

Antrag

**der Abgeordneten Detlef Ehlebracht, Dirk Nockemann, Thomas Reich,
Marco Schulz, Krzysztof Walczak und Olga Petersen (AfD) und Fraktion**

Betr.: Ladezonen vor Neubauten verpflichtend einrichten

Die Stadt unterliegt einem ständigen Wandel. Insbesondere die Verkehrsströme verlangen ein schnelles Reagieren bei der Anpassung der Infrastruktur, was bei hochwertiger Infrastruktur leichter gesagt als getan ist. Dies gilt auch bei der notwendigen Anpassung aufgrund des gewachsenen Lieferverkehrs, welcher ein Umdenken im Bereich der Kfz-Stellflächen notwendig macht.

Auslöser hierfür ist das sich rasant wandelnde Einkaufsverhalten großer Teile der Bevölkerung, bedingt durch den stark steigenden Internethandel. Bei den Marktbeobachtern besteht Einigkeit darüber, dass der Internethandel auch weiterhin wachsen wird, auch wenn strittig ist, ob dies mit einer abgeschwächten oder steigenden Dynamik erfolgen wird.

So lagen die ermittelten Raten der Branchenexperten bezüglich der Umsatzsteigerung der vergangenen fünf Jahre immer zwischen 8 Prozent und 12 Prozent pro Jahr. Von 2010 bis 2017 hat sich das Sendungsvolumen von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) verdoppelt¹.

Mehr Handel bedeutet auch mehr Lieferverkehr auf Hamburgs Straßen, selbst wenn der stetig wachsende Onlinehandel nicht eins zu eins in gleichem Maße zu einem Anschwellen des Lieferverkehrs führen muss. Es ist davon auszugehen, dass zum einen Lieferkapazitäten effizienter genutzt werden und moderne Technik verkehrsangepasste Streckenführungen ermöglicht. Darüber hinaus werden auch der Einsatz anderer Verkehrsmittel oder die verstärkte Nutzung von automatisierten Abholstationen ihren Beitrag dazu liefern, dass der Lieferverkehr eben nicht in der Stärke des Umsatzwachstums mitwächst.

Dennoch wird Hand in Hand mit dem zu erwartenden Anstieg der KEP-Verkehre eine negative Begleiterscheinung ebenfalls zunehmen – das Parken in zweiter Reihe.

Dem Problem des Parkens in zweiter Reihe, mit all den damit verbundenen negativen Folgen, gilt es, durch sinnvolle Maßnahmen präventiv entgegenzuwirken.

Zum einen behindert das Parken in zweiter Reihe den Verkehrsfluss, was ökologisch wie ökonomisch wenig sinnvoll ist. Zum anderen führt es zu Situationen, die die Verkehrssicherheit erheblich gefährden. In schwer einsehbaren Verkehrslagen kommt es hierdurch zum Beispiel öfter zu kritischen Überholvorgängen. Es führt zu Ärger bei betroffenen Verkehrsteilnehmern, welcher seinen Teil zu der subjektiv wahrgenommen und oft beklagten zunehmenden Aggressivität im Straßenverkehr beitragen kann.

In Dimension und Anzahl ausreichende Ladezonen könnten diesem Problem Abhilfe verschaffen. In einer gewachsenen Stadt wie Hamburg herrscht allerdings grundsätzlich eine ausgeprägte Platznot im Verkehrsraum. Dies führt bereits jetzt dazu, dass nicht allen berechtigten Anforderungen sämtlicher Verkehrsteilnehmer entsprochen

¹ <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168752/analyse/wachstumstreiber-staedtischer-lieferverkehr-kep-paketaufkommen/>.

werden kann. Ladezonen nun flächendeckend zu fordern, wäre daher unrealistisch und nicht umsetzbar. Wer dies dennoch forderte, müsste angeben, welche Bedürfnisse anderer Verkehrsteilnehmer er dafür unverhältnismäßig beschneiden wollte.

Für eine perspektivische Veränderung innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre ist es dennoch sinnvoll, ein Ladezonenkonzept zu entwickeln. Mit diesem könnte hamburgweit überprüft werden, welche Gegebenheiten von der Verwaltung vorgegeben oder angepasst werden müssen, um Ladezonen an neuralgischen Punkten einrichten zu können, an denen das Parken in zweiter Reihe wiederholt zu Ärger, Stau oder Unfällen führt.

Bestandteil eines solchen Konzeptes zur Entspannung der beschriebenen Situation wäre zunächst, dass zukünftig vor Neubauten Ladezonen einzurichten sind. Darüber hinaus muss ein derartiges Konzept eine zweckentsprechende Dimensionierung der Ladezonen festlegen. Außerdem bedarf es einer Nutzungsregelung solcher Ladezonen außerhalb der Lieferzeiten als Parkraum.

Dabei sind viele Aspekte zu berücksichtigen. Verkehrs- und Raumplaner wären hier gefragt, Vertreter aus der Wirtschaft, seitens der Polizei, aber auch Interessenvertretungen wie Handels- und Handwerkskammer müssten sich bei der Umsetzung und Ausprägung dieser Maßnahme einbringen können.

Es ist eine Lösung zu entwickeln, die praxisgerecht ist und nicht zulasten der Bauherren geht. Zu guter Letzt ist bei aller gebotenen Flexibilität eine verbindliche Regelung zu finden, welche langfristig dazu führt, das Problem des Parkens in der zweiten Reihe durch die Schaffung entsprechender Ladezonen tatsächlich zu beseitigen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. ein Konzept zu entwickeln, dass die hamburgweite Errichtung neuer Ladezonen grundlegend unterstützt und fördert.
2. mit geeigneten Vertretern aus Behörde(n), Wirtschaft und Interessenverbänden Gespräche zu führen mit dem Ziel, die Anforderung an geeignete Ladezonen hinsichtlich Dimensionierung und Bedarf für Lieferverkehre zu ermitteln.
3. zu prüfen, wo und ob im öffentlichen Raum bereits jetzt Ladezonen einzurichten sind und wie diese entsprechend des langfristigen Konzeptes umgesetzt werden können.
4. einen Gesetzentwurf zu formulieren, welcher bei der Errichtung von Wohnungsneubauten regelt, unter welchen Rahmenbedingungen adäquate Lieferzonen im öffentlichen Raum einzurichten sind, ohne dabei den Bauherren mit zusätzlichen Kosten zu belasten.
5. geeignete Maßnahmen (Beschilderung, Kontrollen, (...)) zu erarbeiten, die eine Nutzung der Lieferzonen außerhalb von Lieferzeiten als Parkraum zulassen, aber eine Zweckentfremdung vermeiden.
6. der Bürgerschaft im 3. Quartal 2021 zu berichten.