





Beschluss STAVO:

Der Magistrat wird aufgefordert zu prüfen,

1. ob seit der letzten Verkehrszählung auf der Bundesstraße 251 in Harleshausen eine Zunahme des Schwerlastdurchgangsverkehrs zu verzeichnen ist und
2. welche Möglichkeiten gegeben sind, zunehmenden Schwerlastverkehr > 12 t, so er denn in Erscheinung tritt, mit verkehrslenkenden Maßnahmen zu beeinflussen.



Daten:

Verkehrserhebung in der Vergangenheit:

- Es liegen keine exakt vergleichbaren Zahlen aus Verkehrszählungen in der Vergangenheit für diesen Bereich vor, die eine zeitliche Entwicklung des Schwerlastdurchgangsverkehrs darstellt.
- Eine Zählung aus 2003 ergab 11.000 Kfz/24h bei einem Schwerververkehrsanteil > 3,5t von etwa 5%.
- Die Erhebung wurde in der Wolfhager Straße westlich der Kreuzung Obervellmarer Straße / Karlshafener Straße durchgeführt.



Aktuelle Verkehrserhebung vom 24. Juni 2009:

	PKW	LKW >3.5 t	LKW >12 t	Krad	KFZ insgesamt
stadteinwärts	3789	106	54	139	4088
stadtauswärts	3495	73	64	168	3800
Querschnitt	7284	179	118	307	7888

- Demnach beträgt der Schwerlastverkehrsanteil >3,5t etwa 2,27%, >12t etwa 1,5% (in Summe etwa 3,77%)
- Die Erhebung wurde in der Wolfhager Straße zwischen Am Hilgenberg und Am Geilebach durchgeführt, berücksichtigt wurden die Kfz innerhalb 24h.



Ortskennzeichen der LKW:

Über 2/3 der LKW kommen aus dem Umfeld Kassels

KS	150
KB	38
HR	13
HX	8
GÖ	7

Fazit:

- Inwieweit eine Zunahme des Schwerlastverkehrs auf der B 251 seit Einführung der Autobahnmaut erfolgt ist, kann daher nicht exakt belegt werden.
- Der prozentuale Anteil absolut ist jedoch vergleichsweise gering und hat im Vergleich zu 2003 abgenommen.



Darüber hinaus:

Der durchschnittliche Mautsatz beträgt 0,20 Euro pro km, dies bedeutet für mögliche Mautflüchtlinge:

Durchgangsverkehr:

Strecke	A 44	AS Zierenberg - AD Kassel-Süd	17,6 km
Strecke	A 7	AD Kassel-Süd - AS Kassel-Nord	6,6 km
Summe Km			24,2 km
Summe Mautersparnis			4,84 Euro

Fahrtziel Kassel- Innenstadt

Strecke	A44	AS Zierenberg - AK Kassel-West	13,7 km
Strecke	A49	AK Kassel- West - AS Kassel-Auestadion	6,6 km
Summe Km			16,8 km
Summe Mautersparnis			3,36 Euro



- Unter der Berücksichtigung des monetären Aspektes (höherer Spritverbrauch im innerstädtischen Verkehr und höhere Zeitkosten) wäre eine „Mautflucht“ nicht rentabel und völlig unwahrscheinlich.
- Nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat der LKW-Verkehr auf Bundesstraßen infolge der Mauteinführung nicht zugenommen. Nach Einführung der Autobahnmaut habe es nur kurzfristig vermehrt Mautausweichverkehr gegeben. (Mitteilung des Deutschen Städte- und Gemeindebundes in DStGB Aktuell Nr. 3209 vom 07. August 2009, S. 24 f.)



Allgemein:

- **B 251** Einstufung als BFStr./ innerörtliche HVS / Widmung überregionaler Fernverkehr
- Wichtiger Bestandteil des Verkehrsnetzes/ Durchgangsverkehr ermöglichen

Verkehrsrechtliche Bedingungen für ein Verkehrsverbot für LKW-

Durchgangsverkehre entsprechend § 45 StVO und dem Erlass des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie:

- Verkehrssicherheitsgründe, die eine Beschränkung rechtfertigen
 - + überdurchschnittliches Unfallgeschehen
 - + unzureichende bauliche Gegebenheiten
- Diese Bedingungen sind in der B 251 nicht erfüllt.
- Vorhandensein von Umleitungsstrecken, die den Verkehr aufnehmen können
 - + die Umleitung darf vom Niveau nicht wesentlich schlechter sein, als die Sperrstrecke
 - # keine längeren oder steileren Steigungsstrecken
 - # geringe Mehrlängen
 - + ausreichend Kapazitätsreserven für den zusätzlichen Schwerverkehr
- Die infrage kommenden Umleitungsstrecken für den Norden stellen die Rasenallee und die Holländische Straße dar. Beide erfüllen die vorgenannten Voraussetzungen nicht.





Untersuchungsergebnis des Gutachtens zum Lärmaktionsplan:

- Der LKW-Verkehr wird bereits heute überwiegend auf dem Bündelungsnetz geführt.
- Weitere Maßnahmen zur LKW-Lenkung werden nicht gesehen.
- Eine lärmärmere Führung ist unter den gegebenen Umständen nicht möglich.

Fazit:

- Eine Sperrung der Wolfhager Straße für den Schwerverkehr wäre mit geltendem Recht nicht in Einklang zu bringen.
- Eine Beeinflussung des Schwerverkehrs >12t wird damit nicht erforderlich, zumal davon auszugehen ist, dass weit überwiegend Ziel- und Quellverkehr vorliegt.