

**Universitätsstadt Tübingen**  
Oberbürgermeister  
Palmer, Boris Telefon: 07071-204-1200 Gesch. Z.: 00/  
Oberbürgermeister

Vorlage 533f/2019  
Datum 14.11.2019

## **Berichtsvorlage**

zur Kenntnis im **Ortsbeirat Lustnau**  
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**  
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Weststadt**  
zur Behandlung im **Ausschuss zur Fortschreibung des Klimaschutzprogramms**

---

**Betreff:** **Verkehrsversuch Neckarbrücke; Auswertung**

Bezug:

Anlagen: 0

---

### **Zusammenfassung:**

Die Verwaltung berichtet über die Erkenntnisse aus dem zweimonatigen Verkehrsversuch auf der Neckarbrücke mit Unterbrechung der PKW-Durchfahrt zur Mühlstraße. Die erwarteten Vorteile für den Radverkehr haben sich vollauf realisiert. Die Akzeptanz der neuen Verkehrsführung stieß zunächst auf Schwierigkeiten, konnte aber mit Hilfe des Ordnungsamtes im notwendigen Umfang erreicht werden. Auf den Alternativrouten traten nur geringer Mehrbelastungen auf, die nicht zu einer relevanten Verschlechterung der Gesamtverkehrslage für PKW-Fahrten führte.

### **Ziel:**

Information des Gemeinderates. Vorbereitung der geplanten Umfrage mit der BürgerApp und weiterer Entscheidungen zur Verkehrsführung im Stadtzentrum.

## **Bericht:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Vom 20.09.2019 bis zum 15.11.2019 hat die Stadt auf der Neckarbrücke eine neue Verkehrsführung getestet. Die daraus gewonnenen Daten und Erkenntnisse sollen dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit dargelegt werden.

### 2. Sachstand

Seit 1993 ist die zentrale Verkehrsachse am Rande der Altstadt durch die Mühlstraße für den Individualverkehr nur in Süd-Nord-Richtung befahrbar. Die Nord-Süd-Richtung ist Bussen, Taxen, Mofas und Radfahrenden vorbehalten. Durch den Umbau der Mühlstraße 2009 wurde zwar der Parkstreifen beseitigt und ein beinahe doppelt so breiter Bereich für einen Gehweg geschaffen, der für den Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit frei gegeben ist. Auch wurde der bis dahin normale Stau in der Mühlstraße durch eine im Streckenzug koordinierte Pfortnerung an der Neckarbrücke weitgehend beseitigt und das Zinserdreieck fußgängerfreundlich umgebaut.

Dennoch wurden bei der letzten Zählung im Herbst 2018 rund 6000Kfz/24h ohne Busse in der Mühlstraße ermittelt. Für die 6000 Radfahrenden im Querschnitt, die laut Zählung an einem Werktag die Mühlstraße benutzen, war die Situation nach wie vor beengt und kritisch. Auf der Neckarbrücke konnte nur ein Schutzstreifen in Mittellage für geradeaus Radfahrende angeboten werden, der Radbereich auf dem Gehweg in der Mühlstraße war häufig durch parkende Autos oder Lieferverkehr blockiert.

Der Verkehrsversuch hatte das Primärziel, für den Radverkehr auf der zentralen und meist benutzten Achse im ganzen Stadtgebiet eine komfortable und sichere Wegführung anzubieten. Dazu wurde der mittlere Fahrstreifen auf der Neckarbrücke in einen 4m breiten Zweirichtungsradweg umgewandelt. Für PKW wurde die Weiterfahrt von der Brücke in die Mühlstraße untersagt. Die Einfahrt aus der Gartenstraße blieb jedoch gestattet, um die Zufahrt für die Geschäfte und Gebäude aufrecht zu erhalten. Die Ampel wurde so programmiert, dass der Radverkehr eine eigene Phase erhalten hat. Eine gleichzeitige Einfahrt von Bussen und Radfahrenden in die Mühlstraße wurde so verhindert. Die Ampeln in der Karl- und Friedrichstraße sowie weiter Richtung Norden am Lustnauer Tor wurden nicht verändert.

Die wesentlichen Ergebnisse des Versuchs werden nachfolgend vorgestellt.

#### 2.1. Radverkehr

Die erhofften positiven Effekte für den Radverkehr haben sich bestätigt. Durch die eigene Spur auf der Neckarbrücke hat sich das Sicherheitsgefühl deutlich verbessert, auch mehrere Radfahrende gleichzeitig können bequem die Brücke überqueren. Die separate Grünphase für den Radverkehr vermeidet die früher oft brenzlichen Situationen, in denen der Bus nach links zog, während die Radler nach rechts auf den Gehwegbereich wechseln. Das zeitgleiche Kreuzen dieser Wege entfällt. In der Mühlstraße ist sowohl das Fahren auf der Fahrbahn als auch auf dem frei gegebenen Gehweg deutlich entspannter. In aller Regel ist es möglich, bis zum Lustnauer Tor zu radeln, ehe ein Bus den Rückstand durch die Ampel aufgeholt hat. Daher verbleiben schnelle Radler deutlich häufiger auf der Fahrbahn. Auch der Gehweg wird seltener von parkenden Autos blockiert, so dass er für langsame Radfahrende besser

nutzbar ist. Die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden haben sich durch diese beiden Effekte subjektiv reduziert.

Für den Radverkehr kann die Lösung des Verkehrsversuchs uneingeschränkt empfohlen werden. Notwendig wäre allerdings eine Fortsetzung des Radwegs über das Lustnauer Tor und in der Wilhelmstraße, damit die Hauptachse durchgängig sicher befahren werden kann. Auch dafür verbessert die Unterbrechung der Durchfahrt für PKW die Voraussetzungen erheblich. Die Abnahme des Verkehrs aus der Mühlstraße führt auch zu einer Reduktion des Verkehrs in der Wilhelmstraße und erlaubt daher zu Gunsten des Radverkehrs eine Neuverteilung des Raumes auf der Fahrbahn, beispielsweise die Anlage eines eigenen Radweges auf der mittleren Spur. Die Verkehrszählung am Lustnauer Tor ergab gegenüber dem Jahr 2018 eine starke Zunahme von 5900 auf 8400 im Querschnitt. Die Zahlen sind wetterbedingt volatil, ohne Dauerzählstelle kann über den Radverkehr keine zuverlässige Aussage gemacht. Es bestätigt sich aber, dass Achse von der Steinlachunterführung bis zum Lustnauer Tor die wichtigste Radverbindung in der ganzen Stadt ist.

## 2.2. Busverkehr

Der Busverkehr hatte vor allem in der ersten Hälfte der Versuchszeit mit erhöhten Verspätungen zu kämpfen. Automatisierte Messungen der Pünktlichkeit an der Haltestelle Wilhelmstraße/Universität ergaben im Schnitt einen Zuwachs des Anteils der verspäteten Fahrten von 30% auf 50%. (Die relativ hohe Verspätungsquote in diesem Abschnitt zeigt, dass die Qualität des Busverkehrs hier immer schon unter den Störungen durch den Kfz-Verkehr leidet). Grund für den Anstieg der Verspätungsquote waren Wartezeiten in der Zufahrt auf die Haltestelle Neckarbrücke. Diese wurde häufig von PKW belegt. Ursache hierfür waren einerseits verbotswidrig geradeausfahrende Fahrzeuge, andererseits Abbieger in die Gartenstraße, die häufig nicht in der zur Verfügung stehenden Grünzeit abgewickelt werden konnten.

Die Verwaltung hat auf diese Erkenntnis mit einem verstärkten Personaleinsatz reagiert. Der Vollzugsdienst informierte im Zinserdreieck über das Weiterfahrtverbot und forderte Autofahrende mit Zielen jenseits der Mühlstraße zur Umkehr auf. Die täglichen Kontrollen in der Mühlstraße selbst konnten so ihre Wirkung rechtzeitig entfalten. Ohne die Vorwarnung versuchten zahlreiche Autofahrende in der Mühlstraße zu wenden, den Radstreifen auf der Neckarbrücke zu benutzen oder blieben an der Zufahrt zur Neckarbrücke stehen und blockierten damit die Weiterfahrt der Busse. Die Verspätungsquote in der zweiten Versuchshälfte konnte so auf 35% reduziert werden. Auch ohne den Einsatz des Vollzugsdienstes pendelte sich die Zahl der Verspätungen in den letzten Tagen 5-10% über dem Niveau vor dem Versuch ein. Dabei ist zu beachten, dass durch den Beginn der Arbeiten am neuen ZOB eine zweite Gegenverkehrsampel vor dem Trautweineck installiert werden musste. Dies führte ebenfalls zu Verspätungen im Busverkehr, unabhängig vom Verkehrsversuch.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Qualität des Busverkehrs während des Versuchs in einem Maße gelitten hat, dass dauerhaft nicht akzeptabel wäre. Ohne intensiven Personaleinsatz des Vollzugsdienstes wäre der Busverkehr in den ersten Wochen in einen roten Bereich gekommen, der den Abbruch des Versuches erzwungen hätte.

Der Versuch hat jedoch auch gezeigt, wie sich die Probleme des Busverkehrs beheben ließen. Dafür stehen im Wesentlichen drei Maßnahmen zur Verfügung, die sich im Rahmen des Versuches nicht mehr realisieren ließen.

- Etwa 80% der Autofahrenden, die verbotswidrig die Neckarbrücke passierten, waren Fahrzeuge mit auswärtigen Kennzeichen. Der Grund ist, dass die verbreiteten Navigationssysteme die Sperrung der Geradeausfahrt trotz intensiver Bemühungen der Verwaltung nicht übernommen haben. Dies würde bei einer dauerhaften Änderung der Verkehrsführung aber gelingen und den Großteil der Navigationsirrfahrten verhindern. Nach den Erkenntnissen der Gespräche des Vollzugsdienstes vor Ort war ein Großteil der irrtümlich einfahrenden Fahrzeuglenkenden auf dem Weg zu den Kliniken und nicht zur Altstadt.
- Die Rechtsabbieger in die Gartenstraße konnten oft die Brücke nicht räumen, weil die querenden Fußgängerinnen und Fußgänger gleichzeitig Grün hatten und übergeordnet sind. Hier könnte eine andere Verteilung der Grünzeiten Abhilfe schaffen. Dafür müsste das Fußgängergrün auf die Zeit beschränkt werden, in der die Radfahrer an der Neckarbrücke grün erhalten. In der Zeit, in der die Autos in die Gartenstraße abbiegen können, müsste die Fußgängerampel rot sein. Eine solche Programmierung konnte wegen eingeschränkter Verfügbarkeit von Fachfirmen nicht mehr getestet werden. Es stehen einer solche Dauerlösung aber keine rechtlichen oder sachlichen Gründe entgegen, die Grünzeit wäre ausreichend. In den letzten vier Versuchswochen wurde durch die Anbringung eines Grünen Pfeils eine gewisse Verbesserung erreicht. Wegen der bekannten Nachteile des Grünen Pfeils hält die Verwaltung dies aber nicht für die geeignete Lösung.
- Sollten die beiden vorgenannten Maßnahmen nicht ausreichen, könnte die Zufahrt aus der Gartenstraße in die Mühlstraße ebenfalls unterbunden werden. Dies würde die Anbringung eines Verkehrszeichens 260 (Durchfahrt verboten) erlauben, was von den Verkehrsteilnehmern stärker beachtet wird als ein Verbot der Geradeausfahrt. Die Einfahrt wäre dann ähnlich wie in der Fußgängerzone nur noch mit Sonderausweis zu definierten Zeiten möglich.

Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurde die Zahl der Busfahrten der Linie 10 zum Österberg verdoppelt. Nach den Erfahrungen der Verkehrswissenschaft musste damit gerechnet werden, dass Verlagerungen zwischen den Verkehrsmitteln in so kurzer Zeit nicht wirksam werden. Hierfür ist eine Zeitspanne von mindestens zwei Jahren zu gewähren. Die Zahl der Fahrgäste der Linie 10 stieg durch das bessere Fahrtenangebot dennoch um 10% an. Das lässt für einen Dauerbetrieb ein deutliches Potenzial erkennen. Andererseits ist klar, dass die Auslastung pro Fahrt damit um mehr als 40% abgenommen hat.

### 2.3. Autoverkehr

Die Umstellung der Verkehrsführung war wie bei allen größeren Baustellen am ersten Tag mit erheblichen Problemen verbunden. Nur durch den Einsatz der Polizei konnte der Verkehrsfluss im Zentrum einigermaßen gesichert werden. Hierbei ist allerdings auch zu beachten, dass die am selben Tag statt gefundene Fridays for Future Demonstration einer der größten Umzüge in den vergangenen Jahren war und den kompletten Busverkehr zum Erliegen gebracht hat.

Zur Durchsetzung der neuen Verkehrsführung setzte die Stadtverwaltung an Werktagen für jeweils acht Stunden ein Kontrollfahrzeug ein. Im Zinserdreieck waren über einen Zeitraum von drei Wochen sechs Stunden am Tag durch einen Posten des Vollzugsdienstes besetzt, so dass die dort ankommenden Kfz-Lenkenden über das Durchfahrtsverbot informiert werden konnten.

Die Zahl der Verwarnungen wegen ordnungswidriger Geradeausfahrt in die Mühlstraße betrug in den ersten Wochen im Schnitt rund 300 pro Tag, also 30 bis 40 Fahrzeuge pro Stunde. Diese hohe Zahl an Verstößen führte zur Behinderung des Busverkehrs und des Radverkehrs in erheblichem Umfang. Oftmals versuchten die Fahrer nach der Erfassung durch das Kontrollfahrzeug anzuhalten, zu wenden oder zu diskutieren. Diese Phänomene gingen im Laufe der Zeit zurück. In den letzten Wochen lag die Zahl der täglichen Verstöße noch bei 150. Das ist in etwa die Dimension der Verstöße, die regelmäßig registriert werden, wenn in der Gegenrichtung kontrolliert wird. Als positiver Nebeneffekt wurde der Parkdruck in der neuen Straße reduziert und das verbotswidrige Linksabbiegen von der Mühlstraße in die neue Straße eliminiert.

Die Verkehrszählung am Lustnauer Tor bestätigt Zahlen der Kontrollstelle. Statt 5500 aus der Mühlstraße in Richtung Norden ausfahrenden PKW wurden nur 1300 PKW pro 24h gezählt. Hiervon kamen etwas mehr als 400 aus der Gartenstraße. Der Verkehr in der Gartenstraße hat insgesamt deutlich stärker zugenommen gegenüber 2015, nämlich um 700 auf 2900 Kfz/24h. Die Verwaltung sieht hier einen Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung (Egeria). Eine relevante Zahl von Wendefahrten wurde nicht festgestellt.

Der Verkehr zum Österberg wurde nun verstärkt aus dem Stadtgraben abgewickelt, hier kam es zu einer Zunahme um rund 1300 Kfz, aber nur zu kurzfristigen Rückstaus, die bei einer dauerhaften Umprogrammierung der Ampeln vermieden werden können. Die Zahl der PKW am Lustnauer Tor insgesamt war hingegen rückläufig: Insbesondere in der Wilhelmstraße ging der Verkehr um 2500 auf nur noch 11800 Kfz/24h (inklusive der Busse) zurück. Dies ist ein deutlicher Hinweis darauf, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs in der Mühlstraße Ziele in der Nordstadt hat, die sich entweder über den Schloßbergtunnel oder den Nordring erreichen lassen, ohne die Innenstadt zu belasten.

Die Zählungen an den beiden Alternativrouten im Osten und im Westen bestätigten im Wesentlichen die Prognosen des Verkehrsmodells: Im Vergleich zu den Verkehrszählungen aus 2015 nahm die Zahl der täglichen Kfz-Fahrten in Lustnau auf der Stuttgarter Straße vor der Adlerkreuzung um 1300 Kfz auf 21100 Kfz/24h zu. Auf der Wilhelmstraße wurde östlich des Nordrings ein Anstieg um 1000 Kfz über Detektorwerte der Signalanlagen ermittelt. Gezählt wurden 33100. Im Vergleich zur Zählung aus dem Jahr 2015 ist bedeutet das eine leichten Rückgang der Verkehrsmenge. Das Verkehrsmodell prognostizierte hier eine Zunahme von 2300 Kfz.

In der Westbahnhofstraße wurde ein Anstieg um etwa 1500 Kfz auf 20400 Kfz ermittelt. Hier prognostizierte das Verkehrsmodell einen Zuwachs um 2000 Kfz. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens wurde über Detektorwerte ermittelt. Eine Vergleichszählung liegt nur aus dem Jahr 2012 vor. Im Vergleich der zwei Verkehrszählungen aus den Jahren 2012 und 2019 hat sich die Verkehrsmenge kaum verändert.

Angesichts des allgemeinen Verkehrswachstums seit 2015 sind die real ermittelten Werte als günstiges Resultat anzusehen. Sie liegen deutlich niedriger als die Prognose aus dem Verkehrsmodell, bestätigen aber dessen Plausibilität. Die Mehrbelastung ist daher in einem Bereich, der die Belastung für Anwohnerinnen und Anwohner rechnerisch nicht relevant verstärkt.

Auf beiden Routen kam es zu den üblichen Verzögerungen im Berufsverkehr, aber nicht zu einer messbar verstärkten Staubildung. Google Maps zeigte „geringfügig mehr Verkehr als normal“ an. Berichte einzelner Verkehrsteilnehmer über längere Staustrecken oder verlän-

gerte Fahrzeiten beziehen sich auf kurze Intervalle in der Hauptverkehrszeit und sind tagesabhängig. Zu den allermeisten Tageszeiten bestehen noch ausreichend Reserven im Straßennetz, um den verlagerten Verkehr zügig abzuwickeln. Auch veränderte Routenwahlen durch Baumaßnahmen im Stadtgebiet wie die Vollsperrung der L372 zwischen Wurlingen und Unterjesingen konnten bewältigt werden. Die Ergebnisse der Zählungen an den einzelnen Zählpunkten sind in der Anlage dargestellt, aufgrund der Tatsache, dass es sich um Tageszählungen handelt und diese beispielsweise durch Witterung, Baustellen und Unfälle im Stadtgebiet (auch Unfälle auf der A81 oder A8 haben Einfluss auf das Verkehrsaufkommen in Tübingen) beeinflusst werden jedoch nur bedingt vergleichbar. Der Zählzeitraum war durchaus durch die genannten Ereignisse beeinflusst. Andererseits ist dies aber der Normalzustand, komplett baustellenfreie Zeiten gibt es derzeit praktisch nicht. Zählungen zu einem früheren Zeitpunkt waren nicht möglich, da es sich um vorlesungsfreie Zeit handelte.

Auf der Hegelstraße wurde eine Zunahme um 2000 Kfz/24h registriert, dies allerdings im Jahresvergleich gegenüber 2018. Die B 28 nimmt nunmehr 51500kfz/24h auf und ist die mit Abstand meist befahrene Straße im Stadtgebiet. Angesichts der Bündelungsfunktion, die die B28 lokal und regional hat, ist die geringe zusätzliche Verkehrsbelastung tragbar. ..

Die Zahl der Einfahrten an der blauen Brücke nahm um 1900 auf 8200 ab. Hierbei ist zu beachten, dass die Durchfahrt am Europaplatz bereits gesperrt war, so dass Fahrten aus Rotenburg in den unteren Wöhrd nun über die blaue Brücke führen mussten. Dies hat den Rückgang der Einfahrten Richtung Neckarbrücke teilweise kompensiert. Der Rückgang an der Steinlachbrücke liegt bei mehr als 2000 Kfz/24h. Dies führte dazu, dass für alle Fahrzeuge mit Ziel Parkhaus Neckar die Zufahrt deutlich zügiger ermöglicht wurde. Insgesamt im Querschnitt auf der blauen Brücke wurden 2016 etwa 15900 Kfz/24h und 2019 15200 Kfz/24h gezählt.

In der Summe lässt sich feststellen, dass der Autoverkehr durch die veränderte Verkehrsführung in seiner Qualität nicht wesentlich beeinträchtigt wurde. Die beiden Ausweichrouten führen in vielen Fällen in derselben Zeit ans Ziel, erzeugen oft nur geringe Umwege und sind daher zumutbar. Die Verkehrszunahmen bewegen sich im Bereich zwischen 4 und 10% auf den Alternativrouten. Die Entlastung ist prozentual mit 15-50% in der Innenstadt deutlich größer.

#### 2.4. Fußgänger

Für Fußgänger wurde die Verkehrsführung offiziell nicht geändert. Die deutlich verringerte Zahl von PKW auf dem Streckenzug Friedrichstraße-Neckarbrücke-Mühlstraße führte dennoch zu verändertem Verhalten. Querungen wurden außerhalb der Knotenpunkte wesentlich einfacher und daher auch häufiger genutzt. Die Aufenthaltsqualität verbesserte sich erheblich. Straßencafés und Begegnungsorte gewannen an Attraktivität. Besonders am Lustnauer Tor wurde ein erhebliches städtebauliches Aufwertungspotenzial sichtbar. Dort könnte aus einer Kreuzung ein Platz hervorgehen, der die stattlichen Häuser erstmals erlebbar machen würde.

#### 2.5. Luftqualität

Die Luftmessstation in der Mühlstraße ermittelt kontinuierlich Werte für Stickstoffdioxid und Feinstaub. Aus den Messdaten lässt sich keine signifikante Veränderung der Belastung der Luft ablesen. Das ist einerseits in der hohen Abhängigkeit von der Wetterlage begründet, so dass Vergleiche über kurze Zeiträume nur wenig aussagekräftig sind. Andererseits

kann aber doch abgelesen werden, dass der PKW-Verkehr in der Mühlstraße selbst kein dominanter Einflussfaktor für die Luftqualität darstellt.

#### 2.6. Rückmeldungen aus der Bürgerschaft

Die Stadtverwaltung hat drei Diskussionsveranstaltungen am Ende des Versuchszeitraums angeboten. Je eine für den Westen, für Lustnau und für den Österberg. Die Ergebnisprotokolle können bei der Verwaltung ab dem 20.11 angefordert werden.

#### 2.7. Auswirkungen auf den Handel

Die Stadtverwaltung hat den HGV um eine Stellungnahme zu den Wirkungen des Verkehrsversuchs gebeten. Sobald diese vorliegt, wird sie nachgereicht.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Aus Sicht der Verwaltung hat der Verkehrsversuch gezeigt, dass die Sperrung der Einfahrt von der Eberhardsbrücke in die Mühlstraße eine funktionierende Option zum Schutz der Innenstadt vor PKW-Verkehr mit Zielen außerhalb des Stadtzentrums darstellt. Die während des Versuchs aufgetretenen und noch nicht behobenen Probleme lassen sich im Rahmen einer dauerhaften Regelung lösen. Die wesentlichen Ziele, nämlich Vorrang für den Radverkehr gegenüber dem PKW-Verkehr auf der wichtigsten Achse in der Stadt und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum lassen mit dieser einfachen und kostengünstigen Maßnahme schnell erreichen. Aus dem Verkehrsversuch leitet die Verwaltung nur zwei wesentliche Modifikationen für eine Dauerlösung ab: Zur Reduktion des Durchgangsverkehrs in der Gartenstraße und zur einfacheren Durchsetzung der Regeln sollte Mühlstraße ganz gesperrt werden. Für die Rechtsabbieger in die Gartenstraße sollte an Stelle des grünen Pfeils eine längere eigene Grünphase eingerichtet werden.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Einrichtung eines attraktiven Radwegs auf der Strecke von der Neckarbrücke zur Neuen Aula ein zentrales Element des anstehenden Klimaschutzprogramms. Sollte die Befragung mit der Bürgerapp ein positives Votum der Bürgerschaft ergeben, wird die Verwaltung beantragen, die nun erprobte Verkehrsführung ergänzt um eine durchgehende Radinfrastruktur in der südlichen Wilhelmstraße bis zum Herbst 2020 dauerhaft umzusetzen.

#### 4. Lösungsvarianten

Die bisherige Verkehrsführung könnte dauerhaft erhalten bleiben.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Für den Verkehrsversuch fielen Kosten von ca. 20.000 Euro an. Im Wesentlichen sind dies Aufwendungen für die Programmierung der Signalanlagen und Markierungsarbeiten. Weitere 30.000 Euro wurden für die verbesserte Anbindung des Österbergs (Taktverdichtung) fällig. Für die Anlage von Dauerzählstellen für alle Verkehrsarten fielen Kosten von 110.000 Euro an. Diese Investitionen waren zur Verbesserung der Planungsgrundlagen im Verkehr ohnehin vorgesehen und erforderlich. Für einmalige Zählungen wurden ca. 8.000 Euro ausgegeben. An Einnahmen entstanden im Versuchszeitraum aus Verwarnungsgebühren rund 60.000 Euro. Nicht ermittelt sind die entgangenen Einnahmen aus dem Einsatz des Kontrollfahrzeuges an anderer Stelle und die Kosten des Personaleinsatzes, da diese ohnehin angefallen wären.

