse des Handels zu erfassen;
3. wiederum unter Beteiligung der Stadtmarketing Hilden GmbH am 22.05.2019 ein Gespräch zum Meinungsaustausch mit den Paketzustelldiensten geführt.
4. Planungskosten für die zukünftige und dabei technisch auf dem aktuellen Stand befindliche Abpollerung der Innenstadt in den Haushalt eingestellt.

Die Ergebnisse aus den vorstehenden Ziffern haben letztlich maßgeblich zur vorliegenden Beschlussvorlage geführt.

1. Umfrage bei anderen Städten

Das Ordnungsamt hat noch im Jahr 2018 eine Abfrage bei den Städten Düsseldorf, Erkrath, Langenfeld, Monheim, Ratingen und Velbert durchgeführt.

Abgefragt wurden Angaben

- zur Länge der Fußgängerzone,
- zu den Ladezeiten,
- zu den Möglichkeiten rückwärtiger Anlieferungen,
- zur Anzahl der Genehmigungen außerhalb der Ladezeiten,

- zu den baulichen Anlagen (Poller),
- zu den Zufahrtsmöglichkeiten für die Feuerwehr und Rettungsdienste.

Nicht beteiligt haben sich die Städte Düsseldorf und Monheim.

Es war zu erwarten, dass eine echte Vergleichbarkeit kaum herstellbar sein würde; dies hat das Ergebnis der Abfrage auch bestätigt. Zu unterschiedlich sind die örtlichen Gegebenheiten. Dennoch liefert das Ergebnis auch Ansätze, die für Hilden diskutabel sind.

Nicht unwesentlich bei der Bewertung des Fahrzeugaufkommens in der Fußgängerzone ist deren **Länge**, da sich dies insbesondere auch auf die Anzahl der Einzelhandelsgeschäfte etc. und der Gastronomiebetriebe auswirkt. Der Branchenmix ist in Hilden gut gelungen, das gastronomische Angebot zudem ansprechend. Entsprechend attraktiv ist die Fußgängerzone auch für die Bevölkerung, aber auch für viele auswärtige Besucherinnen und Besucher.

Im Hinblick auf die Länge der Fußgängerzone liegt Hilden im Vergleich weit vorn:

Hilden	2.200m
Ratingen	750m
Erkrath	790m (davon aber 280m in Hochdahl)
Velbert	625m
Langenfeld	500m

Es darf aufgrund der Länge der Hildener Fußgängerzone grundsätzlich unterstellt werden, dass vergleichsweise mehr Fahrzeugverkehr als in den Vergleichsstädten stattfindet, da auch mehr Wohn- und Geschäftsbebauung vorliegt.

Ein weiterer interessanter Aspekt sind die **Ladezeiten**, die nicht nur den Bedarf des Handels und der Anwohner (Stichwort: Amazon Prime) ausreichend berücksichtigen müssen, sondern dabei durchaus als Steuerungsinstrument dienen.

Im Vergleich ergeben sich nachfolgende Ladezeiten in Stunden gesamt je Woche:

Ratingen	42 Stunden
Erkrath	34 Stunden
Hilden	30,5 Stunden
Langenfeld	30 Stunden
Velbert	21 Stunden

Die Städte Erkrath, Ratingen und Hilden lassen den Lieferkehr morgens in der Zeit von 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr zu, wobei dies in Erkrath und Ratingen auch für den Samstag gilt (Hilden nur von 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr).

In Langenfeld gelten Ladezeiten von 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr und in Ratingen gar nur von 08.30 Uhr bis 10.30 Uhr.

Die abendlichen Ladezeiten in Hilden liegen montags bis freitags in der Zeit von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr. In den Städten Erkrath und Langenfeld von 18.00 Uhr bis 20.00 Uhr (dies sogar samstags), in Ratingen gar von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr. In Velbert existieren keine abendlichen Ladezeiten.

Die an der Umfrage beteiligten Städte sind auch gebeten worden, die Anzahl der erteilten **Ausnahmegenehmigungen** wie auch die Empfänger/Antragsgründe mitzuteilen.

Anhand der 2017er Daten ergab sich dabei folgendes Bild:

Hilden	114
Erkrath	keine Datenangabe
Langenfeld	4
Ratingen	200
Velbert	74

Die Stadt Erkrath teilte zwar keine konkreten Zahlen mit, gab aber an, dass anlassbezogen Ausnahmen für Umzüge und Anwohner mit Stellplatz/Garage zugelassen würden.

Die Stadt Langenfeld teilte mit, dass in 2017 nur 4 Ausnahmegenehmigungen erteilt worden sind, was aber auch daran liegt, dass es sich in Langenfeld um die einzige Fußgängerzone im Rahmen der Abfrage handelt, deren Wohn- und Geschäftsgebäude gänzlich rückwärtig angefahren werden können. Bei allen anderen Städten ist dies nur teilweise möglich.

Dies ist insbesondere für die Hildener Innenstadt ein ganz wesentlicher Aspekt für die bisherige Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. So sind beispielsweise von den 115 in der Fußgängerzone befindlichen Ladenlokalen nur 30 (= 26%) rückwärtig, d.h. ohne die Notwendigkeit die Fußgängerzone befahren zu müssen, anfahr- und/oder belieferbar.

Die Stadt Velbert teilte für 2017 mit, dass 74 Ausnahmegenehmigungen erteilt worden sind. Diese werden überwiegend nur für den Anliegergebrauch (Baustellentätigkeiten, Umzüge usw.) erteilt. Keine Ausnahmegenehmigungen erhalten Geldtransporter, Paketdienste, Taxis u.ä.

Die Auswertung der Umfrage hat im Ergebnis jedenfalls ergeben, dass sich das Ausmaß des Fahrzeugverkehrs außerhalb der Ladezeiten a) über den Umfang der Ladezeiten selbst und b) über eine restriktivere Erteilung von Ausnahmegenehmigungen offenkundig steuern lässt.

2. Ausnahmetatbestände in Hilden

Es wurde dargestellt, dass die Anlieferungsmöglichkeiten in der Hildener Fußgängerzone ohne Nutzung der Fußgängerzone selbst aus baulichen Gründen nur sehr eingeschränkt möglich sind. Auch aus dieser Tatsache begründet sich der Wunsch der Antragsteller auf Erhalt einer Ausnahmegenehmigung. Dies muss dabei auch in engem Kontext zu den aktuellen Ladezeiten gesehen werden, die sich im Umfrageergebnis im mittleren Bereich bewegen.

Bevor aber über beispielsweise großzügigere Ladezeiten oder gar eine grundsätzliche restriktivere Handhabung bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nachgedacht wird, ist es zunächst sinnvoll einen Blick auf die Genehmigungsgründe und –empfänger zu werfen.

Taxis: Die Taxi-Zentrale Hilden e.V. erhält auf Antrag für ihre Fahrzeuge Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten unter der Auflage, dass dies nur gestattet ist, wenn der Fahrgast nicht in der Lage ist einen Taxistand oder Ort außerhalb der Fußgängerzone aufzusuchen und/oder schwere Gegenstände transportiert werden müssen. Insbesondere für ältere und/oder in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkte Menschen (z.B. bei Arztbesuchen in der Fußgängerzone) ist diese Genehmigung dem Grunde nach gedacht.

Leider ist aber auch immer wieder feststellbar, dass der eigentliche Erlaubniszweck, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden (Stichwort: „Abholung von Kneipenbesuchern“), überschritten wird. Dieses Verhalten hat sich trotz diverser mit der Taxizentrale bereits in der Vergangenheit geführter Gespräche nicht geändert.

Die Verwaltung prüft daher, ob die bisher erteilten Genehmigungen zukünftig inhaltlich konkreter und möglicherweise auch uhrzeitlich (von...bis) beschränkt erteilt werden.

Anliegerzwecke: Es steht für die Verwaltung außer Frage, dass zu Zwecken von Umzügen, Reparatur- und Erhaltungsmaßnahmen etc. auch weiterhin Ausnahmegenehmigungen zu erteilen sind. Dies allerdings nach Darlegung eines berechtigten Interesses und somit nach entsprechender Prüfung im Einzelfall durch das Ordnungsamt.

Besondere Gründe: Auch sollte es beispielsweise weiterhin im Einzelfall möglich sein, im Zusammenhang mit samstäglichen Trauungen im Bürgerhaus mit einem Fahrzeug in die Fußgängerzone einfahren zu dürfen. Die Entscheidung im Einzelfall obliegt dann ebenfalls weiter dem Ordnungsamt.

Geld- und Werttransporte: Die Geld- und Werttransporter fallen, wie auch die Paketdienste, allein aufgrund ihrer Größe am „unangenehmsten“ auf. Nach Bewertung durch die Verwaltung wäre es aber schon aus Sicherheitsgründen bedenklich, hier zukünftig keine Ausnahmegenehmigungen mehr zu erteilen.

Zustell- und Paketdienste: Die Fahrzeuge der Paketdienste sind nicht nur gut sichtbar, sondern wirken oftmals (oder sind es tatsächlich) behindernd auf die fußläufigen Passanten, insbesondere in den engeren Bereichen der Fußgängerzone. Es ist mit Sicherheit von Vorteil für die Anwohner aber auch den örtlichen Handel, dass diese Fahrzeuge mit Ausnahmegenehmigung praktisch „den ganzen Tag“ einfahren können. Dies sind Auswirkungen des zunehmenden Online-Handels incl. des 24-Stunden-Liefer-Versprechens vieler Anbieter (z.B. Amazon Prime). Auch der Handel profitiert hiervon.

Durch die Ablehnung zukünftiger Jahresanträge der Paketdienste ließe sich in jedem Fall ein spür- und sichtbarer Effekt erzielen. Nicht hiervon betroffen sind jedoch die durch die Straßenverkehrsordnung (StVO) verbürgten Sonderrechte des Postunternehmens, z.B. zur Leerung von Briefkästen.

Hieran schließt sich jedoch die Fragestellung an: Wie wirkt sich dies auf den örtlichen Einzelhandel aus?

Die Stadtmarketing Hilden GmbH hat sich hierzu wie folgt geäußert (Auszug):

„...hinsichtlich des Wunsches, den Lieferverkehr in der Innenstadt zu reduzieren habe ich zunächst rund 20 Händler um Ihre Stellungnahme gebeten und mit weiteren persönliche Gespräche geführt. Wie zu erwarten, war die Anzahl der Rückmeldungen überschaubar und bei den erhaltenen Meinungsäußerungen ergibt sich kein einheitliches Bild. Die Ursachen hierfür sind im Wesentlichen: Ein geringer Teil der Ladenlokale verfügt über eine Anliefermöglichkeit im rückwärtigen Bereich, es gibt sehr unterschiedliche Lieferintervalle (von mehrmals täglich bis 1x pro Woche), es gibt Belieferungen durch Speditionen, die i.d.R. zeitlich in den zulässigen Morgen- und Abendstunden liegen und es gibt Händler (und sonstige Unternehmen) die ganztägig von Paketdiensten beliefert werden und für die diese Logistik auch „alternativlos“ (Zitat) ist. Allerdings ist auch bei den Händlern der Wunsch vorhanden, den Kunden eine attraktive Innenstadt zu bieten, in der der Fahrzeugverkehr auf ein Minimum reduziert ist.

*Aus Stadtmarketing Sicht ist eine ganztägige Belieferung durch Paketdienstfahrzeuge „bis direkt vor die Tür“ nicht erforderlich, wenn man entsprechende Alternativen schafft. In großen Einkaufszentren fährt der Paketdienst mit seinem Lieferfahrzeug auch nicht durch die Ladenstraße sondern steuert eine **Ladezone** an und verlädt dort seine Pakete auf eine Sackkarre um diese dann zu den Läden zu bringen.*

Ähnliches sollte sich auch in der Hildener Innenstadt gestalten lassen, in dem wir über den Innenstadtbereich verteilt z.B. drei Ladezonen einrichten, die die Paketdienste ansteuern können um von dort per Sackkarre die Geschäft zu beliefern. Somit wäre eine ganztägige Belieferung der Geschäfte weiterhin möglich und die Fußgängerzone von Fahrzeugverkehr entlastet.“

3. Einrichtung von Ladezonen als Alternative

Die durch die Stadtmarketing Hilden GmbH aufgeworfene Thematik „**Einrichtung von Ladezonen**“ wurde durch die Verwaltung auf Machbarkeit überprüft, um den Paketdiensten (bei Wegfall der Ausnahmegenehmigungen) außerhalb der Ladezeiten und außerhalb der Fußgängerzone alternative Haltemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Nach Abstimmung durch Tiefbauamt (als Straßenverkehrsbehörde), Feuerwehr und Ordnungsamt haben sich dabei drei mögliche Standorte ergeben:

1. Bismarckstraße (nördlich und südlich der Einmündung Kurt-Kappel-Straße)
2. Warrington Platz (vor dem Zugang zur Fußgängerzone)
3. Klotzstraße (im Einmündungsbereich Mittelstraße)

4. Informationsveranstaltung für den Einzelhandel

Auf Einladung der Verwaltung fand am 04.04.2019 eine Informationsveranstaltung für den lokalen Innenstadthandel im Bürgerhaus mit zwanzig Teilnehmern statt. Die Stadtmarketing Hilden GmbH war ebenfalls geladen.

Ziel der Veranstaltung war es, die Bedürfnisse des Einzelhandels zur Anlieferung von Waren etc. unter Berücksichtigung der Zielsetzung „weniger Fahrzeugverkehr“ ausreichend zu beachten.

Die anwesenden Vertreter des Handels äußerten keine grundsätzlichen Bedenken zur möglichen Reduzierung der Waren- und Paketlieferdienste außerhalb der Ladezeiten. Die vorgestellte Option der Einrichtung von Ladezonen außerhalb der Fußgängerzone wurde letztlich ergebnisneutral diskutiert. Zur weiteren Option „Ausweitung der Ladezeiten“ ergab sich unter den Anwesenden auch kein einheitliches Meinungsbild, noch wurden gezielte Wünsche hierzu formuliert.

Einigkeit bestand allerdings darin, dass Wert-/Geldtransporte und Apothekenzulieferdienste auch weiterhin außerhalb der Ladezeiten möglich sein sollten.

5. Infogespräch mit den Zustelldiensten

Nach dem Austausch mit Vertretern des lokalen Einzelhandels war es in jedem Fall auch angeraten, sich mit Vertretern der diversen Zustelldienste auszutauschen und deren Befindlichkeiten zu erfahren und in eine abschließende Entscheidung einfließen zu lassen.

Auf Einladung der Stadtmarketing Hilden GmbH fand unter Beteiligung der Verwaltung am 22.05.2019 ein Meinungsaustausch mit den Zustelldiensten DPD, GLS, UPS und Deutsche Post AG statt.

Dabei trafen die Vertreter der Zustelldienste nachfolgende Kernaussagen, die auch per Mail übermittelt wurden:

Auszug aus der Mail der GLS:

„...Übereinstimmend mit allen anderen der anwesenden KEP-Dienstleister (*Kurier-,Express und Postdienstleistungen*) , sehen wir die mögliche Einrichtung von Ladezonen außerhalb der Mittelstr. als wenig- bis gar nicht praktikabel.

Zum einen werden so Laufwege und damit der Zeitaufwand pro Zusteller deutlich erhöht. Dies hätte zur Folge, dass weniger Pakete pro Zusteller/Fahrzeug zugestellt werden können, was zur Folge hätte, dass mehr Fahrzeuge und Zusteller benötigt werden würden.

...Zumal wir häufig die Erfahrung gesammelt haben, dass Ladezonen für KEP-Dienstleister trotz Halteverbot für PKW, dennoch von Kunden des Einzelhandels...genutzt werden.

Zum höheren Zeitaufwand für die Zustellung kommt noch der negative Sicherheitsaspekt zum Tragen.

Die Wertigkeit der Sendungen hat im Gesamten deutlich zugenommen. Je länger die Fahrzeuge ohne Aufsicht sind, desto signifikant höher ist die Wahrscheinlichkeit des Einbruchs/Diebstahls. Erst recht wenn irgendwann die Standpunkte und Dauer durch die Regelmäßigkeit bekannt sind.

Des Weiteren ist es nicht praktikabel, dass Zusteller für jeden Kunden einzeln (für Großkunden ohnehin mehrmals) laufen. Hätte ein Zusteller z.B. 3 oder 4 Kunden gleichzeitig auf einer Sackkarre oder Transportwagen, wäre er gezwungen das Transporthilfsmittel zu jedem Kunden mit ins Ladenlokal zu fahren, da er es nicht unbeobachtet zurücklassen kann.

Ebenfalls übereinstimmend mit den Kollegen unserer Branche sehen wir die Verschiebung der erlaubten Lieferzeiten in der Mittelstraße, von 6:00 Uhr bis 10:00 Uhr , auf 7:00 Uhr bis 11:00 Uhr als eine Ideallösung an, die auch allen Händlern zu Gute kommt.

Diverse Groß- und Einzelhändler öffnen erst um 10:00 Uhr und sind auch nicht deutlich vorher im Geschäft anzutreffen. Dies kollidiert also mit einer erlaubten Lieferzeit bis 10:00 Uhr ohnehin schon.

Auch wir und sämtliche Zusteller sind stark daran interessiert die Zustellungen und Belieferungen mit möglichst wenig Publikumsverkehr durchzuführen. In allererster Linie um Gefährdungen zu vermeiden aber auch um nicht unnötig Zeit zu verlieren. Die Verschiebung der erlaubten Lieferzeit um eine Stunde nach hinten, dient definitiv nicht dem Zweck mehr Lieferverkehr zu ermöglichen! Es geht ausschließlich darum den Groß- und Einzelhandel qualitativ sauber und zeitlich effizient zu beliefern....

Ein weiteres, leider nicht änderbares Manko, der Mittelstr. liegt darin, dass so gut wie keine Anlieferung von den Gebäuderückseiten oder über Warenannahmen möglich sind, da sie schlichtweg nicht vorhanden sind. Es bleibt somit nur die Zustellung über den Kundeneingang...“

Auszug aus der Mail der Deutschen Post DHL:

„...Die von Ihnen vorgeschlagenen Haltebuchten außerhalb der Innenstadt, sind – wie schon im Termin gesagt – keine tragfähige Lösung. Bei der Menge an Paketen für die Innenstadt, müsste jeder Zusteller viele Male zu Fuß mit seiner Paketkarre zwischen Auto und dem nächsten Geschäft pendeln. Dies ist unternehmerisch nicht effizient. Da es sich bei den Lieferungen für die Innenstadt häufig um größere Pakete handelt, würde sich das Problem noch verschärfen. Die körperliche Belastung für die Zusteller würde unnötig steigen, die Kunden müssten länger auf die frische Ware warten und alle Zustelldienste wären deutlich länger als bis dato in der Innenstadt präsent. Hinzu kommt das Diebstahlrisiko bei Paketen die auf der Karre liegen und nicht in jedes Ladengeschäft mitgenommen werden können. Die Verschiebung der Öffnungszeiten der Innenstadt von derzeit 6-10 Uhr auf 8-12 Uhr könnte in der Tat eine gute Kompromisslösung sein. Die Zeit von 6-8 Uhr ist für alle KEP-Dienste eine tote Zeit, in der noch kein Zusteller im Zielgebiet sein kann. Für Sie hätte diese Verschiebung den charmanten Vorteil, dass Sie die Öffnungszeiten nicht erweitern sondern nur verschieben würden und im Gegenzug die Sondergenehmigungen nicht mehr aushändigen müssten, da das Zustellzeitfenster bis 12 Uhr ausreichend ist...

Zusammenfassend ist demnach festzuhalten, dass

- die Einrichtung von Ladezonen für die Zustelldienste nach deren Angaben nicht praktikabel und wirtschaftlich nicht sinnvoll ist;
- die bisherigen Lieferzeiten bis 10.00 Uhr (samstags 09.00 Uhr) für die Zustelldienste aufgrund der oftmals späteren Ladenöffnungszeiten in der Fußgängerzone nicht ausreichend sind, um den Lieferservice zu gewähren;
- daher für eine Ausweitung bis 11.00 Uhr bzw. 12.00 Uhr plädiert wird;
- und dies dazu führen würde, dass zukünftig keine Jahres-Ausnahmegenehmigungen mehr benötigt würden und somit auch keine Zustelldienste mehr außerhalb der Ladezeiten in die Fußgängerzone einfahren dürften.

Im Übrigen waren für die Zustelldienste die abendlichen Ladezeiten (Mo. – Fr. 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr) kein Thema, da zu diesen Zeiten in aller Regel auch keine Zustellungen mehr erfolgen. Änderungswünsche wurden hierzu nicht (auch nicht vom Handel) geäußert.

6. Entscheidungsvorschlag zu den Ladezeiten

Das Argument der Zustelldienste, dass eine effiziente Belieferung, insbesondere des Einzelhandels bis 10.00 Uhr kaum möglich ist, da die Öffnung des Einzelhandels in aller Regel erst ab 09.00 Uhr oder gar 09.30 Uhr erfolgt, ist nicht von gänzlich der Hand zu weisen. Somit macht für die Zustelldienste auch ein grundsätzlicher Beginn der Ladezeiten ab 06.00 Uhr in aller Regel wenig Sinn. Hieran muss aber nach Auffassung der Verwaltung nicht zwingend etwas geändert werden. Ab 06.00 Uhr findet zwar nur wenig Fahrzeug- und dabei vor allem Lieferverkehr statt, dennoch hat auch dies seine Berechtigung, z.B. für Bäckereien.

Wenn es allerdings durch eine Ausweitung der Ladezeiten gelingen würde, die Zustelldienste ab circa mittags nicht mehr in der Fußgängerzone zu haben, würde sich dies mit Sicherheit positiv auf die Fußgängerzone und den ab den Mittagsstunden zunehmenden Besucherverkehr auswirken. Bislang empfundene Beeinträchtigungen, aber auch potentielle Gefährdungen durch den Lieferverkehr der Zustelldienste außerhalb der Ladezeiten würden dann entfallen.

In diesem Zusammenhang ist somit auch zu berücksichtigen, wie sich eine Ausweitung der Ladezeiten auf den Fußgängerverkehr und dessen Sicherheit auswirken würde. Es gab in den letzten Jahren zwei repräsentative Erhebungen zur Passantenfrequenz in der Hildener Fußgängerzone. Eine durch die Stadtmarketing Hilden GmbH und letztmalig durch die IHK Düsseldorf im Jahr 2018.

Beide Erhebungen wurden u.a. jeweils an einem Samstag durchgeführt, dem besucherstärksten Tag der Woche, u.a. mit dem Hildener Wochenmarkt. Beide Erhebungen bieten verwertbare Aspekte, die den nachfolgenden Entscheidungsvorschlag stützen.

Die IHK Düsseldorf führte die Erhebung in der Zeit von 11.00 bis 12.00 Uhr durch und ermittelte einen Passantenfrequenzwert von 3.486 in beide Richtungen. Die Stadtmarketing Hilden GmbH ermittelte in einer früheren Erhebung einen beinahe deckungsgleichen Wert von 3.543. Die IHK Düsseldorf ermittelte darüber hinaus einen Vergleichswert an einem Donnerstag in der Zeit von 15.00 Uhr bis 16.00 Uhr. Dieser betrug im Vergleich „nur“ 1.332. Hieraus lässt sich somit die Berechtigung der Annahme weiter stützen, dass der Samstag der besucherstärkste Tag der Woche ist.

Die Stadtmarketing Hilden GmbH hat in ihrer Erhebung aber auch weitere Stunden-Zeiträume berücksichtigt:

10.00 Uhr bis 11.00 Uhr	=	2.349
11.00 Uhr bis 12.00 Uhr	=	3.543
12.00 Uhr bis 13.00 Uhr	=	4.155
13.00 Uhr bis 14.00 Uhr	=	3.987

Auf die Wochentage Montag bis Freitag bezogen, ist anzunehmen, dass a) die Passantenfrequenz in der Summe je Tag geringer sein dürfte (jedenfalls nicht höher) und b) der Anstieg der Werte ebenfalls spätestens ab 11.00 Uhr erfolgt. Dies führt dann aber auch zu der Schlussfolgerung, dass eine Ausweitung der Ladezeiten über 11.00 Uhr hinaus nicht empfohlen werden kann.

Dies alles berücksichtigend schlägt daher die Verwaltung vor

a) den Zustelldiensten ab dem 01. Januar 2020 keine Ausnahmegenehmigungen mehr zum Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten zu erteilen

und

b) die Ladezeiten in der Fußgängerzone, beginnend ab dem 01. Januar 2020, wie folgt zu erweitern:

Mo. bis Fr. **alt:** 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr **neu:** 06.00 Uhr bis 11.00 Uhr
(Die Ladezeiten von 18.30 Uhr bis 20.00 Uhr bleiben unverändert)

Grund: Eine Ausweitung auf 11.00 Uhr ist vor der Abwägung der Interessen des Handels und auch der Anwohner mit den Aspekten der Sicherheit des Fußgängerverkehrs möglich und reduziert insgesamt die Anzahl zukünftig zu erteilender Ausnahmegenehmigungen.

Sa. **alt:** 06.00 Uhr bis 09.00 Uhr **neu:** 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr

Grund: Aufgrund der recht hohen Erhebungszahlen ab 10.00 Uhr, sollte die Erweiterung der Ladezeiten sich allein aus Sicherheitsgründen an diesem Zeitpunkt orientieren.

Hierdurch würden sich die wöchentlichen Ladezeiten in der Hildener Fußgängerzone von bisher insgesamt 30,5 Wochenstunden auf 36,5 Wochenstunden erhöhen.

Sollte dies die Zustimmung finden, müsste die bestehende Widmungsverfügung für den Bereich der Fußgängerzone noch durch gesonderten Beschluss angepasst werden. Amt 61 legt hierzu eine SV für den Stadtentwicklungsausschuss vor.

Darüber hinaus wird die Verwaltung (hier: Ordnungsamt) auch weiterhin Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzone außerhalb der Ladezeiten für andere Zwecke (wie unter Ziffer 2 dargestellt) ausschließlich bei Nachweis eines berechtigten Interesses im Einzelfall erteilen.

7. Poller und illegale Einfahrten

Um die Thematik „Fahrzeugverkehr in der Innenstadt“ aber abschließend zu betrachten, reicht es nicht aus, nur über eine Reduzierung zu erteilender Ausnahmegenehmigungen und einer Ausweitung der Ladezeiten nachzudenken. In diesem Kontext muss auch über geeignete Absperrvorrichtungen zur Vermeidung illegaler Einfahrten gesprochen werden.

In der Fußgängerzone befinden sich 8 elektrisch versenkbare Polleranlagen. Diese sind äußerst störanfällig und fallen immer wieder über längere Zeit aus. Der Wartungsdienst ist nicht zuverlässig, so dass bei Störungen jeweils über längere Zeit die Zufahrt in die Fußgängerzone nicht blockiert werden kann. Eine andere Wartungsfirma ist für diese Poller nicht verfügbar. Deshalb ist im Haushalt 2019 die Planung des Ersatzneubaus und in 2020 der Bau den neuen Polleranlagen vorgesehen.

Ein weiterer Grund hierfür sind die von ihrer Funktionalität „alten“ Poller am westlichen und östlichen Ende der Mittelstraße. Diese sind noch pneumatikbetrieben und senken sich zwar zu Beginn der Ladezeiten elektronisch gesteuert ab, müssen aber manuell wieder hochgefahren werden. Da dies aber nach Beendigung der abendlichen Ladezeit um 20.00 Uhr regelmäßig nicht durch die Verwaltung geleistet werden kann, ergeben sich hierdurch zwei offene Einfahrtmöglichkeiten in die Fußgängerzone. Dies verschärft die durch illegale Einfahrten vorhandene Problematik und führt zu weiteren Beschwerden, u.a. wegen der Störung der Nachtruhe und stellt auch ein grundsätzliches Risiko für Passanten dar.

Zurzeit werden die Unterlagen nach § 13 KomHVO (Entwurfsplanung und Kostenberechnung) erarbeitet, die in der Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses am 20.11.2019 zur Beratung gestellt werden (siehe SV 14-20 66/161)

Zur Planung der neuen Polleranlagen wurden folgende grundsätzlichen Anforderungen gestellt:

- Bei der Polleranlage muss es sich um ein Standardmodell handeln, das von einem Anbieter geliefert wird, der schon lange am Markt teilnimmt und die Aussicht besteht, dass er weiterhin lange am Markt besteht, um eine möglichst lange Ersatzteillieferung und Pflege zu gewährleisten.
- Die Polleranlagen sind über GSM-Module mit einer Zentrale zu vernetzen, die ständig Auskunft über den jeweiligen Betriebszustand geben und eine zentrale Steuerung ermöglichen kann.
- Die Technik und Betriebssteuerung der Polleranlagen haben so zu sein, dass das System modular ergänzbar ist, um ggfs. später zusätzliche Polleranlagen installieren zu können.
- Die Polleranlagen müssen über Chip-Karte (oder vergleichbare digitale Schlüssel) und über Schlüssel einzeln auf Anforderung bedienbar sein und in der Schließzeit nach Ein- oder Ausfahrt automatisch wieder hochfahren.
- Die Polleranlage muss automatisiert zu Beginn und Ende der festgesetzten morgend- und abendlichen Ladezeit in der Fußgängerzone herunter- und herauffahren.
Im Falle einer Störung (z.B. Stromausfall) müssen die Poller automatisch herunterfahren.

- Gleichzeitig mit der Polleranlage ist ein neues Schlüsselverwaltungssystem zu liefern, um die Ausgabe von Schlüsseln und Chip-Karten zu verwalten und die Möglichkeit zu haben, bei Verlust, die jeweilige Chip-Karte zu sperren.

Zur gänzlichen Vermeidung illegaler Einfahrten müssten aber zukünftig sämtliche Zufahrtmöglichkeiten der Fußgängerzone abgepollert werden. Die erfolgte Abfrage bei den anderen Städten hat ergeben, dass in Erkrath zwar eine Polleranlage besteht, aber eben auch (wie in Hilden) freie Zufahrten vorhanden sind, die a) den Vorteil haben, dass Rettungsdienst und Feuerwehr problemlos einfahren können, aber b) eben auch für illegale Einfahrten Dritter genutzt werden können. Die Stadt Velbert hat ihre Fußgängerzone gar nicht abgepollert; selbst in Düsseldorf ist dies nicht der Fall.

Die Stadt Langenfeld hat ihre Fußgängerzone komplett mit elektronisch gesteuerten Pollersystemen versehen. Zentral steuerbar ist diese Anlage allerdings nur, da die Feuerwehr in Langenfeld nicht auf die Kreisleitstelle aufgeschaltet ist, somit anders als Hilden eine eigene Einsatzzentrale vorhält. Die Sicherstellung der zentralen Steuerung „rund um die Uhr“ ist aber unabdingbare Voraussetzung für eine umfängliche elektronische Abpollerung der Innenstadt.

Dies kann die Feuerwehr Hilden allerdings nicht leisten. In diesem Zusammenhang ist daher auch die Frage an den Kreis Mettmann gerichtet worden, ob diese Aufgabe nicht durch die Kreisleitstelle wahrgenommen werden könnten. Eine abschließende Beantwortung dieser Frage stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Sitzungsvorlage noch aus.

Es stellt sich dann aber auch grundsätzlich die Frage, ob eine komplette elektronische Abpollerung zwingend erforderlich und sinnvoll ist. Zum einen ist dies auch eine Kostenfrage, da nicht nur acht, sondern dann zehn Polleranlagen zu beschaffen wären. Zum anderen birgt eine ausschließlich elektronische Lösung auch immer die Restgefahr technischen Versagens. Ein Rettungseinsatz der erschwert werden würde, sollte die Anlage nicht bedienbar sein, könnte zu erheblichen Folgen führen.

Alternativ wäre es daher auch denkbar, die beiden „Schlupflöcher“ zur Innenstadt nur mittels einfacher Steckpfosten abzusperren. Dies wäre dann für die Feuerwehr im Einsatzfall unproblematisch. Allerdings zeigen Erfahrungen im Stadtgebiet, dass Steckpfosten nach dem Passieren durch Dritte oftmals nicht wieder eingesetzt werden.

Es bleibt noch abzuwarten, welche Art von Absperrsystem aus technischer aber auch finanzieller Sicht zukünftig (frühestens ab dem Jahr 2020) zum Einsatz kommen wird. Spätestens nach Inbetriebnahme einer neuen Anlage sollte die Anzahl illegaler Einfahrten jedoch spürbar zurückgehen oder ganz der Vergangenheit angehören.

Die mit dieser Vorlage empfohlene Ausweitung der Ladezeiten und damit zu erwartende Reduzierung zu erteilender Ausnahmegenehmigungen stellt jedenfalls aus Sicht der Verwaltung einen ersten richtigen Schritt zu einer besseren Steuerung des Fahrzeugverkehrs in der Hildener Fußgängerzone dar.

gez. Birgit Alkenings
Bürgermeisterin

Finanzielle Auswirkungen

Produktnummer / -bezeichnung	020101	Ordnungsbeh. Angelegenh.
Investitions-Nr./ -bezeichnung:		
Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme	Pflicht-aufgabe	X (hier ankreuzen)
	freiwillige Leistung	(hier ankreuzen)

Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2020/2021	0201010020	431100	Sondernutzung	135.000

Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €
2020/2021	02101010020	431100	Sondernutzung	133.000

Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:

Haushaltsjahr	Kostenträger/ Investitions-Nr.	Konto	Bezeichnung	Betrag €

Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein)

ja

(hier ankreuzen)

nein

X

(hier ankreuzen)

Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.
Die Befristung endet am: (Monat/Jahr)

X

Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV?

ja

(hier ankreuzen)

nein

X

(hier ankreuzen)

Finanzierung/Vermerk Kämmerer

Gesehen

Franke