

Begründung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen verbunden mit straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen bei Maßnahmen in Priorität I

⇒ Entlastung ist definiert als der Wegfall von gesundheitsgefährdendem Lärm.

⇒ EW = Einwohner_innen

I. B 28 von West nach Ost

- a. Bereich Hegelstraße-West zwischen Auffahrt Schlossbergtunnel und Thiepvalkaserne (M 03)
527 EW betroffen, davon 446 nachts und 413 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 allein bringt nachts in einem Gebäude (24 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für fünf Gebäude (61 EW) eine Entlastung.

Lärmarmer Belag allein bringt nachts zwei Gebäuden (33 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für neun Gebäude (167 EW) eine Entlastung.

Tempo 40 kombiniert mit lärmarmen Belag bringt fünf Gebäuden (84 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für 14 Gebäude (322 EW) eine Entlastung.

Erst die Kombination von Tempo 40 und lärmarmen Belag ergibt eine merkliche Entlastung der Situation in diesem Bereich. Dies gilt sowohl für nachts als auch ganztags. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 auch tagsüber gerechtfertigt. Im Gegenzug baut die Stadt einen lärmarmen Belag ein. Es ist für 2024/25 eine Fahrbahnsanierung im Gespräch.

- b. Bereich Hegelstraße-Ost zwischen Thiepvalkaserne und Blauer Brücke

Hier gibt es keine Lärmbelastungen im gesundheitsgefährdendem Ausmaß. Es ist ein Zwischenstück zwischen den Maßnahmenbereichen M 03 und M 11A. Aus lärmschützerischen Gründen gibt es keine Begründung für eine Temporeduzierung. Es handelt sich um eine Insellage zwischen den Bereichen M 03 und M 11A. Aus Gründen der Aufrechterhaltung des gleichmäßigen Verkehrsflusses soll hier Tempo 40 zumindest in den Nachtstunden angeordnet werden.

- c. Bereich Reutlinger Straße zwischen Blauer Brücke und Einmündung Schweickhardtstraße (M 11A) 522 EW betroffen, davon 387 nachts und 160 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 allein bringt nachts in zwei Gebäuden (23 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für ein Gebäude (15 EW) eine Entlastung.

Lärmarmer Belag allein bringt nachts vier Gebäuden (220 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für vier Gebäude (46 EW) eine Entlastung.

Tempo 40 kombiniert mit lärmarmen Belag bringt sechs Gebäuden (242 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für fünf Gebäude (55 EW) eine Entlastung.

Die Kombination von Tempo 40 und lärmarmen Belag ergibt nachts eine merkliche Entlastung der Situation in diesem Bereich. Die Entlastung ganztags ist nur gering. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 nachts gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagerneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Der Verkehrsfluss auf dem Streckenabschnitt der B 28 zwischen Auffahrt zum Schlossbergtunnel und Ortsausgang in Richtung Reutlingen wird durch die Anordnung durch Tempo 40 etwas verlangsamt.

Angesichts der durchgehenden, abgestimmten Regelung durch Lichtsignalanlagen wird er jedoch nicht gestoppt. Die Anordnung soll in den Nachstunden auch für den Abschnitt b. gelten, weil eine Beibehaltung von Tempo 50 dort für die Flüssigkeit des Verkehrs im gesamten Straßenzug der B 28 nachteilig wäre.

Auf der B 28 verlaufen auf dem gesamten Streckenabschnitt keine Buslinien in ihrem gesamten Längsverlauf. Vielmehr kreuzen Buslinien des Stadtverkehrs die B 28 oder befahren sie nur auf einem kurzen Streckenverlauf. Der Stadtbus wird durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit so gut wie gar nicht behindert. Die Regionalbusse Richtung Härten und Reutlingen fahren ab der Blauen Brücke bis zum Ortsausgang auf der B 28. Sie fahren dabei nicht durch, sondern bedienen einzelne Haltestellen. Es ist nur mit geringen Fahrtzeitverlängerungen zu rechnen.

Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist nicht mit der Verlagerung von Verkehrsströmen zu rechnen, da im an der B 28 angeschlossenen untergeordneten Straßennetz niedrigere Höchstgeschwindigkeiten gelten und somit bei Ausweichen auf dieses keine Fahrtzeitvorteile zu erzielen sind.

II. B 27

Bereich zwischen Hechinger Eck und Einmündung Schweickhardtstraße (M 10)

851 EW betroffen, davon 672 nachts und 416 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 allein bringt nachts in vier Gebäuden (87 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für sechs Gebäude (134 EW) eine Entlastung.

Lärmarmen Belag allein bringt nachts 20 Gebäuden (252 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für 14 Gebäude (388 EW) eine Entlastung.

Tempo 40 kombiniert mit lärmarmen Belag bringt nachts 28 Gebäuden (434 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für 15 Gebäude (416 EW) eine Entlastung.

Die Kombination von Tempo 40 und lärmarmen Belag ergibt nachts eine merkliche Entlastung der Situation in diesem Bereich. Die Entlastung ganztags ist beim Einbau von lärmarmen Belag wesentlich höher als durch Tempo 40. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 nachts gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein. Es ist für 2021 eine Fahrbahnsanierung zwischen Galgenbergstraße und Schweickhardtstraße stadtauswärts im Gespräch.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Der Verkehrsfluss auf dem Streckenabschnitt der B 27 zwischen Hechinger Eck und Einmündung Schweickhardtstraße wird durch die Anordnung durch Tempo 40 etwas verlangsamt. Angesichts der durchgehenden, abgestimmten Regelung durch Lichtsignalanlagen wird er jedoch nicht gestoppt.

Auf der B 27 verlaufen auf dem gesamten Streckenabschnitt keine Buslinien in ihrem gesamten Längsverlauf. Vielmehr kreuzen Buslinien des Stadtverkehrs die B 27 oder befahren sie nur auf einem kurzen Streckenverlauf. Der Stadtbus wird durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit so gut wie gar nicht behindert.

Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist nicht mit der Verlagerung von Verkehrsströmen zu rechnen, da im an der B 27 angeschlossenen untergeordneten Straßennetz niedrigere Höchstgeschwindigkeiten gelten und somit bei Ausweichen auf dieses keine Fahrtzeitvorteile zu erzielen sind.

III. B 296 Ortsdurchfahrt Unterjesingen von West nach Ost

a. Bereich zwischen Ortsende und Einmündung Wilhelm-Mönch-Straße (M 14)

374 EW betroffen, davon 294 nachts und 80 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Lärmarmer Belag allein bringt nachts bei 38 Gebäuden und für 238 Menschen eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für alle Gebäude und für 80 Menschen eine Entlastung.

Eine Sperrung der Ortsdurchfahrt für Lkw bringt nachts 42 Gebäuden mit 270 Bewohnern eine Entlastung.

Eine Kombination von lärmarmen Belag und Sperrung für Lkw nachts ergibt für alle Gebäude mit 294 Bewohnern nachts eine Entlastung.

Gewählt wird die Anordnung eines Lkw-Nachfahrverbots, da somit der besonders drängenden Lärmproblematik nachts schnell abgeholfen werden kann. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagererneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein, da somit auch die Lärmproblematik tagsüber gelöst werden kann.

b. Bereich zwischen Einmündung Wilhelm-Mönch-Straße und Einmündung Mönchhütteweg

Dieser Bereich ist ein Zwischenstück zwischen Maßnahmenbereich M 14 und Zusatzbereich „Z B 296 OD Unterjesingen-Ost“. Eine Anordnung eines Lkw-Nachfahrverbots würde aber natürlich auch in diesem Bereich gelten.

c. Bereich zwischen Einmündung Mönchhütteweg und Ortsende (Z B 296 OD Unterjesingen-Ost) (Priorität II)

218 EW betroffen, davon niemand gesundheitsgefährdend belastet

Hier gibt es keine Lärmbelastungen im gesundheitsgefährdendem Ausmaß. Eine Anordnung eines Lkw-Nachfahrverbots würde aber natürlich auch in diesem Bereich gelten.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Der Verkehrsfluss wird nicht weiter beeinträchtigt, da schon Höchstgeschwindigkeit 30 angeordnet ist, und keine weiteren Temporeduzierungen geplant sind.

Der ÖPNV wird nicht behindert, da der Busverkehr von der Sperrung ausgenommen würde. Den Hauptanteil des ÖPNV-Verkehrs übernimmt sowieso die Ammertalbahn.

Durch ein Lkw-Nachfahrverbot werden Verkehrsströme verdrängt. Eine Verlagerung ist erwünscht, da mit der Fertigstellung der B 28 im Neckartal eine Strecke zur Verfügung steht, die ohne Ortsdurchfahrten eine Verbindung zur A 81 ermöglicht. Der Lkw-Verkehr kann in Tübingen an der Auffahrt zum Schlossbergtunnel in Richtung der B 28 im Neckartal umgelenkt werden. Der Lkw-Verkehr von der A 81 in Richtung Tübingen müsste über die Ausfahrt Rottenburg (anstatt der Ausfahrt Herrenberg) geleitet werden.

IV. Wilhelmstraße zwischen Keplerstraße und Stuttgarter Straße

Bereich zwischen Keplerstraße und Zentrum für Datenverarbeitung (Wilhelmstr. 106)

a. zwischen Keplerstraße und Einmündung Mohlstraße

Hier gibt es keine Lärmbelastungen im gesundheitsgefährdendem Ausmaß. Es ist ein Zwischenstück der Wilhelmstraße ab der Keplerstraße bis zur Einmündung Mohlstraße. Vor der Keplerstraße ist derzeit Tempo 30 angeordnet, ab der Keplerstraße Tempo 50. Bis zum Anfang des Maßnahmenbereichs M 06 ergäbe sich hier eine Abfolge von Tempo 30 zu 50 und dann zu 40, was den Verkehrsfluss stören würde. Deshalb wird Tempo 40 vorgeschlagen, da dies im weiteren Verlauf der Wilhelmstraße auch gelten soll. Aus lärmschützerischen Gründen allein gibt es keine Begründung für eine Temporeduzierung.

b. zwischen Einmündung Mohlstraße und Zentrum für Datenverarbeitung (M 06) (Priorität I) (299 EW betroffen, davon 152 nachts und 129 ganztags gesundheitsgefährdend belastet)

Tempo 40 allein bringt nachts in neun Gebäuden (76 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für acht Gebäude (80 EW) eine Entlastung.

Lärmarmen Belag allein bringt nachts zwölf Gebäuden (118 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für zehn Gebäude (108 EW) eine Entlastung.

Tempo 40 kombiniert mit lärmarmen Belag bringt nachts 15 Gebäuden (147 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für 13 Gebäude (108 EW) eine Entlastung.

Die Kombination von Tempo 40 und lärmarmen Belag ergibt nachts eine merkbare Entlastung der Situation in diesem Bereich. Die Entlastung ganztags ist beim Einbau von lärmarmen Belag wesentlich höher als durch Tempo 40. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 nachts gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Der Verkehrsfluss auf dem Streckenabschnitt wird durch die Anordnung durch Tempo 40 etwas verlangsamt. Angesichts der durchgehenden, abgestimmten Regelung durch Lichtsignalanlagen wird er jedoch nicht gestoppt.

Auf der Wilhelmstraße verlaufen viele Buslinien. Die Fahrtzeiten verlängern sich dadurch. Nach Umsetzung der Maßnahmen der Priorität I verlängert sich die Fahrzeit um ca. 15 Sekunden. Dies erscheint hinnehmbar.

Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist nicht mit der Verlagerung von Verkehrsströmen zu rechnen, da im angeschlossenen untergeordneten Straßennetz niedrigere Höchstgeschwindigkeiten gelten und somit bei Ausweichen auf dieses keine Fahrtzeitvorteile zu erzielen sind, bzw. gibt es keine durchgehenden Ausweichstrecken.