

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Vermerk

Karlsruhe 16.05.2013

Referat 42b

Name Marcell Biedermann

Durchwahl 0721 926 2747

42b-39A L 597, Neckarbrücke

Aktenzeichen Ladenburg

L 597, Neubau zwischen Mannheim-Friedrichsfeld und Ladenburg mit neuer Neckarbrücke

Verkehrsgespräch am 23.04.2013, 09:30 Uhr im Regierungspräsidium Karlsruhe

Teilnehmer: siehe Teilnehmerliste

Anlagen:

- Teilnehmerliste
- Zusammenstellung der Schwerverkehrsbelastung Seckenheim (Vermerk der Stadt Mannheim)
- Brücke Neckarhausen (Darstellung der BI Edingen-Neckarhausen)

Frau Regierungspräsidentin Kressl begrüßt die Anwesenden und benennt den Schwerpunkt des Gespräches: vor dem Hintergrund, dass in Anbetracht der Haushaltssituation der Bau der Neckarbrücke Ladenburg derzeit nicht abzusehen ist, sollen Alternativen für die Entlastung der betroffenen Kommunen Ilvesheim und Mannheim-Seckenheim von den negativen Auswirkungen des Verkehrs untersucht werden.

Herr Abteilungspräsident Lang begrüßt ebenfalls die Anwesenden und gibt einen Überblick über die aktuelle Situation hinsichtlich des Neubaus der L 597 mit der Neckarbrücke Ladenburg. Die Maßnahme ist bestandskräftig planfestgestellt und wurde vom Regierungspräsidium zur Aufnahme in den Maßnahmenplan zum Generalverkehrsplan des Landes vorgeschlagen. Im Entwurf dieses Maßnahmenplans fand die Maßnahme aufgrund ihrer sehr hohen Kosten (rd. 23. Mio €) nur nachrichtliche Aufnahme als Großprojekt außerhalb des Finanzierungsrahmens des Maßnahmenplans (Anhang „Weitere Maßnahmen“). Dies bedeutet, dass die Notwendigkeit des Vorhabens anerkannt wird, die Finanzierung des Projektes auf absehbare Zeit allerdings nicht dargestellt werden kann.

Der Entwurf des Maßnahmenplans befindet sich derzeit noch im Anhörungsverfahren, der endgültige Maßnahmenplan wird voraussichtlich im Herbst dieses Jahres vorliegen.

Da mit der derzeitigen Einstufung die Realisierung des Neubaus der L 597 mit der Neckarbrücke Ladenburg zeitlich nicht absehbar ist, können zur Verbesserung der Situation in den Ortsdurchfahrten nur verkehrsrechtliche Maßnahmen angedacht werden. Herr Lang übergibt das Wort den Anwesenden, um die Situation aus ihrer Sicht darzustellen.

Herr Bürgermeister Metz, Gemeinde Ilvesheim, führt aus, dass die Ortsdurchfahrt in Ilvesheim zu den am stärksten belasteten Ortsdurchfahrten in Baden-Württemberg zähle. Insbesondere die Entwicklung des Schwerverkehrs sei Anlass zur Sorge. Der Gemeinde sei bewusst, dass die Realisierung der Neckarbrücke innerhalb der nächsten Jahre nicht möglich sei. Daher werde in der Gemeinde ein LKW-Durchfahrtsverbot in der Ortsdurchfahrt angedacht.

Herr Bürgermeister Marsch, Gemeinde Edingen-Neckarhausen, erläutert, dass die Gemeinde Edingen-Neckarhausen sich für die Kompromisstrasse der L 597 ausgesprochen habe und bittet, den planfestgestellten Trassenverlauf sowie den Lärmschutz nochmals zu überdenken. Er verweist hinsichtlich der Thematik „Verkehrslenkung“ auf die vorhandene und zunehmende Verkehrsbelastung.

Herr Prof. Neumeier ergänzt hierzu, dass im Raum Edingen-Neckarhausen, Ilvesheim und Mannheim-Seckenheim rund 2000 Lkw-Laderampen vorhanden seien, die täglich 4 bis 5-mal angefahren würden. Gleichzeitig betont auch er den Nachbesserungsbedarf der planfestgestellten Trasse der L 597.

Herr Lang verweist auf das eigentliche Thema der heutigen Veranstaltung. Die Trassenfrage der L 597 zwischen Mannheim-Seckenheim und Ladenburg sowie der Wunsch nach verbessertem Lärmschutz seien im Planfeststellungsverfahren und in einem Petitionsverfahren behandelt worden. Das Thema des heutigen Gesprächs sei jedoch nicht die erneute Behandlung dieser Fragen, sondern die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den betroffenen Kommunen bis zur Realisierung der L 597.

Herr Protz, RPK, betont, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtskräftig sei und eine Geltungsdauer von 8 Jahren habe, die um weitere 5 Jahre verlängert werden könne. Bei einer Verzögerung der Realisierung sei vor einer Verlängerung ggf. zu prüfen, ob sich die Randbedingungen geändert hätten und der Beschluß entsprechend anzupassen wäre.

Herr Abgeordneter Skerl betont, dass ein über die gesetzlichen Grundlagen ausgeführter Lärmschutz für Edingen als Präzedenzfall Wünsche weiterer Gemeinden nach verbessertem Lärmschutz nach sich zöge. Dies sei nicht zu finanzieren. Der Schwerpunkt der heutigen Besprechung solle daher auf verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Maßnahmen gelegt werden.

Herr Böhn, Stadt Mannheim, erläutert, dass die Stadt ein großes Interesse daran habe, den Lückenschluss der L 597 mit der Neckarbrücke herzustellen, da nur durch diesen die volle Entlastungswirkung der von der Stadt Mannheim gebauten Randstraße Seckenheim erreicht werden könne.

Das verkehrliche Verlagerungspotential in den Ortsdurchfahrten Mannheim-Seckenheim und Ilvesheim sei relativ gering, da es keine Alternativen zur Neckarbrücke Ilvesheim gebe und der Schwerverkehr vor allem aus Quell- und Zielverkehr bestehe. Dies bedeute, dass ein Lkw-Durchfahrtsverbot keine Reduzierung des Lkw-Aufkommens bewirken würde, da es sich bei diesen zum Großteil um Anlieger handle.

Frau Zitzelsberger, Bürgerin aus Ilvesheim, stellt die Frage, wieso es sich beim Schwerverkehr in Ilvesheim um Anliegerverkehr handle, da hier nur ein REWE-Markt mit entsprechendem Lieferverkehr vorhanden sei. Außerdem fragt sie, warum in der Hauptstraße Seckenheim keine Tempo 30-Zone eingerichtet werden könne.

Herr Dr. Kromer, RPK, erklärt, dass unter ein Verbot des Schwerverkehrs in Ilvesheim oder Seckenheim über 12 t zulässiges Gesamtgewicht nur derjenige Verkehr fällt, wenn der erste Beladeort des LKW mehr als 75 km vom Verbot entfernt lag. Damit ist vieles, was als "Durchgangsverkehr" erscheint, zulässiger Verkehr trotz Durchfahrtsverbots. Ein Verbot für alle KFZ über 3,5 t (Zeichen 253) würde dagegen alle Fahrzeuge, auch Anlieger, betreffen, und ist daher nicht möglich).

Frau Wacker, Stadt Mannheim, erläutert, dass die Seckenheimer Hauptstraße eine überörtliche Hauptverkehrsstraße sei und die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Tempo-30-Zone hier nicht vorlägen, ebenso könne eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Sicherheit und Ordnung nicht in Betracht kommen. Allenfalls aus Gründen des Lärmschutzes sei eine solche denkbar.

Frau Wacker verweist weiterhin auf die geplante Umgestaltung der Seckenheimer Hauptstraße ab dem Sommer 2014, durch die eine Lärmreduzierung erwartet werde.

Frau Wacker betont, dass die Stadt Mannheim nicht grundsätzlich eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h ablehne, aber eine Abwägung des zu erzielenden Lärmschutzes mit den Belangen des ÖPNV erforderlich sei. Sofern sich

die Einrichtung einer Tempo-30-Zone als Option zur Verbesserung der Lärmsituation anbiete, würde auch die Stadt Mannheim eine solche einrichten.

Herr Hildebrand, Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, führt aus, dass in Ilvesheim die Einrichtung einer Tempo-30-Zone aus Gründen des Lärmschutzes grundsätzlich möglich sei, jedoch müssen aufgrund gesetzlicher Vorgaben bestimmte Schwellenwerte eingehalten werden. Derzeit wird durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) die landesweite Lärmkartierung erstellt, die dann als Grundlage für die Beurteilung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen herangezogen werden könne.

Herr Bürgermeister Metz äußert, dass die Einrichtung einer Tempo-30-Zone eine annehmbare Option für Ilvesheim darstelle. Er regt an, dass das RPK die Federführung bei der Umsetzung dieser und weiterer möglicher Maßnahmen übernehme.

Hierzu erklärt Herr Dr. Kromer, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde beim RPK grundsätzlich bereit sei, die Federführung zu übernehmen, jedoch die Gemeinden oder der Landkreis näher vor Ort seien und somit die Notwendigkeit und ggf. die räumliche Ausdehnung der vorgeschlagenen Zonen besser beurteilen könnten.

Die zielführende Vorgehensweise gestaltet sich daher so, dass seitens der Gemeinde Ilvesheim zuerst ein konkreter Vorschlag bzw. Antrag mit der klar umrissenen Abgrenzung der gewünschten Zone an die Untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises zu richten ist. Dort werde der Antrag gemäß den gesetzlichen Vorgaben und anhand der vorhandenen Rahmenbedingungen geprüft und zur Genehmigung bzw. Zustimmung an die Höhere Verkehrsbehörde beim RPK weitergeleitet.

Des weiteren prüft die Stadt Mannheim intern eine Tempo 30-Regelung in Seckenheim. Je nach Ergebnis würde auch hier die Höhere Verkehrsbehörde beim RPK beteiligt.

Weiterhin wurde die Möglichkeit einer Optimierung der Signalanlage am Knotenpunkt L 597/L 637 zur Verkehrslenkung angesprochen. Herr Lang erklärt, dass die Zuständigkeit für die Signalanlagen beim Landkreis Rhein-Neckar-Kreis liege und daher dort die Prüfung durchzuführen wäre, ob sich die Steuerung der Signalanlage dahingehend optimieren lasse, dass Entlastungseffekte in den betroffenen Ortsdurchfahrten auftreten. Hierzu soll untersucht werden, ob der von Edingen kommende Linksabbieger Richtung Schwetzingen bzw. Randstraße Seckenheim stärker bevorrechtigt werden könne, um eine bessere Nutzung der Randstraße zu erzielen.

gez. Biedermann

Zusammenstellung – Schwerverkehrsbelastung Seckenheim

Das Ergebnis einer Kennzeichenverfolgung¹ in Mannheim Seckenheim eignet sich zur Abgrenzung der Durchfahrtsverkehre von den Zielverkehren. Besonders interessant für die aktuelle Diskussion dabei ist die Unterteilung in Gesamtverkehr und Schwerverkehr. Im Weiteren werden demnach nur die Schwerverkehre genauer betrachtet.

Vorgehensweise

Bei der Kennzeichenverfolgung werden alle Kennzeichen der zu- und abfahrenden Fahrzeuge an Zählstellen (Z1-Z4), welche im Kordon um den Untersuchungsraum angelegt werden (siehe Abb1), fahrtrichtungsgenau erfasst. Somit können bei der Auswertung die Ziel- von den Durchgangsverkehren getrennt betrachtet werden. Durchgangsverkehre werden im Gegenteil zu den Zielverkehren innerhalb eines Zeitintervalls an einer anderen Zählstelle wieder als abfahrende Verkehre erfasst. Auch Fahrzeuge, die Seckenheim über die gleiche Zählstelle wie bei ihrer Einfahrt verlassen, werden den Zielverkehren angerechnet. Die Zählung fand am 22.07.2010 vormittags zwischen 6 und 10 Uhr, sowie nachmittags zwischen 15 und 19 Uhr statt.

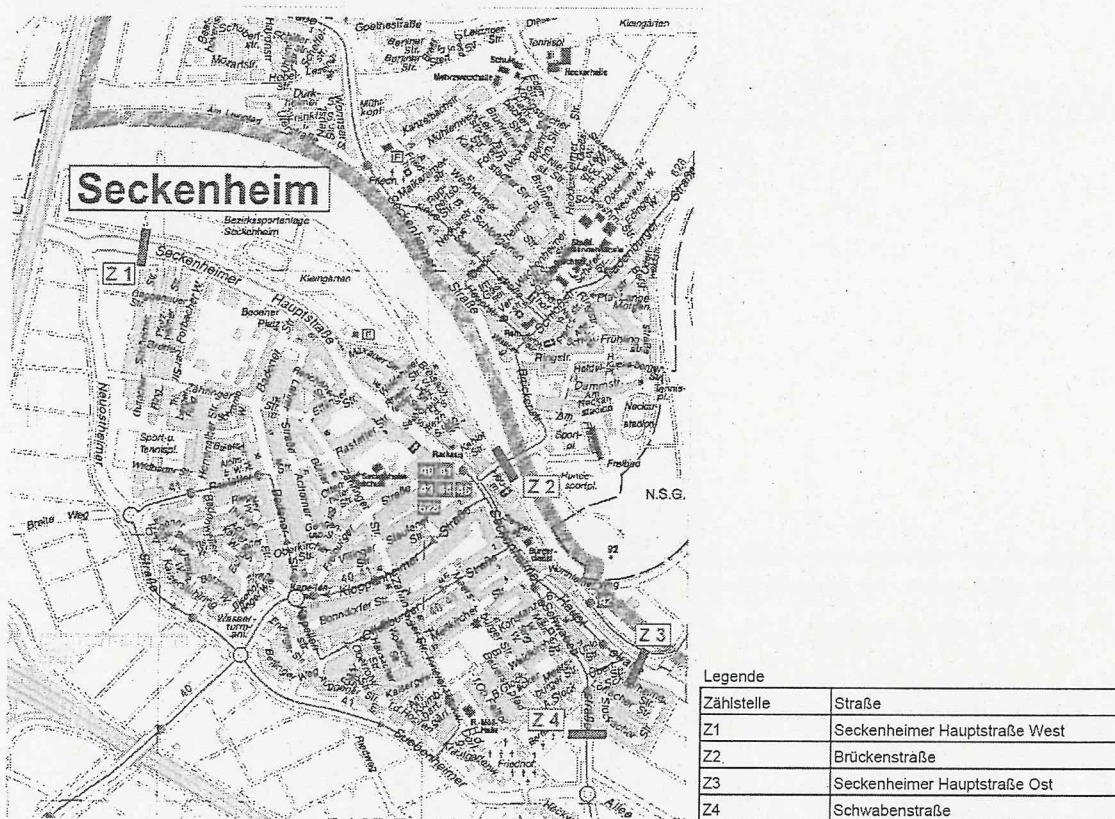


Abbildung 1 Übersicht Zählstellen von Köhler und Leutwein

¹ Durchgeführt am 22.07.2010 vom Ingenieurbüro Köhler und Leutwein aus Karlsruhe

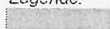
Ergebnisse 2010


In folgender Tabelle sind die Ergebnisse der Kennzeichenverfolgung in einer Matrix dargestellt. Daraus lässt sich erkennen, dass bei jeder Stundengruppe ein deutlicher Überhang der Lkw-Verkehre den Zielverkehren zugeordnet werden kann. So handelt es sich z.B. in der Stundengruppe 6-10 Uhr um einen hohen Anteil von 62-75% an Zielverkehren. Den Rest bilden die Durchgangsverkehre, welche lediglich einen Anteil von um die 30% aufweisen. Aufgrund des hohen Zielverkehrsanteils, lässt sich nur ein geringer Teil des Schwerverkehrs durch verkehrlenkende bzw. -beruhigende Maßnahmen verlegen. Des Weiteren kann den Ergebnissen die große verkehrliche Bedeutung der Brücke zwischen Seckenheim und Ilvesheim entnommen werden. Während die Wegebeziehungen zwischen der Zählstelle Z2 im Norden und den Zählstellen Z3 und Z4 im Osten für den Durchgangsverkehr eine hohe Bedeutung haben, treten an der westlichen Zählstelle Z1 kaum Durchgangsverkehre auf. Dies lässt darauf schließen, dass der Durchgangsverkehr in Ost-/Westrichtung auf der von der Stadt Mannheim gebauten Randerschließungsstraße stattfindet. Die Bedeutung der Brücke zwischen Seckenheim und Ilvesheim zeigt, dass Alternativen zur Überquerung des Neckars fehlen.


Schwerverkehr - Ergebnis Kennzeichenverfolgung aus 2010

		Anzahl FZ					Summe	Summe DV	% - Anteil				
		Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4			Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4
06:00-10:00	Seckenheimer Hauptstr West (Z1)	21	0	4	2	1	28	7	75%	0%	14%	7%	4%
	Brückenstraße (Z2)	33	1	0	22	12	118	35	70%	1%	0%	19%	10%
	Seckenheimer Hauptstraße Ost (Z3)	46	1	25	0	2	74	28	62%	1%	34%	0%	3%
	Schwabenstraße (Z4)	22	0	9	2	0	33	11	67%	0%	27%	6%	0%
		Anzahl FZ					Summe	Summe DV	% - Anteil				
		Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4			Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4
15:00-19:00	Seckenheimer Hauptstr West (Z1)	10	0	3	2	0	15	5	67%	0%	20%	13%	0%
	Brückenstraße (Z2)	42	2	0	12	7	63	21	67%	3%	0%	19%	11%
	Seckenheimer Hauptstraße Ost (Z3)	20	1	10	0	1	32	12	63%	3%	31%	0%	3%
	Schwabenstraße (Z4)	14	0	5	2	0	21	7	67%	0%	24%	10%	0%

Legende:

 Einfahrtsquerschnitt

 Ausfahrtsquerschnitt

 Zielverkehre

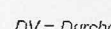
 DV = Durchgangsverkehr

Abbildung 2 Ergebnis Kennzeichenverfolgung 2010 von Köhler und Leutwein

Berücksichtigung der ÖPNV-Buslinien zur Ermittlung des Lieferverkehrs

Im weiteren Verlauf soll herausgefunden werden, welchen Anteil die Wirtschaftsverkehre an den Zielverkehren haben. Da Seckenheim einen lebendigen und wirtschaftlich florierenden Ortskern mit einer hohen Einzelhandelsdichte aufweist ist davon auszugehen, dass es sich bei den Zielverkehren um Waren- und Lieferverkehre, den sogenannten Wirtschaftsverkehren, handelt. Dabei gilt es zu beachten, dass bei der im Jahr 2010 durchgeführten Kennzeichenverfolgung die Busse des RNV und des BRN in der Kategorie „Schwerverkehr“ erfasst wurden. Da ein Großteil der Linienbusse aufgrund der Endhaltestelle im Seckenheimer Zentrum („Seckenheim Rathaus“) den Untersuchungsraum an deren jeweiligen Einfahrtsquerschnitt wieder verlassen, wurden auch diese Fahrten als Zielverkehre erfasst. Für das Bestimmen der Wirtschaftsverkehre ist es demnach ausreichend, die Zielverkehre in den Matrizen entsprechend den Linienbusfahrten innerhalb der Stundengruppe abzumindern. Dazu werden anhand der Fahrpläne und Linienpläne die Anzahl der Fahrten im Erhebungszeitraum ermittelt. Die betroffenen ÖPNV-Linien und die Anzahl der erzeugten Fahrten im Untersuchungszeitraum können folgenden Matrizen entnommen werden:

Bus Linien	Ausfahrt			
	Z1	Z2	Z3	Z4
Einfahrt				
Z1	0	0	0	0
Z2	0	625;626;628;58	0	0
Z3	0	0	46	0
Z4	0	0	0	43

Nicht erfasste Linien = 40;41;42

Erzeugte Fahrten

06:00 - 10:00	Ausfahrt			
	Z1	Z2	Z3	Z4
Einfahrt				
Z1	0	0	0	0
Z2	0	31	0	0
Z3	0	0	2	0
Z4	0	0	0	12

15:00-19:00	Ausfahrt			
	Z1	Z2	Z3	Z4
Einfahrt				
Z1	0	0	0	0
Z2	0	24	0	0
Z3	0	0	4	0
Z4	0	0	0	8

Legende:

Einfahrtsquerschnitt

Ausfahrtsquerschnitt

Abbildung 3 Vom Schwerverkehr abzuziehende Buslinien und deren Fahrtenanzahl

Durch die Subtraktion der ÖPNV-Fahrzeuge von den Zielverkehren erhöht sich der Anteil des Durchgangsverkehrs. Wenn auch leicht abgemindert, dominieren die Zielverkehrsanteile weiterhin. Da es sich bei diesen Zielverkehren um Wirtschaftsverkehre und somit um Anliegerverkehre handelt, lassen sich diese Schwerverkehrsanteile durch ein Lkw-Verbot nicht reduzieren oder gar verhindern.

Schwerverkehr - Ergebnis Kennzeichenverfolgung OHNE ÖPNV

		Anzahl FZ ohne ÖPNV					Summe	Summe DV
		Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4		
06:00-10:00	Seckenheimer Hauptstr West (Z1)	21	0	4	2	1	28	7
	Brückenstraße (Z2)	52	1	0	22	12	87	35
	Seckenheimer Hauptstraße Ost (Z3)	44	1	25	0	2	72	28
	Schwabenstraße (Z4)	10	0	9	2	0	21	11

		Anzahl FZ ohne ÖPNV					Summe	Summe DV
		Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4		
15:00-19:00	Seckenheimer Hauptstr West (Z1)	10	0	3	2	0	15	5
	Brückenstraße (Z2)	18	2	0	12	7	39	21
	Seckenheimer Hauptstraße Ost (Z3)	16	1	10	0	1	28	12
	Schwabenstraße (Z4)	6	0	5	2	0	13	7

		% Anteil ohne ÖPNV					% Delta zur Untersuchung von 2010				
		Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4	Zielverkehr	Z1	Z2	Z3	Z4
06:00-10:00	Seckenheimer Hauptstr West (Z1)	75%	0%	14%	7%	4%	0%	0%	0%	0%	0%
	Brückenstraße (Z2)	60%	1%	0%	25%	14%	-11%	0%	0%	7%	4%
	Seckenheimer Hauptstraße Ost (Z3)	61%	1%	35%	0%	3%	-1%	0%	1%	0%	0%
	Schwabenstraße (Z4)	48%	0%	43%	10%	0%	-19%	0%	16%	3%	0%
15:00-19:00	Seckenheimer Hauptstr West (Z1)	67%	0%	20%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Brückenstraße (Z2)	46%	5%	0%	31%	18%	-21%	2%	0%	12%	7%
	Seckenheimer Hauptstraße Ost (Z3)	57%	4%	36%	0%	4%	-5%	0%	4%	0%	0%
	Schwabenstraße (Z4)	46%	0%	38%	15%	0%	-21%	0%	15%	6%	0%

Legende:

Einfahrtsquerschnitt

Ausfahrtsquerschnitt

Zielverkehre

DV = Durchgangsverkehr

Abbildung 4 Aktualisierte Schwerverkehrsanteile - ohne ÖPNV Fahrzeuge

Ergebnis und Erkenntnis

Grundsätzlich kann behauptet werden, dass es sich bei den Schwerverkehren mit Zielen in Seckenheim um die ÖPNV- und Wirtschaftsverkehre handelt. Deren Anteil ist gegenüber den Durchfahrtsverkehren deutlich größer. Auch eine separate Betrachtung der Wirtschaftsverkehre kommt zu dem Ergebnis, dass es sich beim Großteil der Schwerverkehre in Seckenheim um Zielverkehre handelt. Diese sind nicht verlegbar und haben eine hohe wirtschaftliche Bedeutung für den lebendigen Ortskern. Es ist somit nicht damit zu rechnen, dass die angedachten Maßnahmen zur Entlastung der Seckenheimer Ortsdurchfahrt greifen.

 STADTMANNHEIM ² Fachbereich Städtebau	
Abteilung	61.3 Verkehrsplanung
Bearbeiter	Hr. Pankratz
Datum	Apr 13

Brücke Neckarhausen

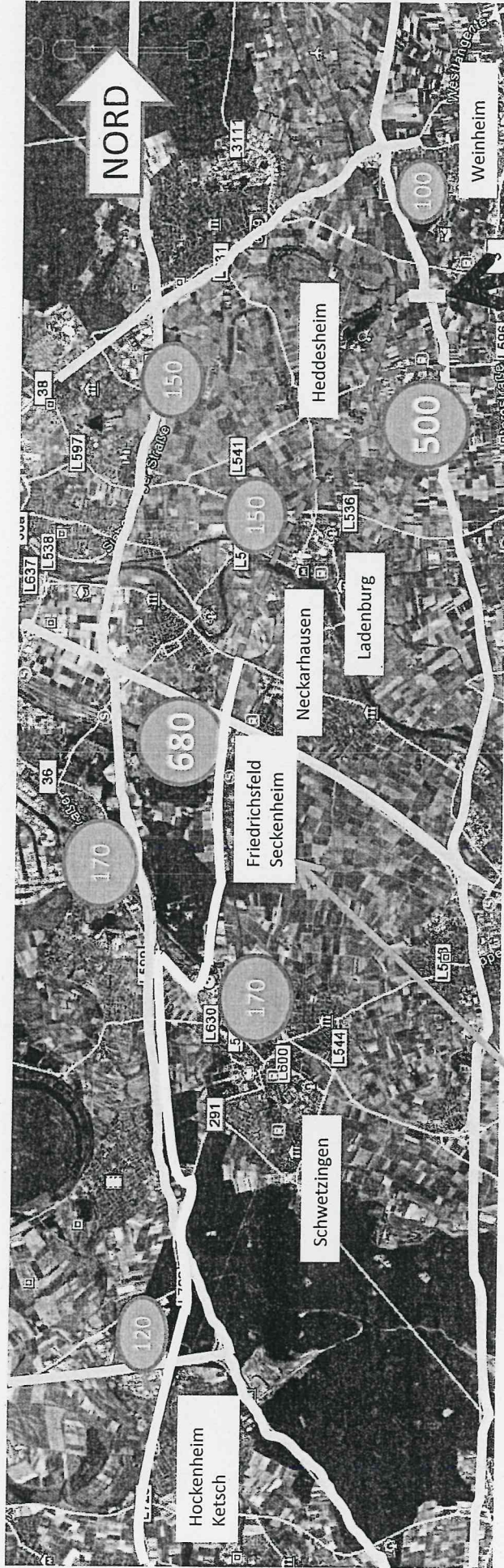
23.04.2013

- Die Brücke erscheint keineswegs aus „Lärmschutzgründen in Ilvesheim“ notwendig. Hier wird vermutlich eine Bürgerinitiative für strukturpolitische Maßnahmen instrumentalisiert. (Zubau seit 2008 – 2013: 1200 Rampen)
- Der Verkehr in Ilvesheim wird sich nicht wesentlich verringern, wenn die seit der letzten Zählung zugebauten LKW ,Rampen für Fernverkehr und lokale Distribution aus der Gegend eine der lautesten Verkehrsknotenpunkte der Republik macht.
- 1 Rampe wird It Auskunft von Dachser pro Tag durchschnittlich 5x angefahren.
- Wenn der kleine Verkehr vom Industriegebiet bereits jetzt schon eine Belastungsgrenze für Ilvesheimer darstellt, wird eine BAB Umfahrung mit optimaler Anbindung ca. 7000-10000 LKW Bewegungen pro Tag in die Region bringen.
- Diesen Verkehr von BAB wegzulassen, erscheint fahrlässig.

Speditionen und Rampen

~2040
Rampen

LKW Laderampen bei ca. 65 Speditionen und Auslieferungsläger im Einzugsbereich der Verlängerung der B36 bzw der Umleitungsstrecke.



In Friederichsfeld Seckenheim werden von Dachser derzeit weitere 200 - 300 Rampen erstellt, die bereits enthalten sind.

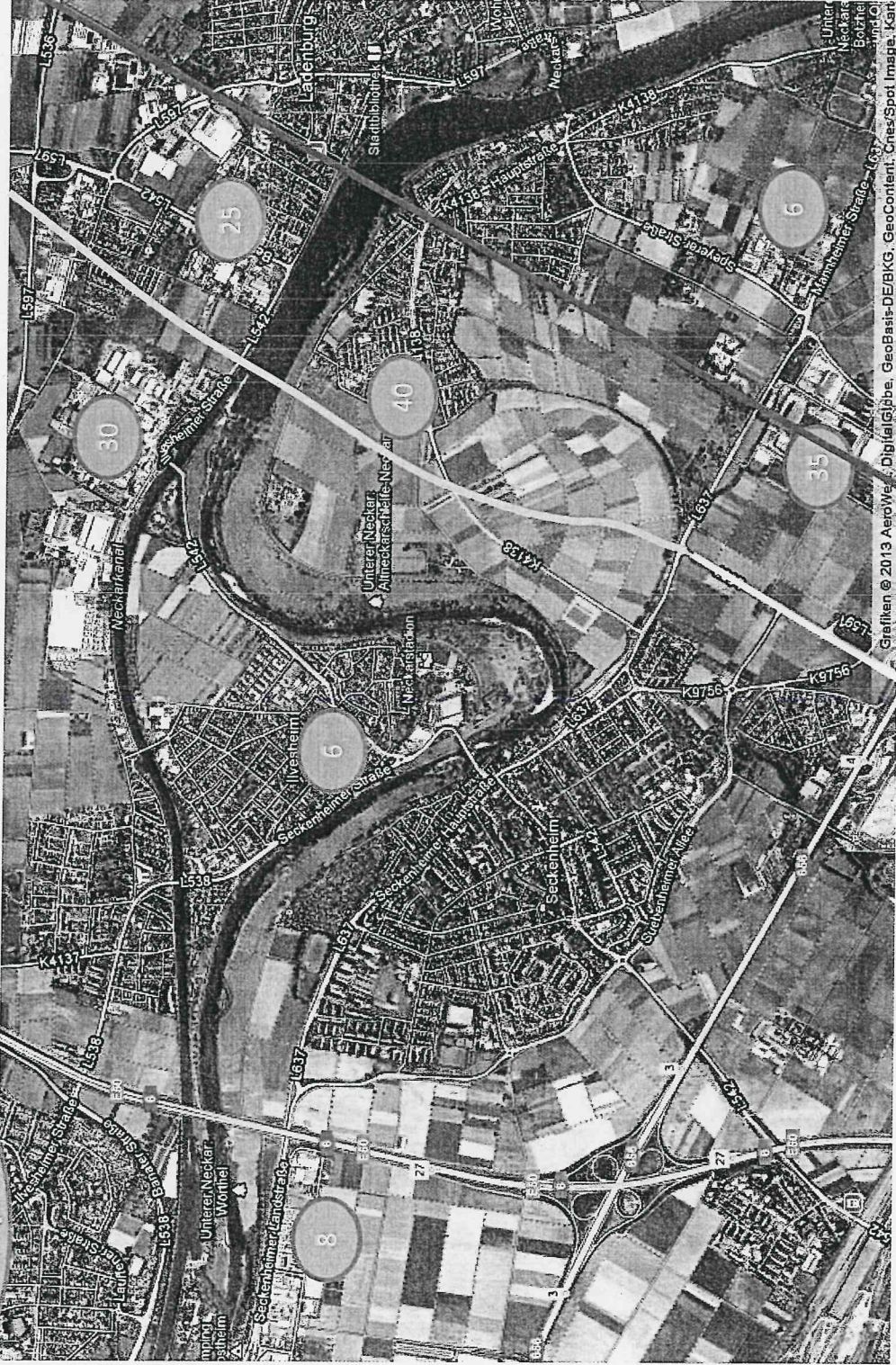
Mautbrücke
Weinheim

Im direkten Umfeld der Brücke

~150

Rampen

Kritisch: 2 weitgehend unabhängig operierende BÄKO's, die nach dem Bau arbeiteteiler arbeiten können.



NordSüd Haupt-
Strecke der DB
mit bis zu 400
Zügen pro
Nacht