

Begründung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen verbunden mit straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen im Rahmen des Lärmaktionsplans

⇒ Entlastung ist definiert als der Wegfall von gesundheitsgefährdendem Lärm (>70 dB(A) Tag, >60 dB(A) Nacht).

⇒ EW = Einwohner_innen

⇒ Koordinierungsbewertung: Untersuchung der Auswirkung von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die bestehenden Koordinierungen der Lichtsignalanlagen in einer Grünen Welle (Fahrzeuge können einen Streckenzug ohne Halt passieren), Vergleich der Koordinierungen bei Tempo 50/40/ 30 km/h (siehe Anlage 7)

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.

Lärmarmen 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. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 gerechtfertigt. Es wird für 2024/25 eine Fahrbahnsanierung mit lärmarmen Belag ins Auge gefasst.

Ergebnis der Koordinierungsbewertung:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h ist möglich und kann umgesetzt werden. Dies wäre etwas weniger leistungsfähig als in einer Variante mit 50 km/h, würde aber trotzdem noch eine ausreichende Qualität und die gleiche Qualitätsstufe für den gesamten Streckenzug erreichen. Aufgrund der stellenweisen hohen Auslastungen auf der Strecke und den starken Buseingriffen ist sowieso mit einer reduzierten Streckengeschwindigkeit zu rechnen. Die Reduzierung auf 30 km/h wäre für den gesamten Streckenzug nicht zu empfehlen.

- 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 mit weniger als 300 m Länge zwischen den Bereichen M 03 und M 11A. Aus Gründen der Aufrechterhaltung des gleichmäßigen Verkehrsflusses soll hier Tempo 40 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.

Lärmarmen 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 eine merkbare Entlastung der Situation in diesem Bereich. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein.

Ergebnis der Koordinierungsbewertung: Es gelten die gleichen Aussagen wie bei a).

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. Auf der gesamten Länge zwischen Auffahrt Schlossbergtunnel und Einmündung Schweickhardtstraße (1.850 m) ergibt sich eine theoretische Fahrzeitverlängerung von 33,3 sec.

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 Fahrzeitverlängerungen 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 Fahrzeitvorteile zu erzielen sind. Die Stadt wird die Lichtsignalanlagen auf diesem Straßenzug so programmieren, dass mit einer konstanten Geschwindigkeit von 40 km/h eine Grüne Welle herrscht.

II. B 27 Stuttgarter Straße

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 in 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 Entlastung ist durch den Einbau von lärmarmen Belag höher als die durch Tempo 40. Die Kombination von Tempo 40 und lärmarmen Belag ergibt dann eine merkbare Entlastung der Situation in diesem Bereich. Es ist deswegen in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein.

Koordinierungsbewertung:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h kann umgesetzt werden. Dies wäre gleich gut wie eine Variante mit 50 km/h. Die Reduzierung auf 30 km/h wäre für den gesamten Streckenzug schlechter und daher nicht zu empfehlen.

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 gesamten Länge zwischen Hechinger Eck und Einmündung Schweickhardtstraße (850 m) ergibt sich eine theoretische Fahrzeitverlängerung von 15,3 sec.

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. Die Stadt wird die Lichtsignalanlagen auf diesem Straßenzug so programmieren, dass mit einer konstanten Geschwindigkeit von 40 km/h eine Grüne Welle herrscht.

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. Dies jedoch unter dem Vorbehalt, dass sich - bedingt durch die Öffnung der B 28 im Neckartal – nach neueren Zählungen die Belastung durch den Schwerverkehr (derzeit 4,8 %) bzw. sich die Gesamtverkehrsbelastung nicht bemerkenswert abgenommen hat. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung 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)
218 EW betroffen, davon niemand gesundheitsgefährdend belastet

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

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Der Verkehrsfluss wird nicht weiter beeinträchtigt, da schon eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet ist, und keine darüberhinausgehenden 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-Nachtfahrverbot werden Verkehrsströme verdrängt. Eine Verlagerung ist erwünscht, da mit der Fertigstellung der B 28 im Neckartal eine Strecke zur Verfügung steht, die ohne richtige 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.

Auswirkungen eines Wegfalls der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

Generell ist die Lärmbelastung schon mit Tempo 30 sehr hoch. Wenn die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h hochgesetzt wird, werden die hohen Lärmpegel um ca. 3 dB(A) erhöht (genau: 2,7 dB(A)). Setzt man den lärmarmen Belag an, so wird die Emission wieder um 3 dB(A) reduziert. D. h., es ändert sich gegenüber der jetzigen hohen Belastung nichts. Um die jetzige Situation nicht zu verschlechtern, wird die Beibehaltung von Tempo 30 als weitere Maßnahme festgesetzt.

IV. B 296 Tübingen von West nach Ost

a. Bereich Herrenberger Straße – West zwischen Einmündung Hagellocher Weg und Einmündung Herrenberger Straße

310 EW betroffen, davon 22 nachts und niemand ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 nachts oder eine Vollsperrung für Lkw nachts bringen für sich allein eine fast vollständige Entlastung. Die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots ist damit gerechtfertigt. Das Lkw-Nachtfahrverbot lehnt sich an die dementsprechende Maßnahme in M 14 in Unterjesingen an. Die Andienung der Kliniken bleibt durch Ausnahmeregelungen gewährleistet.

b. Bereich Rheinlandstraße zwischen Einmündung Herrenberger Straße und Nordportal Schlossbergtunnel

311 EW betroffen, davon 94 nachts und 13 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 bringt nachts eine Entlastung für vier Gebäude mit 46 Bewohnern. Tagsüber bringt Tempo 40 eine vollständige Entlastung. Eine Vollsperrung für Lkw nachts bringt für acht Gebäude mit 85 Bewohnern eine Entlastung. Die Anordnung eines Lkw-Nachtfahrverbots ist damit gerechtfertigt. Das

Lkw-Nachtfahrverbot lehnt sich an die dementsprechende Maßnahme in M 14 in Unterjesingen an. Die Andienung der Kliniken bleibt durch Ausnahmeregelungen gewährleistet.

c. Bereich Schlossbergtunnel Südportal zwischen Südportal Schlossbergtunnel und Neckar
77 EW betroffen, davon 23 nachts und 13 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Eine totale Entlastung bringt nachts eine Vollsperrung für Lkw zusammen mit lärmarmen Belag. Lärmarmen Belag bringt tagsüber eine vollständige Entlastung. Tempo 40 alleine bringt tagsüber keine Entlastung und zusammen mit der Vollsperrung für Lkw nachts nicht die Entlastung wie der lärmarme Belag. Ein Lkw-Nachtfahrverbot ist gerechtfertigt, jedoch nicht die Anordnung von Tempo 40. Das Lkw-Nachtfahrverbot lehnt sich an die dementsprechende Maßnahme in M 14 in Unterjesingen an. Die Andienung der Kliniken bleibt durch Ausnahmeregelungen gewährleistet.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Durch ein Lkw-Nachtfahrverbot werden Verkehrsströme verdrängt. Eine Verlagerung ist erwünscht, da mit der Fertigstellung der B 28 im Neckartal eine Strecke zur Verfügung steht, die ohne richtige Ortsdurchfahrten eine Verbindung zur A 81 ermöglicht. Die Lkw-Verkehre können in Tübingen auf 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.

V. K 6900 Weinbergstraße Derendingen

Bereich zwischen Einmündung Kappelstraße und Brücke über die Bahnlinie Tübingen-Sigmaringen
52 EW betroffen, davon niemand gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 reduziert nachts in neun Gebäuden (39 EW) den Lärm unter das gesundheitskritische Niveau – tagsüber in zehn Gebäuden (49 EW). Die Anordnung von Tempo 40 führt zu einer fast vollständigen Beruhigung des Bereichs vom Straßenverkehrslärm und ist deshalb gerechtfertigt.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Der Verkehrsfluss auf dem Streckenabschnitt wird durch die Anordnung durch Tempo 40 etwas verlangsamt. Auf der Strecke zwischen Einmündung Kappelstraße und Brücke über die Bahnlinie (300 m) ergibt sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung eine theoretische Fahrtzeitverlängerung von 5,4 sec.

Auf der Weinbergstraße verlaufen auf diesem Streckenabschnitt zwei Buslinien des Stadtverkehrs. Die nur geringe Fahrtzeitverlängerung behindert den Busverkehr nicht, zumal sich auf diesem Streckenabschnitt auch noch eine Haltestelle befindet, deren Bedienung allein zu einer verlängerten Fahrtzeit führt.

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.

VI. K 6911 Lustnau

Bereich Pfrondorfer Straße zwischen Adlerkreuzung und Einmündung Eichhaldenstraße

335 EW betroffen, davon 52 nachts und niemand ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Nur Tempo 40 über den bisher schon regulierten Bereich hinaus bringt nachts in vier Gebäuden (52 EW) eine Entlastung.

Lärmarmen Belag allein bringt nachts vier Gebäuden (52 EW) eine Entlastung.

Die Kombination von Tempo 40 und lärmarmem Belag ergibt keine weitere Verbesserung gegenüber den Einzelmaßnahmen, da schon die Einzelmaßnahmen eine vollständige Entlastung bringen. Es bedarf deshalb nur einer Maßnahme, wobei Tempo 40 die kostengünstigere wäre. Außerdem ist schon auf dem längsten betroffenen Abschnitt der Pfrondorfer Straße (zwischen Einmündung Jürgensenstraße und Einmündung Friedrich-Zundel-Straße) Tempo 40 angeordnet.

Verkehrsfluss, Behinderung des ÖPNV, Verdrängung von Verkehrsströmen

Die Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h in den Bereichen, in denen es nicht bereits schon angeordnet ist, betrifft insgesamt 300 Meter, das entspricht einer theoretischen Fahrtzeitverlängerung von 5,4 sec. Mit einer spürbaren weiteren Verlangsamung des Verkehrsflusses ist nicht zu rechnen.

Da in diesem Bereich eh schon fast überall Tempo 40 angeordnet ist, ist mit keiner weiteren Behinderung des ÖPNV zu rechnen.

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.

VII. Innenstadt

(943 EW betroffen, davon 38 nachts und 406 ganztags gesundheitsgefährdend belastet)

Die Lärmsituation in der Innenstadt ist auch bei Einbau eines lärmarmen Belags und Beibehaltung der bestehenden Geschwindigkeitsreduzierungen (30/40 km/h) noch hoch (675 EW betroffen, davon 35 nachts und 163 ganztags gesundheitsgefährdend belastet). Eine Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierungen würde die Lärmbelastung wieder erhöhen und noch mehr Bewohner/innen gesundheitsgefährdendem Lärm aussetzen.

VIII. Hölderlinstraße zwischen Einmündung Mohlstraße und Silcherstraße

(303 EW betroffen, davon 13 nachts und 191 ganztags gesundheitsgefährdend belastet)

Die Lärmsituation ist in der Hölderlinstraße auch bei Einbau eines lärmarmen Belags und Beibehaltung von Tempo 40 noch hoch (276 EW betroffen, davon 116 nachts und 134 tagsüber gesundheitsgefährdend belastet). Eine Aufhebung der Geschwindigkeitsreduzierung würde die Lärmbelastung wieder erhöhen und noch mehr Bewohner/innen gesundheitsgefährdendem Lärm aussetzen.

Ergebnis der Koordinierungsbewertung:

Aufgrund der Einbahnstraßenregelung (keine Beachtung einer anderen Richtung) ist eine Anpassung der Versatzzzeiten problemlos für alle Geschwindigkeiten möglich. Die Bewertung ist für alle Geschwindigkeiten sehr gut. Es können alle Geschwindigkeiten umgesetzt werden.

IX. 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 in Insellage mit weniger als 300 m Länge 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 vorgeschlagen Tempo 40 bis zur Einmündung der Mohlstraße zu verlängern. Aus lärmschützerischen Gründen allein gibt es keine Begründung für eine Temporeduzierung.

b. zwischen Einmündung Mohlstraße und Zentrum für Datenverarbeitung (M 06)

(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.

Lärmarmer 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 merkliche Entlastung der Situation in diesem Bereich. Die Entlastung ganztags ist beim Einbau von lärmarmen Belag höher als durch Tempo 40. Trotzdem ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein.

Koordinierungsbewertung:

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h kann umgesetzt werden. Bereits im Bestand würde sich dies positiv auswirken. Selbst bei einer Optimierung der Versatzzzeiten ist die Koordinierung mit 40 km/h gleich gut. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wäre etwas schlechter, würde aber trotzdem die gleiche Qualitätsstufe erreichen.

Bereich zwischen Zentrum für Datenverarbeitung und Stuttgarter Straße

410 EW betroffen, davon 118 nachts und 39 ganztags gesundheitsgefährdend belastet

Tempo 40 allein bringt nachts in acht Gebäuden (88 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für drei Gebäude (9 EW) eine Entlastung.

Lärmarmer Belag allein bringt nachts acht Gebäuden (88 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für vier Gebäude (30 EW) eine Entlastung.

Tempo 40 kombiniert mit lärmarmen Belag bringt nachts neun Gebäuden (109 EW) eine Entlastung. Tagsüber ergibt sich für fünf Gebäude (34 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 höher als durch Tempo 40, nachts ergibt sich jedoch kein Unterschied. Somit ist in diesem Bereich eine Anordnung von Tempo 40 gerechtfertigt. Die Stadt baut bei der nächsten anstehenden Belagserneuerung auf diesem Teilstück einen lärmarmen Belag ein.

Koordinierungsbewertung: siehe vorstehenden Bereich bei b)

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 gesamten Strecke zwischen Keplerstraße und Stuttgarter Straße (1.450 m) ergibt sich durch die Geschwindigkeitsbeschränkung eine theoretische Fahrtzeitverlängerung von 35,1 sec.

Auf der Wilhelmstraße zwischen Keplerstraße und Stuttgarter Straße verlaufen viele Buslinien. Die Fahrtzeiten verlängern sich dadurch. Nach Umsetzung der Maßnahmen verlängert sich die Fahrzeit um ca. 9 Sekunden. Dies erscheint hinnehmbar, da durch die bestehenden Haltestellen auf der Strecke der Bus sowieso öfters halten muss und selten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit erreichen wird.

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.