

HEILBRONN-FRANKEN 2020
ARBEITSKREIS „VERKEHRSINFRASTRUKTUR“
PROJEKTGRUPPE LOGISTIK

- Empfehlungen -

**Innerregionale Verkehrserschließung
der Flächenregion Heilbronn-Franken**

Der Erfolg der arbeitsteiligen Wirtschaft ist in großem Umfang abhängig von der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Dies gilt sowohl für den Warenaustausch über große Distanzen, aber auch für innerregionale Verkehre. Beim Ausbau oder Neubau eines Betriebes ist die Gunst für einen Standort oft auch von der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Alteingesessene Betriebe haben jedoch nicht immer Alternativen zum historisch gewachsenen Standort.

Bei Kurzstrecken und Verteilerverkehren mit Ziel oder Quelle in der Fläche sind zusätzliche Umschläge auf andere Verkehrsträger zeitaufwendig und im Verhältnis zur Gesamtfracht teuer. Der Lkw wird deshalb beim innerregionalen Gütertransport auch langfristig nicht zu ersetzen sein, da andere Verkehrsträger in vielen Fällen nicht verfügbar sind. Ein leistungsfähiges Straßennetz ist für die Versorgung und wirtschaftliche Entwicklung einer Flächenregion wie Heilbronn-Franken unverzichtbar. Das Straßennetz muss den Anforderungen des heutigen und zukünftigen Verkehrs entsprechend ausgebaut werden. Im Spannungsfeld der sehr begrenzten finanziellen Ressourcen von Bund, Land und Kommunen müssen Investitionen zielgerichtet durchgeführt werden. Der Verkehrshaushalt darf nicht zum Rückbau der Infrastruktur verwendet werden, sondern muss in den Ausbau und die Verbesserung der Verkehrswege fließen.

Besonderes Augenmerk aus Sicht der Wirtschaft liegt dabei auf:

1. Umgehungsstraßen

Durchgangsstraßen in Gemeinden zeigen oft sehr deutlich, dass die Verkehrsinfrastruktur mit der Verkehrsentwicklung nicht gleichgezogen hat. Durch ein kontinuierliches Wachsen der Verkehrsströme entstanden regelrechte Verkehrsengpässe. Durch den Bau von Ortsumgehungen könnten diese beseitigt werden. Dies entlastet einerseits die Anwohner von Lärm und Schadstoffen und erhöht die Lebensqualität. Personen- und Güterverkehr, der seine Quelle oder sein Ziel nicht innerhalb des Ortes hat, gewinnt andererseits aufgrund einer konstanten Geschwindigkeit Zeit und spart Energie.

2. Straßenquerschnitt

Die Abmessungen von Fahrzeugen des Güter- und Personenverkehrs liegen heute bei einer Standardbreite von 2,55 m. Dazu zu rechnen sind noch abstehende Spiegel. Um Begegnungsverkehr zwischen Nutzfahrzeugen gefahrlos zu ermöglichen, ist bei Neu- und Ausbaumaßnahmen ein Straßenquerschnitt von mindestens 6,0 m anzustreben.

3. Kreisverkehre

Kreisverkehre dienen in erster Linie zur Verflüssigung und zur Regelung des Verkehrs an kritischen Punkten mit Verteilerfunktion. In dieser Funktion sind Kreisverkehre uneinge-

schränkt zu begrüßen, die Verkehrssicherheit wird dadurch erhöht. Bei Planung und Bau eines Kreisverkehrs müssen jedoch die fahrphysikalischen Besonderheiten von Lkws und Bussen berücksichtigt werden. Die Linienführung und der Einschlagradius von Nutzfahrzeugen erfordern beim Durchfahren eines Kreisverkehrs ungleich mehr Fläche als von Pkws. Durch einen großzügigeren Ausfahradius würde ein gefahrloses Ausfahren aus Kreisverkehren für Großfahrzeuge ermöglicht werden. Weiter sind die Beläge im Kreisverkehr auch auf die Achslasten und Bodenbeanspruchung der Schwerlastfahrzeuge auszulegen.

Zusammenfassend muss festgehalten werden, dass durch eine gesteuerte innere Erschließung im Straßennetz die Wettbewerbsfähigkeit der Region nachhaltig gefördert werden kann. Hierzu sollten die politischen Entscheidungsgremien zu verbindlichen Rahmenbedingungen kommen, nach denen Straßen ausgebaut und erschlossen werden. Diese Rahmenbedingungen können auch gegenüber ansiedlungswilligen Betrieben als Wettbewerbsvorteile im Standortwettbewerb der europäischen Regionen eingesetzt werden.

August 2005