

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**  
**Ortsbeiräte Stadtmitte, Weststadt, Lustnau**

---

**Betreff: Verkehrsreduzierung Mühlstraße/Eberhardsbrücke;  
Varianten, Wirkungen und Kompensationsmöglichkeiten**

Bezug: Vorlage 521/2010, Antrag der SPD-Fraktion: Entlastung der Weststadt

Anlagen: 6 Anlage 1: Verkehrszählungen  
Anlage 2: Planskizze Bestand  
Anlage 3: Planskizze Alternative 1  
Anlage 4: Planskizze Alternative 2  
Anlage 5: Planskizze Alternative 3  
Anlage 6: Planskizze Alternative 4

---

### **Zusammenfassung:**

Die Verwaltung hat in Zusammenarbeit mit einem externen Planungsbüro die Verkehrssituation bei unterschiedlichen Netzzuständen der Mühlstraße/Neckarbrücke untersucht und Modellrechnungen durchgeführt. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass durch die Sperrung der Eberhardsbrücke eine erhebliche Verringerung der verkehrlichen Belastung im südlichen Stadtzentrum, im Bereich des Lustnauer Tores und in Teilen der nördlichen Innenstadt erreicht werden kann. Dies führt aufgrund der zu erwartenden Verkehrsverlagerung zu Mehrbelastungen insbesondere im Bereich der Weststadt, in geringerem Umfang in Lustnau sowie auf den innerstädtischen Abschnitten der B28, die zwar über begleitende Maßnahmen reduziert, jedoch nicht vollständig kompensiert werden können.

Die Ergebnisse zu den verschiedenen Alternativen werden für die weitere Bürgerbeteiligung im Internet bereitgestellt und als Input für die vorgesehenen offenen Planungswerkstätten zugrunde gelegt. Deren Ergebnisse werden dem Gemeinderat vorgelegt.

### **Ziel:**

Information über Möglichkeiten zur Verringerung der Verkehrsbelastungen in der zentralen Achse Mühlstraße/Eberhardsbrücke und im südlichen Stadtzentrum, Darstellung der Auswirkungen sowie Vorbereitung der Bürgerbeteiligung.

## Bericht:

### 1. Anlass / Problemstellung

Das südliche Stadtzentrum ist in Verbindung mit der Altstadt sowohl im Hinblick auf die Handels- und Dienstleistungsfunktionen als auch bezüglich der verkehrlichen Rahmenbedingungen von zentraler Bedeutung für Tübingen und seine Funktion als Oberzentrum. Neben der städtebaulichen Relevanz hat die Achse Mühlstraße - Eberhardsbrücke als zentrale Verbindung zwischen den südlichen und nördlichen Teilen der Stadt große Bedeutung für die wichtigsten Verkehrsbeziehungen für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer und damit entscheidenden Einfluss auf die Qualitäten dieser Verkehrsträger. Für das städtische Bussystem ist die Neckarbrücke aus wirtschaftlichen und erschließungstechnischen Gründen eine alternative Hauptverbindung, über die annähernd alle Linien in Nord-Süd-Richtung verkehren.

Dieser Bedeutung steht die hohe Verkehrsbelastung der zentralen Achse und des südlichen Stadtzentrums entgegen. An einem durchschnittlichen Werktag wird die Mühlstraße von ca. 10.000 Kraftfahrzeugen, davon mehr als 8.000 PKW befahren. Nur ein geringer Teil davon hat Ziele in der Straße selbst, die große Mehrheit fährt lediglich durch in andere Stadtgebiete. Zusammen mit dem erheblichen Radverkehr und den vielen Fußgängern mit ihrem großen Querungsbedarf führt das zu einem dominierenden Verkehrsgeschehen in den Straßenräumen der zentralen Achse, des südlichen Stadtzentrums und des östlichen Altstadttrandes. Die Verkehrssituation sowohl in der Friedrichstraße, der nördlichen Karlstraße, auf der Neckarbrücke und am Lustnauer Tor als einem der Haupteingangsbereiche in die Altstadt ist sehr unbefriedigend, die Verkehrssicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer ist mangelhaft. Die fehlende Attraktivität zur Erfüllung der Aufenthaltsfunktion dieser Straßenräume und ihrer Funktion als Umfeld und Adresse für verschiedene städtische Nutzungen ist offensichtlich. Da insbesondere der innerstädtische Einzelhandel in hohem Maß von den Umfeldqualitäten abhängig ist, hat dies eine große Bedeutung für die künftige Entwicklung des östlichen Altstadtbereichs.

Auch die Potenziale einer nachhaltigen Aufwertung der für die Entwicklung des Einzelhandels wichtigen Verbindung zwischen südlichem Stadtzentrum und Altstadt sind mit der heutigen Situation deutlich eingeschränkt.

Eine Entschärfung dieser Nutzungskonflikte kann durch eine Verkehrsberuhigung und Verkehrsreduzierung erreicht werden. Die Gestaltungsspielräume von der Blauen Brücke bis in die Wilhelmstraße können erheblich gesteigert werden. Möglichkeiten zur Beeinflussung der Verkehrsmenge bieten sich wegen der Straßennetzstruktur nur in der zentralen Achse Mühlstraße – Eberhardsbrücke an. Durch die Unterbindung von Fahrbeziehungen mit insbesondere Auswirkungen auf den Durchgangsverkehr kann die bestehende Verkehrsbelastung in diesem Bereich deutlich verringert werden. Da die betroffene Achse für die Anfahrbarkeit der Innenstadt und insbesondere der Altstadt nur eine sehr geringe Bedeutung hat, werden über eine Verringerung der Verkehrsmenge die Erreichbarkeiten der zentralen Bereiche der Stadt keine wesentliche Verschlechterung erfahren. Die Erreichbarkeit kann durch weitergehende Maßnahmen wie beispielsweise die Aufhebung des Einbahnstraßenringes um den Botanischen Garten und damit einhergehend eine Erleichterung der Orientierbarkeit noch verbessert werden.

Ziel dieser Vorlage ist es, die Grundlage für eine Beurteilung verschiedener Verkehrsführungsvarianten im zentralen Bereich der Tübinger Kernstadt zu schaffen. Gleichzeitig sollen auch die Auswirkungen auf andere Bereiche der Stadt und mögliche Kompensationen aufgezeigt werden.

## 2. Sachstand

### 2.1 vorhandene Planungsunterlagen

#### Verkehrsentwicklungsplanung, R+T 2008

In der „Verkehrsentwicklungsplanung 2008“ des Büros R+T wurde ein Verkehrsmodell (woher und wohin auf welchen Routen fahren an einem durchschnittlichen Wochentag alle Kfz in der Stadt) für den MIV (motorisierten Individualverkehr) in Tübingen aufgebaut und auf dieser Grundlage unter anderem auch die Verkehrsreduzierung in der Achse Eberhardsbrücke/Mühlstraße simuliert. Eine erste Einschätzung kam zu dem Ergebnis, dass aufgrund der leichteren Umsetzbarkeit (Lieferverkehr in der Mühlstraße) eine Sperrung sinnvollerweise im Bereich der Eberhardsbrücke vorzusehen wäre.

Im Gutachten wurde unter anderem ermittelt, dass mehr als die Hälfte (58%) der heute in der Eberhardsbrücke / Mühlstraße fahrenden Kfz von außerhalb Tübingens kommen. Daneben beginnen über 10% der Fahrten in der Südstadt und gut 7% in der südlichen Innenstadt. Die Ziele der über die Eberhardsbrücke / Mühlstraße verlaufenden Kfz-Fahrten liegen vor allem im Bereich der Universität. Rund 25% der erfassten Fahrten enden im Bereich „Uni-Tal“ und knapp 8% im Bereich „Uni-Berg“. Häufig genannte Ziele waren außerdem der Österberg und die Altstadt (jeweils rund 11%) sowie die Gartenstraße (7%). Bereits heute spielen die Eberhardsbrücke bzw. Mühlstraße für die Erreichbarkeit der Tübinger Altstadt eine eher untergeordnete Rolle. Da die Altstadt bei Fahrten über die Mühlstraße nur über den Umweg „Wilhelmstraße – Silcherstraße – Rümelinstraße“ erreicht werden kann, nutzen die meisten Besucher der Altstadt eine andere Anfahrtsroute.

Die Verkehrsmodellberechnungen zeigen, dass die Verlagerungswirkungen bei den unterschiedlichen Sperrungsalternativen (Mühlstraße oder Eberhardsbrücke) grundsätzlich vergleichbar sind. Durch die Sperrung im Verlauf des Straßenzuges „Eberhardsbrücke / Mühlstraße“ wird ein Großteil des Verkehrs auf die Relation „Hegelstraße – Schlossbergtunnel – Westbahnhofstraße – Keltternstraße – Am Stadtgraben“ verlagert. Ein Teil des von Osten ankommenden Verkehrs wird auf die Stuttgarter Straße verlagert. Dies betrifft insbesondere Fahrten mit dem Ziel Universität im Bereich der Wilhelmstraße / Hölderlinstraße.

Durch die Entlastung der Eberhardsbrücke/Mühlstraße entstehen erhebliche Gestaltungsspielräume in der Relation „Friedrichstraße – Karlstraße – Eberhardsbrücke – Mühlstraße – Lustnauer Tor“. Dies betrifft sowohl die Straßenquerschnitte als auch die Knotenpunkte.

#### Verkehrserhebungen vor, während und nach Umbau Mühlstraße

Vor, während und nach dem Umbau der Mühlstraße hat die Verwaltung zur Evaluierung der modellhaften Untersuchung umfangreiche Verkehrszählungen durchgeführt. Diese haben sich auf die bekannten und zu erwartenden Verlagerungstrecken konzentriert. In der Tabelle „Zusammenfassung ausgewählter Verkehrszählungen“ (vgl. Anlage 1) sind die wichtigsten Ergebnisse gegenübergestellt.

Es zeigt sich, dass in der Innenstadt die tatsächlichen Verlagerungen während der Bauzeit teilweise deutlich geringer ausgefallen sind als prognostiziert und dass sich nach Beendigung der Bauarbeiten insbesondere in der Weststadt (Herrenberger Straße + Westbahnhofstraße) weitgehend wieder die Vorherwerte einpendelten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der Westbahnhofstraße zusätzliche Belastungen durch die umgeleiteten Stadtbusse erfolgten.

Im Verkehrsmodell wurde die Aufteilung der prognostizierten Verkehre in der Herrenberger Straße und Westbahnhofstraße zu Lasten der Westbahnhofstraße nicht entsprechend der tatsächlichen Verteilung dargestellt (vgl. Tabelle Zeilen 9 + 15). Während die Gesamtzahl der von Westen einfahrenden Fahrzeuge innerhalb des Systems korrekt abgebildet wurde, lag die für die Westbahnhofstraße prognostizierte Belastung deutlich zu hoch, die Herrenberger Straße wurde ihrer Bedeutung im Verkehrssystem entsprechend deutlich zu niedrig errechnet. Diese Ungenauigkeit ist der Tatsache geschuldet, dass im Gutachten von 2008 die Kalibrierung des Verkehrsmodells insbesondere in den äußeren Bereichen der Stadt nur grob erfolgte. Für die damalige Aussage war die Genauigkeit ausreichend, eine detaillierte Aussage über die auch kleinräumigen Auswirkungen war jedoch auf dieser Grundlage nicht möglich. In den folgenden Anwendungen des Modells wurden daher schrittweise Verfeinerungen und Aktualisierungen vorgenommen, um nun auch für diese Teilbereiche belastbare Werte zu erhalten.

Im östlichen Straßennetz (Wilhelmstraße) erhöhte sich die Verkehrsmenge sperrungsbedingt nicht signifikant (prognostiziert waren bis zu 30 %, vgl. Tabelle Zeilen 5 + 6), sondern stieg während und nach der Sperrung auf einen weniger als 10 Prozent höheren Wert als vorher. Diese Veränderung liegt im Bereich üblicher Erhebungsschwankungen.

Zusammen hat sich also während der Bauzeit nicht eine prognostizierte Verlagerung von ca. 10.000 Kfz auf Weststadt und Lustnau ergeben, sondern nur etwa 6.000. Diese Diskrepanz hängt im Wesentlichen damit zusammen, dass das im Gutachten von 2008 verwendete Modell nur die durch die Sperrung verursachten Fahrtroutenveränderungen in den Quelle-Ziel-Relationen als Rechengrundlage verwendet. Verhaltensänderungen wie weiträumige Umfahrungen, Umstieg auf den ÖV und andere alternative Verkehrsmittel oder auch Fahrtenvermeidung etc. wurden im Verkehrsmodell nicht abgebildet. Die Tendenz der Ergebnisse ist jedoch gut erkennbar, die Größenordnung der Veränderungen kann über Zählungen und empirisch durch Erfahrungswerte überprüft werden.

#### Verkehrsberuhigung Innenstadt, R+T 2011

In einem weiteren Gutachten des Büros R+T vom September 2011 wurde das Verkehrsmodell in den relevanten Bereichen verfeinert und mit den inzwischen gewonnenen Erkenntnissen und Zahlen aktualisiert (s. unter [www.tuebingen.de/verkehrsentwicklungsplanung](http://www.tuebingen.de/verkehrsentwicklungsplanung)). Auf dieser Grundlage ist es möglich, die Auswirkungen der verkehrlichen Veränderungen deutlich genauer abzubilden und insbesondere die kleinräumigen Auswirkungen von möglichen Begleitmaßnahmen zur Kompensation der zusätzlichen Belastungen darzustellen.

Die Betrachtung der einzelnen Netzveränderungen mit ihren jeweiligen Wirkungen macht deutlich, dass die Sperrung der Eberhardsbrücke zu spürbaren Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Süd und Nord sowie im Bereich des Lustnauer Tores führt. Die positiven Wirkungen können insbesondere mit den begleitenden Maßnahmen der Planfälle 2 (Knoten Westring plus Tempo 30 Straßenring Innenstadt) und 3 (plus Aufhebung des Einbahnverkehrs in der Innenstadt Nord) noch verstärkt werden. Gleichzeitig lassen sich einige negative Auswirkungen in der Weststadt (Kelterstraße, innere Herrenberger Straße, Westbahnhofstraße) und in der Innenstadt Nord (Am Stadtgraben) durch diese Maßnahmen mindern oder sogar ganz beseitigen. Beispielsweise können die Mehrbelastungen an den von der Sperrung der Eberhardsbrücke besonders betroffenen Referenzquerschnitten mit Planfall 3 (alle Begleitmaßnahmen) Am Stadtgraben und in der inneren Herrenberger Straße vollständig vermieden werden. In der Westbahnhofstraße ist eine Halbierung der Mehrbelastungen möglich.

## 2.2 grundsätzliche Möglichkeiten einer Sperrung

Für eine Reduzierung der Durchgangsverkehre in der Innenstadt ergeben sich folgende Möglichkeiten. Zu berücksichtigen ist hierbei immer, dass innerhalb der Mühlstraße weiterhin einzelne Verkehre ermöglicht und zugelassen werden müssen (Busse, Taxen, Notfallfahrten, Liefern, Bewohner):

- Sperrung im oberen Bereich der Mühlstraße (Lustnauer Tor)
- Sperrung im mittleren Bereich der Mühlstraße
- Sperrung im unteren Bereich der Mühlstraße (Gartenstraße)
- Sperrung der Eberhardsbrücke

### Alternative 1: Sperrung im oberen Bereich der Mühlstraße (Lustnauer Tor– vgl. Anlage 3)

Bei einer Sperrung im oberen Bereich bestünde grundsätzlich die Möglichkeit, beispielsweise auch eine Zufahrt von Süden auf den Österberg zu ermöglichen. Um eine relevante Reduzierung der Verkehrsmenge in der Mühlstraße zu erreichen, dürften dann jedoch durch entsprechende Beschilderung ausgewiesen von Süden her neben Sonder- und Andienungsverkehren nur Fahrzeuge mit dem Ziel Österberg durchfahren. Um unberechtigte Fahrten des Durchgangsverkehrs in die Wilhelmstraße wirksam zu unterbinden, müsste aus Sicht der Verwaltung das Durchfahrverbot am oberen Ende der Mühlstraße in Richtung Wilhelmstraße automatisch überwacht werden. Bei Betrachtung des Lageplanes mit den überstrichenen Fahrbahnflächen aller Verkehrsströme wird ersichtlich, dass es bei der jetzigen Verkehrsführung im gesamten Knoten keine Fläche gibt, um über eine einfache Kontaktfläche im Straßenaufbau alle „unberechtigten“ Fahrzeuge zu erfassen, da diese einfach zu umfahren wäre. Das hat zur Folge, dass eine Überwachung nur über ein aufwändiges technisches System erfolgen kann.

Dies ist allen drei Sperrungsvarianten für die Mühlstraße gemeinsam: Aufgrund der erforderlichen Andienung der Läden und Wohnungen muss eine Zufahrt und aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten auch eine Durchfahrt von Anwohner- und Andienungsfahrzeugen ermöglicht werden. Bei einem Verzicht auf ein technisches Erfassungssystem und einer nur sporadischen Einzelfallüberprüfung besteht die Befürchtung, dass die Durchfahrt einer weitgehenden Anzahl von Fahrzeugen nicht wirksam unterbunden werden kann. Für die grundsätzlich mögliche automatische Kennzeichenerfassung (Video) oder eine Kombination mit Transpondern (Kennungsmodul an der Windschutzscheibe zur Kennzeichnung von berechtigten Fahrzeugen) ist kein Einsatz in einem vergleichbaren Fall bekannt. Aufgrund der großen und vor allem wechselnden Anzahl an berechtigten Fahrten schätzt die Verwaltung diese drei Varianten daher als nur schwer realisierbar ein.

Vorteile: Für die Verkehrserschließung von Gartenstraße und Österberg würden sich gegenüber der heutigen Situation keine Änderungen ergeben.

Nachteile: Aufgrund der örtlichen Verhältnisse am Lustnauer Tor ist eine Differenzierung in Fahrspuren, die nicht kontrolliert werden (Österberg) und Fahrspuren die kontrolliert werden nicht möglich. Alle in die Wilhelmstraße weiterfahrenden Fahrzeuge müssten über ein technisches Erfassungssystem selektiert werden. Eine große Anzahl an Fahrzeugen müsste in das Erfassungssystem integriert werden.

### Alternative 2: Sperrung im mittleren Bereich der Mühlstraße (vgl. Anlage 4)

Eine Sperrung der Mühlstraße in der Mitte ist aus Sicht der Verwaltung ohne ein Erfassungssystem für berechtigte Fahrzeuge nicht realisierbar, weil alternativ nur mit einer Totalsperre eine wirksame Verkehrsreduzierung erreichbar wäre (Sackgassen von oben und unten für

Bewohner und Versorgung/Lieferung, Schleuse für Busse / Taxen). Alle einfahrenden Fahrzeuge müssten wenden, was auf Grund des engen Verkehrsraumes nicht möglich ist.

Vorteile: Der Verkehr zwischen Gartenstraße und Zielen über die Südseite des Neckars könnte wie bisher erfolgen.

Nachteile: Die Zufahrt zum Österberg und Abfahrt aus der Gartenstraße über die Mühlstraße wäre nur über ein Erfassungssystem möglich. Eine große Anzahl an Fahrzeugen müsste in das Erfassungssystem integriert werden.

#### Alternative 3: Sperrung im unteren Bereich der Mühlstraße (Gartenstraße – vgl. Anlage 5)

Wegen der beengten Verhältnisse ist auch hier ein Wenden von Fahrzeugen nicht möglich. Auch diese Variante wäre nur durch den Einsatz von technischen Systemen realisieren. Um Vorteile für die angrenzenden Gebiete nutzen zu können, müsste die Anzahl der zu berechtigenden Fahrzeugen sehr hoch sein.

Vorteile: analog Alternative 2

Nachteile: analog Alternative 2

#### Alternative 4: Sperrung der Eberhardsbrücke (vgl. Anlage 6)

Die Sperrung der Eberhardsbrücke für den Individualverkehr wurde in den Gutachten präferiert. Die technische Lösung zur Erfassung der unberechtigt durchfahrenden Fahrzeuge ist hier einfacher, da es außer für Busse, Taxen und Notfallfahrzeuge keine zwingenden Notwendigkeiten zur Befahrung der Brücke gibt. Ausnahmegenehmigungen per Transponder oder für die Videoerfassung hinterlegte Kennzeichen könnten entfallen. Eine einfache Videoüberwachung bzw. eine Einzelfallüberwachung wie derzeit in Nord-Süd-Richtung der Mühlstraße wären aus Sicht der Verwaltung ausreichend, um eine wirkungsvolle Reduzierung zu erreichen.

Vorteile: Die Lösung ist technisch vergleichsweise einfach realisierbar. Die Erschließung der Gartenstraße und der Neckargasse von Norden kann über die im Gegenverkehr befahrbare Mühlstraße erfolgen.

Nachteile: Die Erschließung der Gartenstraße von und nach Süden ist nicht mehr möglich, die Erschließung des Österbergs von Süden ist nicht mehr möglich.

#### Fazit

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Sperrung für den MIV verkehrstechnisch umsetzbar ist. Die eindeutig sinnvollste Variante ist jedoch nicht die Sperrung der Mühlstraße in einer der drei dargestellten Varianten, sondern die Sperrung der Eberhardsbrücke für den MIV. Dies würde auch der Bedeutung dieser Achse für das Stadtbild und den innerstädtischen Handel gerecht. Wesentliche Auswirkungen ergeben sich auf die kleinräumige Erschließung, also im direkten Umfeld der Sperrung (Gartenstraße / Österberg). Großräumig sind nur unwesentliche Effekte auf die Erreichbarkeit von Zielen feststellbar, für die meisten Quelle – Ziel - Relationen gibt es akzeptable Alternativwege.

### 2.3 Begleitmaßnahmen, Kompensationsmöglichkeiten

Jede Form der Sperrung respektive Verkehrsreduzierung ist mit Verkehrsverlagerungen auf die anderen Neckarbrücken im Osten und Westen der Stadt sowie ihre Zubringerstrecken

verbunden. Als besonders relevant (größer als 1.000 Kfz/Tag) werden die Mehrbelastungen in der Westbahnhofstraße (+2.500 Kfz/Tag), Am Stadtgraben (+2.100 Kfz/h), in der inneren Herrenberger Straße (+1.600 Kfz/Tag), in der äußeren Gartenstraße (+1.600 Kfz/h) und in der Keltnerstraße (+1.500 Kfz/h) angesehen, die durch die Sperrung der Eberhardsbrücke entstehen würden.

Den Vorteilen für die gesamte Innenstadt auf der einen Seite stehen damit Nachteile und Mehrbelastungen in anderen Bereichen des Stadtgebietes gegenüber. Die Verwaltung hat über ein Gutachten verschiedene Kompensationsmöglichkeiten untersucht.

Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass für einen Großteil der Fahrbeziehungen auf den am meisten belasteten Straßen Alternativrouten nicht bestehen. Verlagerungen auf weniger sensible Bereiche sind daher meist nicht möglich. So liegt beispielsweise der ganz überwiegende Teil der Fahrtziele der durch die Westbahnhofstraße einfahrenden Fahrzeuge in der Altstadt, der Uni-Tal, dem Österberg oder in der Weststadt selbst. Für diese Fahrten ist aufgrund der bestehenden Stadtstruktur und Topographie keine alternative Straßenverbindung möglich. Allein die Fahrten zur Uni-Berg und anderen Zielen in der Nordstadt könnten auf den Hagellocher Weg verlagert werden. Das Potenzial zur Verringerung von Verkehren durch Verlagerung ist damit vergleichsweise klein. Ähnliches gilt auch für die alternative Einfahrtsmöglichkeit in den Innenstadtbereich von Osten über Lustnau.

Relevante Verringerungen der Belastungen lassen sich daher nur über eine Reduzierung der Geschwindigkeiten (Lärm / Luftschadstoffe) oder durch allgemeine veränderte verkehrspolitische und stadtentwicklungstechnische Rahmenbedingungen erreichen, die einen verstärkten Umstieg vom MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) erreichen. Auch ergänzende Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung im Stadtgebiet und die weitere Verbreitung von Jobtickets haben Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl. Entsprechende Maßnahmen wurden von der Stadt im Zusammenhang mit dem Projekt Mobilität 2030 erarbeitet, die mittelfristig zu einer Halbierung der Belastungen aus dem Kraftfahrzeugverkehr führen sollen. Dies ist aber unabhängig von den hier diskutierten Themen zu verfolgen.

Zur notwendigen Kompensation der direkten Auswirkungen kommen folgende verkehrstechnische Begleitmaßnahmen in Betracht:

A) Ausbau des Vollknotens B 28/Rosentalstraße (Westring)

Mit dieser Maßnahme soll der Verkehr in die Nordstadt schon frühzeitig auf den Hagellocher Weg umgeleitet werden. Darüber hinaus wäre es wünschenswert, auch die Fahrtbeziehung Schlossbergtunnel / Nordstadt über diese Strecke zu führen. Im Ergebnis ist jedoch festzustellen, dass die Entlastungswirkung in einem vergleichsweise niedrigen Bereich bleibt. Das liegt daran, dass die Streckenführung umwegig ist und deshalb in der Modellrechnung trotz der dann komfortableren Wegführung keine ausreichende Attraktivität entwickeln kann. Eventuell wird wegen der augenscheinlichen Attraktivität real eine größere Anzahl Fahrzeuge die neue Verbindung benutzen und vielleicht ist es möglich, die Verlagerung durch signaltechnische Maßnahmen im Bereich der Kreuzung Schnarrenbergstraße / Herrenberger Straße noch zu unterstützen. Entsprechend dem Antrag 521/2010 können hierzu auch noch weitergehende Maßnahmen im Bereich der Beschilderung und der Öffentlichkeitsarbeit vorgenommen werden. Hierbei ist jedoch darauf zu achten, dass nicht auf die Strecke Einbahnring und Gmelinstraße ausgewichen wird.

B) Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem Einbahnring um den Alten Bot. Garten (z.B. T 30)

Mit dieser Maßnahme kann die unnötige Durchfahrt durch die Innenstadt mit dem PKW unattraktiver gemacht werden, was zu weiteren Verlagerungen führen wird.

#### C) Aufhebung des Einbahnringes um den Alten Botanischen Garten

Mit dieser Maßnahme können insbesondere Umwegfahrten im kleinräumigen Bereich des Einbahnstraßenringes vermieden werden, die Auswirkungen auf Westbahnhofstraße und Lustnau sind als eher gering einzuschätzen.

Diese Einzelmaßnahmen sind im aktuellen Gutachten von R+T zu Planfällen zusammengefasst, untersucht und bewertet worden. Die Gutachter kommen zu folgender summarischer Bewertung:

Die Mehrbelastungen an den von der Sperrung der Eberhardsbrücke besonders betroffenen Querschnitten (s. 2.3) Am Stadtgraben und in der inneren Herrenberger Straße können durch die Begleitmaßnahmen vollständig vermieden werden. In der Westbahnhofstraße ist eine Halbierung der Mehrbelastungen von 2.500 auf 1.200 Kfz/Tag möglich. Für die Gartenstraße ergibt sich ein differenziertes Bild. Während die innere Gartenstraße durch eine Sperrung eine geringe Entlastung erfährt, ergeben sich in dem äußeren Bereich zwischen der Unterführung der Stuttgarter Straße und der Nürtinger Straße eine Mehrbelastung von etwa 2.600 Fahrzeugen im Bestand auf 4.300 Fahrzeuge. Dies kann auch durch Begleitmaßnahmen nicht reduziert werden. Etwas höhere Zusatzbelastungen in Höhe von 1.800 anstatt 1.500 Kfz/Tag sind in der Keltnerstraße zu verzeichnen.

Über diese Punkte hinaus ist es möglich, über zusätzliche verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen eine weitergehende Reduzierung der Verkehrsmenge in der Herrenberger Straße zu erreichen. In Betracht kommt hier eine Erhöhung der Fahrtwiderstände über den zentralen Bereich an der Marquartei hinaus (Querschnittseinschränkungen, Geschwindigkeitsreduzierungen, etc.). Allerdings führen diese Entlastungen zu einer Verlagerung der Verkehre auf die Westbahnhofstraße, die jedoch als innerstädtische Hauptverkehrsstraße eher als die Herrenberger Straße für die Aufnahme von größeren Verkehrsmengen geeignet ist.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Die denkbaren Alternativen sollen zusammen mit der gutachterlichen Bewertung im Internet allgemein zugänglich gemacht werden und in einem Beteiligungsverfahren – vorzugsweise in Planungswerkstätten – zur Diskussion gestellt werden. Die Ergebnisse dienen anschließend in den politischen Gremien als Entscheidungshilfe, ob und wie die Bestrebungen zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt weiter verfolgt werden.

### 4. Lösungsvarianten

Keine

### 5. Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen können beim jetzigen Planungsstand noch nicht beziffert werden. Nach der Bürgerbeteiligung könnten die Kosten für die dann empfohlenen Veränderungen in der Verkehrsführung und die begleitenden Maßnahmen geschätzt und dem Gemeinderat vorgelegt werden.

6. Anlagen

Anlage 1: Verkehrszählungen

Anlage 2: Planskizze Bestand

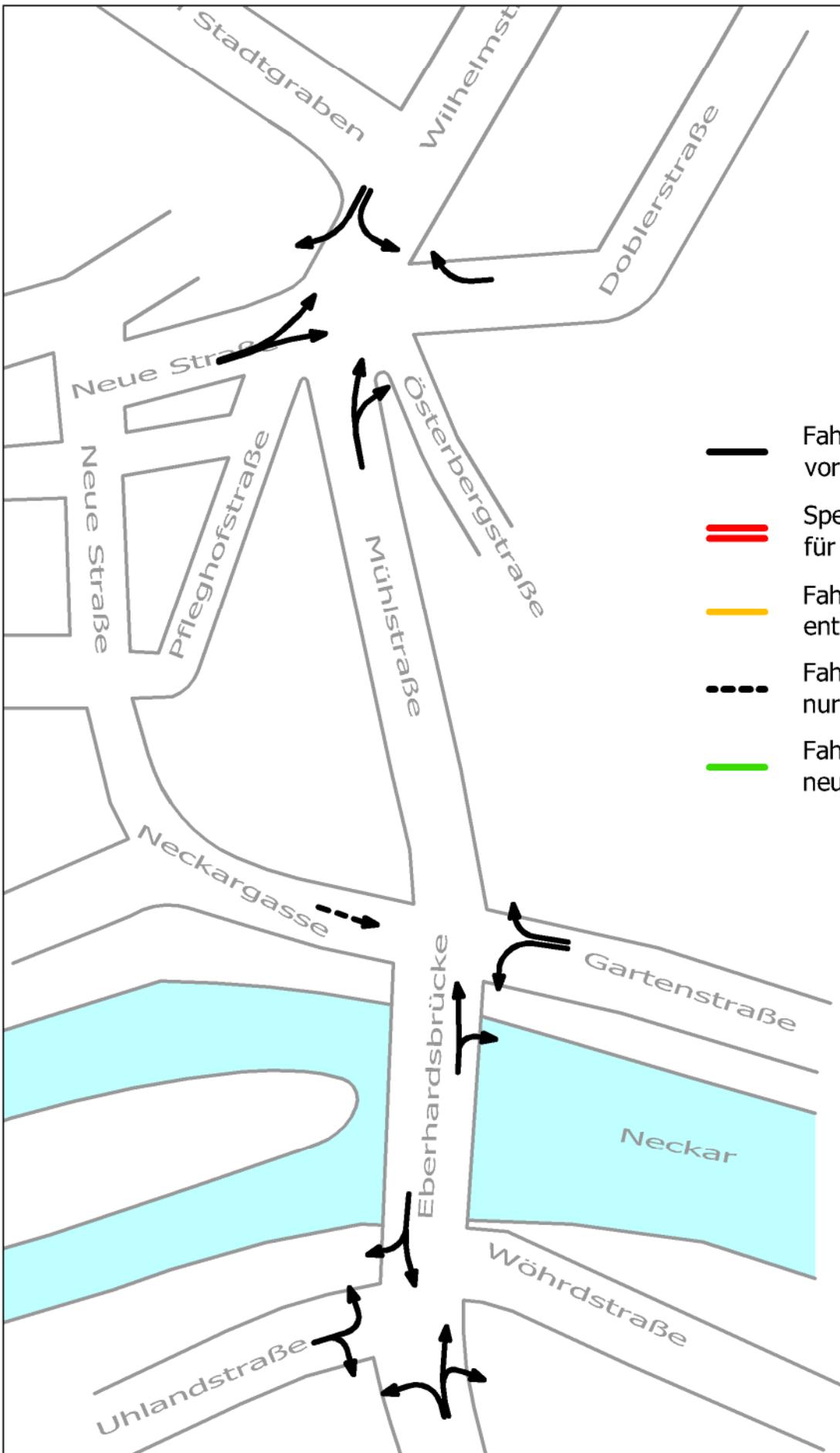
Anlage 3: Planskizze Alternative 1

Anlage 4: Planskizze Alternative 2

Anlage 5: Planskizze Alternative 3

Anlage 6: Planskizze Alternative 4



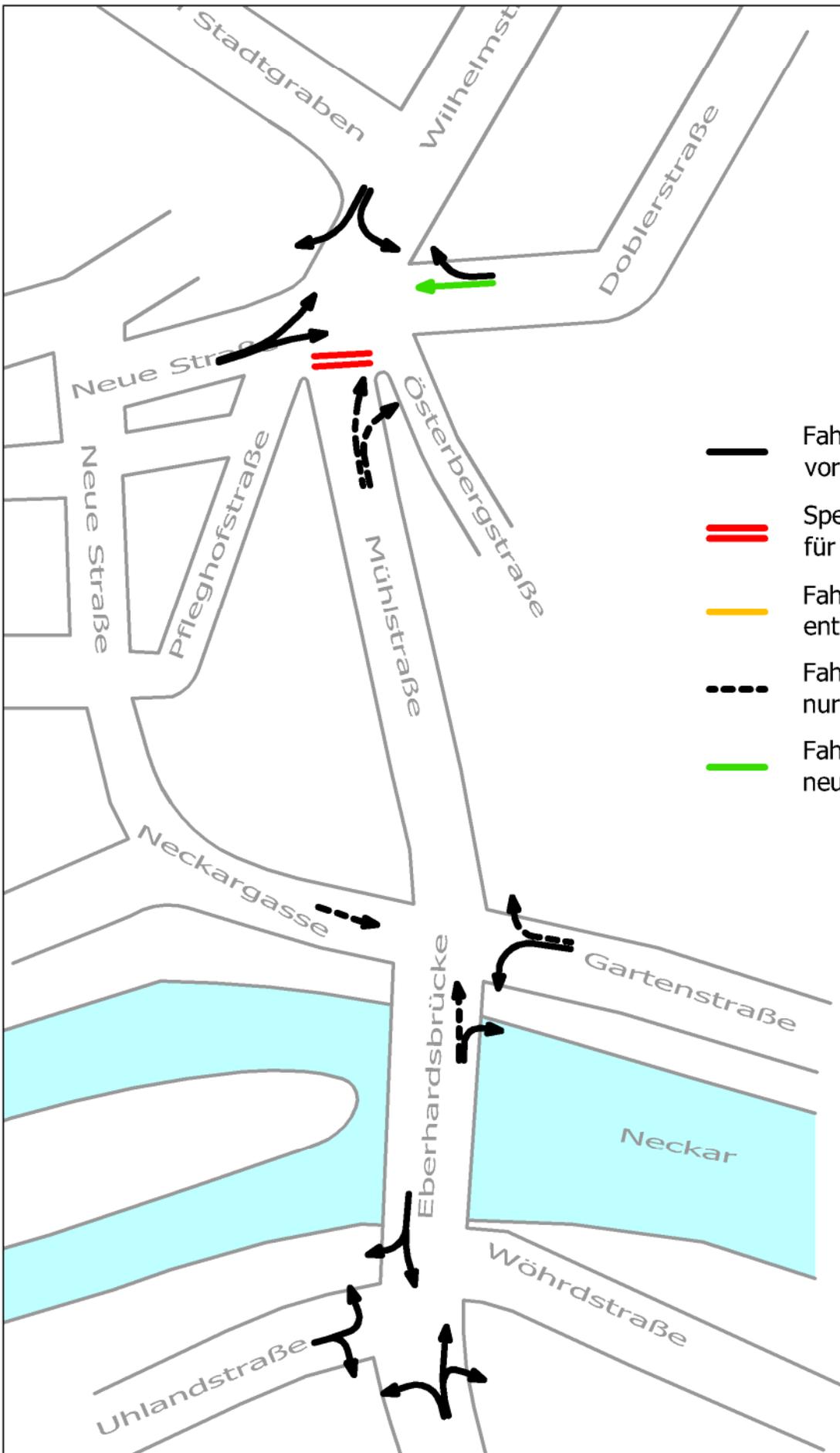


R:\AG-LandCAD\74\Innenstadt\Eberhardsbrücke\Eberhardsbruecke-Sperrung.dwg



Bestand

Maßstab: -	Variante / Plan		
Entworfen: Ko / Hel	Geändert		
Datum: 06.10.2011	Datum		



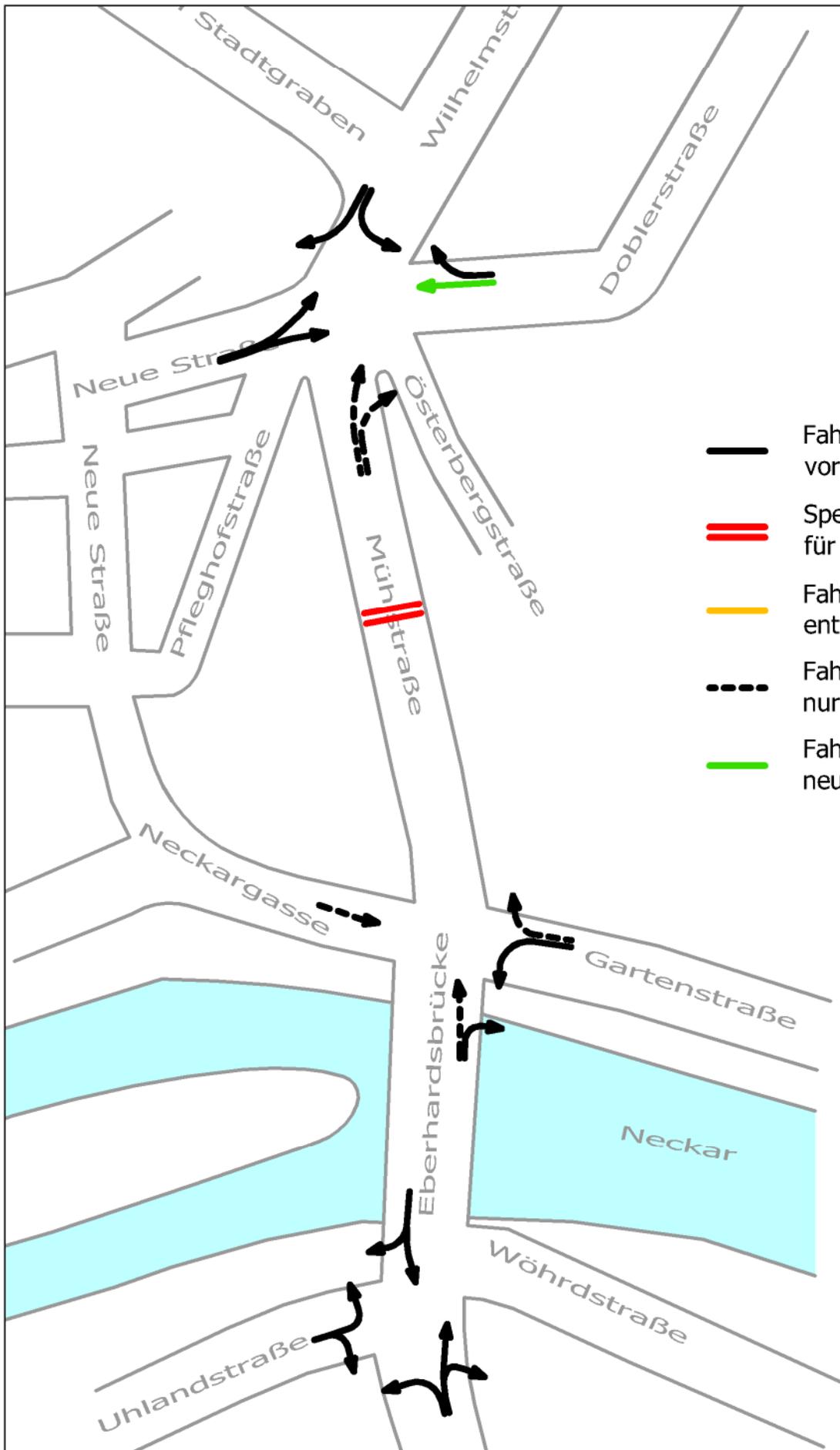
-  Fahrbeziehung MIV vorhanden
-  Sperrung für MIV
-  Fahrbeziehung entfällt für MIV
-  Fahrbeziehung MIV nur für Berechtigte
-  Fahrbeziehung neu für MIV

R:\AG-LandCAD\74\Innenstadt\Eberhardsbrücke\Eberhardsbrücke-Sperrung.dwg



Sperrung Mühlstraße oben

Maßstab: -	Variante / Plan		
Entworfen: Ko / Hei	Geändert		
Datum: 06.10.2011	Datum		



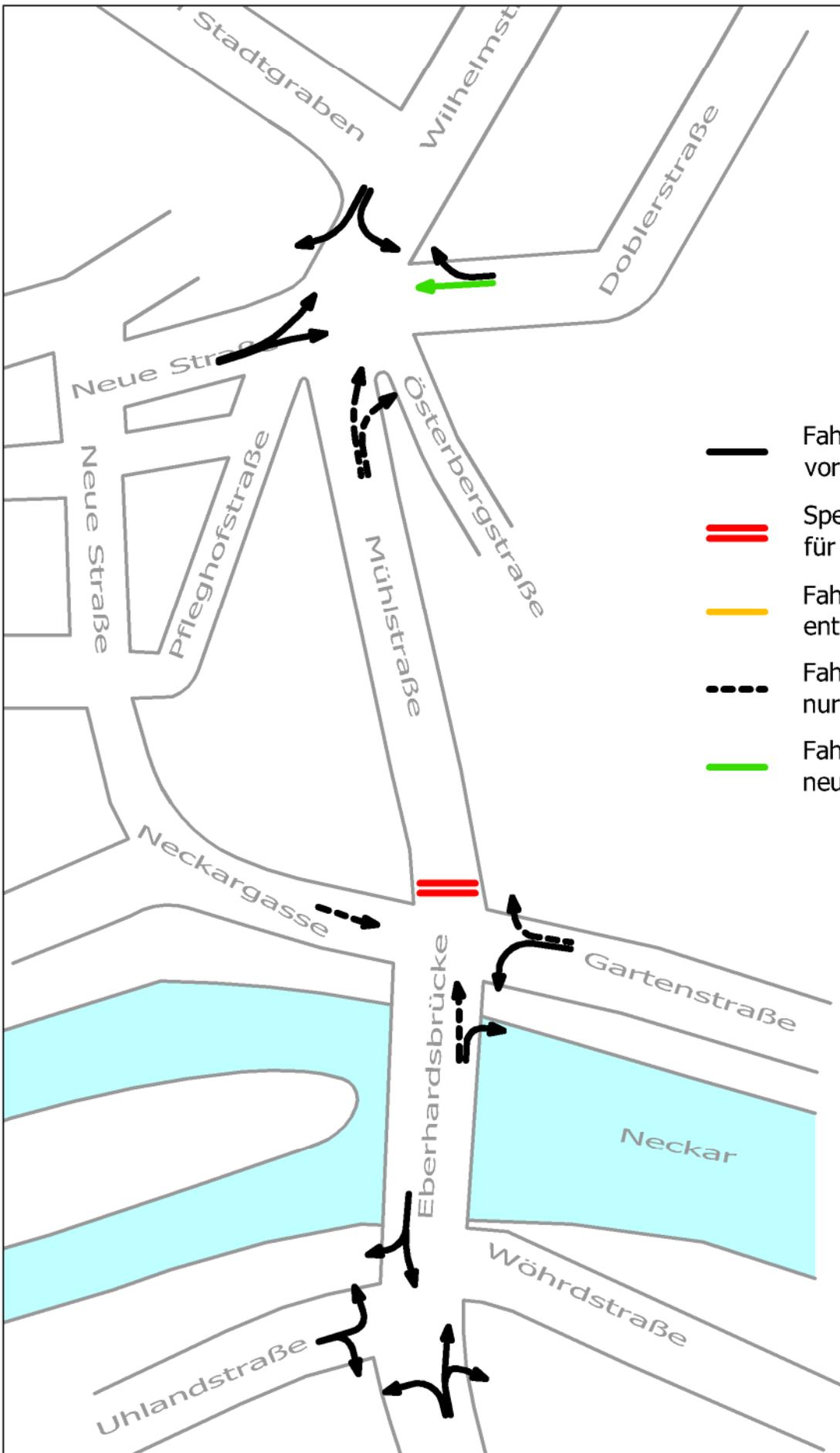
-  Fahrbeziehung MIV vorhanden
-  Sperrung für MIV
-  Fahrbeziehung entfällt für MIV
-  Fahrbeziehung MIV nur für Berechtigte
-  Fahrbeziehung neu für MIV

R:\AG-LandCAD\74\Innenstadt\Eberhardsbrücke\Eberhardsbrücke-Sperrung.dwg



Sperrung Mühlstraße mitte

Maßstab: -	Variante / Plan		
Entworfen: Ko / Hei	Geändert		
Datum: 06.10.2011	Datum		

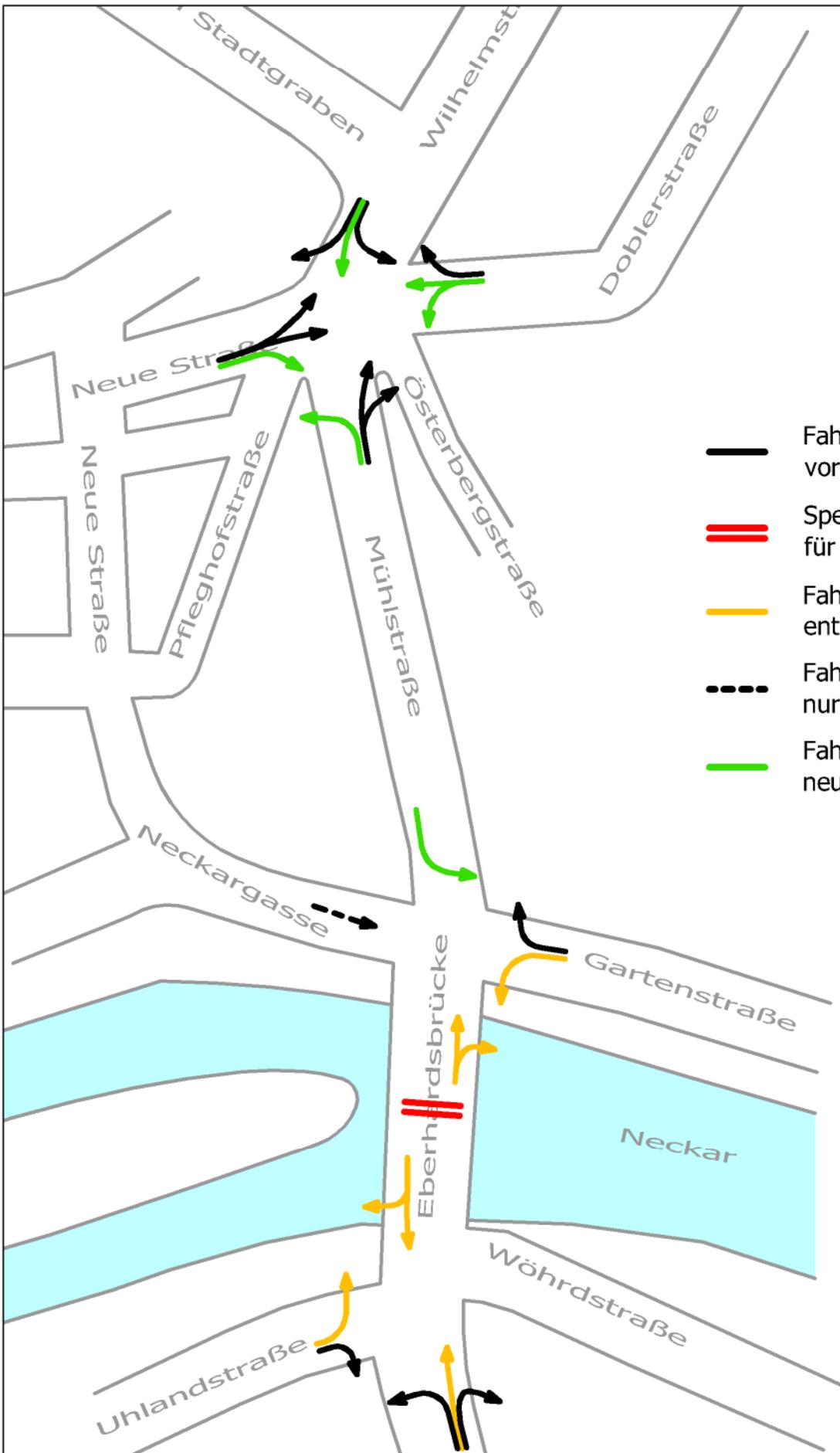


-  Fahrbeziehung MIV vorhanden
-  Sperrung für MIV
-  Fahrbeziehung entfällt für MIV
-  Fahrbeziehung MIV nur für Berechtigte
-  Fahrbeziehung neu für MIV

R:\AG-LandCAD\74\Innenstadt\Eberhardsbrücke\Eberhardsbruecke-Sperrung.dwg

### Sperrung Mühlstraße unten

Maßstab: -	Variante / Plan		
Entworfen: Ko / Hei	Geändert		
Datum: 06.10.2011	Datum		



-  Fahrbeziehung MIV vorhanden
-  Sperrung für MIV
-  Fahrbeziehung entfällt für MIV
-  Fahrbeziehung MIV nur für Berechtigte
-  Fahrbeziehung neu für MIV

R:\AG-LandCAD\74\Innenstadt\Eberhardsbrücke\Eberhardsbrücke-Sperrung.dwg



### Sperrung Eberhardsbrücke

Maßstab: -	Variante / Plan		
Entworfen: Ko / Hei	Geändert		
Datum: 06.10.2011	Datum		