

# Fast 49 000 Kfz in 24 Stunden in der Innenstadt

**HEILBRONN** *Blick auf Vergleichsdaten der Zählung von 2015 – Neues Leitsystem soll Autos ab 2021 dosiert in die Stadt lassen*

Von unserem Redakteur  
**Carsten Friese**

Es ist eine Statistik mit klarem Fingerzeig, eine Innenansicht der Verkehrsbelastung in der Stadt Heilbronn. Vergleichszahlen der intensiven Verkehrszählungen von vor drei Jahren hat das Amt für Straßenwesen auf *Stimme*-Anfrage zusammengestellt. Erkennbar wird: An wichtigen Knotenpunkten fahren mehr als 48 000 Kraftfahrzeuge an einem Tag durch die Innenstadt – oder zwischen 3500 und 4100 in der verkehrsreichsten Stunde eines Tages. „Die Verkehrsmengen sind relativ hoch. Das ist das Los einer Großstadt“, stuft Dirk Herrmann, stellvertretender Leiter im Amt für Straßenwesen, die Werte ein.

**Anpassen** Da die Kapazität der Straßenquerschnitte begrenzt sei, sei ein Leitsystem ein Ziel, um Einfluss zu nehmen. „Es wird nicht die Lösung aller Probleme sein“, sagt Herrmann. Aber: Man wolle mit kleinen Schritten daran arbeiten, dass Autofahrer ihr Mobilitätsverhalten bei bestimmten Lagen anpassen – zum Beispiel an Tagen mit hoher Luftbelastung. Die Ergebnisse von 2015 stuft Herrmann als noch aktuell ein. Zu beachten ist jedoch, dass sich im Bereich der Nordstadt die Verkehrsführung durch die Freigabe der Karl-Nägele-Brücke deutlich verändert hat und Verkehrszahlen heute höher als damals liegen dürften.

**Allee fällt ab** Entweder in 24 Stunden oder in Vier-Stunden-Messungen zu den Hauptzeiten morgens und abends hat die Stadt die Verkehrsdichten an einem Werktag elektronisch erfasst (siehe Tabellen). Der mit Abstand höchste Wert liegt an der B27-Zufahrt nach Heilbronn an der Kreuzung Neckarsulmer/Karl-Wüst-Straße mit 65 498 Kfz in 24 Stunden. In der Innenstadt oder Kernstadt liegen die höchsten Zahlen an der Kreuzung am K3 und am Knoten von Stuttgarter Straße, Ost- und Südstraße (über 48 000). Die Kreuzung Karlsruher Straße/Weststraße liegt mit fast 46 000 Kraftfahrzeugen etwas darunter.

Was überrascht: Die Allee, zentrale Verkehrsachse im Zentrum von

## Verkehrsbelastung in der Stadt

Ergebnisse einer großräumigen Verkehrszählung (Oktober 2015)



Heilbronn, fällt bei der Kfz-Belastung deutlich ab. Ein Blick auf die höchsten Stundenwerte bestätigt das. Auch hier liegt die Allee mit 2088 Kfz um 1500 bis 2000 Kraftfahr-

zeuge unter benachbarten Punkten. Der zweithöchste Wert – nach der Neckarsulmer Straße mit 5222 Kfz – liegt wieder am K3 (Mannheimer/Weinsberger Straße). 4112 Kraft-

fahrzeuge wurden dort in der intensivsten Stunde gemessen. Ein hoher Wert, wenn man bedenkt, dass in dem Bereich auch viele Menschen in Geschosswohnungen leben.

Interessanter Randaspekt: Die größten Tagesspitzen treten meist zwischen 16.30 und 18 Uhr auf. Nur an der Kreuzung Wollhaus-/Oststraße, am Knoten Stuttgarter/Oststraße und an der Kreuzung Südstraße/Urbanstraße liegen die Tagesspitzen am Morgen. Erklärbar ist dies damit, dass sich dort einerseits viele Menschen aus dem großen Wohngebiet im Osten Heilbronn in etwa zur gleichen Zeit auf den Weg zur Arbeit machen. Im Bereich der Urbanstraße liegt es daran, dass die Straße nur in Richtung Innenstadt führt. Es ist der starke Zufahrtsverkehr ins Zentrum am Morgen.

Das geplante Verkehrsleitsystem soll künftig mit Hilfe von elektronischen Schwellen aktuelle Verkehrsstärken in der Stadt erfassen. Dann soll das System die Zufahrt in die

**„Mit dem Leitsystem soll der Verkehr gleichmäßig durch die Stadt fließen.“**

Dirk Herrmann

Stadt so steuern, dass nur bestimmte Mengen durch einen Trichter durchkommen und der Verkehr in der Stadt „gleichmäßig durchfließt“, erklärt Dirk Herrmann. Die Staus etwas nach außen verlagern, hieße das in der Praxis. Und: Man wolle durch frühzeitige Informationen, zum Beispiel auf hohe Luftbelastung, den Autofahrer zum Überlegen bringen, ob er wirklich diese Strecke fahren muss – oder besser das Rad oder den öffentlichen Nahverkehr nutzt. Dies könnten Infos am Tag vorher sein oder Tafeln am Rand, dass heute mit langen Kfz-Fahrzeiten zu rechnen sei.

**Menschen entscheidet** Vorrang für Bus und Bahn an Knotenpunkten kann ein weiterer Anreiz sein, umzusteigen. Bis Ende 2020, schätzt Herrmann, könne man die Grundlagen des Systems schaffen, die Schleifen aufbauen und das System eichen. Es soll kein vollautomatisches System sein. „Der Mensch entscheidet als letzte Instanz.“ Wenn es gut läuft, könnte man 2021 in den ersten Bereichen anfangen.