

Regierungspräsidium Stuttgart
Durchfahrtsverbot Güterschwerverkehr
> 3,5 t und > 7,5 t in Ilsfeld



Projektleitung: Dipl.-Ing. Dieter H. Stahl
Mitarbeit: Frau Andrea Flatzek

INHALT

	Seite
0. EINLEITUNG	1
1. ERMITTLUNG DES DURCHGANGSVERKEHRS IM GÜTERSCHWER- VERKEHR >3,5 t INCL. FAHRTROUTEN	3
2. PLANUNGSFALL 0	4
3. KNOTENPUNKTERHEBUNGEN	5
4. WEITERE PLANUNGSFÄLLE	6
4.1 Vorbemerkungen	6
4.2 PLANUNGSFALL 1	6
4.3 PLANUNGSFALL 2	8
5. AUSBLICK	8
LITERATURVERZEICHNIS	9
PLANVERZEICHNIS	9
PLÄNE	

0. EINLEITUNG

Die Ortsdurchfahrt in Ilsfeld im Zuge der König-Wilhelm-Straße (L 1100) ist zwischen dem Knotenpunkt König-Wilhelm-Straße/Auensteiner Straße/Vorstadtstraße und dem Knotenpunkt L 1100/L 1105 (König-Wilhelm-Straße/Lauffener Straße), der zum Kreisverkehrsplatz umgebaut wurde, neu gestaltet worden (Reduzierung der Fahrbahnbreite, breitere Gehwege, Neuordnung des Ruhenden Verkehrs, 30-km/h-Regelung).

Für die Baumaßnahme, die vom Montag, 31. Mai 2010, bis Samstag, 23. Oktober 2010 andauerte, wurden vom Büro I-MOTION Beschilderungspläne ausgearbeitet, die in überörtliche und örtliche Umleitungsstrecken unterschieden. Die innerörtlichen Umleitungsstrecken für alle Fahrzeugarten führten im Wesentlichen über die Vorstadtstraße - Falkenstraße - Heuchelbergstraße zur L 1100 (Nordbereich) sowie über die Weststraße - Kernerstraße - Brückenstraße - Bahnhofstraße - Raiffeisenstraße - Schwabstraße - (Robert-Mayer-Straße) - Burgweg - Eisenbahnstraße im südlichen Gemeindegebiet.

Die überörtlichen Umleitungsstrecken wurden wie folgt definiert und entsprechend beschildert:

- a) Vom Knotenpunkt L 1100/K 1090/Beilsteiner Straße im Ortsteil Auenstein (provisorische Lichtsignalanlage) über die K 2090/K 1617 zum Knotenpunkt K 1676/K 1617 in Winzerhausen und von dort über die K 2156 und K 2085 nach Neckarwestheim und die K 2081 zum Knotenpunkt L 1105/K 2081 mit der Weiterführung über die L 1105 zum Knotenpunkt B 27/L 1105 in Lauffen am Neckar (Zielangaben: Lauffen, Tripsdrill bzw. Beilstein und Ilsfeld).
- b) Vom Knotenpunkt L 1100/östliche Rampen A 81/L 1102 über die L 1102 zum Knotenpunkt L 1102/K 2086, dem Kreisverkehrsplatz K 2086/Bustadt – Ost, über den Ortsteil Wüstenhausen zum Knotenpunkt K 2086/K 2155 westlich Untergruppenbach und weiter bis zum Knotenpunkt L 1100/K 2155 (Zielangaben: Heilbronn, Lauffen, Flein in nördlicher Fahrtrichtung und Beilstein/Ilsfeld in südlicher Fahrtrichtung).

Ohne Beschilderung war der Straßenzug der L 1115/K 1625 von der AS Mundelsheim (A 81) bis zum Knotenpunkt B 27/K 1625 in Kirchheim am Neckar und weiter bis zum Knotenpunkt B 27/L 1105 in Lauffen am Neckar ausgewiesen.

In Lauffen a. N. wurden die Zielangaben Stuttgart (BAB) sowie Mannheim, Würzburg und Heilbronn (BAB) genannt.

Seit Montag, 25. Oktober 2010, ist das Durchfahrtsverbot auf der König-Wilhelm-Straße für **alle** Fahrzeugarten in östlicher Richtung aufgehoben, in westlicher Richtung besteht wegen der Baumaßnahme "Stützmauer" südlich des Rathauses ein Durchfahrtsverbot für den Güterschwerverkehr >3,5 t.

Auf Wunsch der Gemeinde Ilsfeld, "gesetzeskonforme Lebensbedingungen" zu schaffen und die unzulässigen Überschreitungen der Grenzwerte hinsichtlich Feinstaub und Stickstoffdioxid zu beseitigen, soll nachfolgend diskutiert werden, ob ein Durchfahrtsverbot für den Güterschwerverkehr >3,5 t oder > 7,5 t in **beiden** Richtungen **vor** der Realisierung der Nordumfahrung (L 1100 NEU/L 1105 NEU) eine sinnvolle Maßnahme sein kann.

Auf der Grundlage unserer Angebote vom 06. August 2010 und 15. Dezember 2010 erhielten wir vom Regierungspräsidium Stuttgart, Abteilung Umwelt, die entsprechenden Aufträge. Auf die Ausarbeitungen nach dem Angebot vom 06. August 2010 (PLANUNGSFALL 0, PLANUNGSFALL 1 und Differenzplan PLANUNGSFALL 1/ PLANUNGSFALL 0) wird nachfolgend **nicht** näher eingegangen.

Ursächlich hierfür ist, dass die frühe Realisierung des Kreisverkehrsplatzes L 1100/L 1105 (König-Wilhelm-Straße/Lauffener Straße) Verkehrsteilnehmer im Güterschwerverkehr >3,5 t veranlasst hat, das Durchfahrtsverbot zu missachten und den Straßenzug L 1100/Heuchelbergstraße/Falkenstraße/Vorstadtstraße zur Auensteiner Straße (L 1100) zu benutzen (und umgekehrt).

Diese Aussage gilt auch für den Straßenzug Lauffener Straße (L 1105) - Weststraße - Kernerstraße - Brückenstraße - Bachstraße zur Bahnhofstraße und im weiteren Verlauf nach Osten von der Bahnhofstraße (K 2156) über die Raiffeisenstraße - Schwabstraße - Robert-Mayer-Straße - Porschestraße einerseits, andererseits über den Burgweg und die Eisenbahnstraße zur L 1100 (und umgekehrt).

Die genannten Fahrtrouten im Güterschwerverkehr >3,5 t betreffen Wohngebiets-sammelstraßen, deren Unterbau für schwere Fahrzeuge nicht genügt.

Außerdem wurde mit Einverständnis des Bürgermeisteramtes Ilsfeld festgelegt, dass das Verkehrsaufkommen des Steinbruchs incl. Betonwerk an der Lauffener Straße (L 1105) zum Ziel- und Quellverkehr zu rechnen ist.

Mithin kann das Arbeitsprogramm wie folgt beschrieben werden:

1. ERMITTLUNG DES DURCHGANGSVERKEHRS IM GÜTERSCHWERVERKEHR >3,5 t INCL. FAHRTROUTEN
2. AUSARBEITUNG PLANUNGSFALL 0 [Kfz/24 h]
3. VERKEHRSERHEBUNGEN AN RELEVANTEN KNOTENPUNKTEN FÜR DEN GÜTERSCHWERVERKEHR > 3,5 t WÄHREND DES DURCHFARTSVERBOTES INCL: AUSWERTUNG UND DARSTELLUNG
4. AUSARBEITUNG PLANUNGSFALL 1 [Kfz/24 h]
 - DURCHFARTSVERBOT FÜR DEN GÜTERSCHWERVERKEHR >3,5 t
 - INCL: DIFFERENZPLAN PLANUNGSFALL 1/PLANUNGSFALL 0
5. AUSARBEITUNG PLANUNGSFALL 2 [Kfz/24 h]
 - DURCHFARTSVERBOT FÜR DEN GÜTERSCHWERVERKEHR >7,5 t
 - INCL. DIFFERENZPLAN PLANUNGSFALL 2/PLANUNGSFALL 0

Das Untersuchungsergebnis wird hiermit vorgelegt.

1. ERMITTLUNG DES DURCHGANGSVERKEHRS IM GÜTERSCHWER-VERKEHR >3,5 t INCL. FAHRTROUTEN

Die Gutachter haben im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart - Dienstsitz Heilbronn 2007/2008 eine Verkehrsuntersuchung für die Nordumfahrung Ilsfeld [1] durchgeführt. Um die aktuelle Verkehrssituation in der Gemeinde Ilsfeld abbilden zu können, wurden im maßgebenden Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr am Dienstag, 10. Juli 2007 (mündliche Befragung des einstrahlenden Verkehrs an sechs Zählstellen incl. Querschnittszählungen in Richtung und Gegenrichtung) und Donnerstag, 12. Juli 2007 (Querschnitt- und Knotenpunkterhebungen) die notwendigen Verkehrszählungen durchgeführt und durch eine Dauerzählung von 00.00 bis 24.00 Uhr auf der L 1100-Ost (in Höhe Informationsbucht) ergänzt.

Aus diesen Verkehrserhebungen konnten die notwendigen Grundlagendaten abgeleitet werden:

- a) Der a_4 -Faktor für den Güterschwerverkehr >3,5 t beträgt

$$a_4 = \frac{[\text{Kfz}/24 \text{ h}]}{[\text{Kfz}/4 \text{ h}]} = \frac{1.782}{376} = 4,74$$

und wurde auf alle relevanten Straßen übertragen.

- b) Der Durchgangsverkehr des Güterschwerverkehrs >3,5 t konnte zwischen den Außenquerschnitten

- L 1100-Nord (Flein)
- K 2083 (Schozach)
- L 1105 (Lauffen)
- K 2156 (Pfahlhof)
- L 1100-Ost (Auensteiner Straße, westlich Einmündung Steinbeisstraße)

PLAN 01

im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr mit 234 Kfz/4 h ermittelt werden, wobei die Fahrtbeziehungen von der L 1105 zur L 1100-Ost (und umgekehrt) mit 178 Kfz/4 h ($\cong 76,1$ %) eindeutig dominieren.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass die Ergebnisse der Befragungszählstelle der Straße "Bustadt-Ost" keine Durchgangsverkehre für die Gemeinde Ilsfeld geliefert hat, hier konnten nur Ziel- und Quellverkehre registriert werden.

PLAN 02

Die Hochrechnung der Verkehrsnachfragewerte im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr auf den Tagesverkehr von 00.00 bis 24.00 Uhr ist auf Plan 02 dargestellt ($a_4 = 4,74$) und ergibt in Richtung + Gegenrichtung für die dominanten Fahrtbeziehungen von der L 1105 zur L 1100-Ost (und umgekehrt) 835 Kfz/24 h. In der Summe aller Fahrten werden auf der L 1100-Ost 1.035 Kfz/24 h im Güterschwerverkehr >3,5 t als Durchgangsverkehr verzeichnet. Dies entspricht einem Anteil von 73,9 % am **gesamten** Güterschwerverkehr >3,5 t (1.400 Kfz/24 h).

PLAN 02

Wie bereits eingangs erwähnt, ist das Verkehrsaufkommen des Steinbruchs incl. Betonwerk als Ziel- und Quellverkehr zu betrachten, so dass sich im Wesentlichen die auf Plan 02 wiedergegebenen Verkehrsnachfragewerte auf der L 1105 von 860 Kfz/24 h auf 750 Kfz/24 h reduzieren, auf der L 1100-Ost von 1.035 Kfz/24 h auf 930 Kfz/24 h.

Auch die Verkehrsstärken auf der K 2083 (Schozach) und der L 1100-Nord (Flein) reduzieren sich von 115 Kfz/24 h auf 95 Kfz/24 h sowie von 135 Kfz/24 h auf 115 Kfz/24 h.

2. PLANUNGSFALL 0

Mit Hilfe der bei der mündlichen Befragung erhaltenen Grobangaben der Herkünfte und Ziele konnte ein Belastungsplan in [Kfz/24 h] für die jeweiligen Gesamtquerschnitte (Richtung + Gegenrichtung) erarbeitet werden, der als

PLANUNGSFALL 0

bezeichnet wurde und die Grundbelastung im Untersuchungsgebiet für den Durchgangsverkehr im Güterschwerverkehr >3,5 t darstellt.

PLAN 03

Er dient zur Wirkungsbestimmung der anderen Planungsfälle und ist auf Plan 03 dargestellt.

Bei Betrachtung von Plan 03 ist zu erkennen, dass über den Straßenzug der L 1105 insgesamt 750 Kfz/24 h verlaufen, die sich von und zur B 27-Süd in Lauffen a. N. mit 195 Kfz/24 h und 120 Kfz/24 h aufspalten, so dass östlich des signalisierten Knotenpunktes B 27/L 1105 315 Kfz/24 h im Durchgangsverkehr zu verzeichnen sind. Über die K 2081-Süd (Neckarwestheim) verlaufen weitere 80 Kfz/24 h, über die K 2081-Nord (Talheim) wurden 340 Kfz/24 h ermittelt.

Nach Aussage der befragten Spediteure wird die Fahrtroute über die K 2081-Nord und B 27 zum und vom Gewerbegebiet "Rauher Stich" und die südlichen Heilbronner Stadtteile (Sontheim, Horkheim) deshalb bevorzugt, weil sie kürzer ist und der signalisierte Knotenpunkt B 27/L 1105 neben Zeitverlusten auch ungenügende Kurvenradien aufweist.

Über die K 2083 (Schozach) und die L 1100 (Flein) verlaufen 95 Kfz/24 h und 115 Kfz/24 h im Durchgangsverkehr, die sich nördlich des Kreisverkehrsplatzes L 1100/L 1105 zu 210 Kfz/24 h und östlich zu 920 Kfz/24 h addieren.

Über die Bahnhofstraße verlaufen weitere 55 Kfz/24 h, so dass sich schließlich auf der Auensteiner Straße (L 1100) westlich der Einmündung der Steinbeisstraße 930 Kfz/24 h ergeben.

Im östlichen Bereich der Gemeinde Ilsfeld kann die Verteilung des Durchgangsverkehrs wie folgt angegeben werden:

- A 81-Nord: 200 Kfz/24 h
- A 82-Süd: 340 Kfz/24 h
- L 1100-Ost: 365 Kfz/24 h
- L 1102: 30 Kfz/24 h

Bei der L 1100-Ost ist anzumerken, dass die genannten 365 Kfz/24 h sich neben den Durchgangsverkehrsrelationen in und aus Beilstein (L 1100) auch von und zu den Gewerbegebieten im Ortsteil Auenstein, die über die Eisenbahnstraße und die Beilsteiner Straße erschlossen sind, zusammensetzen.

Schließlich ist darauf aufmerksam zu machen, dass die AS MUNDELSHEIM lediglich 40 Kfz/24 h im Durchgangsverkehr zu übernehmen hat.

3. KNOTENPUNKTERHEBUNGEN

Mit eigenem, geschultem Personal wurden am

- Dienstag, 14. September 2010
- Mittwoch, 15. September 2010
- Donnerstag, 16. September 2010

Knotenpunkterhebungen im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr durchgeführt.

An den Erhebungstagen bestand das Durchfahrtsverbot für den Güterschwerverkehr >3,5 t in Ilsfeld in Richtung und Gegenrichtung; die Umbaumaßnahmen der AS PLEIDELSHEIM waren noch **nicht** begonnen.

Bei den Verkehrserhebungen wurde lediglich der Güterschwerverkehr für insgesamt 19 Knotenpunkte erfasst, deren Lage aus Plan 04 ersichtlich ist.

PLAN 04
PLAN 05
PLAN 06

Plan 05 zeigt die Knotenpunktbelastungen für den Ostteil, auf Plan 06 sind die Verkehrsstärken der einzelnen Knotenpunkte für den Westteil dargestellt.

Wie in Kapitel 0 bereits erläutert, wurde das Durchfahrtsverbot von ortskundigen Lkw-Fahrern nicht beachtet. Insbesondere betrifft dies die Fahrzeuge, die dem Steinbruch oder dem Betonwerk zugeordnet werden können und die Baustelle in der König-Wilhelm-Straße über die Heuchelbergstraße, Falkenstraße und Vorstadtstraße im Norden umfahren haben (Knotenpunkte Nr. 11, 12, 13 und 14), im Süden über die Weststraße (Knotenpunkt Nr. 11) zur Bahnhofstraße und den Straßenzug Schwabstraße - Burgweg - Eisenbahnstraße zur L 1100-Ost (Knotenpunkt Nr. 17), teilweise über die Robert-Mayer-Straße und die Porschestraße (Knotenpunkt Nr. 15). Diese Aussage betrifft auch die K 2156 (Bahnhofstraße) selbst.

PLAN 05

Dennoch hat das Durchfahrtsverbot für den Güterschwerverkehr >3,5 t bewirkt, dass in der Auensteiner Straße (L 1100) lediglich noch 52 Kfz/4 h (Knotenpunkt Nr. 14) registriert werden konnten. Dies entspricht entsprechend Plan 01 einer Entlastungswirkung von $220 \text{ Kfz/4 h} - 52 \text{ Kfz/4 h} = 168 \text{ Kfz/4 h}$ oder 76,4 %.

PLAN 01

PLAN 01
PLAN 05

In der Lauffener Straße (L 1105) kann eine Entlastungswirkung von $187 \text{ Kfz/4 h} - 51 \text{ Kfz/4 h}$ (Knotenpunkt Nr. 11) = 136 Kfz/4 h ($\cong 72,7 \%$) angegeben werden.

PLAN 06

Die auf Plan 06 dargestellten Knotenpunktbelastungen für den Güterschwerverkehr >3,5 t weisen nach, dass während des Durchfahrtsverbotes in Ilsfeld relativ starke Abbiegerelationen zu verzeichnen waren. Dies betrifft am Knotenpunkt Nr. 03 in Neckarwestheim (K 2081/K 2085) die Links- und Rechtsabbieger (K 2081), am Knotenpunkt Nr. 04 in Kirchheim a. N. (B 27/K 1625/Max-Eyth-Straße) die Rechts- und Linksabbiegeströme von der K 1625 zur B 27 (und umgekehrt), am Knotenpunkt Nr. 05 (L 1105/K 2081) die Rechts- und Linksabbiegeströme von der K 2081 zur L 1105-Ost (und umgekehrt) und am Knotenpunkt Nr. 07 (L 1100/K 2155) die Rechts- und Linksabbiegeströme von der L 1100 zur K 2155 (und umgekehrt).

An diesem Knotenpunkt ist außerdem festzustellen, dass das Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen >7,5 t auf der K 2155 in Fahrtrichtung Talheim von 5 Lkw >7,5 t missachtet wurde.

4. WEITERE PLANUNGSFÄLLE

4.1 Vorbemerkungen

Da mündliche Befragungen des Güterschwerverkehrs >3,5 t während des Durchfahrtsverbotes in Ilsfeld unterblieben, musste mit Hilfe der Ergebnisse der Knotenpunkterhebungen und telefonischen Befragungen einzelner Speditionen im Untersuchungsgebiet versucht werden, die möglichen Alternativrouten des Güterschwerverkehrs >3,5 t realitätsnah zu bestimmen. Hierbei ist davon ausgegangen worden, dass sich der Güterschwerverkehr >3,5 t aus Zeit- und Kostengründen keine anderen Fahrtrouten **außerhalb** des Untersuchungsgebietes gesucht hat. Mithin wurden die identischen Verkehrsnachfragewerte des PLANUNGSFALLES 0 für die weiteren Planungsfälle auf die vorhandene Straßennetzstruktur verteilt.

4.2 PLANUNGSFALL 1

PLAN 07

Wird ein Durchfahrtsverbot für den Güterschwerverkehr >3,5 t in Ilsfeld vorausgesetzt, kann ein Belastungszustand entwickelt werden, der als PLANUNGSFALL 1 auf Plan 07 wiedergegeben ist.

Hierbei ist davon ausgegangen worden, dass durch eine entsprechende Beschilderung **keine** Fahrten über Wohnsammelstraßen als Durchgangsverkehr stattfinden werden (Heuchelbergstraße, Falkenstraße, Vorstadtstraße, Schwabstraße, Burgweg etc.).

PLAN 07

Bei Betrachtung von Plan 07 ist zu erkennen, dass im Ostteil des Untersuchungsgebietes die A 81 mit den Anschlussstellen

- AS MUNDELSHEIM
- AS HEILBRONN/UNTERGRUPPENBACH

an Bedeutung gewinnt, im Westteil ist der Straßenzug L 1115 - K 1625 - B 27 hervorzuheben.

Da es weder dem Regierungspräsidium Stuttgart noch den Gutachtern gelungen ist, Grundbelastungen (**ohne** Durchfahrtsverbot des Güterschwerverkehrs >3,5 t in Ilsfeld) für relevante Knotenpunkte zu erhalten, können diese lediglich für die Knotenpunkte

- K 2081/K 2085 (Neckarwestheim)
- K 1624/K 1625
- B 27/K 1625/Max-Eyth-Straße (Kirchheim a. N.)

wiedergegeben werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Grundbelastung für die Knotenpunkte K 2081/K 2085 und K 1624/K 1625 auf Knotenpunkterhebungen vom Dienstag, 19. September 2006 [2], beruhen, diejenigen des Knotenpunktes B 27/ K 1625/Max-Eyth-Straße vom Dienstag, 22. Mai 2007, und Donnerstag, 24. Mai 2007 [3].

Ob zwischen 2006/2007 eine Zunahme oder wegen der ab Herbst 2008 beginnenden Finanz- und Wirtschaftskrise eine Abnahme der Grundbelastung im Güterschwerverkehr >3,5 t erfolgt ist, kann leider nicht nachgewiesen werden.

Gleichwohl können die erhaltenen Grundbelastungen (**ohne** Durchfahrtsverbot in Ilsfeld) mit den eigenen Ergebnissen (**mit** Durchfahrtsverbot in Ilsfeld wie folgt gegenübergestellt werden:

Knotenpunkt	Knotenpunktast	Verkehrsstärke im Güterschwerverkehr >3,5 t [Kfz/24 h]		
		Vorher [2], [3]	Nachher	Differenz
K 2081/K 2085 (Neckarwestheim)	K 2081-Nord	440	560	+120
	K 2085	290	410	+120
	K 2081-Süd	190	300	+110
B 27/K 1625/ Max-Eyth-Straße (Kirchheim a. N.)	B 27-Nord	1.435	1.200	-235
	K 1625	1.115	905	-210
	B 27-Süd	890	695	-195
	Max-Eyth-Straße	keine Angabe	210	-

Die Tabellenwerte zeigen dass eine Zunahme der Verkehrsstärken im Güterschwerverkehr >3,5 t nur für den Knotenpunkt K 2081/K 2085 mit dem vorhandenen Datenmaterial nachgewiesen werden kann.

Für den Knotenpunkt B 27/K 1625/Max-Eyth-Straße hingegen ist eine Abnahme der Verkehrsstärken im Güterschwerverkehr >3,5 t im Vergleich zu [3] für alle Knotenpunktäste festzustellen, gleichwohl durch das Durchfahrtsverbot in Ilsfeld eine Zunahme von 490 Kfz/24 h auf der K 1625 und der B 27 errechnet wurde. Mithin sind die Verkehrsstärken 2007 in Kirchheim a. N. **unterschritten**.

Die während des Durchfahrtsverbotes in Ilsfeld im Rahmen der Straßenverkehrszählung 2010 von der IGV [4] am Dienstag, 15. Juni 2010, ermittelte Querschnittbelastung auf der B 27 nördlich des Knotenpunktes B 27/K 1625/Max-Eyth-Straße ergibt 266 Kfz/4 h im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr für Richtung und Gegenrichtung, die sehr gut mit den Ergebnissen der Gutachter vom Dienstag, 14. September 2010, mit 253 Kfz/4 h im Güterschwerverkehr >3,5 t harmonisieren.

PLAN 06

Der Differenzplan als Differenz zwischen den Verkehrsstärken im PLAUNGSFALL 1 und denjenigen im PLANUNGSSFLL 0 weist nach, dass neben den Entlastungen in Ilsfeld selbst (bis zu 930 Kfz/24 h) auch Abnahmen der Verkehrsbelastung im Güterschwerverkehr >3,5 t auf der westlichen L 1105 (bis zu 210 Kfz/24 h), auf der K 2081 (Talheim) bis zu 180 Kfz/24 h, auf der östlichen K 2083 (Schozach) mit 95 Kfz/24 h und auf der L 1100 (Flein) mit bis zu 210 Kfz/24 h zu verzeichnen sind.

Mehrbelastungen ergeben sich neben der A 81 (bis zu 200 Kfz/24 h) insbesondere im Straßenzug L 1115 - K 1625 - B 27 mit bis zu 550 Kfz/24 h.

In Neckarwestheim erhält man für die K 2081-Süd eine Mehrbelastung von 15 Kfz/24 h, auf der nördlichen K 2081 40 Kfz/24 h und auf der K 2085 105 Kfz/24 h. Eine Zunahme der Belastung im Güterschwerverkehr >3,5 t ist auch für die L 1111 mit bis zu 260 Kfz/24 h zu verzeichnen, auf der K 2155 wurden 170 Kfz/24 h ermittelt.

Die übrigen klassifizierten Straßen weisen Minder- oder Mehrbelastungen <50 Kfz/24 h auf.

4.3 PLANUNGSFALL 2

PLAN 09

Für den PLANUNGSFALL 2 wurde ein Belastungszustand ermittelt, der ein Durchfahrtsverbot lediglich für den Güterschwerverkehr >7,5 t wiedergibt und auf Plan 09 dargestellt wurde. Hierbei wurde so vorgegangen, dass nach [5] der **gesamte** Güterschwerverkehr >3,5 t zu 51,7 % dem Güterschwerverkehr zwischen 3,5 und 7,5 t zugerechnet werden kann, also erlaubt ist und lediglich die restlichen 48,3 % einem Durchfahrtsverbot unterliegen (>7,5 t).

Im Querschnitt der Auensteiner Straße (L 1100) betrifft dies also 480 Kfz/24 h, für die kein Durchfahrtsverbot gilt, im Querschnitt Lauffener Straße (L 1105) ergeben sich 390 Kfz/24 h.

PLAN 10

Der Differenzplan als Differenz zwischen den Verkehrsbelastungen im PLANUNGSFALL 2 und PLANUNGSSFALL 0 ist auf Plan 10 wiedergegeben.

Es ist zu erkennen, dass bei Entlastungen in Ilsfeld von bis zu 450 Kfz/24 h geringfügige Mehrbelastungen auf der K 2155 (65 Kfz/24 h) und 35 Kfz/24 h auf der westlichen K 2083 im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes auftreten.

Im westlichen Teil übernimmt der Straßenzug der L 1115 - K 1625 - B 27 maximal +280 Kfz/24 h, in der Ortsdurchfahrt der B 27 in Kirchheim a. N. sind maximal +260 Kfz/24 h zu verzeichnen.

Wesentlich ist, dass die K 2081 in der Ortsdurchfahrt in Talheim eine Reduktion der Verkehrsstärke im Güterschwerverkehr >7,5 t von 90 Kfz/24 h erfährt und in Flein **keine** Zunahme zu verzeichnen ist.

In Neckarwestheim sind gegenüber PLANUNGSFALL 0 nur geringe Zunahmen von 45 Kfz/24 h (nördliche K 2081) und 20 Kfz/24 h (südliche K 2081) bestimmt worden; die K 2085 erfährt sogar eine Entlastung von 35 Kfz/24 h durch den verdrängten Durchgangsverkehr in Ilsfeld. Wesentlich ist jedoch, dass auch im PLANUNGSFALL 2 die von der Planungsgruppe KÖLZ [3] ermittelten Verkehrsnachfragewerte in Kirchheim am Neckar **keine** Zunahme erfahren.

5. AUSBLICK

Auf der Grundlage der zuvor ausführlich wiedergegebenen Ergebnisse dieser Verkehrsuntersuchung wird vom Regierungspräsidium Stuttgart geprüft, ob die Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität in Ilsfeld verhältnismäßig ist.

Vorgesehen ist hierbei eine Anhörung der Nachbarkommunen, wobei die Verlagerungseffekte detailliert erörtert werden sollen.

LITERATURVERZEICHNIS

- [1] Stahl und Partner
Verkehrsuntersuchung Nordumgehung Ilsfeld
Ludwigsburg 2008
- [2] BS Ingenieure
Regierungspräsidium Stuttgart, Dienstsitz Heilbronn
Verkehrsführungsplanung B 27 - Neckarbrücke Lauffen a. N.
Ludwigsburg 2007
- [3] Planungsgruppe Kölz GmbH
Verkehrsanalyse Kirchheim am Neckar 2007
Ludwigsburg 2007
- [4] Ingenieur Gesellschaft Verkehr
SVZ - Verkehrsdaten 2010
Schreiben vom 07. Oktober 2010
- [5] Krafftahrt-Bundesamt
Zentrales Fahrzeugregister
Flensburg 2010

PLANVERZEICHNIS

- Plan 01 Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >3,5 t [Kfz/4 h]
im Zeitbereich von 15.00 bis 19.00 Uhr
 - Plan 02 Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >3,5 t
DTV_w [Kfz/24 h] im Zeitbereich von 00.00 bis 24.00 Uhr
 - Plan 03 Belastungsplan Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >3,5 t
ca. DTV_w [Kfz/24 h] - PLANUNGSFALL 0
 - Plan 04 Zählstellenplan
 - Plan 05 Querschnitt- und Strombelastungsplan Güterschwerverkehr >3,5 t [Kfz/4 h]
- Teilraum Ost
 - Plan 06 Querschnitt- und Strombelastungsplan Güterschwerverkehr >3,5 t [Kfz/4 h]
- Teilraum West
 - Plan 07 Belastungsplan Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >3,5 t
ca. DTV_w [Kfz/24 h] - PLANUNGSFALL 1
 - Plan 08 Differenzplan Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >3,5 t
ca. DTV_w [Kfz/24 h] - PLANUNGSFALL 1/PLANUNGSFALL 0
 - Plan 09 Belastungsplan Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >7,5 t
ca. DTV_w [Kfz/24 h] - PLANUNGSFALL 2
 - Plan 10 Differenzplan Durchgangsverkehr Güterschwerverkehr >7,5 t
ca. DTV_w [Kfz/24 h] - PLANUNGSFALL 2/PLANUNGSFALL 0
-