

### **Beschlussvorlage**

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

Vorberatung im: **Ortsbeirat Weststadt**

---

**Betreff: Verkehrsführung östliche Herrenberger Straße**

Bezug: Vorlage 175/2009: Verkehrsumleitung im Zuge Sperrung Mühlstraße – Baubeschluss  
Vorlage 257/2009: Mühlstraßensperrung, Umleitungsverkehr in der Herrenberger Str.  
Vorlage 463/2009: Mühlstraßensperrung, Umleitungsverkehre

Anlagen: Anlage 1: Bestand vor Umleitung, Var. 1 und Var. 2 östliche Herrenberger Straße

---

**Beschlussantrag:**

Die östliche Herrenberger Straße wird entsprechend Variante 1 aus der Anlage 1 (Plan vom 05.03.2010) ummarkiert/umgebaut.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		Jahr: 2010	Folgej.:
Investitionskosten:	10.000 €	10.000 €	0 €
bei HHStelle veranschlagt:	2.6300.9502.000-0101	100.000 €	
Aufwand / Ertrag jährlich	€	ab:	

**Ziel:**

Schaffung eines dauerhaft funktionsfähigen und angemessenen Straßenquerschnittes der Herrenberger Straße zwischen Schnarrenbergstraße und Belthlestraße.

## **Begründung:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Nach dem Ende der Umleitungen für den Umbau der Mühlstraße wurde die provisorische gelbe Markierung in der Herrenberger Straße vorerst belassen, weil keine umfangreichen Ummarkierungen bei ungünstiger Witterung vorgenommen werden sollten und weil die Verwaltung wegen den schon vor dem Bau bemängelten Begegnungsmöglichkeiten insbesondere für Busse angekündigt hatte, bis zum Frühjahr in Abstimmung mit den Bewohnern und dem SVT eine modifizierte Lösung vorzuschlagen.

### 2. Sachstand

Der Verkehrsablauf in diesem östlichen Teil der Herrenberger Straße hat sich seit den Veränderungen für den Umleitungsverkehr durch die Verkürzung der engen Fahrbahnstrecke und den flüssigeren Ablauf an der Einmündung in die Schnarrenbergstraße verbessert. Er hat sich jedoch nicht im wünschenswerten Maße verstetigt, da viele Verkehrsteilnehmer versuchen, als erste die verbliebene Engstrecke zu passieren. Insbesondere die Busse vom Stadtverkehr Tübingen werden deshalb nach wie vor behindert und müssen oft abbremsen bzw. anhalten und wieder beschleunigen. Durch die Brems- und Beschleunigungsvorgänge kommt es zu den bekannten unerfreulichen Begleiterscheinungen in Bezug auf Lärm und Schadstoffausstoß. Der Stadtverkehr spricht sich im Interesse eines stabilen Busfahrplanes und zur Erreichung der Ziele der Busbevorrechtigung und Ökologie dringend für eine Beseitigung der Engstrecke aus.

Der Einladung per Hauswurfsendung und Pressemitteilung zu einer Diskussionsveranstaltung am 23.02.2010 im Technischen Rathaus waren ca. 25 Anwohnerinnen und Anwohner gefolgt. Mit Vertretern der Verwaltung und des Stadtverkehrs wurden deren Wünsche und Anregungen diskutiert. Insbesondere wurden Befürchtungen geäußert, dass durch die geplante große Breite der Fahrbahn wohl eher die Geschwindigkeitsbeschränkung missachtet wird. Ein zweiter mehrfach geäußertes Punkt waren die Schwierigkeiten für Fußgänger, die Straße zu überqueren. Beiden Bedenken kann durch die Anordnung von zwei Mittelinseln Rechnung getragen werden, die zum einen geschwindigkeitsdämpfend wirken und zum anderen Querungshilfen für Fußgänger sind. Der ursprüngliche Verwaltungsvorschlag wurde dahingehend modifiziert. Mit dieser Veränderung wurde der Variante 1 mit großer Mehrheit sowohl der anwesenden Bewohner als auch seitens des Stadtverkehrs zugestimmt.

### 3. Lösungsvarianten

#### Bestand vor Umleitung:

Wiederherstellung des Zustandes vor der Umleitung durch Beseitigung der gelben Markierungen und Wiederaufbringen der ursprünglichen weißen Markierung. Schrägparken auf der gesamten Nordseite, Längsparken auf der Südseite. Fahrbahnbreite von 5,0 bis 5,5 Meter auf 60 Meter Länge. (vgl. Anlage 1)

#### Variante 1:

Nordseite Längsparken in allen ursprünglichen Parkbuchten. Rückbau der beiden Baumbestecke auf den ursprünglichen Fahrbahnrand bei Erhalt der Baumstandorte. Längsparken auf der Südseite von Haus Nummer 25 bis 15. Fahrbahnbreite von 7,0 bis 8,0 Meter über die gesamte Länge. Zwei provisorische Mittelinseln aus Fertigteilen zur Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 7,0 bis 6,5 Meter. (vgl. Anlage 1)

Variante 2:

Beibehaltung der jetzigen Lösung mit teilweisem Längs- und Schrägparken auf der Nordseite. Längsparken auf der Südseite von Haus Nummer 25 bis 15. Fahrbahnbreite von 5,0 bis 5,5 Meter auf 50 Meter Länge. (vgl. Anlage 1)

4. Vorschlag der Verwaltung

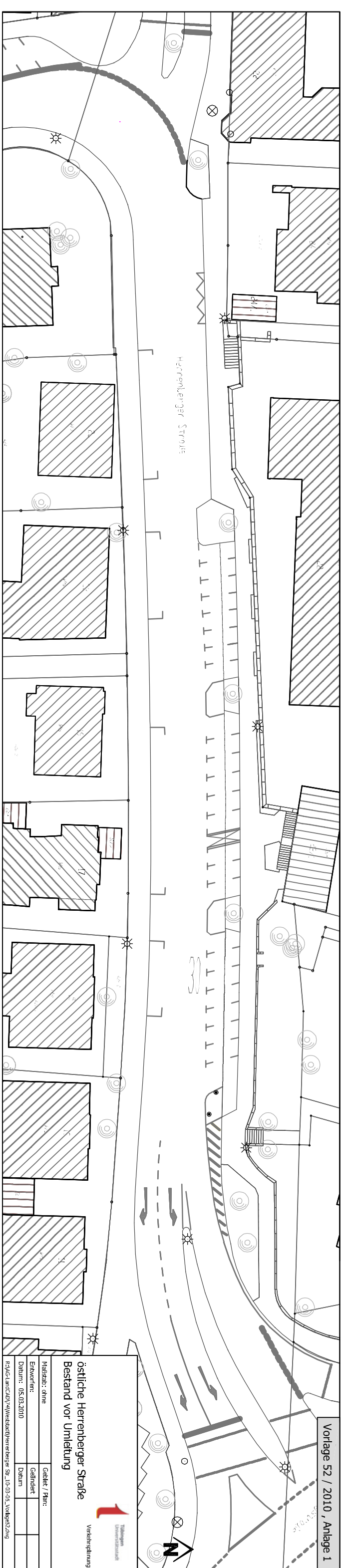
Zur Schaffung eines dauerhaft funktionsfähigen und angemessenen Straßenquerschnittes der Herrenberger Straße zwischen Schnarrenbergstraße und Belthlestraße schlägt die Verwaltung vor, die Variante 1 zu realisieren..

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die Markierung sind noch Teil des Mühlstraßenprojektes, in dessen Folge der Verkehr umgeleitet werden musste (Sanierungsgebiet östliche Altstadt HH-Stelle 2.6150.9550.000-1020). Bei Variante 1 kommen ca. 10.000 € für den Umbau der beiden Baumbeete und die zwei Mittelinseln hinzu, die aus "Kleinere Straßenbaumaßnahmen 2.6300.9502.000-0101" im Haushaltsplan 2010 finanziert werden können.

6. Anlagen

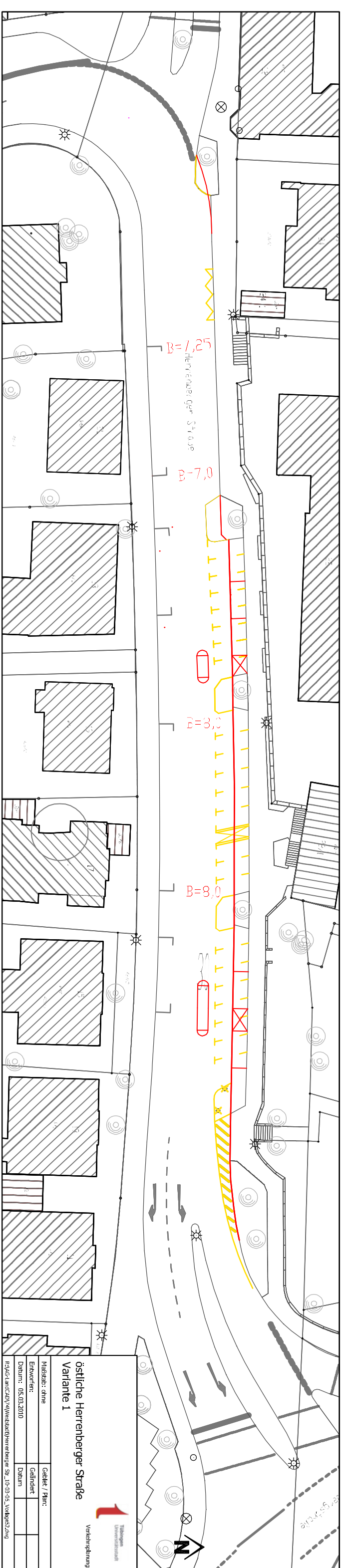
Anlage 1: Bestand vor Umleitung, Var. 1 und Var. 2 östliche Herrenberger Straße



**östliche Herrenberger Straße  
Bestand vor Umleitung**

Maßstab:	ohne	Gebiet / Plan:	
Entworfen:		Gefördert:	
Datum:	05.03.2010	Datum:	

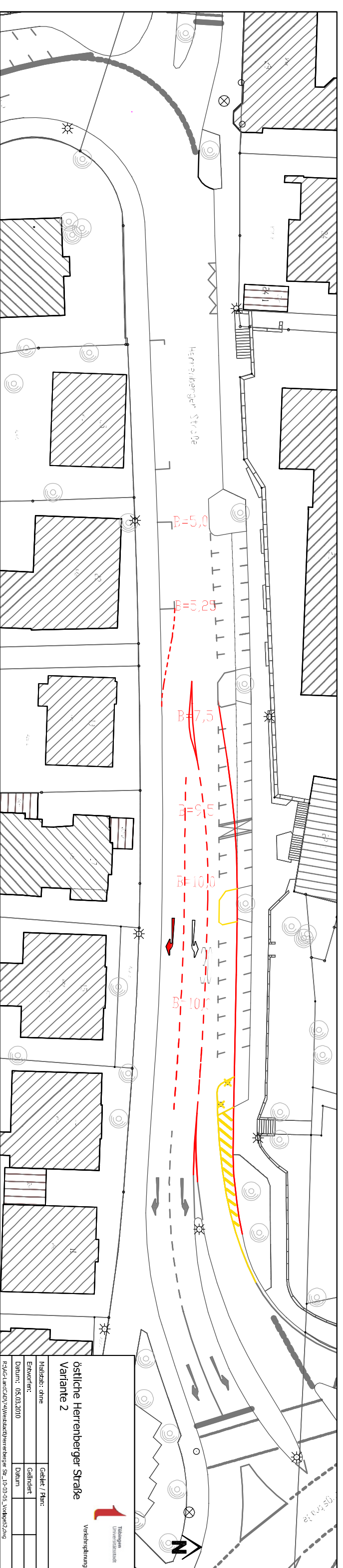
R:\V\arcAD\AV\west\ostherrenberger str\_10-03-05\_Vorlage2.dwg



**östliche Herrenberger Straße  
Variante 1**

Maßstab:	ohne	Gebiet / Plan:	
Entworfen:		Gefördert:	
Datum:	05.03.2010	Datum:	

R:\V\arcAD\AV\west\ostherrenberger str\_10-03-05\_Vorlage2.dwg



**östliche Herrenberger Straße  
Variante 2**

Maßstab:	ohne	Gebiet / Plan:	
Entworfen:		Gefördert:	
Datum:	05.03.2010	Datum:	

R:\V\arcAD\AV\west\ostherrenberger str\_10-03-05\_Vorlage2.dwg



Verkehrsplannung