

Stadt Heidelberg
Dezernat II, Verkehrsreferat

**Ausweichverkehr von Lkw's durch
Mauterhebung**

Informationsvorlage

Beschlusslauf!

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung	Kenntnis genommen	Handzeichen
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	14.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	
Gemeinderat	30.06.2005	Ö	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 14.06.2005

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 30.06.2005

Ergebnis: Kenntnis genommen

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Unmittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: Ziel/e:
(Codierung)

MO 1 Verträglicher Verkehr fördern

Begründung:

Dazu gehört auch die Abwehr unerwünschter Verkehrsströme. Solange Heidelberg nicht spürbar vom Lkw-Ausweichverkehr betroffen ist, wird diese Frage allerdings zurückgestellt.

2. Mittelbar betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes im Sinne eines fachübergreifenden Ansatzes

Nummer/n: Ziel/e:
(Codierung)

(keine)

Begründung:

(keine)

Begründung:

Bereits im Vorfeld der geplanten Mauteinführung wurden Befürchtungen laut, dass sich der Lkw-Verkehr auf benachbarte Bundesstraßen verlagern könnte.

Die jetzt bundesweit einsetzende Forderung nach Lkw-Mautgebühren auch auf Bundesstraßen geht zurück auf Regionen, in denen großzügig ausgebaute Bundesstraßen parallel zu Autobahnen gebaut worden sind. Ein besonders gutes Beispiel dafür ist im rheinland-pfälzischen Bereich die Bundesstraße 9, die sich von Karlsruhe über Ludwigshafen und Worms bis nach Mainz hinzieht, überwiegend 4-spurig ausgebaut ist und parallel zu den mautpflichtigen Autobahnen A 65 und A 61 verläuft.

Die beiden Bundesstraßen in Heidelberg sind mit dieser Situation nicht vergleichbar.

Die B 37 ist von der A 6 zwischen Walldorf und Heilbronn zu weit entfernt, als dass sie als Lkw-Ausweichstrecke dienen könnte. Vielmehr erschließt die B 37 für den Lkw-Verkehr das Neckartal und davon abgeleitet den Odenwald und über die Strecke Neckargemünd nach Sinsheim den Kraichgau.

Die B 3 ist im Abschnitt zwischen Heidelberg und Weinheim ebenfalls keine Lkw-Ausweichstrecke, weil sie durch bebauten Gebiet führt und durch die verschiedenen Signalanlagen in den Ortskernen nur mit erheblichem Zeitverlust zu befahren ist.

Aus den genannten Gründen ist auf den Heidelberger Bundesstraßen nicht mit einem nennenswerten Lkw-Verkehr aufgrund der Lkw-Maut auf Bundesautobahnen zu rechnen. Nähere Informationen erhoffen wir uns von den Verkehrszählungen, die von der Landesstraßenverwaltung in der ersten Hälfte des Jahres auf den Autobahnen vorgenommen werden.

(In diesem Zusammenhang ein wichtiger Hinweis: Weil es in Heidelberg keine Industriebetriebe mit hohem Schwerlastverkehr gibt, liegt der Lkw-Anteil auf unseren Hauptverkehrsstraßen mit rd. 5-8 % spürbar unter dem bundesweiten Durchschnitt von rd. 10 %.

Eine vorübergehende Zunahme, wie sie von einigen Bewohnern der Altstadt gemeldet wurde, steht wahrscheinlich im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 6 zwischen dem Walldorfer Kreuz und der Anschlussstelle Sinsheim. Weil es hier zu baustellenbedingten Staus gekommen ist, könnte trotz aller Umwege bei besonderen Verkehrsspitzen eine Ausweichroute über die B 37 eingeschlagen werden. Dies sieht auch die Polizei so. Wir werden deshalb nach Ende der Bauarbeiten im ersten Abschnitt (voraussichtlich 2006) die Situation aufmerksam beobachten und ggf. weiter informieren.

gez.

Prof. Dr. von der Malsburg