



Tübingen

Verkehrsberuhigung Innenstadt

Verkehrsuntersuchung



Tübingen
Verkehrsberuhigung Innenstadt
Verkehrsuntersuchung

Dr.-Ing. Ralf Huber-Erlar
Dr.-Ing. Frank Schleicher-Jester

September 2011

Julius-Reiber-Straße 17
D - 64293 Darmstadt
Telefon 06151 - 2712 0
Telefax 06151 - 271220
darmstadt@rt-p.de
www.rt-p.de

Steuernummer 07/360/30092
ID-Nummer DE 111 686 630

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	3
2	Untersuchungsfälle	5
3	Untersuchung und Bewertung der Planfälle	7
3.1	Bestandsfall Plus	7
3.2	Planfall 0	7
3.3	Planfall 1	10
3.4	Planfall 2	10
3.5	Planfall 3	13
4	Betroffenheiten	17
5	Zusammenfassung und Empfehlungen	18
	Verzeichnisse	21

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Der Straßenzug Mühlstraße – Eberhardsbrücke ist die zentrale innerstädtische Verbindung zwischen der Nord- und Südstadt Tübingens. Südlich der Brücke liegt die Innenstadt Süd mit zahlreichen Geschäften, Schulen, dem Hauptbahnhof und dem zentralen Omnibusbahnhof. Im Norden liegen die Altstadt und die Innenstadt Nord mit Tal-Uni und Kliniken. Direkt von der Brücke ist die Neckarinsel erschlossen, die eine ausgeprägte Erholungsfunktion für die Innenstadt und ihre Besucher hat.

Entsprechend ihrer zentralen Lage hat diese Achse eine hohe Verkehrsbedeutung. Fast alle Buslinien des Stadt- und Regionalverkehrs mit ca. 1.600 Bussen/Tag fahren über sie. Auf der Eberhardsbrücke befinden sich stark frequentierte Bushaltestellen. Auch der Fuß- und Radverkehr hat dort eine große Bedeutung. Vom motorisierten Individualverkehr wird die Achse wegen der einseitigen Sperrung der Mühlstraße vor allem von Süd nach Nord befahren. In Nord-Süd-Richtung bleibt der Restverkehr der Mühlstraße (Busse, Taxis, Einsatzfahrzeuge) sowie, auf der Eberhardsbrücke, auch Verkehre aus der Gartenstraße und der Neckargasse (Fußgängerzone).

Aufgrund des sehr intensiven Fuß-, Rad- und Busverkehrs, des hohen Querungsbedarfs, der empfindlichen Nutzungen und der schwierigen städtebaulichen Situation vor allem in der Mühlstraße und am Lustnauer Tor wird der motorisierte Individualverkehr in diesem innerstädtischen Bereich als sehr störend empfunden. Seit langem gibt es deshalb Überlegungen den Durchgangsverkehr dort herauszunehmen. In der Diskussion sind eine Sperrung der Eberhardsbrücke oder der Mühlstraße jeweils in beide Richtungen. Die Sperrung ist mit Verkehrsverlagerungen auf die anderen Neckarbrücken im Osten und Westen der Stadt sowie ihre Zubringerstrecken verbunden.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) Tübingen 2008 wurden Sperrungen der Eberhardsbrücke bzw. der Mühlstraße bereits verkehrlich untersucht. Dabei wurde deutlich, dass durch eine solche Sperrung nicht nur an der zentralen Verbindungsachse selbst, sondern in der gesamten Tübinger Innenstadt eine spürbare Verkehrsberuhigung erreicht werden kann. Andererseits führt die Sperrung zu Verkehrsverlagerungen vor allem in die Weststadt und nach Lustnau. Insgesamt wurde eine Sperrung für machbar gehalten und nach Abwägung der Vor- und Nachteile empfohlen.

Aufgrund der leichteren Umsetzbarkeit (Lieferverkehr in der Mühlstraße) wurde einer Sperrung der Eberhardsbrücke der Vorzug gegenüber einer Sperrung der Mühlstraße gegeben. Für eine Sperrung der Eberhardsbrücke spricht auch, dass dadurch Schleichverkehre in der Neckargasse (Fußgängerzone) zwischen der Altstadt und der Südstadt vermieden werden können. 2010 wurden dort, bei Sperrung der Mühlstraße in Fahrtrichtung Süd, zwischen 10 und 18 Uhr 66 Kfz in Fahrtrichtung Süd gezählt. Bei einer beidseitigen Sperrung der Mühlstraße muss in der Neckargasse in beide Fahrtrichtungen mit einer ähnlichen Verkehrsbelastung gerechnet werden.

Als nächster Schritt ist eine breite Diskussion mit Bürgerbeteiligung vorgesehen. Hierfür soll die bisherige Untersuchung auf der Grundlage neuer Verkehrszählungen vom Mai 2011 aktualisiert werden. Außerdem sind die Verkehre der geplanten Neubaugebiete in der Gartenstraße („Alte Weberei“, „Queck-Gelände“, in der Hundskapfklinge und am Stauwehr) aus der Verkehrsuntersuchung „Tübingen – Neue Baugebiete“ von 2011 zu berücksichtigen. Darüber hinaus wird das Verkehrsmodell weiter verfeinert und neu ge-eicht.

Da im Verkehrsmodell Tübingen der motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Verkehr nicht getrennt voneinander behandelt werden können, werden die geplanten Straßensperrungen nicht als Vollsperrungen behandelt. Damit wird berücksichtigt, dass die Sperrungen von Bussen und Einsatzfahrzeugen, z.T. auch von Taxis und Lieferfahrzeugen, weiterhin durch-fahren werden können. Dadurch entsteht ein realistischeres Bild der Ver-kehrsverlagerungen.

Die Verkehrsuntersuchung beschränkt sich auf räumliche Verkehrsverlage-rungen. Verkehrsverlagerungen vom eigenen Kfz auf andere Verkehrsmittel (Busse, Fahrrad, Fuß) wurden nicht untersucht. Tatsächlich sind solche mo-dalen Verkehrsverlagerungen in gewissem Umfang zu erwarten, da die ge-planten Maßnahmen mit erhöhten Widerständen für den Autoverkehr ver-bunden sind. Dadurch kann in den Planfällen von etwas niedrigeren Kfz-Verkehrsbelastungen ausgegangen werden als berechnet.

2 Untersuchungsfälle

Die Untersuchung umfasst folgende Fälle (**Tabelle 1**):

Bestandsfall	heutige Verkehrsmengen heutiges Straßennetz
Bestandsfall Plus	Verkehrsmengen mit Neubaugebieten Gartenstraße Umgestaltung Stadtzentrum Süd, Tempo 20 Herrenberger Straße Mitte, Durchsetzung Tempo 30 Gartenstraße
Planfall 0	wie Bestandsfall Plus, aber mit Sperrung Eberhardsbrücke, Aufhebung Einrichtungsverkehr Mühlstraße
Planfall 1	wie Planfall 0, aber mit Vollknoten B28/Rosentalstraße (Westring)
Planfall 2	wie Planfall 1, aber mit Tempo 30 auf dem Straßenring Innenstadt Nord zwischen Belthlestraße und Mohlstraße
Planfall 3	wie Planfall 2, aber mit Aufhebung des Einbahnringes in der Innenstadt Nord zwischen Schmiedtor und Mohlstraße

Tabelle 1: Untersuchungsfälle

Im **Bestandsfall** werden die heutigen Verkehrsbelastungen auf dem bestehenden Straßennetz dargestellt. Die Verkehrsbelastungen des Bestandsfalles sind anhand der aktuellen Verkehrszählungen geeicht.

Der **Bestandsfall Plus** berücksichtigt die aus den geplanten Neubaugebieten in der Gartenstraße („Alte Weberei“, „Queck-Gelände“, in der Hundskapfklinge und am Stauwehr) zu erwartenden Zusatz-Verkehre. Außerdem beinhaltet er die bereits beschlossenen Änderungen im Straßennetz Tübingens: Umgestaltung Stadtzentrum Süd (Sperrung der nördlichen Europastraße für den motorisierten Individualverkehr, Fußgängerzone Karlstraße, Gegenverkehr innere Friedrichstraße und Poststraße), Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 in der Herrenberger Straße zwischen Belthlestraße und Stöcklestraße, Durchsetzung von Tempo 30 in der Gartenstraße (z.B. durch punktuelle oder lineare Einengungen der Fahrbahn, optische Einengungen mittels Bäumen, bereichsweise Materialwechsel oder Aufpflasterungen, Fahrradstraße, intensive Überwachung). Der Bestandsfall Plus ist die Grundlage aller weiteren Untersuchungsfälle und Maßstab für die Beurteilung der Wirkungen einer Sperrung der Eberhardsbrücke sowie verschiedener Begleitmaßnahmen.

Planfall 0 enthält die zentrale Maßnahme dieser Untersuchung: Die Sperrung der Eberhardsbrücke sowie, damit zusammen hängend, die Aufhebung des Einrichtungsverkehrs in der Mühlstraße. Mit Hilfe von Planfall 0 werden die Wirkungen der Sperrung der Eberhardsbrücke beurteilt.

Die **Planfälle 1 bis 3** umfassen ergänzende Maßnahmen, die sich in der Diskussion befinden. Mit diesen Planfällen wird geprüft, welche Maßnahmen weitere Verkehrsentlastungen bringen bzw. nachteilige Wirkungen der Sperrung der Eberhardsbrücke reduzieren können. Dabei sollen Verschlechterungen durch die ergänzenden Maßnahmen möglichst vermieden werden.

Planfall 1 sieht einen Vollanschluss des Knotens B28/Rosentalstraße (Westring) mit allen Fahrrichtungen vor. Heute ist dort nur Rechtsabbiegen aus der Stadt sowie Rechtseinbiegen nach Unterjesingen möglich. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Anbindung des Ammertals an die Nordstadt über den Westring (Hagellocher Weg – Ebenhalde) zu verbessern, um dadurch die Weststadt zu entlasten.

In **Planfall 2** wird auf den Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt Nord zwischen Belthlestraße und Mohlstraße (Keltornstraße, Am Stadtgraben, innere Wilhelmstraße, Mohlstraße, Hölderlinstraße, Rümelinstraße, innere Herrenberger Straße, Belthlestraße) die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h reduziert. Mit der damit verbundenen Erhöhung der Streckenwiderstände sollen Verkehre aus der Innenstadt und Weststadt heraus gehalten und auf weiter außen liegende Straßen verlagert werden.

In **Planfall 3** wird der Einbahnring in der Innenstadt Nord zwischen Schmiedtor und Mohlstraße (Am Stadtgraben, innere Wilhelmstraße, Mohlstraße, Hölderlinstraße, Rümelinstraße, Ammerbrücke sowie Silcherstraße) aufgehoben und Gegenverkehr zugelassen. Die innere Gmelinstraße zwischen Wilhelmstraße und Hölderlinstraße wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt, um dort zentrale Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für die Tal-Uni anlegen zu können. In den Erschließungsstraßen zwischen Wilhelmstraße und Hölderlinstraße werden die Richtungen des Einbahnstraßensystems teilweise geändert, um den begrenzten Möglichkeiten von Abbiegestreifen in der Hölderlinstraße bei Gegenverkehr Rechnung zu tragen.

Die Straßennetze und Maßnahmen der Untersuchungsfälle sind in den **Bildern 1 bis 6** grafisch dargestellt.

3 Untersuchung und Bewertung der Planfälle

Die **Verkehrsbelastungen** der einzelnen Untersuchungsfälle, als Ergebnis der Verkehrsumlegungen mit dem Verkehrsmodell Tübingens, sind in den **Anlagen 1 bis 6** dargestellt.

Im Folgenden werden für die einzelnen Planfälle die **Verkehrsverlagerungen** an wichtigen **Referenzstrecken** aufgezeigt (**Tabellen 2 bis 4**). Die Referenzstrecken sind dabei in abfallender Reihenfolge von starker Verkehrsabnahme bis starker Verkehrszunahme geordnet. Ergänzend sind in den **Anlagen 7 bis 10** die Verkehrsbelastungen und Verkehrsverlagerungen im direkten Vergleich aller Untersuchungsfälle (Bestands- und Planfälle) zusammengestellt. Die Referenzstrecken sind in die Bereiche **Neckarbrücken** (Anlage 7), **Innenstadt Süd** (Anlage 8), **Innenstadt Nord** (Anlage 9), **Weststadt** und **Lustnau** (Anlage 10) gegliedert.

Aus diesen Übersichten wird die Bewertung der Maßnahmen abgeleitet. Änderungen der Verkehrsbelastungen unter 500 Kfz/Tag sind kaum wahrnehmbar und sind in den Tabellen schwarz dargestellt. (Zu beachten ist auch, dass geringe Änderungen von Verkehrsbelastungen im Rahmen der Genauigkeit des Berechnungsverfahrens liegen.) Stärkere Verkehrszunahmen sind rot, stärkere Verkehrsabnahmen grün gekennzeichnet.

Die Lage der **Referenzstrecken** (mit Nummerierung) ist in den **Bildern 1 bis 6** dargestellt.

3.1 Bestandsfall Plus

Die Maßnahmen des Bestandsfalles Plus (Umgestaltung Stadtzentrum Süd, Tempo 20 Herrenberger Straße Mitte, Durchsetzung Tempo 30 Gartenstraße), in dem auch die Neuverkehre aus den geplanten Wohngebieten in der Gartenstraße berücksichtigt sind, führen bereits zu einer Entlastung der Eberhardsbrücke um 1.500 Kfz/Tag (-12%) und zu großen Verkehrsentslastungen im Stadtzentrum Süd. Damit verbunden sind Verkehrsverlagerungen in die Weststadt und nach Lustnau. In der Westbahnhofstraße und Kelternstraße steigen die Verkehrsbelastungen um 1.600 Kfz/Tag bzw. 800 Kfz/Tag. Diese Steigerungen sind nur zum Teil auf die Maßnahmen im Stadtzentrum Süd, zum Teil auch auf den Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich in der Herrenberger Straße zurück zu führen. Dort sinken die Verkehrsbelastungen um 900 Kfz/Tag. In Lustnau ist mit Verkehrszuwächsen von 900 Kfz/Tag in der äußeren Wilhelmstraße und von 400 bis 500 Kfz/Tag in der Stuttgarter Straße, Alberstraße und Nürtinger Straße zu rechnen. (Siehe **Anlagen 7 bis 10**.)

3.2 Planfall 0

Planfall 0 mit Sperrung der Eberhardsbrücke und Öffnung der Mühlstraße in beide Fahrtrichtungen führt im Vergleich zum Bestandsfall Plus zu Verkehrsverlagerungen entsprechend **Tabelle 2**.

Referenzstrecken		Verkehrsverlagerungen	
Neckarbrücken		Bestand Plus	Diff. Planfall 0
1	Eberhardsbrücke	11.300	- 8.400
3	Stuttgarter Str.(L1208)	22.900	+ 900
4	Kusterdinger Str.	9.500	+ 2.800
2	Schlossbergtunnel (B28)	46.500	+ 2.900
Innenstadt Süd		Bestand Plus	Diff. Planfall 0
6	innere Friedrichstr. (nördl. Poststr.)	10.400	- 7.000
5	äußere Friedrichstr. (südl. Poststr.)	19.700	- 5.500
12	Hechinger Str. (südl. B28)	8.500	- 1.100
10	Reutlinger Str. (östl. Blaue Brücke)	40.600	- 1.000
9	Europastraße (Anlagenpark)	4.400	- 400
7	Karlstr. (nördl. Poststr.)	50	0
8	Poststr. (östl. Karlstr.)	5.800	+ 100
13	Derendinger Str. (südl. B28)	14.300	+ 100
14	Bismarckstr. (östl. Friedrichstr.)	5.100	+ 500
11	Hegelstraße (B28)	38.100	+ 1.500
Innenstadt Nord		Bestand Plus	Diff. Planfall 0
17	innere Wilhelmstr. (nördl. Stadtgraben)	19.100	- 4.400
16	Lustnauer Tor (zw. Doblerstr. u. Stadtgraben)	13.800	- 4.000
15	Mühlstr.	9.900	- 3.900
23	innere Gmelinstr. (westl. Wilhelmstr.)	7.300	- 1.500
18	mittlere Wilhelmstr. (nördl. Keplerstr.)	13.500	- 1.400
22	Silcherstr.	4.000	- 1.200
20	Rümelinstr. (östl. Schmiedtor)	17.200	- 1.000
24	mittlere Gmelinstr. (westl. Hölderlinstr.)	7.600	- 300
25	innere Gartenstr. (östl. Mühlstr.)	4.300	0
19	Hölderlinstr. (nördl. Keplerstr.)	12.400	+ 400
26	äußere Gartenstr. (westl. Nürtinger Str.)	2.600	+ 1.600
21	Am Stadtgraben (westl. Wilhelmstr.)	12.800	+ 2.100
Weststadt		Bestand Plus	Diff. Planfall 0
33	Schnarrenbergstr. (nördl. Herrenberger Str.)	10.800	+ 100
29	äußere Herrenberger Str. (östl. B28)	7.600	+ 400
28	mittlere Herrenberger Str. (westl. Belthlestr.)	5.100	+ 500
32	Hagellocher Weg (westl. Rosentalstr.)	13.400	+ 700
30	Kelternstr.	17.000	+ 1.500
27	innere Herrenberger Str. (östl. Belthlestr.)	11.600	+ 1.600
31	Westbahnhofstr. (östl. B28)	26.600	+ 2.500
Lustnau		Bestand Plus	Diff. Planfall 0
35	Alberstr. (Sportinstitute)	14.100	0
37	Nürtinger Str. (östl. Stuttgarter Str.)	5.000	+ 500
34	äußere Wilhelmstr. (westl. Stuttgarter Str.)	22.700	+ 800
36	Stuttgarter Str. (nördl. Alberstr.)	14.700	+ 900

Tabelle 2: Differenzbelastungen Planfall 0 – Bestandsfall Plus [Kfz/Tag]

Die sehr starke Entlastung der Eberhardsbrücke um 8.400 Kfz/Tag hat Verkehrszuwächse von insgesamt 6.600 Kfz/Tag auf den anderen Neckarbrücken zur Folge. Zusammen etwa 3.700 Kfz/Tag verlagern sich nach Osten auf die Brücken der Stuttgarter Straße und Kusterdinger Straße, etwa 2.900 Kfz/Tag verlagern sich nach Westen (Schlossbergtunnel). Die Differenz zwischen größerer Entlastung der Eberhardsbrücke und kleinerer Summe der Mehrbelastungen der anderen Neckarbrücken wird auf vielfältige, komplexe Einflüsse zurück geführt. Dazu zählen: Manche Routen, für die heute 2 Brückenquerungen notwendig oder vorteilhaft sind, queren künftig keine Brücke mehr (z.B. Ammertal – Gartenstraße). Querungen auf die andere Neckarseite erfolgen weiter außerhalb. Durchgangsverkehre umfahren Tübingen aufgrund des höheren Netzwidestands.

Das Stadtzentrum Süd wird durch die Sperrung der Eberhardsbrücke sehr stark von Kfz-Verkehr entlastet. Davon profitiert vor allem die innere Friedrichstraße (-7.000 Kfz/Tag). Aber auch die zuführenden Straßen, äußere Friedrichstraße, Hechinger Straße und innere Reutlinger Straße, werden spürbar (-5.500 bis -1.000 Kfz/Tag) entlastet. Zusatzbelastungen treten im Süden vor allem in der Hegelstraße (B28) (+1.500 Kfz/Tag), einer ohnehin stark belasteten Bundesstraße, auf. Ein zusätzlicher Verkehrsdruck geringerer Stärke wirkt auf die Bismarck- und Schaffhausenstraße in Richtung Osten (+600 Kfz/Tag). Da es sich hierbei um eine Straße mit ausgeprägter Wohnnutzung handelt, sollte versucht werden, diesen Mehrverkehr durch geeignete Begleitmaßnahmen zu mindern oder zu vermeiden.

Auch in der nördlichen Innenstadt stellen sich deutliche Verbesserungen ein. Das Lustnauer Tor wird um 4.000 Kfz/Tag (-29%), die Mühlstraße um 3.900 Kfz/Tag (-39%) entlastet und in beide Richtungen etwa gleich stark befahren (je ca. 3.000 Kfz/Tag). In der Wilhelmstraße, die von Süd nach Nord befahren wird, nimmt die Verkehrsbelastung nahe der Altstadt stark (-4.400 Kfz/Tag), weiter außerhalb weniger stark (-1.400 Kfz/Tag westlich der Keplerstraße) ab. Entlastet werden auch die innere Gmelinstraße (-1.500 Kfz/Tag), die Silcherstraße (-1.200 Kfz/Tag) und die Rümelinstraße (-1.000 Kfz/Tag). Teile des Süd-Nord-Verkehrs, der heute über die Eberhardsbrücke fährt, wird künftig jedoch, von Westen kommend, den Stadtgraben stärker belasten (+2.100 Kfz/Tag). Nachteilig ist auch die um 1.600 Kfz/Tag stärkere Belastung der äußeren Gartenstraße, da die Gartenstraße künftig vermehrt von Osten her angefahren wird. Die Verkehrsbelastung der äußeren Gartenstraße liegt dann genauso hoch wie die der inneren Gartenstraße.

In der Weststadt werden die Westbahnhofstraße um 2.500 Kfz/Tag (+9%) und die äußere und mittlere Herrenberger Straße um ca. 500 Kfz/Tag zusätzlich belastet. Dies führt weiter stadteinwärts zu einem Mehrverkehr von 1.600 Kfz/Tag in der inneren Herrenberger Straße und von 1.500 Kfz/Tag in der Kelternstraße. Der Westring (Hagellocher Weg) wird in Richtung Nordstadt um 700 Kfz/Tag stärker belastet.

In Lustnau werden die Stuttgarter Straße um 900 Kfz/Tag, die äußere Wilhelmstraße um 800 Kfz/Tag und die Nürtinger Straße um 500 Kfz/Tag stärker belastet.

Als besonders relevant (größer als 1.000 Kfz/Tag) werden die Mehrbelastungen in der Westbahnhofstraße (+2.500 Kfz/Tag), Am Stadtgraben (+2.100 Kfz/Tag), in der inneren Herrenberger Straße (+1.600 Kfz/Tag), in der äußeren Gartenstraße (+1.600 Kfz/Tag) und in der Kelternstraße (+1.500 Kfz/Tag) angesehen.

3.3 Planfall 1

Der Ausbau des Knotens B28/Rosentalstraße zu einem Vollknoten mit allen Fahrbeziehungen führt lokal zu starken Verkehrsverlagerungen vom unteren Hagellocher Weg (-6.500 Kfz/Tag zwischen Rosentalstraße und Friedrich-Dannenmann-Straße) auf die Rosentalstraße. Die Entlastung der Weststadt ist begrenzt. 600 Kfz/Tag werden von der Westbahnhofstraße und Herrenberger Straße auf den Westring (Hagellocher Weg – Ebenhalde) verlagert. (Siehe **Anlagen 4** und **10**.)

3.4 Planfall 2

Die Einführung von Tempo 30 auf dem Straßenring der Innenstadt Nord zwischen Belthlestraße und Mohlstraße führt auf den von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffenen Straßen zu niedrigeren Verkehrsbelastungen. Die Rückgänge in der Rümelin-, Hölderlin-, Wilhelm- und Kelternstraße sowie Am Stadtgraben liegen zwischen 1.900 und 1.100 Kfz/Tag (-12% bis -7%). Auch die Kelternstraße und die Westbahnhofstraße können um 1.000 bzw. 500 Kfz/Tag entlastet werden. Es ist aber auch mit einer Verkehrsverlagerung von der Schnarrenbergstraße in die Gmelinstraße in einer Größenordnung von 500 Kfz/Tag in Fahrtrichtung Nord zu rechnen.

Den Verkehrsentlastungen der Innenstadt Nord und Weststadt stehen vielfältige Verkehrsverlagerungen in andere Bereiche gegenüber, deren Auswirkungen auf die einzelnen Referenzstrecken jedoch gering sind.

Die Verkehrsverlagerungen von Planfall 2 gegenüber Planfall 1 sind in **Tabelle 3.1** dargestellt.

Tabelle 3.2 zeigt, dass mit Planfall 2 gegenüber dem Bestandsfall Plus sehr große Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Nord und Süd zu erreichen sind.

Referenzstrecken		Verkehrsverlagerungen	
Neckarbrücken		Planfall 1	Diff. Planfall 2
2	Schlossbergtunnel (B28)	49.300	- 200
1	Eberhardsbrücke	3.000	0
3	Stuttgarter Str.(L1208)	24.000	+ 100
4	Kusterdinger Str.	11.900	+ 100
Innenstadt Süd		Planfall 1	Diff. Planfall 2
12	Hechinger Str. (südl. B28)	7.400	- 300
11	Hegelstraße (B28)	39.700	- 200
7	Karlstr. (nördl. Poststr.)	50	0
9	Europastraße (Anlagenpark)	4.000	0
8	Poststr. (östl. Karlstr.)	5.900	0
10	Reutlinger Str. (östl. Blaue Brücke)	39.600	+ 100
5	äußere Friedrichstr. (südl. Poststr.)	14.300	+ 100
6	innere Friedrichstr. (nördl. Poststr.)	3.400	+ 100
14	Bismarckstr. (östl. Friedrichstr.)	5.700	+ 200
13	Derendinger Str. (südl. B28)	14.300	+ 500
Innenstadt Nord		Planfall 1	Diff. Planfall 2
20	Rümelinstr. (östl. Schmiedtor)	16.400	- 1.900
17	innere Wilhelmstr. (nördl. Stadtgraben)	14.900	- 1.400
18	mittlere Wilhelmstr. (nördl. Keplerstr.)	12.000	- 1.300
19	Hölderlinstr. (nördl. Keplerstr.)	13.000	- 1.300
21	Am Stadtgraben (westl. Wilhelmstr.)	15.000	- 1.100
23	innere Gmelinstr. (westl. Wilhelmstr.)	6.000	- 400
16	Lustnauer Tor (zw. Doblerstr. u. Stadtgraben)	9.800	- 400
22	Silcherstr.	2.900	0
15	Mühlstr.	6.000	+ 300
25	innere Gartenstr. (östl. Mühlstr.)	4.300	+ 300
26	äußere Gartenstr. (westl. Nürtinger Str.)	4.200	+ 400
24	mittlere Gmelinstr. (westl. Hölderlinstr.)	7.300	+ 500
Weststadt		Planfall 1	Diff. Planfall 2
30	Kelternstr.	18.600	- 1.000
31	Westbahnhofstr. (östl. B28)	28.800	- 500
28	mittlere Herrenberger Str. (westl. Belthlestr.)	5.300	- 400
33	Schnarrenbergstr. (nördl. Herrenberger Str.)	10.500	- 400
27	innere Herrenberger Str. (östl. Belthlestr.)	12.500	- 200
29	äußere Herrenberger Str. (östl. B28)	7.700	0
32	Hagellocher Weg (westl. Rosentalstr.)	14.700	+ 100
Lustnau		Planfall 1	Diff. Planfall 2
34	äußere Wilhelmstr. (westl. Stuttgarter Str.)	23.800	- 500
35	Alberstr. (Sportinstitute)	13.700	- 400
37	Nürtinger Str. (östl. Stuttgarter Str.)	5.500	0
36	Stuttgarter Str. (nördl. Alberstr.)	15.800	+ 400

Tabelle 3.1: Differenzbelastungen Planfall 2 – Planfall 1 [Kfz/Tag]

Referenzstrecken		Verkehrsverlagerungen	
Neckarbrücken		Bestand Plus	Diff. Planfall 2
1	Eberhardsbrücke	11.300	- 8.300
3	Stuttgarter Str.(L1208)	22.900	+ 1.200
4	Kusterdinger Str.	9.500	+ 2.500
2	Schlossbergtunnel (B28)	46.500	+ 2.600
Innenstadt Süd		Bestand Plus	Diff. Planfall 2
6	innere Friedrichstr. (nördl. Poststr.)	10.400	- 6.900
5	äußere Friedrichstr. (südl. Poststr.)	19.700	- 5.300
12	Hechinger Str. (südl. B28)	8.500	- 1.400
10	Reutlinger Str. (östl. Blaue Brücke)	40.600	- 900
9	Europastraße (Anlagenpark)	4.400	- 400
7	Karlstr. (nördl. Poststr.)	50	0
8	Poststr. (östl. Karlstr.)	5.800	+ 100
13	Derendinger Str. (südl. B28)	14.300	+ 500
14	Bismarckstr. (östl. Friedrichstr.)	5.100	+ 800
11	Hegelstraße (B28)	38.100	+ 1.400
Innenstadt Nord		Bestand Plus	Diff. Planfall 2
17	innere Wilhelmstr. (nördl. Stadtgraben)	19.100	- 5.600
16	Lustnauer Tor (zw. Doblerstr. u. Stadtgraben)	13.800	- 4.400
15	Mühlstr.	9.900	- 3.600
18	mittlere Wilhelmstr. (nördl. Keplerstr.)	13.500	- 2.800
20	Rümelinstr. (östl. Schmiedtor)	17.200	- 2.700
23	innere Gmelinstr. (westl. Wilhelmstr.)	7.300	- 1.700
22	Silcherstr.	4.000	- 1.100
19	Hölderlinstr. (nördl. Keplerstr.)	12.400	- 700
24	mittlere Gmelinstr. (westl. Hölderlinstr.)	7.600	+ 200
25	innere Gartenstr. (östl. Mühlstr.)	4.300	+ 300
21	Am Stadtgraben (westl. Wilhelmstr.)	12.800	+ 1.100
26	äußere Gartenstr. (westl. Nürtinger Str.)	2.600	+ 2.000
Weststadt		Bestand Plus	Diff. Planfall 2
33	Schnarrenbergstr. (nördl. Herrenberger Str.)	10.800	- 700
28	mittlere Herrenberger Str. (westl. Belthlestr.)	5.100	- 200
29	äußere Herrenberger Str. (östl. B28)	7.600	+ 100
30	Kelternstr.	17.000	+ 600
27	innere Herrenberger Str. (östl. Belthlestr.)	11.600	+ 700
32	Hagellocher Weg (westl. Rosentalstr.)	13.400	+ 1.400
31	Westbahnhofstr. (östl. B28)	26.600	+ 1.700
Lustnau		Bestand Plus	Diff. Planfall 2
35	Alberstr. (Sportinstitute)	14.100	- 800
37	Nürtinger Str. (östl. Stuttgarter Str.)	5.000	+ 500
34	äußere Wilhelmstr. (westl. Stuttgarter Str.)	22.700	+ 600
36	Stuttgarter Str. (nördl. Alberstr.)	14.700	+ 1.500

Tabelle 3.2: Differenzbelastungen Planfall 2 – Bestandsfall Plus [Kfz/Tag]

Die Mehrbelastungen an den von der Sperrung der Eberhardsbrücke besonders betroffenen Referenzquerschnitten (Planfall 0, **Tabelle 2**) können durch Planfall 2 Am Stadtgraben und in der Weststadt deutlich (um -1.000 bis -800 Kfz/Tag) reduziert werden. In der äußeren Gartenstraße steigen die Mehrbelastungen dagegen noch um 400 Kfz/Tag. Dies ist auf Schleichverkehre zurückzuführen, die in die Gartenstraße verdrängt werden. Dies sollte durch geeignete Maßnahmen (z.B. eine stärkere Verkehrsberuhigung im Aeule) verhindert werden. **Tabelle 3.3** zeigt einen Vergleich der Differenzbelastungen der Planfälle 0 und 2 mit dem Bestandsfall Plus an den besonders betroffenen Referenzstrecken.

Referenzstrecke		Differenzbelastungen	
		Planfall 0 – Bestand Plus	Planfall 2 – Bestand Plus
31	Westbahnhofstraße	+ 2.500 Kfz/Tag	+ 1.700 Kfz/Tag
21	Am Stadtgraben	+ 2.100 Kfz/Tag	+ 1.100 Kfz/Tag
26	äußere Gartenstraße	+ 1.600 Kfz/Tag	+ 2.000 Kfz/Tag
27	innere Herrenberger Str.	+ 1.600 Kfz/Tag	+ 700 Kfz/Tag
30	Kelternstraße	+ 1.500 Kfz/Tag	+ 600 Kfz/Tag

Tabelle 3.3: Vergleich der Wirkungen von Planfall 2 und Planfall 0 an besonders betroffenen Referenzstrecken

3.5 Planfall 3

Die Aufhebung des Einbahnstraßenrings in der Innenstadt Nord zwischen Ammerbrücke (Schmiedtor) und Mohlstraße als Ergänzung zu den Maßnahmen der anderen Planfälle führt in der Innenstadt Nord zu starken Verkehrsentlastungen vor allem aufgrund vermiedener Umwegfahrten. Die Rückgänge in der Wilhelm-, Rümelin-, und Silcherstraße sowie Am Stadtgraben liegen zwischen 2.600 und 1.400 Kfz/Tag (-66% bis -10%). Auch am Lustnauer Tor sinken die Verkehrsbelastungen um weitere 700 Kfz/Tag. In der Hölderlinstraße sind keine Entlastungen festzustellen. Dies dürfte an den Umkehrungen des Einrichtungsverkehrs in der Melanchton- und Keplerstraße liegen, wodurch, von Osten kommend, viele Grundstücke umwegiger über die Sigwartstraße erreicht werden. Es sollte deshalb geprüft werden, ob für dieses Gebiet nicht eine Zufahrt von Osten her über die Nauklerstraße zugelassen werden kann. Eine sehr starke Entlastung von 4.700 Kfz/Tag wird in der inneren Gmelinstraße durch ihre Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr (Busse frei) erreicht.

Referenzstrecken		Verkehrsverlagerungen	
Neckarbrücken		Planfall 2	Diff. Planfall 3
4	Kusterdinger Str.	12.000	- 100
3	Stuttgarter Str.(L1208)	24.100	- 100
1	Eberhardsbrücke	3.000	0
2	Schlossbergtunnel (B28)	49.100	+ 200
Innenstadt Süd		Planfall 2	Diff. Planfall 3
8	Poststr. (östl. Karlstr.)	5.900	- 600
13	Derendinger Str. (südl. B28)	14.800	- 400
6	innere Friedrichstr. (nördl. Poststr.)	3.500	- 200
14	Bismarckstr. (östl. Friedrichstr.)	5.900	- 100
10	Reutlinger Str. (östl. Blaue Brücke)	39.700	- 100
7	Karlstr. (nördl. Poststr.)	50	0
12	Hechinger Str. (südl. B28)	7.100	+ 100
5	äußere Friedrichstr. (südl. Poststr.)	14.400	+ 300
9	Europastraße (Anlagenpark)	4.000	+ 500
11	Hegelstraße (B28)	39.500	+ 800
Innenstadt Nord		Planfall 2	Diff. Planfall 3
23	innere Gmelinstr. (westl. Wilhelmstr.)	5.600	- 4.700
18	mittlere Wilhelmstr. (nördl. Keplerstr.)	10.700	- 2.600
20	Rümelinstr. (östl. Schmiedtor)	14.500	- 2.600
17	innere Wilhelmstr. (nördl. Stadtgraben)	13.500	- 2.100
22	Silcherstr.	2.900	- 1.900
21	Am Stadtgraben (westl. Wilhelmstr.)	13.900	- 1.400
16	Lustnauer Tor (zw. Doblerstr. u. Stadtgraben)	9.400	- 700
26	äußere Gartenstr. (westl. Nürtinger Str.)	4.600	- 300
19	Hölderlinstr. (nördl. Keplerstr.)	11.700	- 100
15	Mühlstr.	6.300	+ 200
25	innere Gartenstr. (östl. Mühlstr.)	4.600	+ 500
24	mittlere Gmelinstr. (westl. Hölderlinstr.)	7.800	+ 700
Weststadt		Planfall 2	Diff. Planfall 3
27	innere Herrenberger Str. (östl. Belthlestr.)	12.300	- 1.100
33	Schnarrenbergstr. (nördl. Herrenberger Str.)	10.100	- 1.000
31	Westbahnhofstr. (östl. B28)	28.300	- 500
32	Hagellocher Weg (westl. Rosentalstr.)	14.800	- 100
29	äußere Herrenberger Str. (östl. B28)	7.700	+ 600
28	mittlere Herrenberger Str. (westl. Belthlestr.)	4.900	+ 700
30	Kelternstr.	17.600	+ 1.200
Lustnau		Planfall 2	Diff. Planfall 3
36	Stuttgarter Str. (nördl. Alberstr.)	16.200	- 400
34	äußere Wilhelmstr. (westl. Stuttgarter Str.)	23.300	- 400
35	Alberstr. (Sportinstitute)	13.300	- 100
37	Nürtinger Str. (östl. Stuttgarter Str.)	5.500	0

Tabelle 4.1: Differenzen Planfall 3 – Planfall 2 [Kfz/Tag]

Referenzstrecken		Verkehrsverlagerungen	
Neckarbrücken		Bestand Plus	Diff. Planfall 3
1	Eberhardsbrücke	11.300	- 8.300
3	Stuttgarter Str.(L1208)	22.900	+ 1.100
4	Kusterdinger Str.	9.500	+ 2.400
2	Schlossbergtunnel (B28)	46.500	+ 2.800
Innenstadt Süd		Bestand Plus	Diff. Planfall 3
6	innere Friedrichstr. (nördl. Poststr.)	10.400	- 7.100
5	äußere Friedrichstr. (südl. Poststr.)	19.700	- 5.000
12	Hechinger Str. (südl. B28)	8.500	- 1.300
10	Reutlinger Str. (östl. Blaue Brücke)	40.600	- 1.000
8	Poststr. (östl. Karlstr.)	5.800	- 500
7	Karlstr. (nördl. Poststr.)	50	0
13	Derendinger Str. (südl. B28)	14.300	+ 100
9	Europastraße (Anlagenpark)	4.400	+ 100
14	Bismarckstr. (östl. Friedrichstr.)	5.100	+ 700
11	Hegelstraße (B28)	38.100	+ 2.200
Innenstadt Nord		Bestand Plus	Diff. Planfall 3
17	innere Wilhelmstr. (nördl. Stadtgraben)	19.100	- 7.700
23	innere Gmelinstr. (westl. Wilhelmstr.)	7.300	- 6.400
18	mittlere Wilhelmstr. (nördl. Keplerstr.)	13.500	- 5.400
20	Rümelinstr. (östl. Schmiedtor)	17.200	- 5.300
16	Lustnauer Tor (zw. Doblerstr. u. Stadtgraben)	13.800	- 5.100
15	Mühlstr.	9.900	- 3.400
22	Silcherstr.	4.000	- 3.000
19	Hölderlinstr. (nördl. Keplerstr.)	12.400	- 800
21	Am Stadtgraben (westl. Wilhelmstr.)	12.800	- 300
25	innere Gartenstr. (östl. Mühlstr.)	4.300	+ 800
24	mittlere Gmelinstr. (westl. Hölderlinstr.)	7.600	+ 900
26	äußere Gartenstr. (westl. Nürtinger Str.)	2.600	+ 1.700
Weststadt		Bestand Plus	Diff. Planfall 3
33	Schnarrenbergstr. (nördl. Herrenberger Str.)	10.800	- 1.700
27	innere Herrenberger Str. (östl. Belthlestr.)	11.600	- 400
28	mittlere Herrenberger Str. (westl. Belthlestr.)	5.100	+ 500
29	äußere Herrenberger Str. (östl. B28)	7.600	+ 700
31	Westbahnhofstr. (östl. B28)	26.600	+ 1.200
32	Hagellocher Weg (westl. Rosentalstr.)	13.400	+ 1.300
30	Kelternstr.	17.000	+ 1.800
Lustnau		Bestand Plus	Diff. Planfall 3
35	Alberstr. (Sportinstitute)	14.100	- 900
34	äußere Wilhelmstr. (westl. Stuttgarter Str.)	22.700	+ 200
37	Nürtinger Str. (östl. Stuttgarter Str.)	5.000	+ 500
36	Stuttgarter Str. (nördl. Alberstr.)	14.700	+ 1.100

Tabelle 4.2: Differenzen Planfall 3 – Bestandsfall Plus [Kfz/Tag]

Die Aufhebung des Einbahnverkehrs in der Innenstadt Nord führt auch in anderen Straßen zu Verkehrsverlagerungen, da neue Routen entstehen, die für manche Verkehrsbeziehungen interessanter sind als die bisherigen Routen. Die Keltornstraße wird um 1.200 Kfz/Tag stärker belastet, die innere Herrenberger Straße dafür um 1.100 Kfz/Tag entlastet. Ziele in der Gmelinstraße werden vermehrt von der Hölderlinstraße und weniger von der Schnarrenbergstraße aus angefahren. Dies hat in der mittleren Gmelinstraße 700 Kfz/Tag mehr, in der äußeren Gmelinstraße 1.000 Kfz/Tag weniger zur Folge. 600 Kfz/Tag mehr fahren durch die Herrenberger Straße in die Innenstadt, 500 Kfz/Tag weniger durch die Westbahnhofstraße. Die innere Gartenstraße wird um 500 Kfz/Tag stärker belastet, die äußere Gartenstraße dafür um 300 Kfz/Tag entlastet. Durch signaltechnische Maßnahmen (Grünzeitenverteilung) können viele dieser Verkehrsverlagerungen in ihrer Höhe beeinflusst werden.

Die Verkehrsverlagerungen von Planfall 3 gegenüber Planfall 2 sind in **Tabelle 4.1** dargestellt.

Tabelle 4.2 zeigt, dass mit Planfall 3 gegenüber dem Bestandsfall Plus vergleichbar hohe Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Süd wie mit Planfall 2 zu erreichen sind. Die Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Nord sind in Planfall 3 sogar noch deutlich höher.

Die Mehrbelastungen an den von der Sperrung der Eberhardsbrücke besonders betroffenen Referenzquerschnitten (Planfall 0, **Tabelle 2**) können mit Planfall 3 Am Stadtgraben und in der inneren Herrenberger Straße vollständig vermieden werden. In der Westbahnhofstraße ist eine Halbierung der Mehrbelastungen möglich. In der äußeren Gartenstraße ändert sich gegenüber Planfall 0 praktisch nichts. Geringe Zusatzbelastungen in Höhe von 300 Kfz/Tag sind in der Keltornstraße zu verzeichnen. **Tabelle 4.3** zeigt einen Vergleich der Differenzbelastungen der Planfälle 0 und 3 mit dem Bestandsfall Plus an den besonders betroffenen Referenzstrecken.

Referenzstrecke		Differenzbelastungen	
		Planfall 0 – Bestand Plus	Planfall 3 – Bestand Plus
31	Westbahnhofstraße	+ 2.500 Kfz/Tag	+ 1.200 Kfz/Tag
21	Am Stadtgraben	+ 2.100 Kfz/Tag	- 300 Kfz/Tag
26	äußere Gartenstraße	+ 1.600 Kfz/Tag	+ 1.700 Kfz/Tag
27	innere Herrenberger Str.	+ 1.600 Kfz/Tag	- 400 Kfz/Tag
30	Keltornstraße	+ 1.500 Kfz/Tag	+ 1.800 Kfz/Tag

Tabelle 4.3: Vergleich der Wirkungen von Planfall 3 und Planfall 0 an besonders betroffenen Referenzstrecken

4 Betroffenheiten

Bild 7 zeigt in Quell-/Ziel-Spinnen, woher die Autofahrer kommen, die heute die Eberhardsbrücke in Richtung Norden queren, und wohin sie fahren. Daraus kann abgeleitet werden, welche Verkehrsbeziehungen von einer Sperrung der Eberhardsbrücke betroffen sind und wie stark diese sind. Die **Bilder 8 und 9** zeigen Entsprechendes für die Westbahnhofstraße für die beiden Fahrtrichtungen stadteinwärts und stadtauswärts.

In den **Bilder 10 bis 22** wird dargestellt, wie sich die wichtigsten Fahrbeziehungen durch eine Sperrung der Eberhardsbrücke ändern und wie viele Fahrten dies jeweils betrifft. Dargestellt werden folgen Verkehrsströme:

- Südstadt zur Altstadt (Bild 10)
- B27 (Süd) zur Altstadt (Bild 11)
- B27 (Ost) zur Altstadt (Bild 12)
- B28 (Ost) zur Altstadt (Bild 13)
- B28a (West) zur Altstadt (Bild 14)
- Südstadt zur Tal-Uni (Bild 15)
- B27 (Süd) zur Tal-Uni (Bild 16)
- B27 (Ost) zur Tal-Uni (Bild 17)
- B28 (Ost) zur Tal-Uni (Bild 18)
- Österberg aus Süden (Bild 19)
- Gartenstraße aus Süden (Bild 20)
- Gartenstraße aus Nordwesten (Bild 21)
- Gartenstraße nach Süden (Bild 22)

5 Zusammenfassung und Empfehlungen

In der Stadt Tübingen gibt es seit langem Überlegungen, den motorisierten Individualverkehr aus der zentralen Verbindungsachse zwischen Süd- und Nordstadt (Friedrichstraße – Karlstraße – Eberhardsbrücke – Mühlstraße – Lustnauer Tor) aufgrund des sehr intensiven Fuß-, Rad- und Busverkehrs, des hohen Querungsbedarfs, der empfindlichen Nutzungen und der zum Teil schwierigen städtebaulichen Situation zu verdrängen. Dies erfolgt vorzugsweise durch eine Sperrung der Eberhardsbrücke für den motorisierten Individualverkehr in beide Fahrrichtungen. Bereits heute ist die Fahrtrichtung Süd–Nord durch eine einseitige Sperrung der Mühlstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr unterbrochen.

Die Sperrung der Eberhardsbrücke ist mit Verkehrsverlagerungen auf die anderen Neckarbrücken im Osten und Westen der Stadt sowie ihre Zubringerstrecken verbunden. Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP) Tübingen 2008 wurden bereits Sperrungen der Eberhardsbrücke bzw. der Mühlstraße verkehrlich untersucht. Eine Sperrung wurde für machbar gehalten und empfohlen. Im Rahmen dieser Studie wird die frühere Untersuchung auf der Grundlage neuer Verkehrszählungen vom Mai 2011 aktualisiert. Außerdem werden die Verkehre der geplanten Neubaugebiete in der Gartenstraße aus der Verkehrsuntersuchung „Tübingen – Neue Baugebiete“ von 2011 berücksichtigt.

Die Verkehrsuntersuchung beschränkt sich auf räumliche Verkehrsverlagerungen. Modale Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsmittel (Busse, Fahrrad, Fuß) wurden nicht untersucht. Dadurch kann in den Planfällen tatsächlich von etwas niedrigeren Kfz-Verkehrsbelastungen ausgegangen werden als berechnet.

Es werden folgende **Fälle** betrachtet:

Bestandsfall Plus: Berücksichtigung der Zusatzverkehre aus den geplanten Neubaugebieten in der Gartenstraße, Umgestaltung Stadtzentrum Süd (Sperrung der nördl. Europastraße für den MIV, Fußgängerzone in der Karlstraße, Gegenverkehr in der Friedrichstraße und Poststraße), Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 in der Herrenberger Straße zwischen Belthlestraße und Stöcklestraße, Durchsetzung von Tempo 30 in der Gartenstraße. Auf der Grundlage des Bestandsfalles Plus werden die verkehrlichen Wirkungen der Sperrung der Eberhardsbrücke sowie möglicher Begleitmaßnahmen (siehe Planfälle) bewertet.

Planfall 0: Sperrung der Eberhardsbrücke, Aufhebung des Einrichtungsverkehrs in der Mühlstraße

Planfall 1: Vollanschluss des Knotens B28/Rosentalstraße (Westring) mit allen Fahrrichtungen

Planfall 2: Tempo 30 auf dem Straßenring der Innenstadt Nord zwischen Belthlestraße und Mohlstraße (Kelternstraße, Am Stadtgraben, innere Wilhelmstraße, Mohlstraße, Hölderlinstraße, Rümelinstraße, innere Herrenberger Straße, Belthlestraße)

Planfall 3: Einführung von Gegenverkehr auf dem Straßenring der Innenstadt Nord zwischen Schmiedtor und Mohlstraße (Am Stadtgraben, innere Wilhelmstraße, Mohlstraße, Hölderlinstraße, Rümelinstraße, Ammerbrücke sowie Silcherstraße), Sperrung der inneren Gmelinstraße zwischen Wilhelmstraße und Hölderlinstraße für den motorisierten Individualverkehr

Im Verkehrsmodell wird berücksichtigt, dass die Straßensperrungen keine Vollsperrung sind, sondern für Busse und Einsatzfahrzeuge, z.T. auch für Taxis und Lieferfahrzeuge, durchlässig sein müssen.

Die Planfälle zeigen folgende **Wirkungen**:

In **Planfall 0** wird die Mühlstraße künftig in beide Richtungen von je 3.000 Kfz/Tag befahren und damit insgesamt von 3.900 Kfz/Tag weniger als im Bestandsfall Plus. Auch am Lustnauer Tor gehen die Verkehrsbelastungen um 4.000 Kfz/Tag zurück. In der Friedrichstraße (Stadtzentrum Süd) sinken die Verkehrsbelastungen noch stärker (-7.000 Kfz/Tag). Auch in der Innenstadt Nord stellen sich deutliche Verbesserungen ein. Die Wilhelmstraße, die Rümelinstraße, die innere Gmelinstraße und die Silcherstraße werden spürbar entlastet (-4.400 bis -1.000 Kfz/Tag). Der Stadtgraben wird jedoch mit 2.100 Kfz/Tag stärker belastet. Nachteilig ist auch die um 1.600 Kfz/Tag stärkere Belastung der äußeren Gartenstraße. In der Weststadt werden die Westbahnhofstraße mit 2.500 Kfz/Tag, die innere Herrenberger Straße mit 1.600 Kfz/Tag und die Kelternstraße mit 1.500 Kfz/Tag stärker belastet. Der Westring (Hagellocher Weg) wird in Richtung Nordstadt um 700 Kfz/Tag stärker belastet.

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 Kelternstraße (+1.500 Kfz/h) angesehen.

Der Ausbau des Knotens B28/Rosentalstraße in **Planfall 1** zu einem Vollknoten mit allen Fahrbeziehungen führt lokal zu starken Verkehrsverlagerungen vom unteren Hagellocher Weg auf die Rosentalstraße. Die Entlastung der Weststadt ist auf 600 Kfz/Tag begrenzt.

Die Einführung von Tempo 30 auf dem Straßenring der Innenstadt Nord in **Planfall 2** führt dort zu zusätzlichen Verkehrsentlastungen zwischen 1.900 und 1.100 Kfz/Tag. Auch die Kelternstraße und die Westbahnhofstraße können um 1.000 bzw. 500 Kfz/Tag entlastet werden. Gegenüber dem Bestandsfall Plus sind mit Planfall 2 sehr große Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Nord und Süd zu erreichen. Die Mehrbelastungen an den von der

Sperrung der Eberhardsbrücke besonders betroffenen Referenzquerschnitten können durch Planfall 2 Am Stadtgraben und in der Weststadt deutlich (um -1.000 bis -800 Kfz/Tag) reduziert werden

Die Aufhebung des Einbahnstraßenrings in der Innenstadt Nord in **Planfall 3** führt dort, aufgrund vermiedener Umwegfahrten, zu deutlich niedrigeren Verkehrsbelastungen als in den Bestandsfällen und den anderen Planfällen. Die Rückgänge in der Wilhelm-, Rümelin-, und Silcherstraße sowie Am Stadtgraben liegen zwischen 2.600 und 1.400 Kfz/Tag. Auch am Lustnauer Tor sinken die Verkehrsbelastungen um weitere 700 Kfz/Tag. Die Aufhebung des Einbahnverkehrs in der Innenstadt Nord führt auch zu Verkehrsverlagerungen: Von der Westbahnhofstraße in die Herrenberger Straße, von der inneren Herrenberger Straße auf die Kelternstraße, von der äußeren in die mittlere Gmelinstraße, von der äußeren in die innere Gartenstraße. Die Mehrbelastungen an den von der Sperrung der Eberhardsbrücke besonders betroffenen Referenzquerschnitten können mit Planfall 3 Am Stadtgraben und in der inneren Herrenberger Straße vollständig vermieden werden. In der Westbahnhofstraße ist eine Halbierung der Mehrbelastungen möglich. Geringe Zusatzbelastungen in Höhe von 300 Kfz/Tag sind in der Kelternstraße zu verzeichnen.

Insgesamt wird durch die Verkehrsuntersuchungen deutlich, dass die Sperrung der Eberhardsbrücke zu spürbaren Verkehrsentlastungen in der Innenstadt Süd und Nord führt. Die positiven Wirkungen können insbesondere mit den Maßnahmen der Planfälle 2 und 3 (Tempo 30 und Aufhebung des Einbahnverkehrs in der Innenstadt Nord) noch verstärkt werden. Gleichzeitig lassen sich einige negative Auswirkungen in der Weststadt (Kelternstraße, innere Herrenberger Straße, Westbahnhofstraße) und in der Innenstadt Nord (Am Stadtgraben) durch die Planfälle 2 und 3 mindern oder sogar ganz beseitigen. Die Mehrbelastungen der äußeren Gartenstraße lassen sich durch die Planfälle 2 und 3 nicht mindern. Die Belastungen gehen aber auch nicht über die der inneren Gartenstraße hinaus.

Da die Planfälle 2 und 3 zu weiteren Verbesserungen führen, sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen und eine Aufhebung des Einbahnstraßensystems in der Innenstadt Nord ergänzend ins Auge gefasst werden. Weitere Maßnahmen verkehrsregelnder, signaltechnischer oder baulicher Art (z.B. Pfortneranlagen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Lkw-Verbote, Straßenumbauten) sind je nach Örtlichkeit denkbar und sollten zur Minderung unerwünschter Wirkungen geprüft werden. Insgesamt hält sich der Aufwand für Begleitmaßnahmen angesichts der großen Verkehrsentlastungen, die mit einer Sperrung der Eberhardsbrücke in der Innenstadt erreicht werden können, in Grenzen.

Verzeichnisse

Tabellen (im Text)

- Tabelle 1: Untersuchungsfälle
- Tabelle 2: Differenzbelastungen Planfall 0 – Bestandsfall Plus
- Tabelle 3.1: Differenzbelastungen Planfall 2 – Planfall 1
- Tabelle 3.2: Differenzbelastungen Planfall 2 – Bestandsfall Plus
- Tabelle 3.3: Vergleich der Wirkungen von Planfall 2 und Planfall 0 an städtebaulich sensiblen Referenzstrecken
- Tabelle 4.1: Differenzbelastungen Planfall 3 – Planfall 2
- Tabelle 4.2: Differenzbelastungen Planfall 3 – Bestandsfall Plus
- Tabelle 3.3: Vergleich der Wirkungen von Planfall 3 und Planfall 0 an städtebaulich sensiblen Referenzstrecken

Bilder (im Anhang)

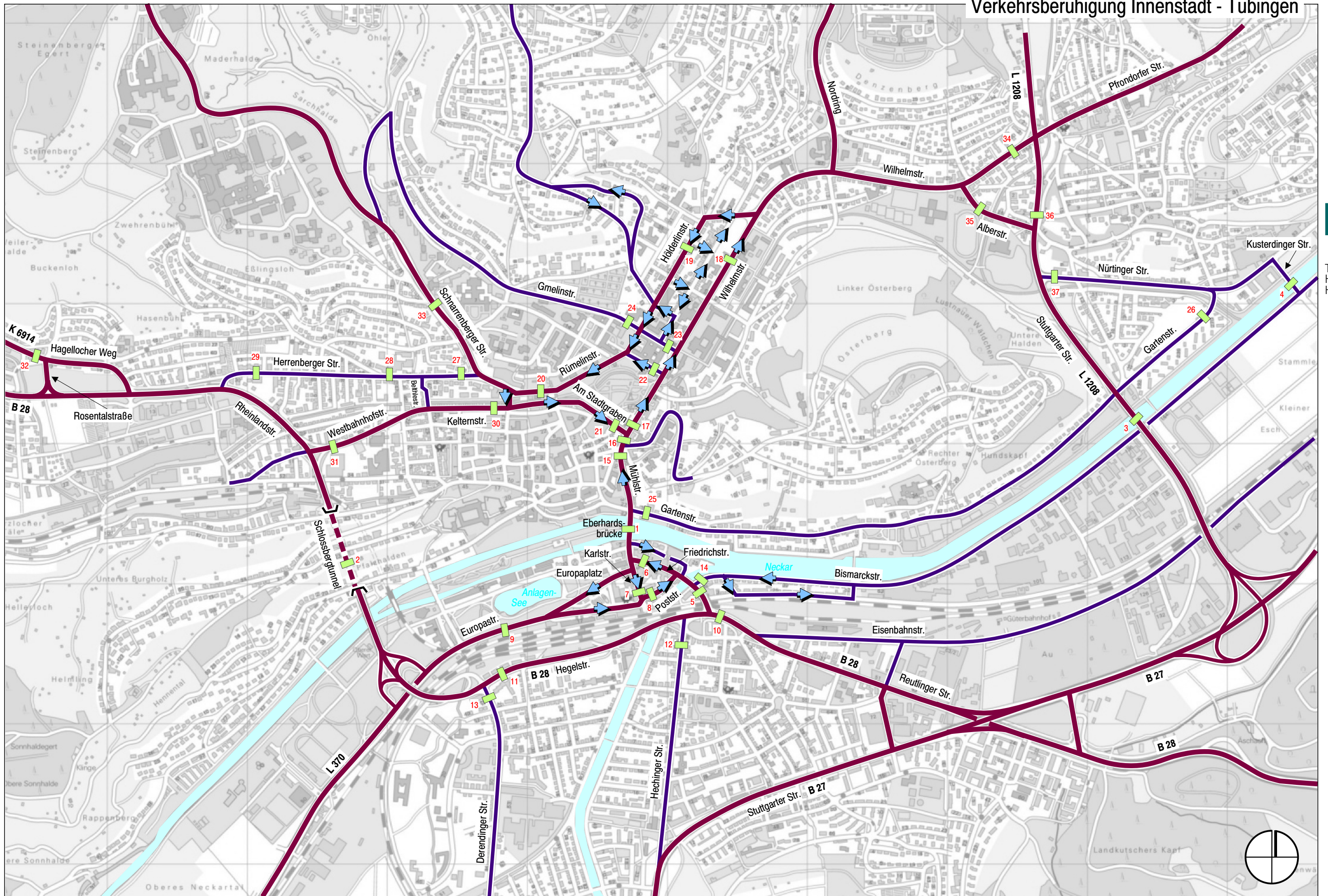
- Bild 1: Verkehrsführung Kfz, Bestandsfall
- Bild 2: Verkehrsführung Kfz, Bestandsfall Plus
- Bild 3: Verkehrsführung Kfz, Planfall 0
- Bild 4: Verkehrsführung Kfz, Planfall 1
- Bild 5: Verkehrsführung Kfz, Planfall 2
- Bild 6: Verkehrsführung Kfz, Planfall 3
- Bild 7: Quell-/Zielverkehre innere Friedrichstraße, Richtung Eberhardsbrücke
- Bild 8: Quell-/Zielverkehre Westbahnhofstraße stadteinwärts
- Bild 9: Quell-/Zielverkehre Westbahnhofstraße stadtauswärts
- Bild 10: Verkehrsströme Südstadt zur Altstadt
- Bild 11: Verkehrsströme B27 (Süd) zur Altstadt
- Bild 12: Verkehrsströme B27 (Ost) zur Altstadt
- Bild 13: Verkehrsströme B28 (Ost) zur Altstadt
- Bild 14: Verkehrsströme B28a (West) zur Altstadt
- Bild 15: Verkehrsströme Südstadt zur Tal-Uni
- Bild 16: Verkehrsströme B27 (Süd) zur Tal-Uni
- Bild 17: Verkehrsströme B27 (Ost) zur Tal-Uni

- Bild 18: Verkehrsströme B28 (Ost) zur Tal-Uni
- Bild 19: Verkehrsströme Österberg aus Süden
- Bild 20: Verkehrsströme Gartenstraße aus Süden
- Bild 21: Verkehrsströme Gartenstraße aus Nordwesten
- Bild 22: Verkehrsströme Gartenstraße nach Süden

Anlagen

- Anlage 1: Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag), Bestandsfall
- Anlage 2: Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag), Bestandsfall Plus
- Anlage 3: Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag), Planfall 0
- Anlage 4: Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag), Planfall 1
- Anlage 5: Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag), Planfall 2
- Anlage 6: Verkehrsbelastungen (Kfz/Tag), Planfall 3
- Anlage 7: Vergleich der Verkehrsbelastungen, Neckarbrücken
- Anlage 8: Vergleich der Verkehrsbelastungen, Innenstadt Süd
- Anlage 9: Vergleich der Verkehrsbelastungen, Innenstadt Nord
- Anlage 10: Vergleich der Verkehrsbelastungen, Weststadt und Lustnau

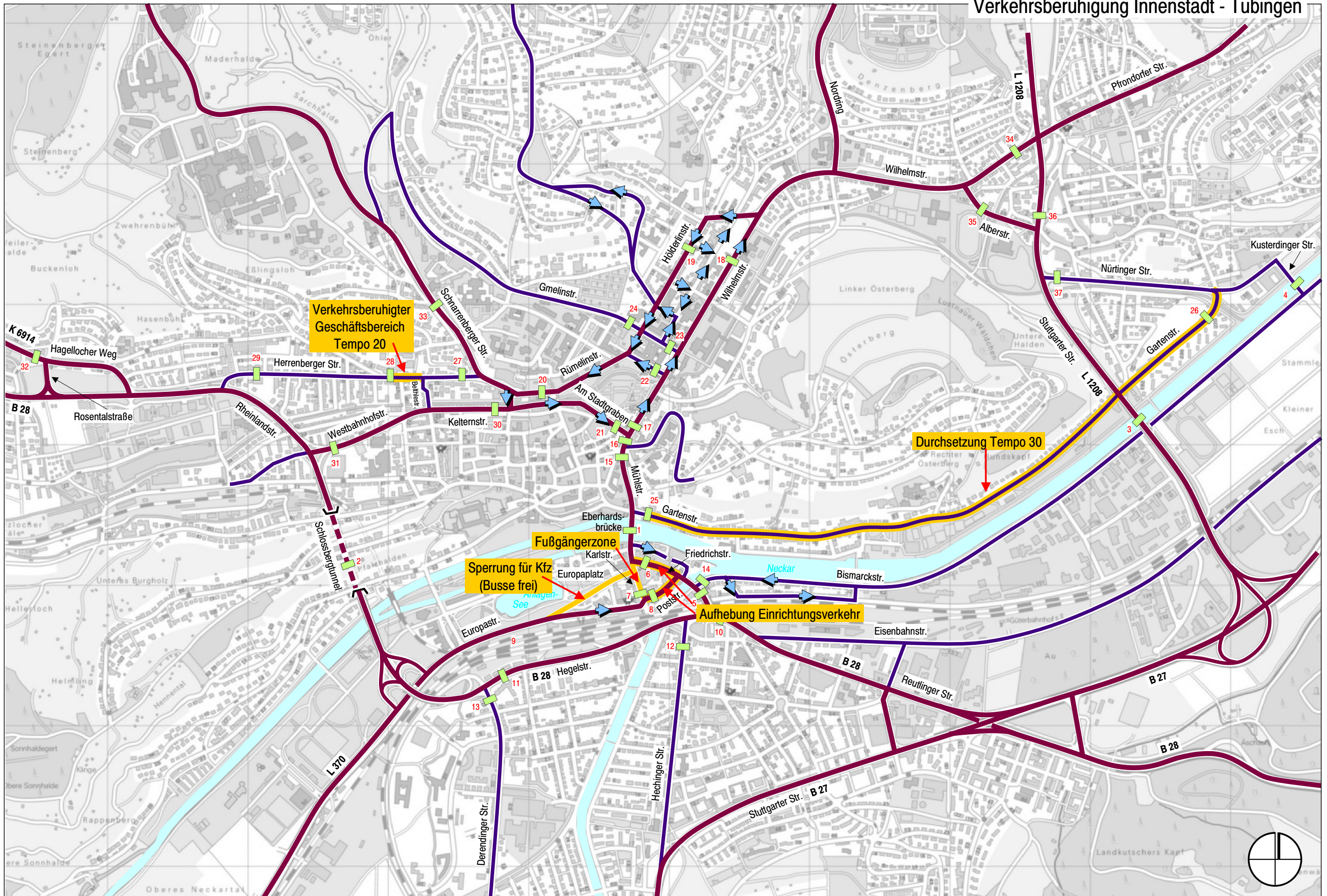
Bilder



- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ➔ Einrichtungsverkehr
- 1...37 Referenzstelle für Verkehrsbelastungen

Verkehrsführung Kfz
Bestandsfall

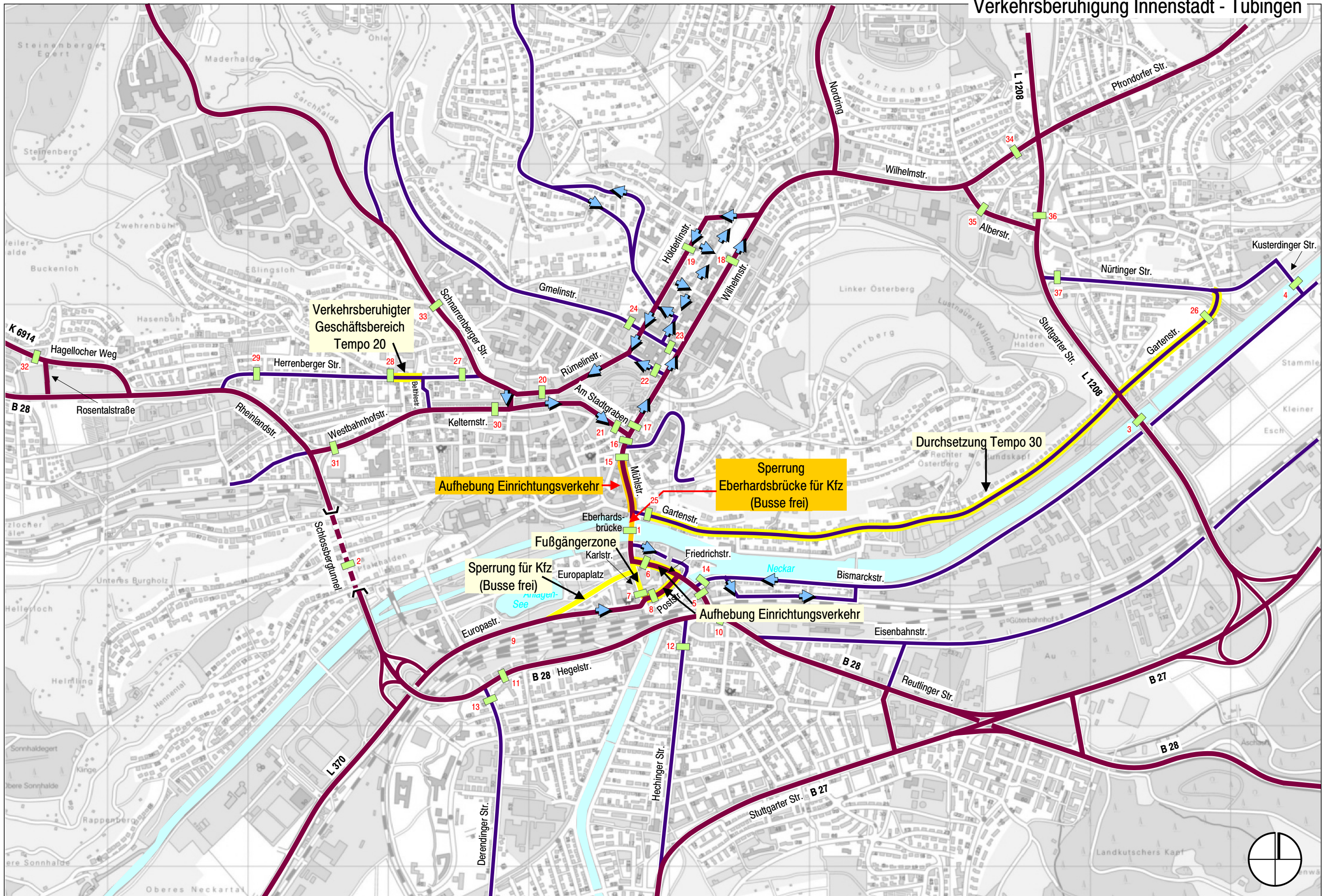




- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ▶ Einrichtungsverkehr
- 1...37 Referenzstelle für Verkehrsbelastungen

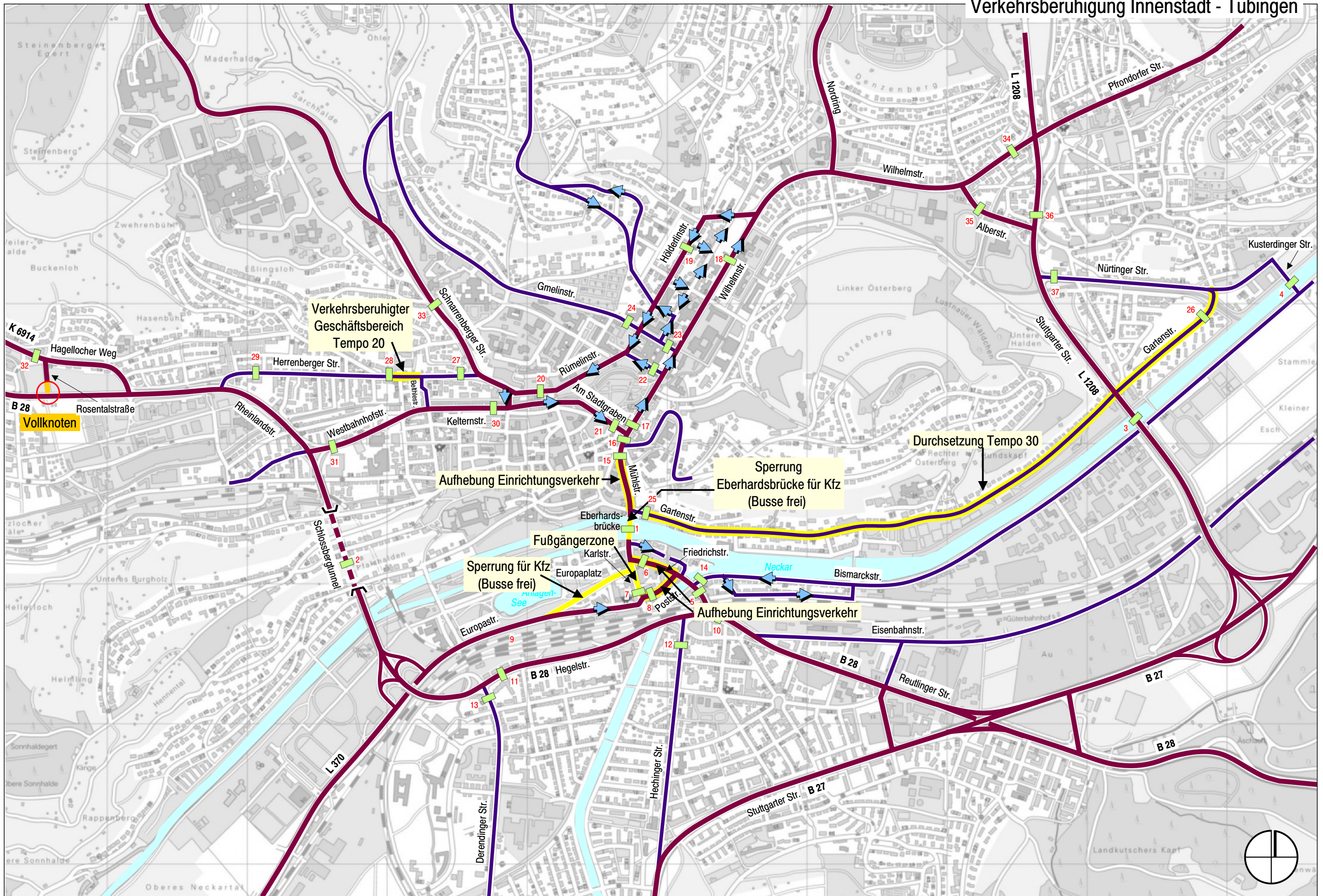
Verkehrsführung Kfz
Bestandsfall Plus





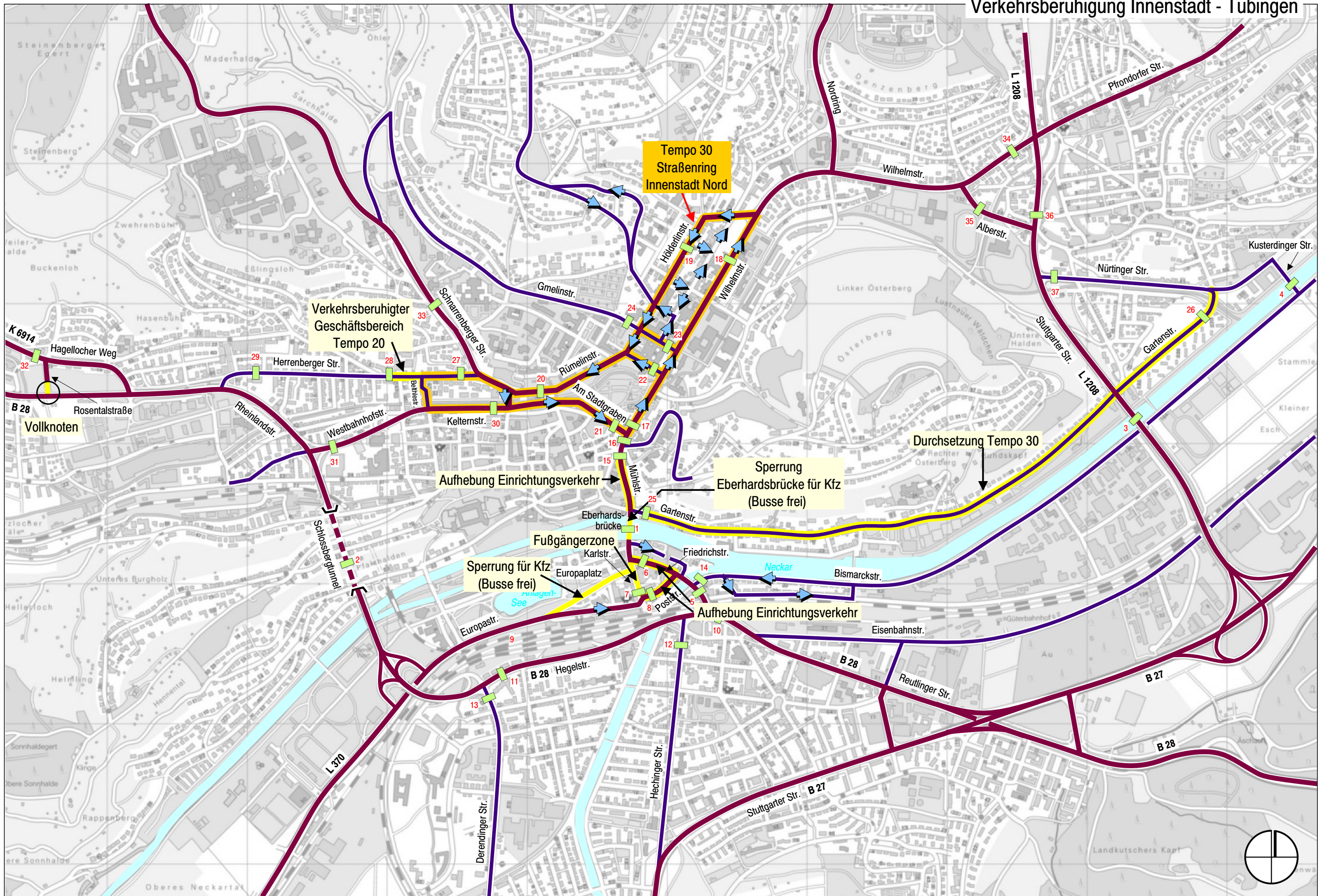
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Einrichtungsverkehr
- 1...37 Referenzstelle für Verkehrsbelastungen

Verkehrsführung Kfz
Planfall 0



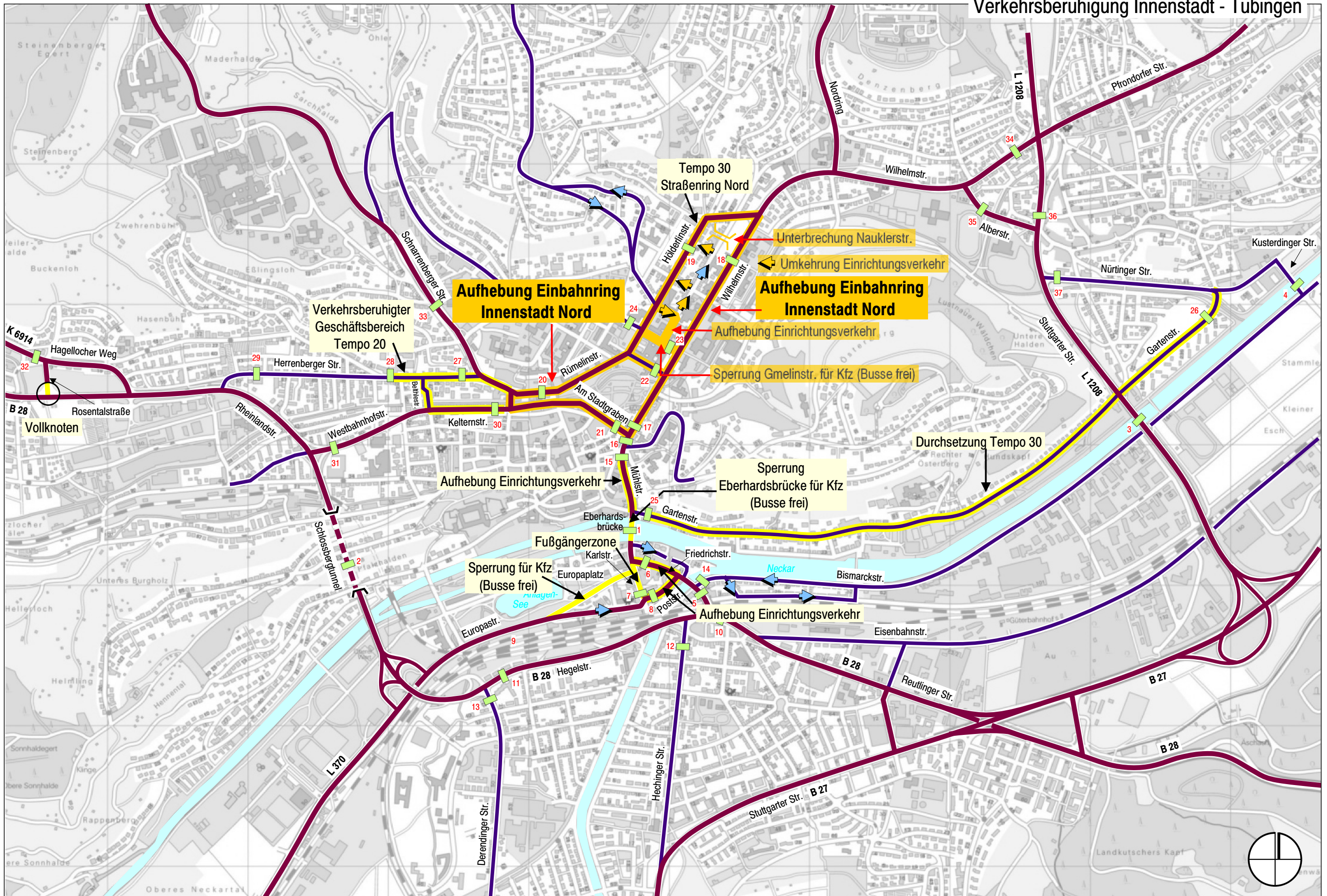
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Einrichtungsverkehr
- 1...37 ■ Referenzstelle für Verkehrsbelastungen

Verkehrsführung Kfz
Planfall 1



- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- Einrichtungsverkehr
- 1...37 Referenzstelle für Verkehrsbelastungen

Verkehrsführung Kfz
Planfall 2



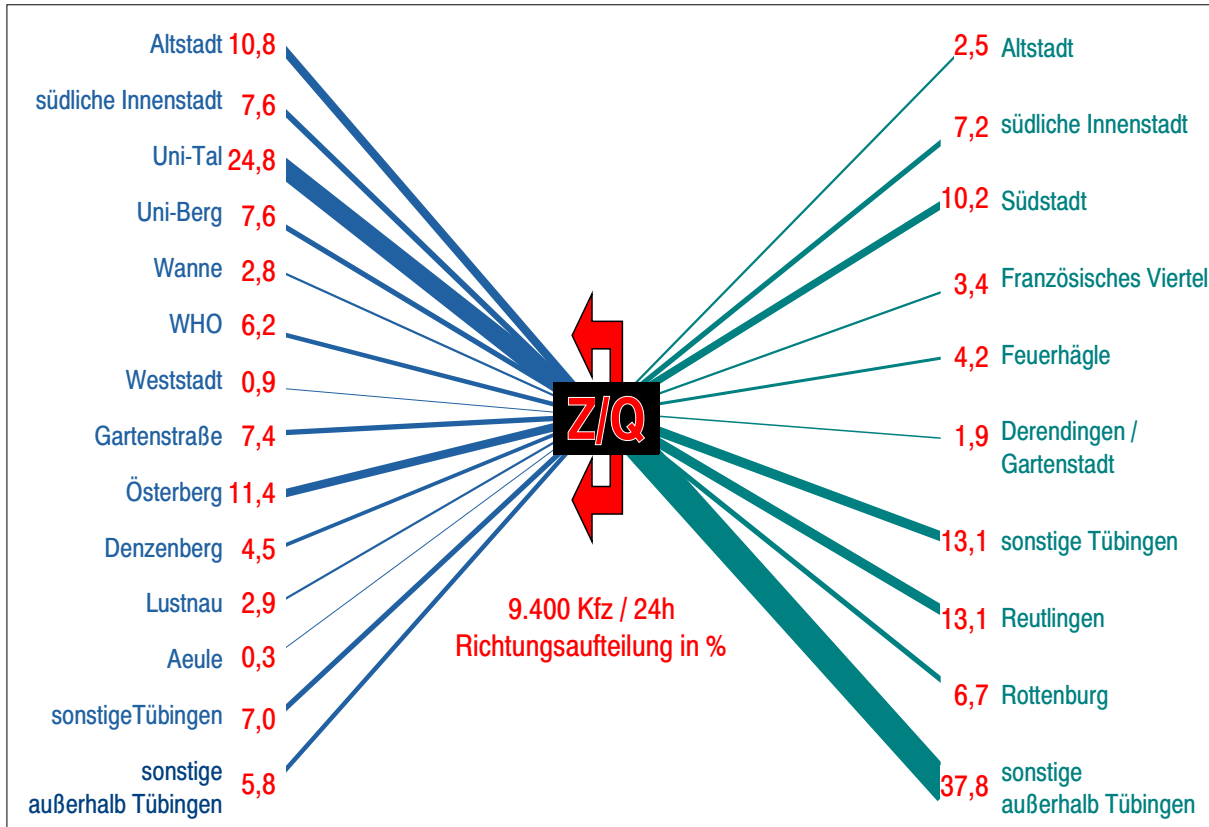
- Hauptverkehrsstraße
- Erschließungsstraße
- ➔ Einrichtungsverkehr
- 1...37 Referenzstelle für Verkehrsbelastungen

Verkehrsführung Kfz
Planfall 3



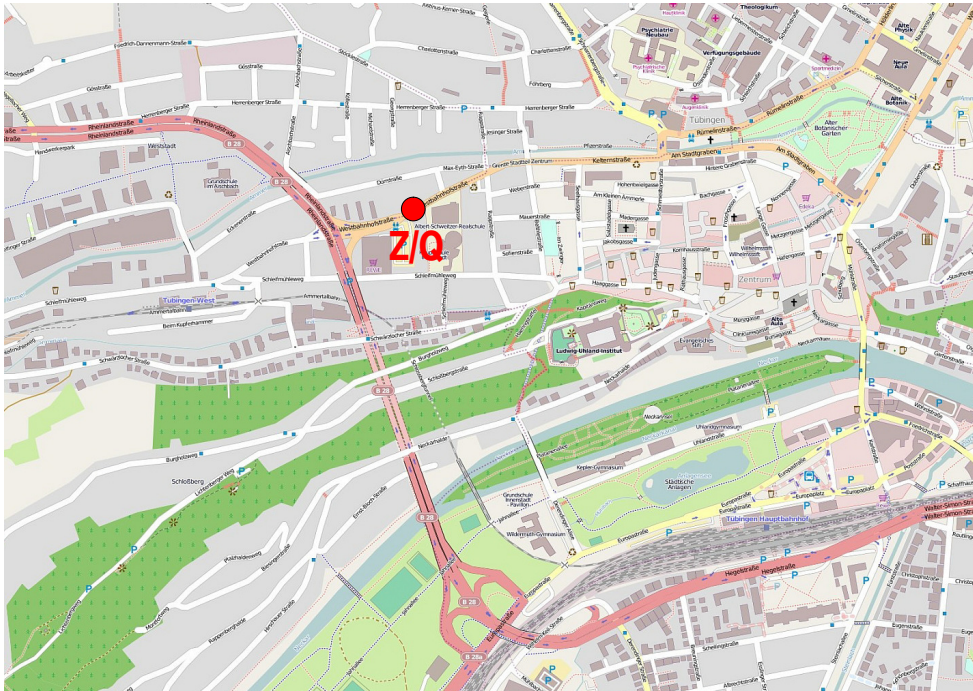
Ziele:

Quelle:



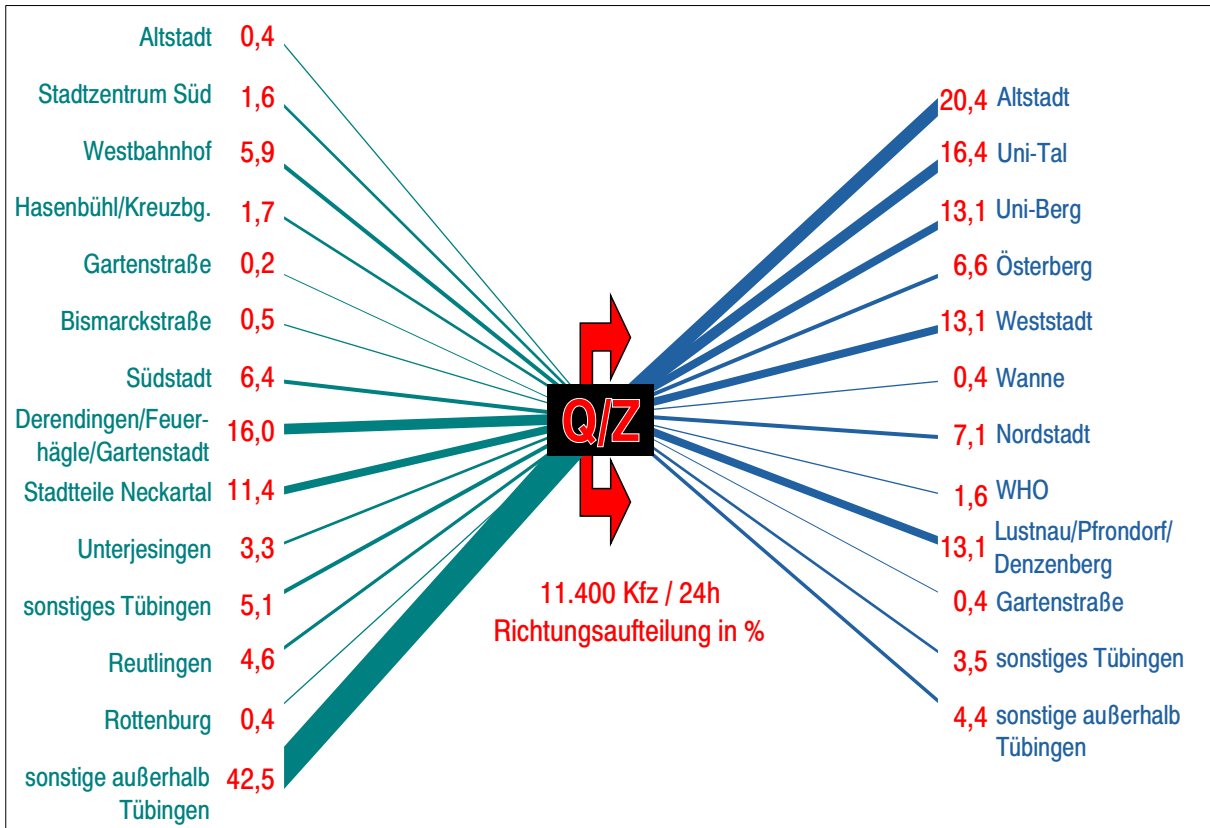
Quell-/Zielverkehre

innere Friedrichstraße, Richtung Eberhardsbrücke
hochgerechnet aus Befragung, Verkehrsentwicklungsplanung 2008

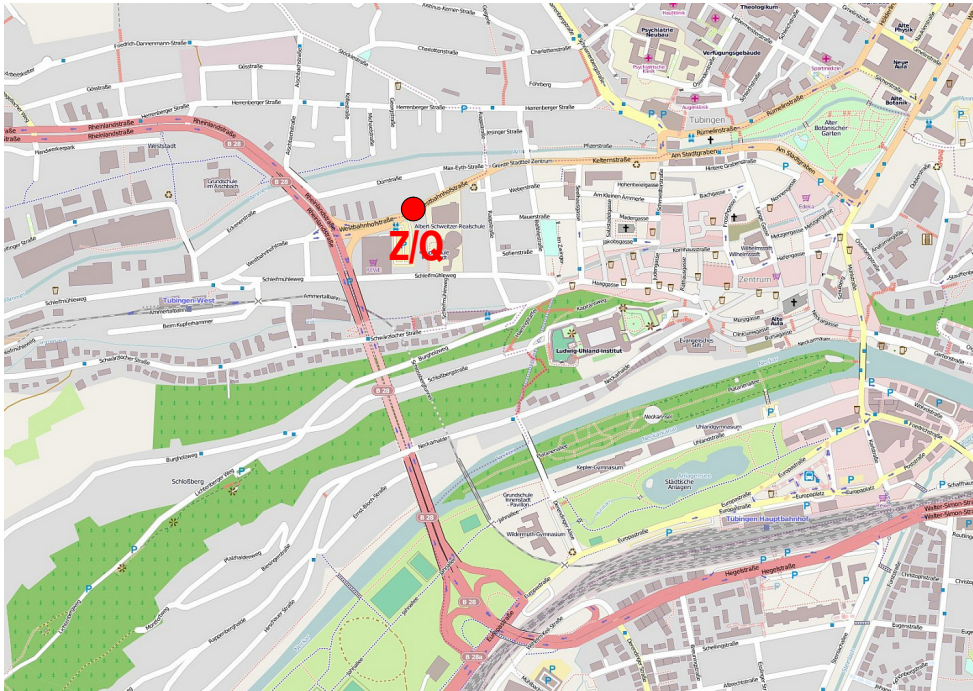


Quelle

Ziele

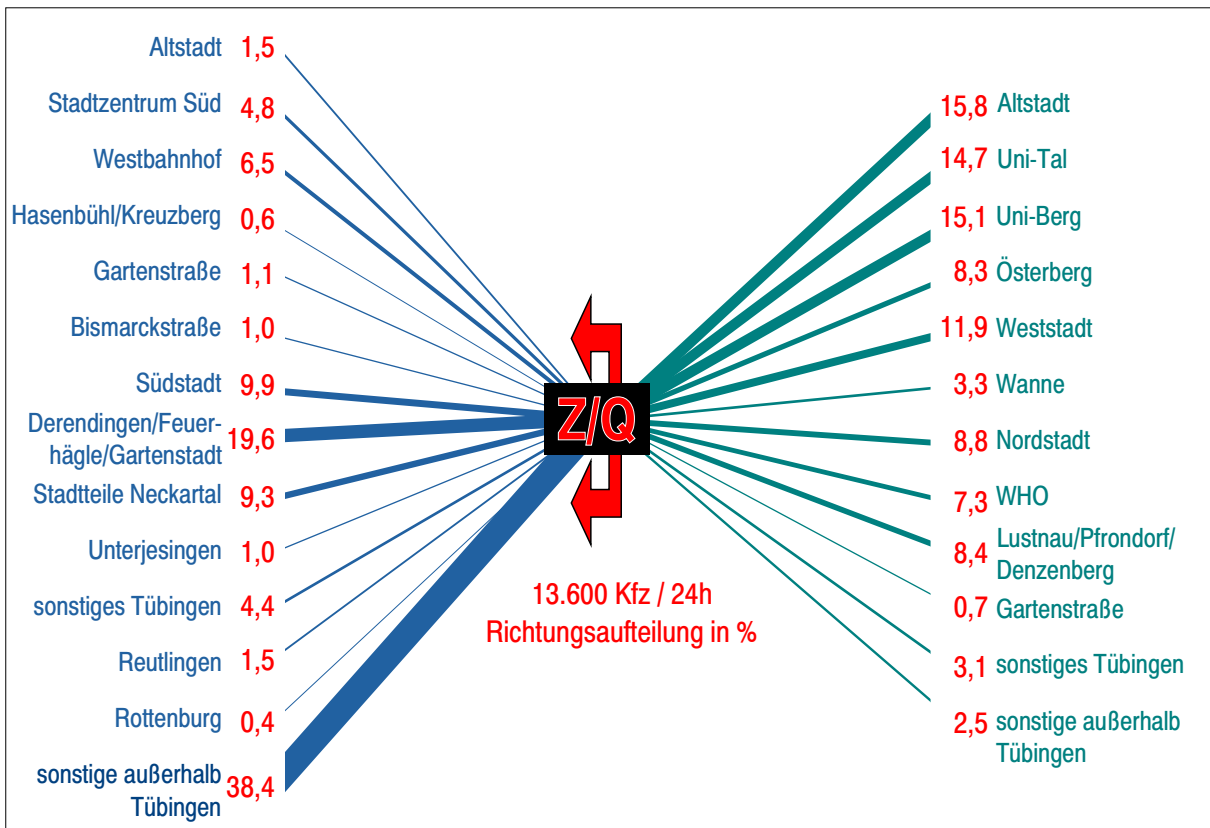


Quell-/Zielverkehre
Westbahnhofstraße stadteinwärts
nach Verkehrsmodell, Bestandsfall 2011



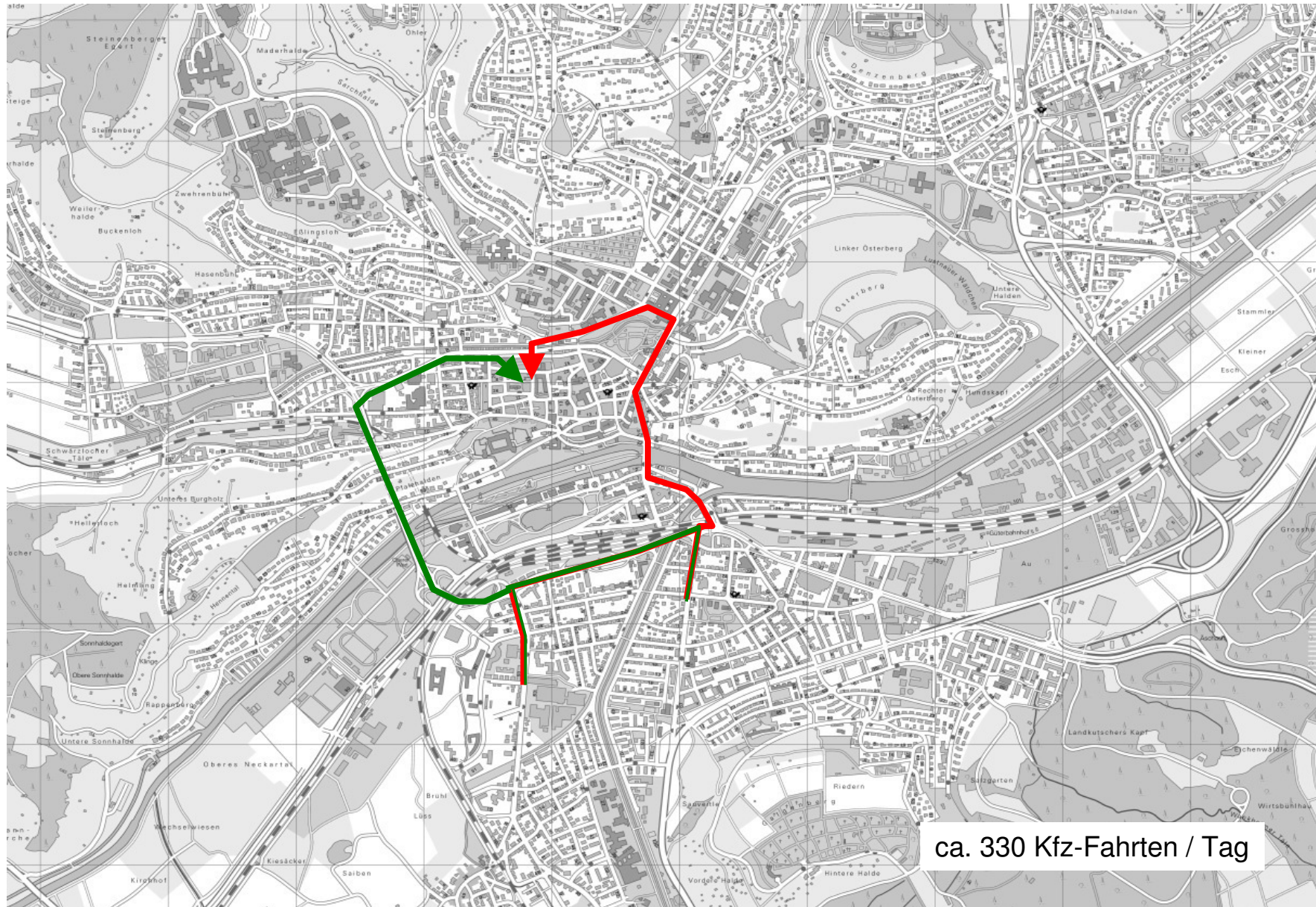
Ziele

Quelle





Quell-/Zielverkehre

Westbahnhofstraße stadtauswärts
nach Verkehrsmodell, Bestandsfall 2011

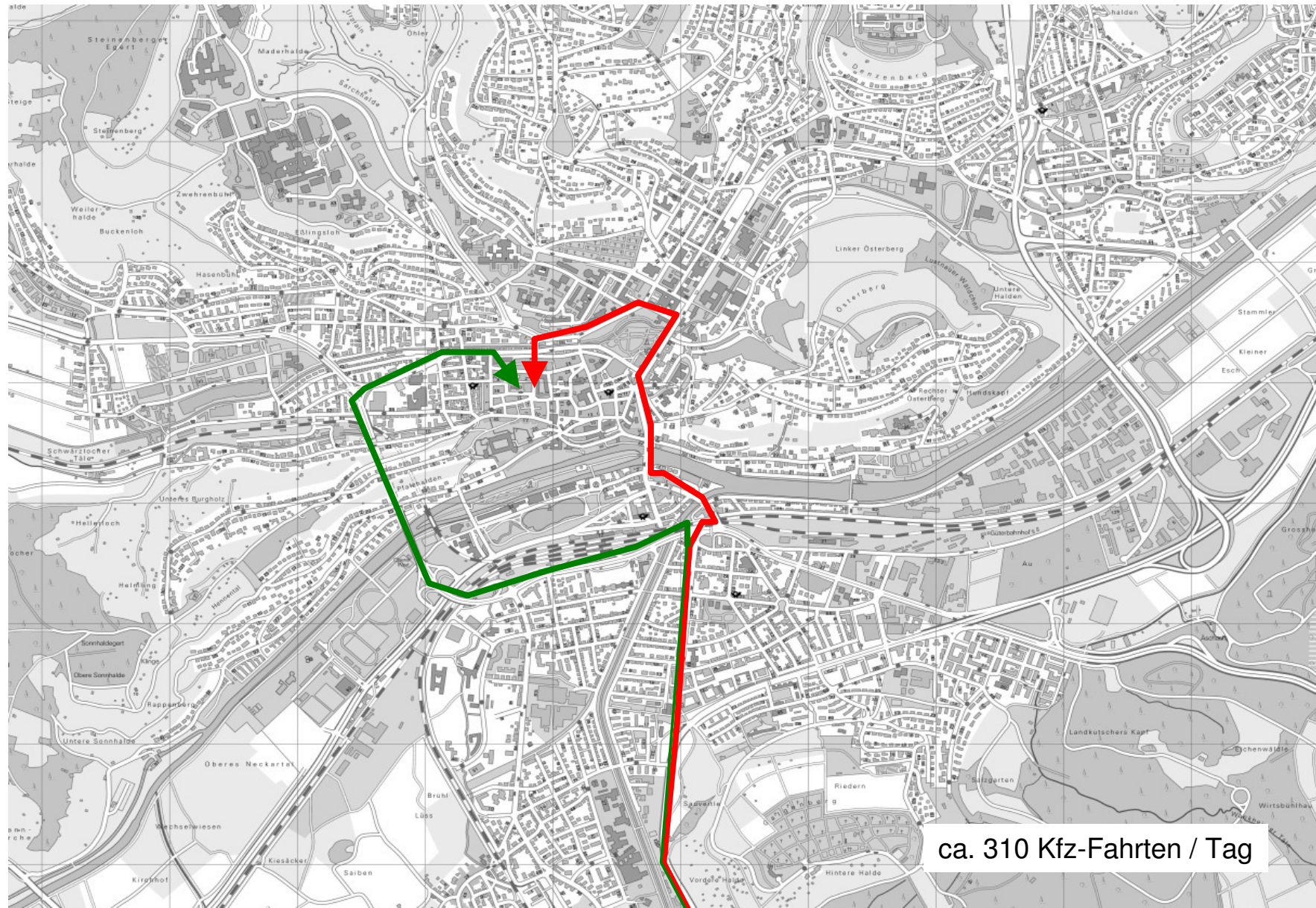


R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

ca. 330 Kfz-Fahrten / Tag

 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

**Verkehrsströme
Südstadt zur Altstadt**



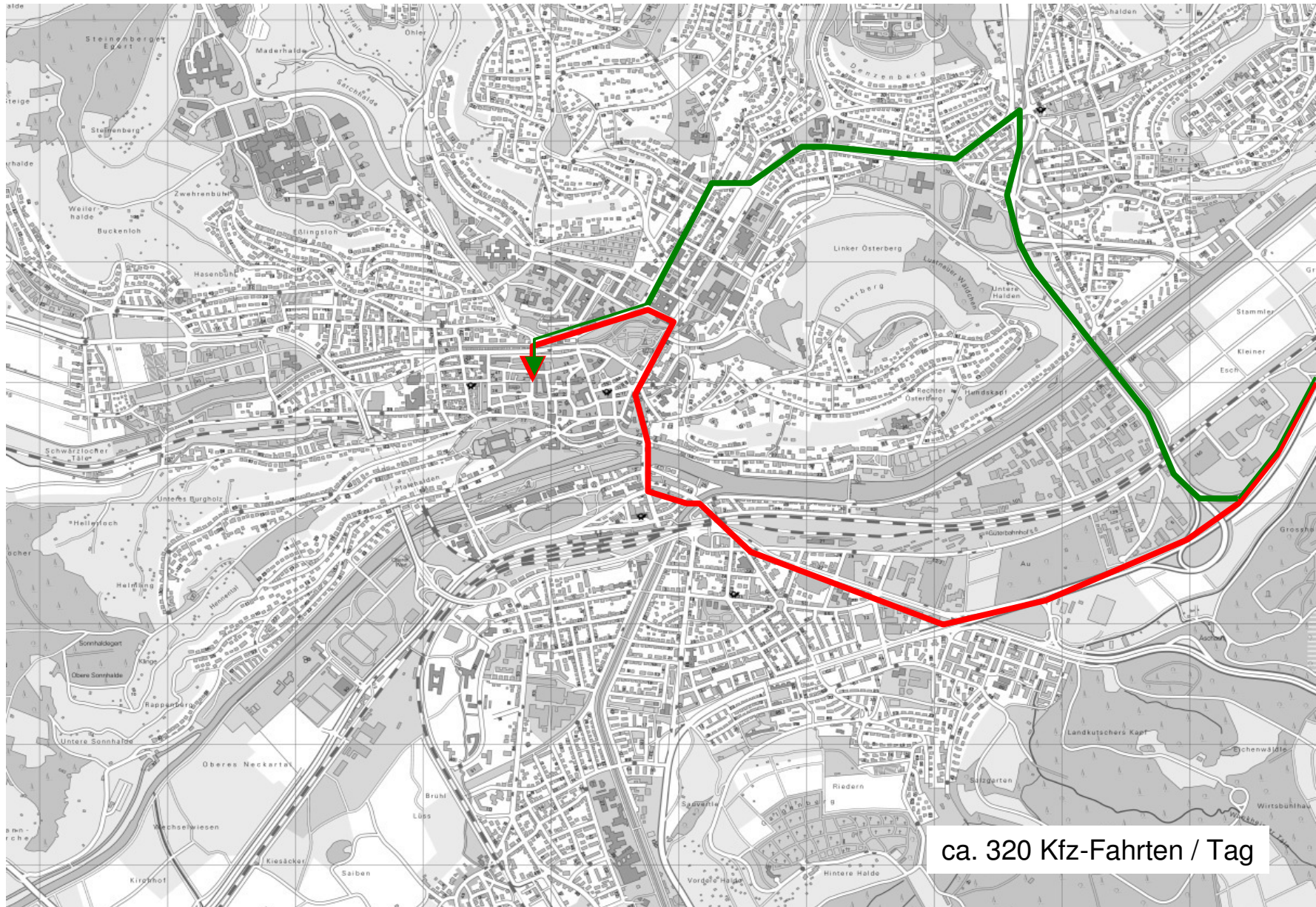
R+T

Topp
Huber-Erler
Hagedorn

➔ heutige Verkehrsführung
➔ geänderte Verkehrsführung



ca. 310 Kfz-Fahrten / Tag

Verkehrsströme
B27 (Süd) zur Altstadt

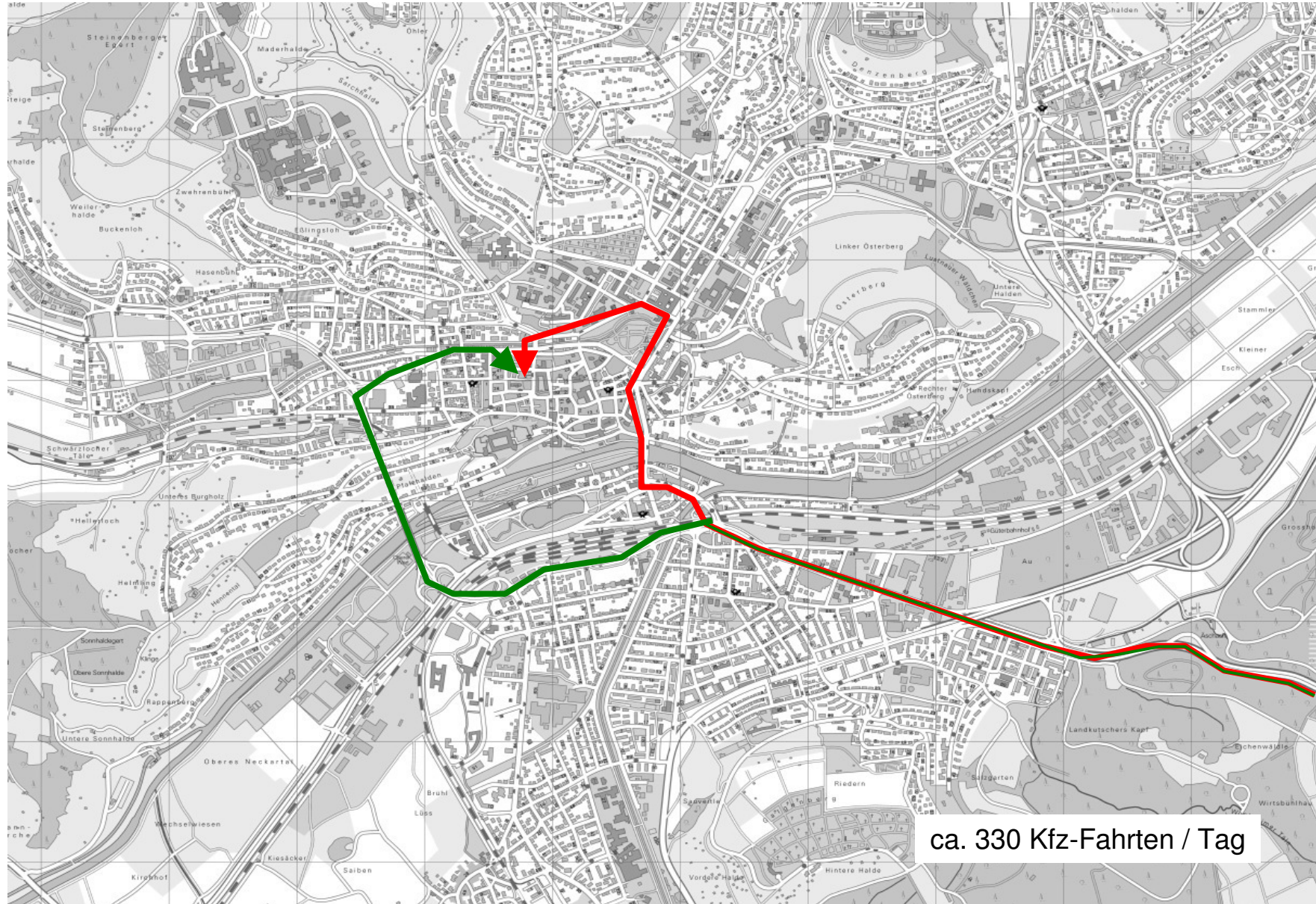




R+T

Topp
Huber-Erler
Hagedorn

 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

Verkehrsströme
B27 (Ost) zur Altstadt

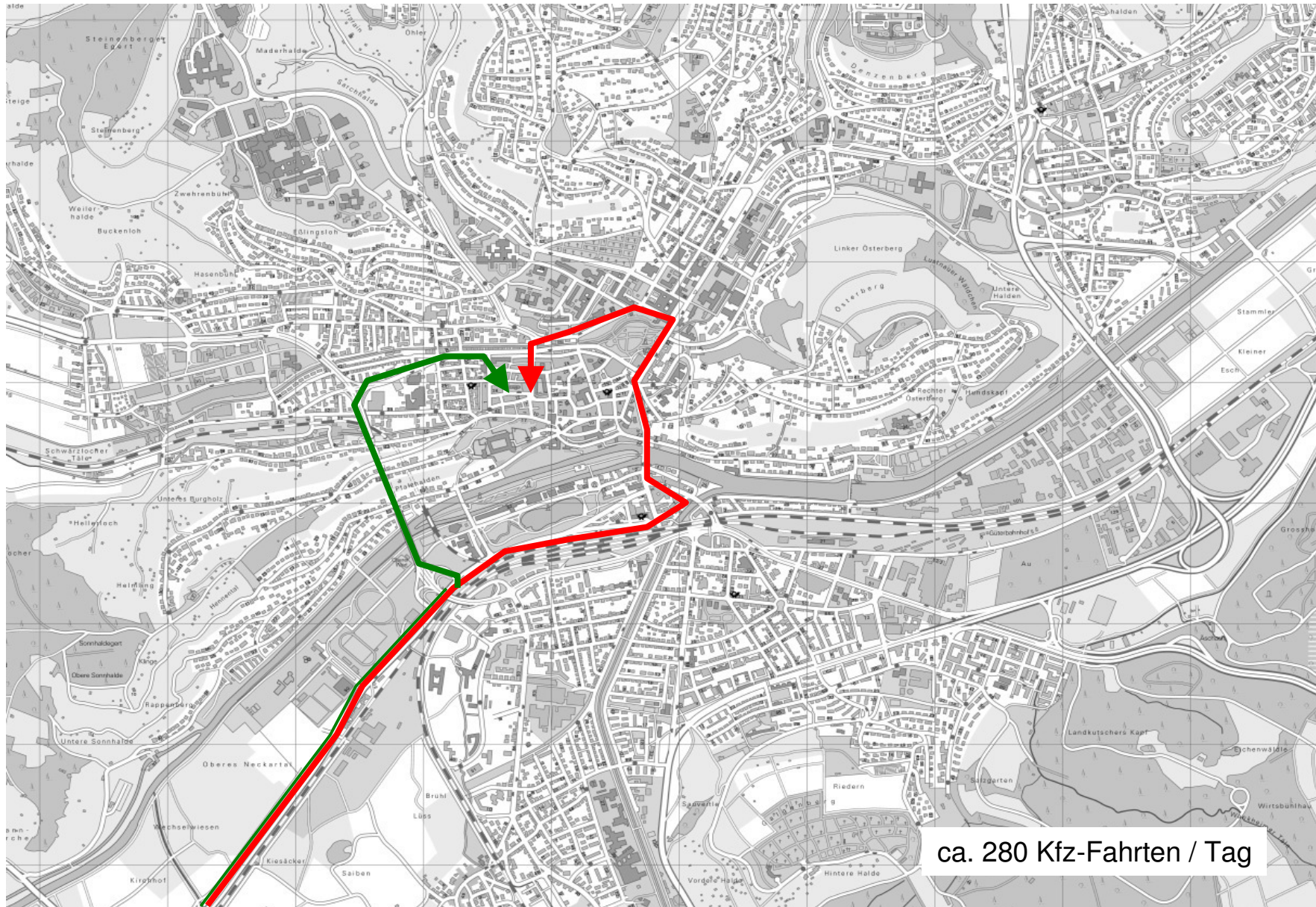




 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

Verkehrsströme
B28 (Ost) zur Altstadt

R+T

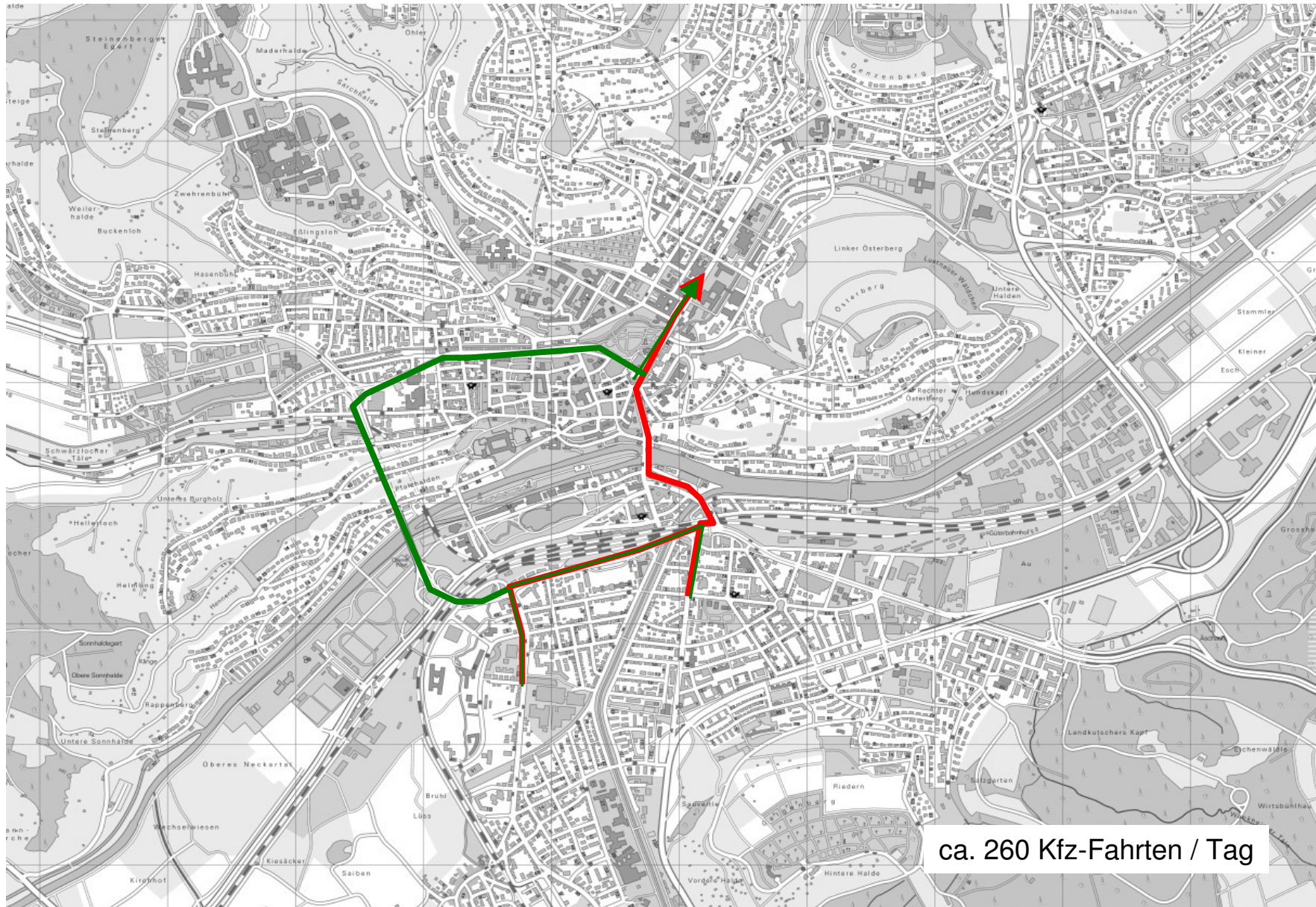
Topp
Huber-Erler
Hagedorn



 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung



Verkehrsströme
B28a (West) zur Altstadt

ca. 280 Kfz-Fahrten / Tag

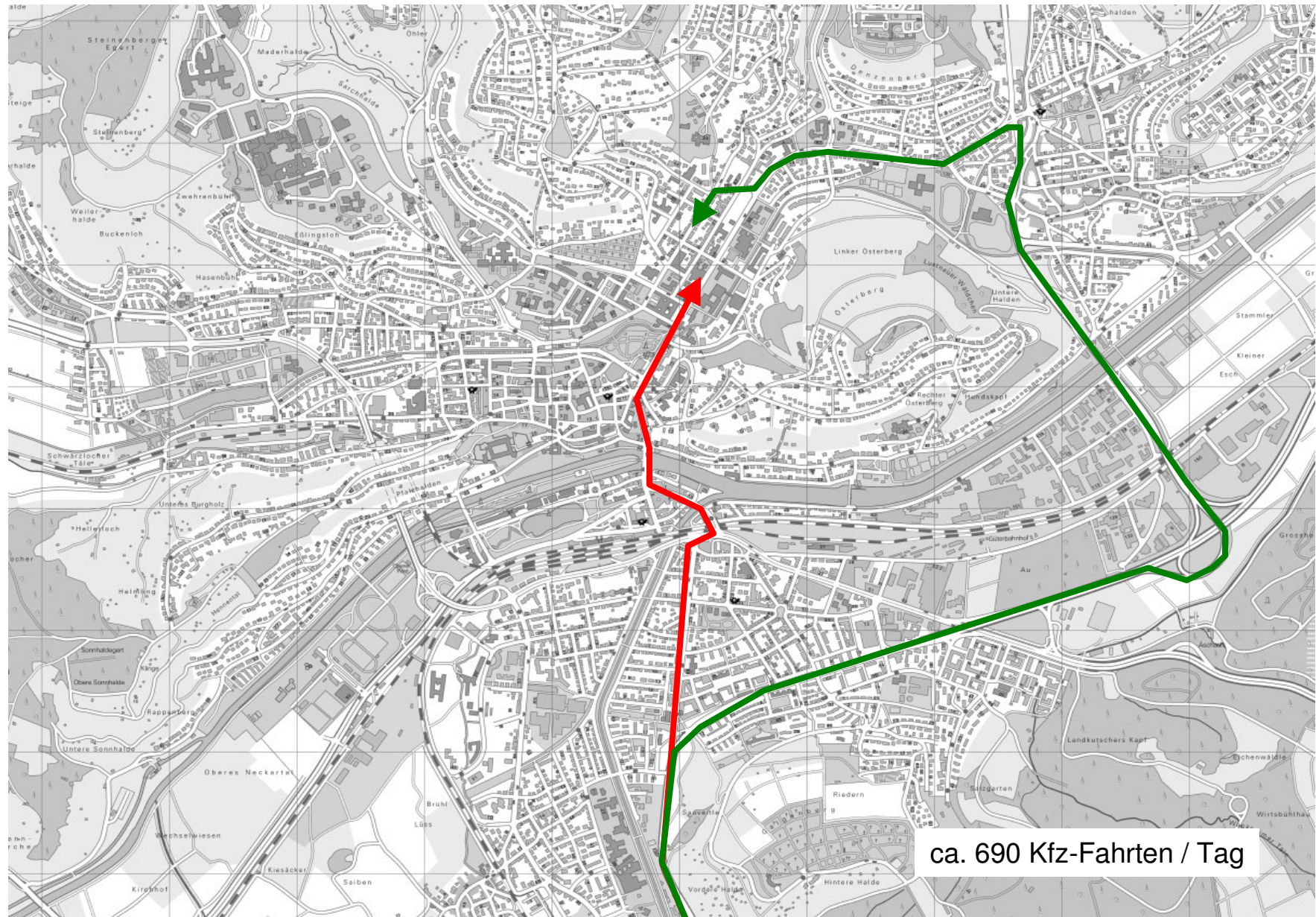


R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

ca. 260 Kfz-Fahrten / Tag

 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

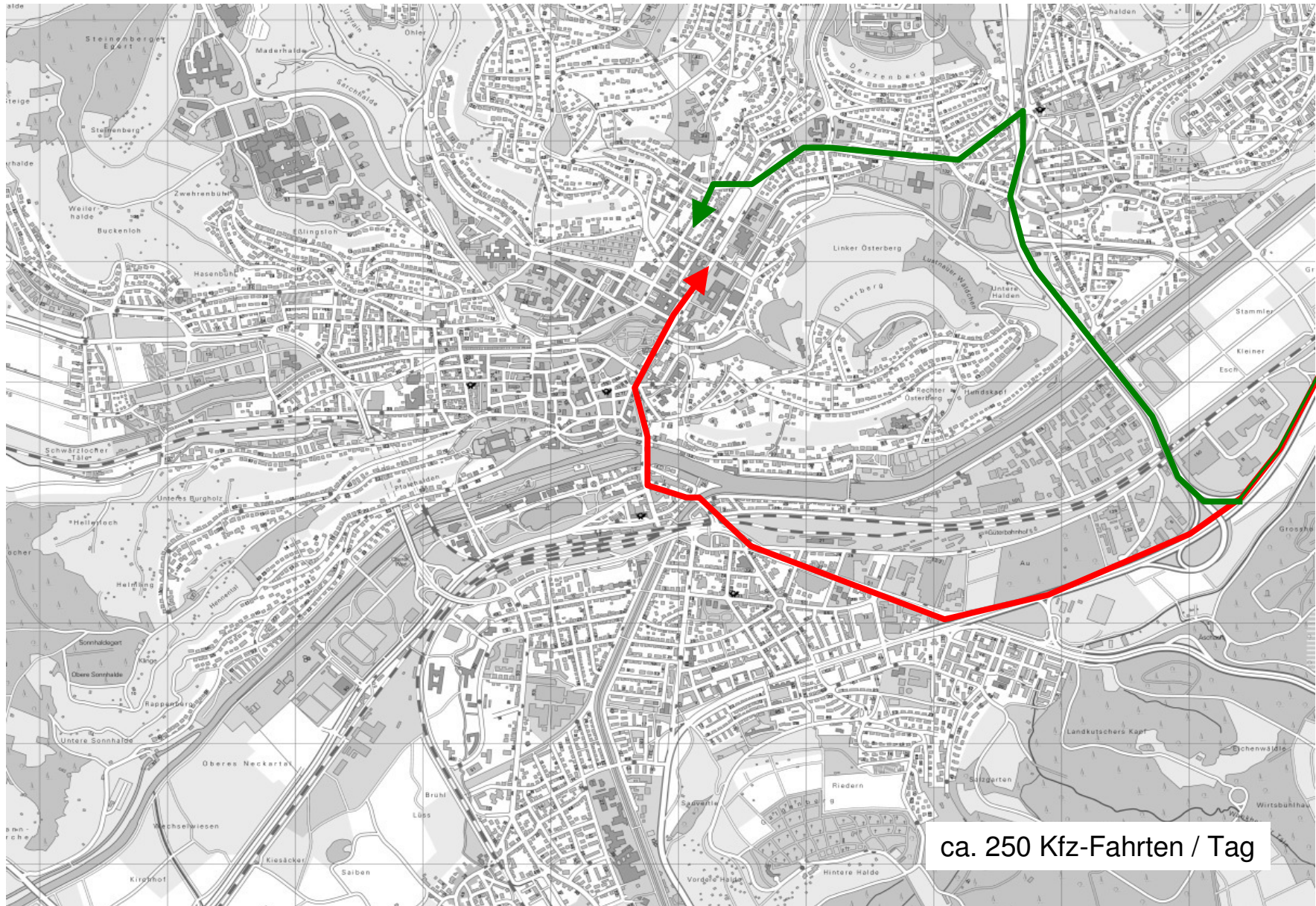
Verkehrsströme
Südstadt zur Tal-Uni



ca. 690 Kfz-Fahrten / Tag


 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

Verkehrsströme
B27 (Süd) zur Tal-Uni



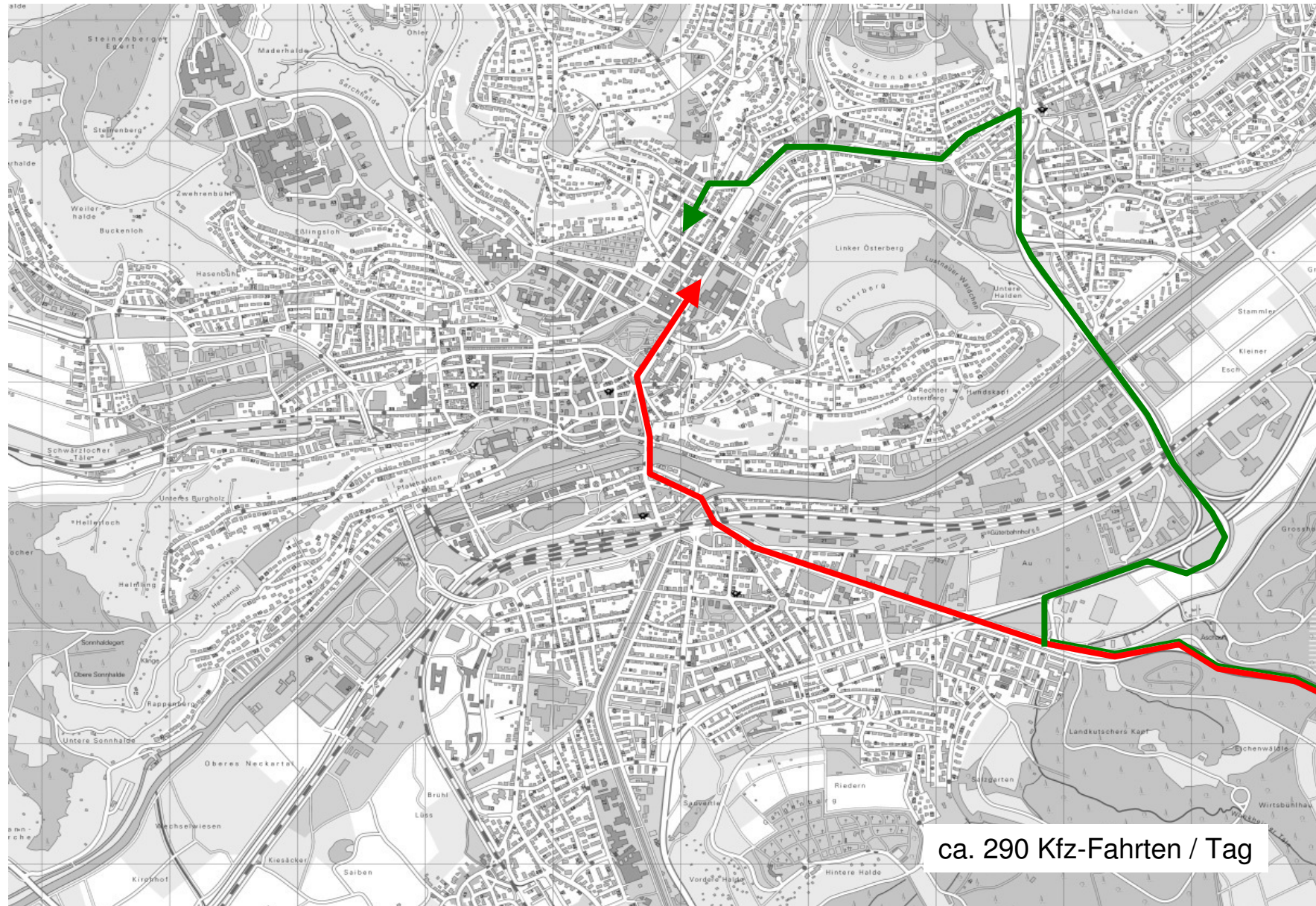
R+T

Topp
Huber-Erler
Hagedorn

 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung



ca. 250 Kfz-Fahrten / Tag

Verkehrsströme
B27 (Ost) zur Tal-Uni



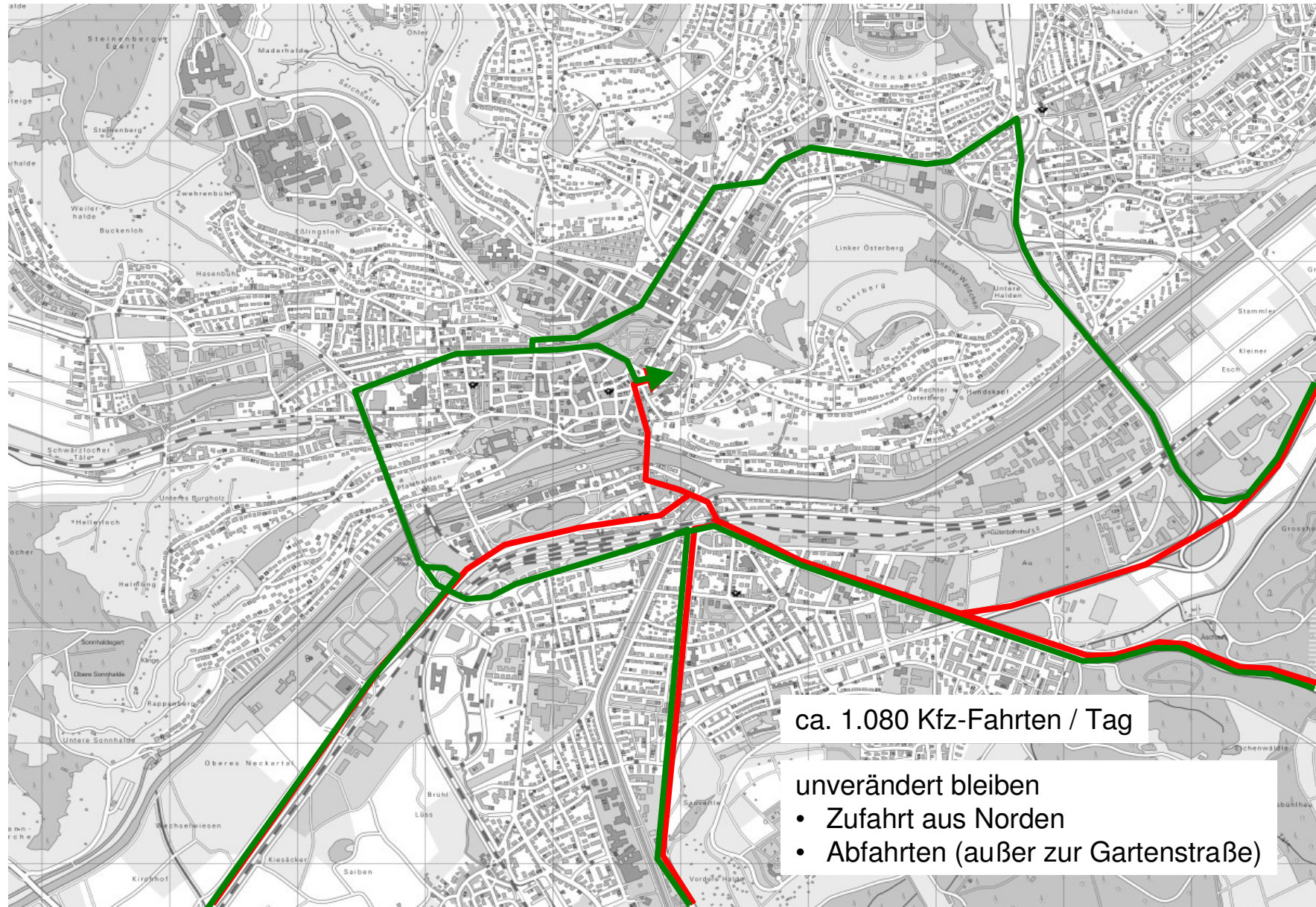
R+T

Topp
Huber-Erler
Hagedorn

 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

ca. 290 Kfz-Fahrten / Tag

Verkehrsströme
B28 (Ost) zur Tal-Uni



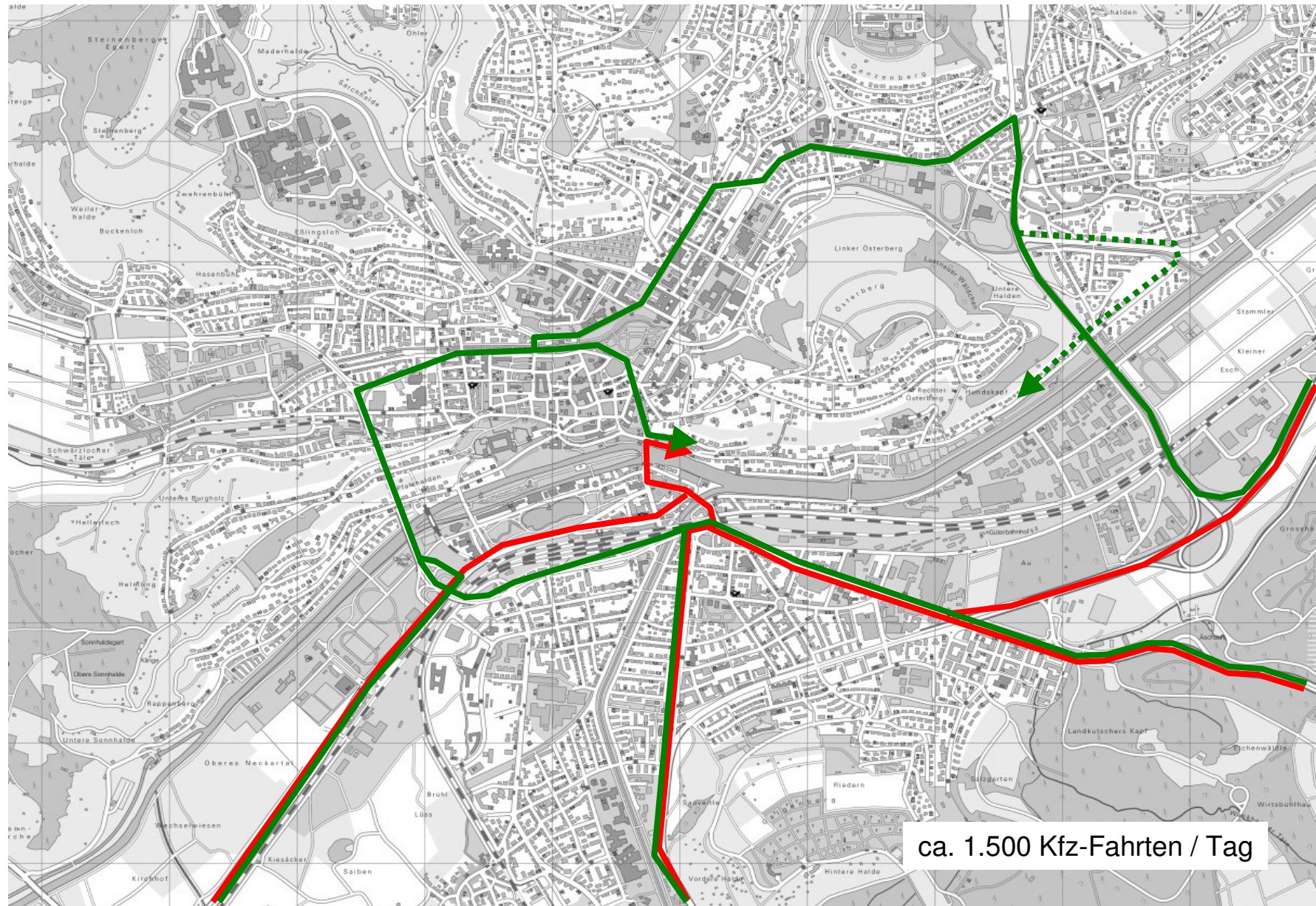
R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

→ heutige Verkehrsführung
→ geänderte Verkehrsführung

ca. 1.080 Kfz-Fahrten / Tag



- unverändert bleiben
- Zufahrt aus Norden
 - Abfahrten (außer zur Gartenstraße)

Verkehrsströme
Österberg aus Süden



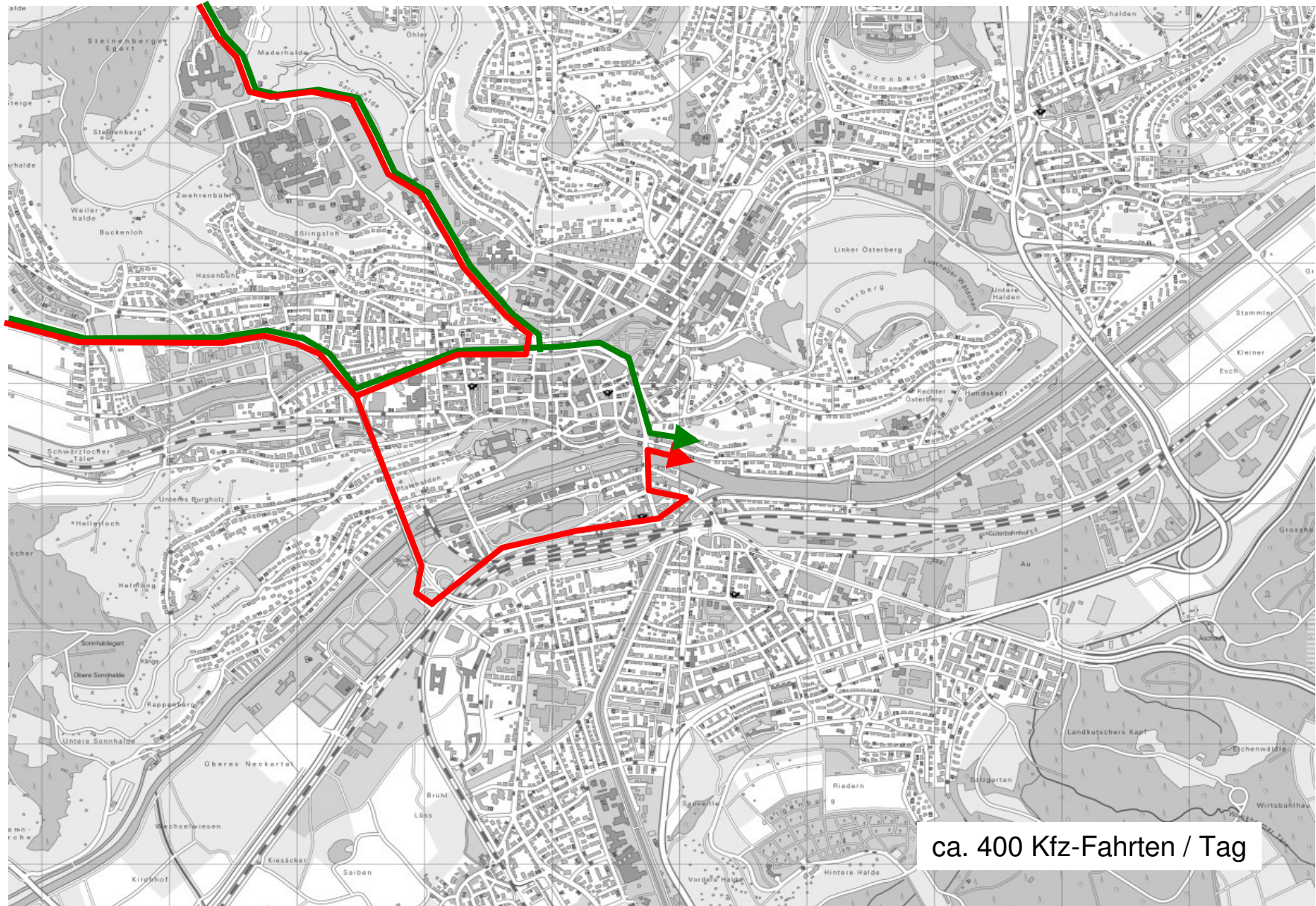
R+T

Topp
Huber-Erler
Hagedorn



 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

ca. 1.500 Kfz-Fahrten / Tag

Verkehrsströme
Gartenstraße aus Süden

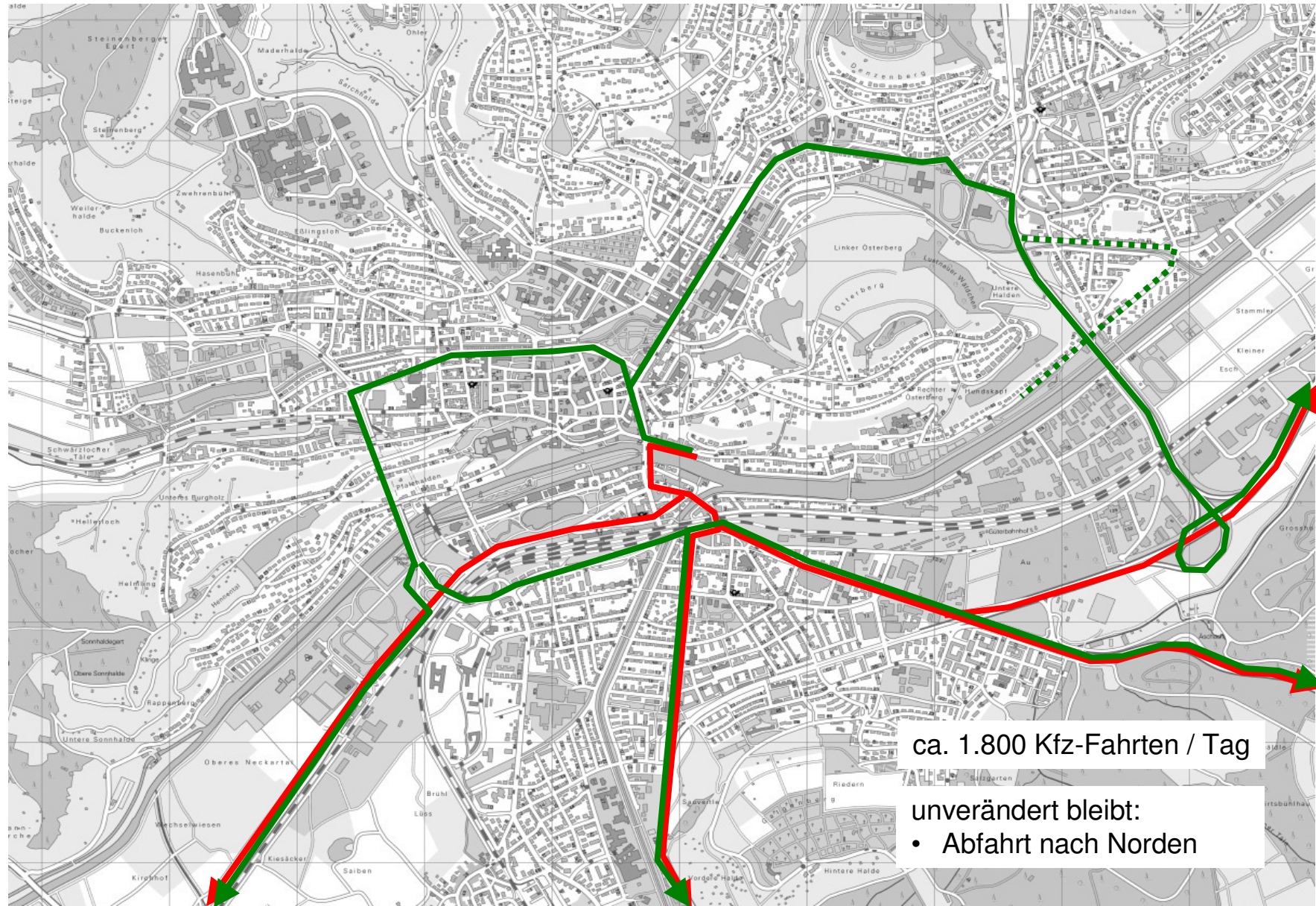


R+T
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

 heutige Verkehrsführung
 geänderte Verkehrsführung

ca. 400 Kfz-Fahrten / Tag

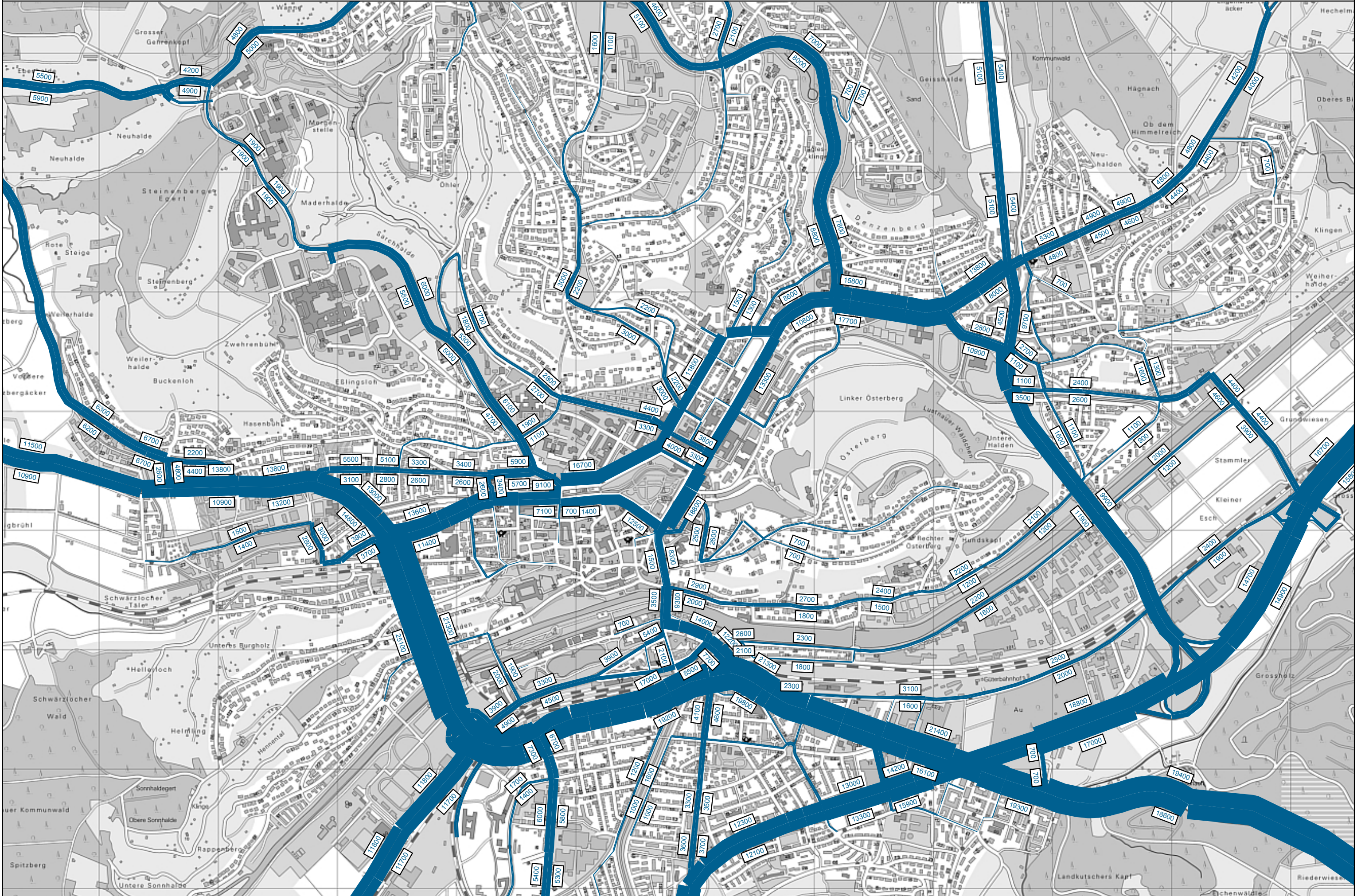
Verkehrsströme
Gartenstraße aus Nordwesten

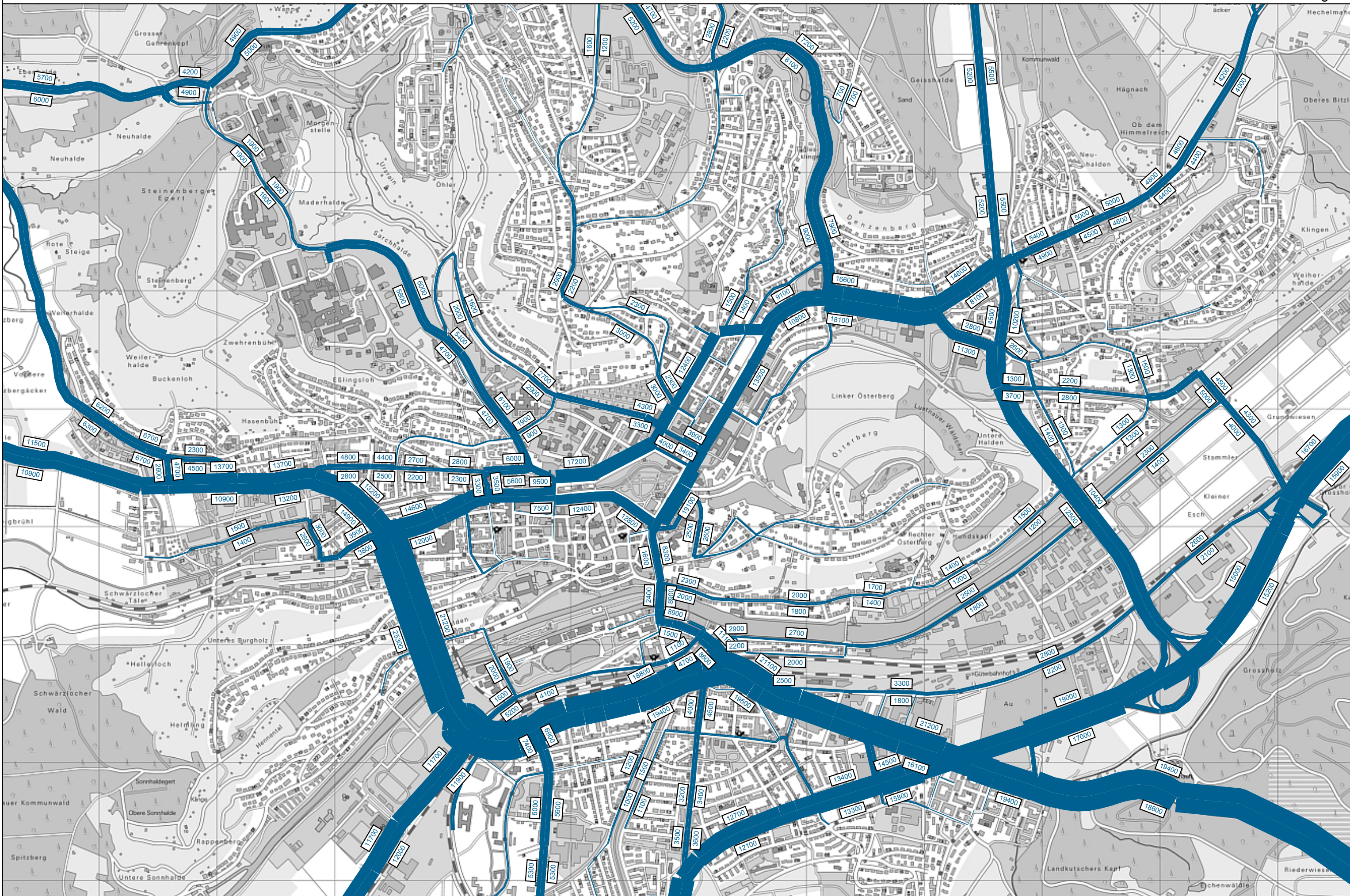


➔ heutige Verkehrsführung
➔ geänderte Verkehrsführung

Verkehrsströme
Gartenstraße nach Süden

Anlagen

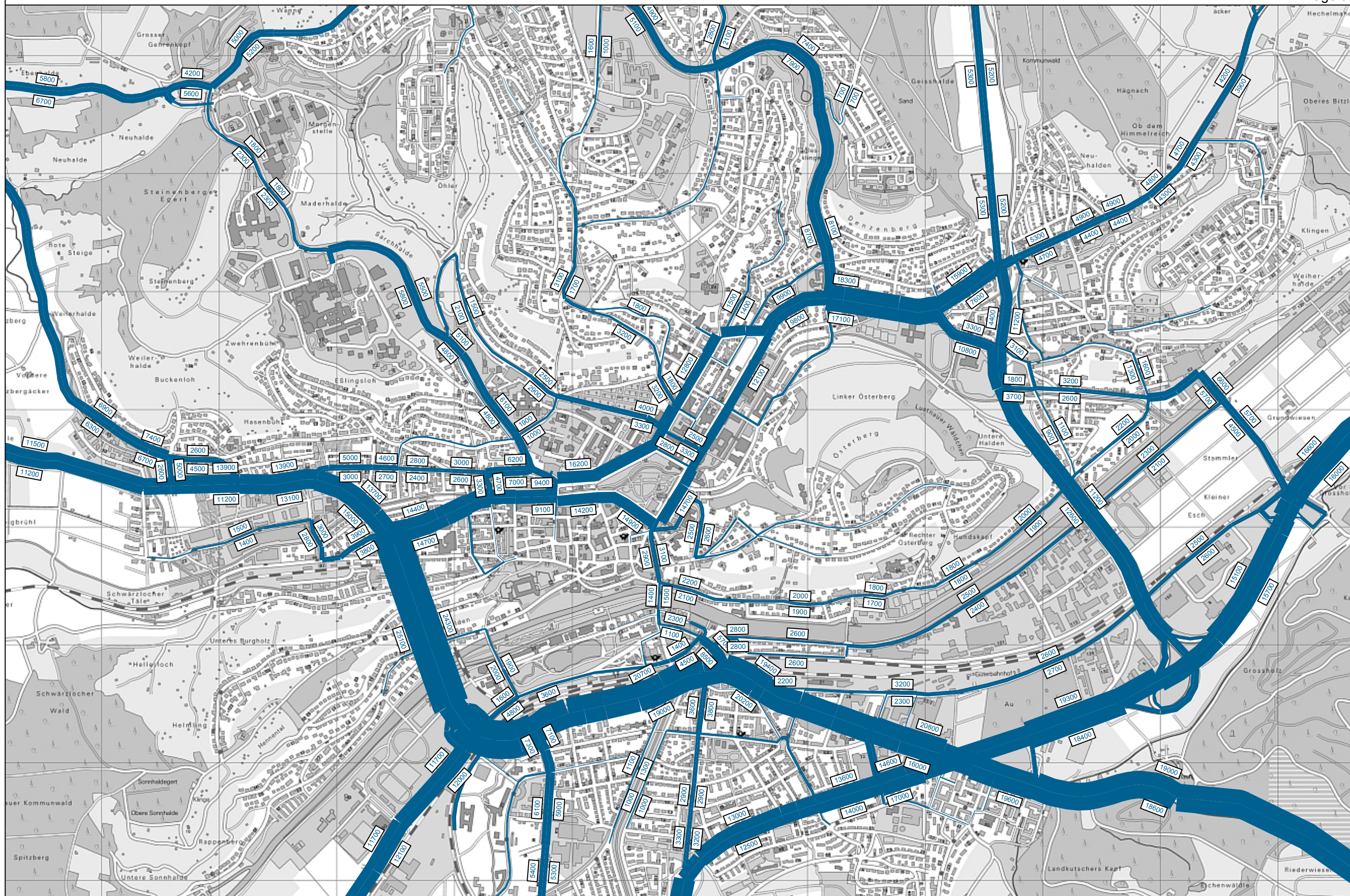




R+T Topp Huber-Erlar Hagedorn
Tübingen - Verkehrsberuhigung Innenstadt

Änderungen Stadtzentrum Süd, Neubaugebiete u. T 30 Gartenstr., T 20 Herrenberger Str. Mitte
Verkehrsbelastungen (Kfz/24h)

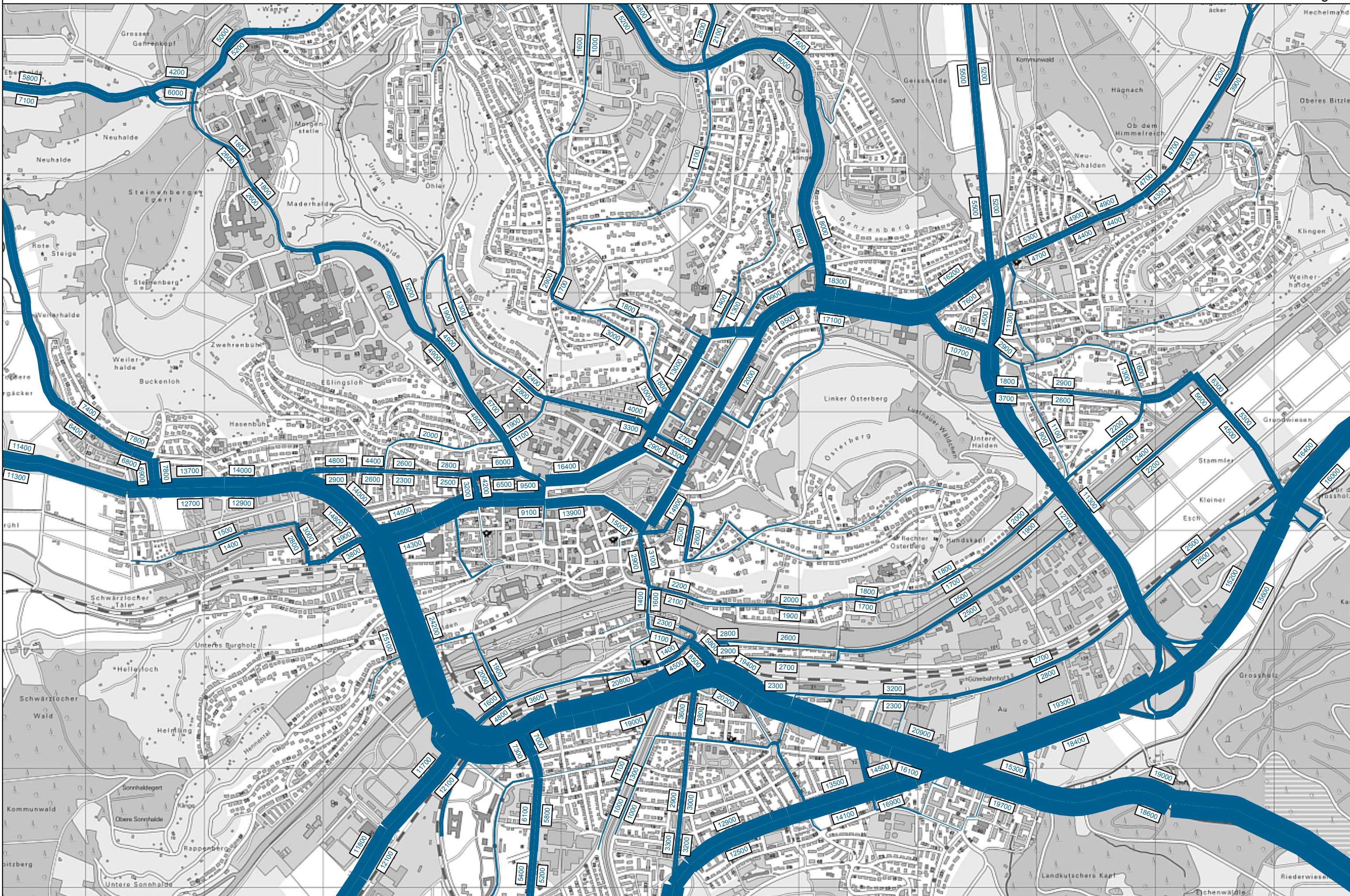
Bestandsfall Plus
erstellt am: 04.10.2011

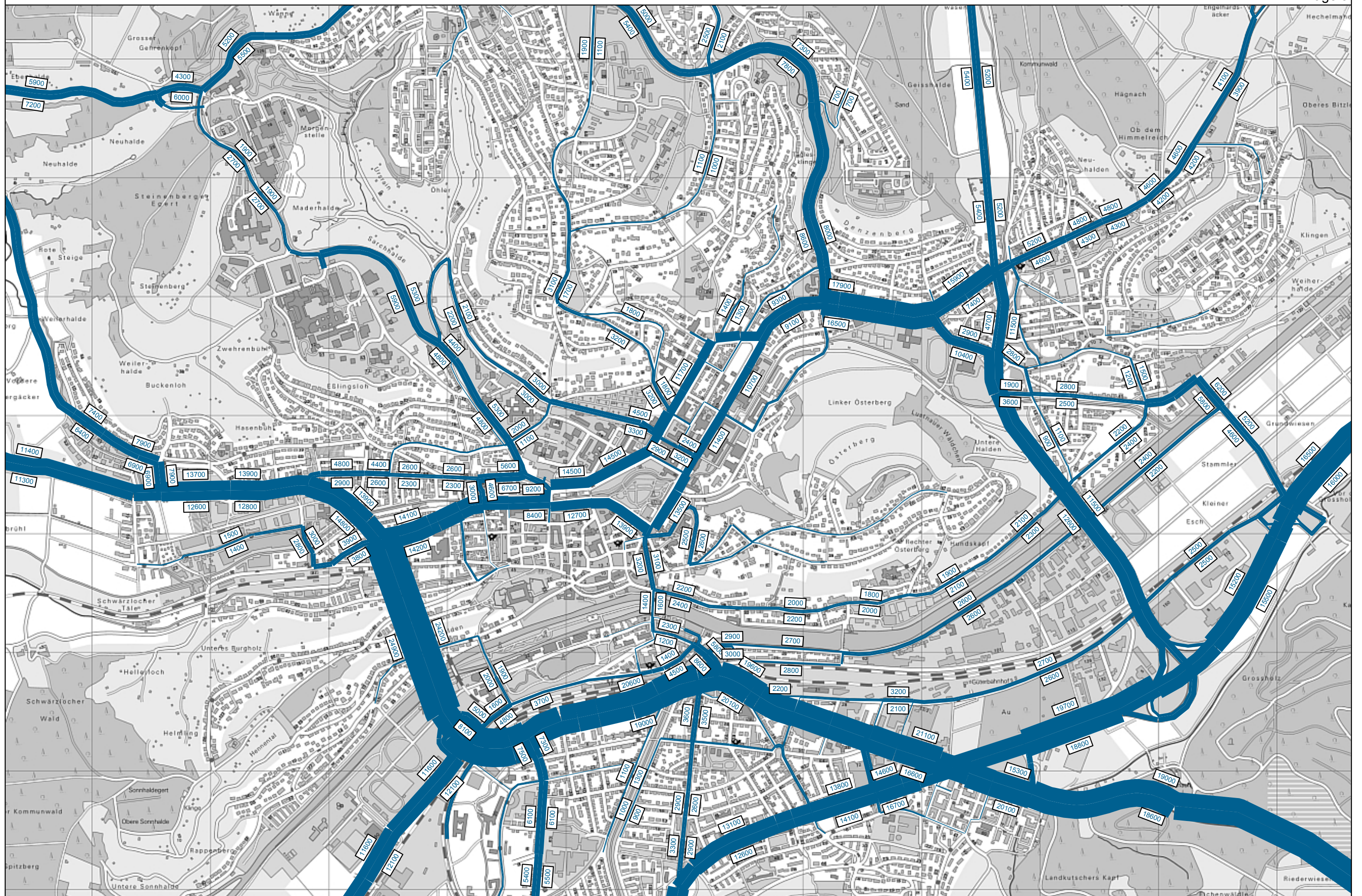


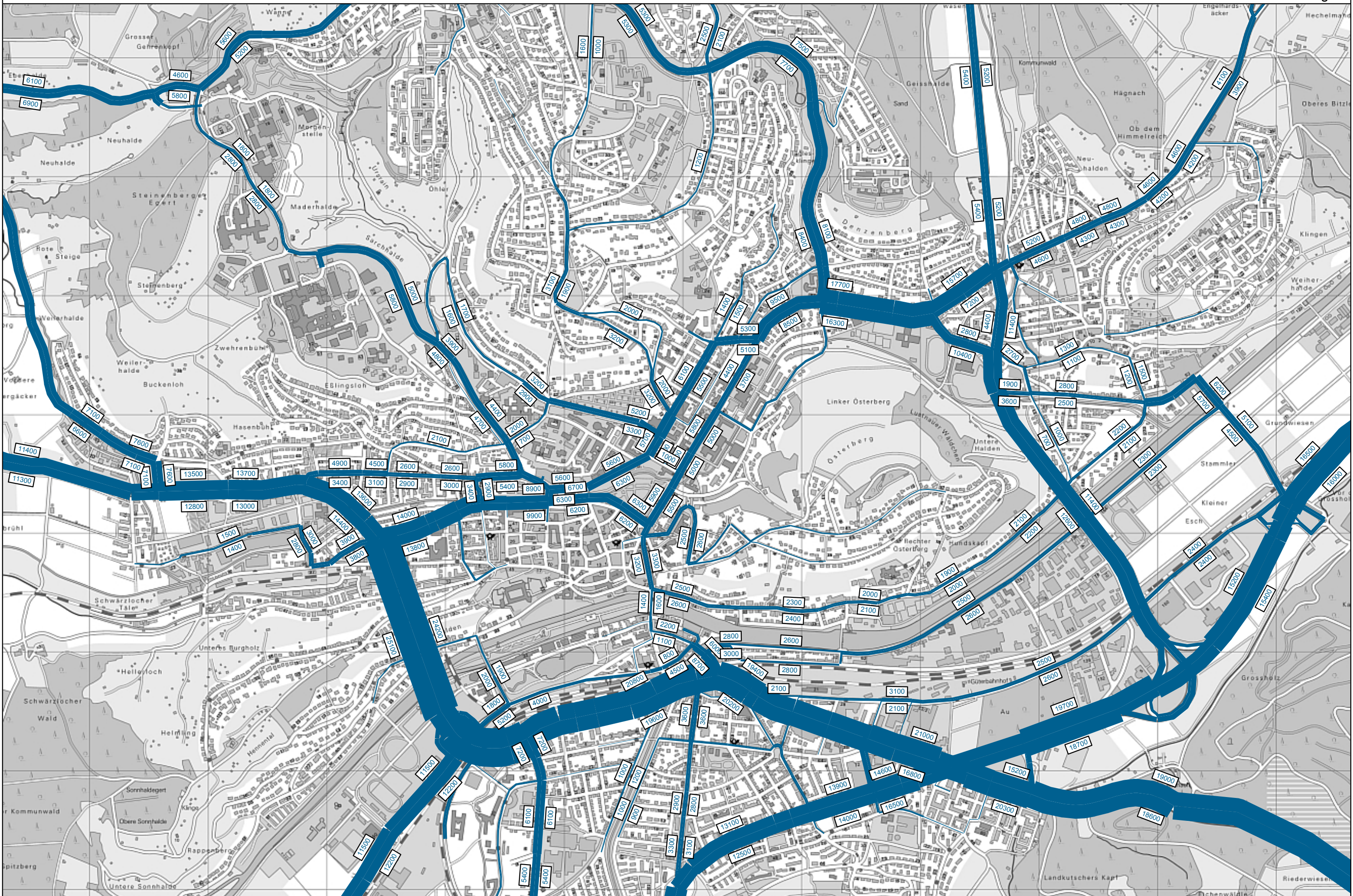
R+T Topp Huber-Erlar Hagedorn
Tübingen - Verkehrsberuhigung Innenstadt

Sperrung Eberhardsbrücke
Verkehrsbelastungen (Kfz/24h)

Planfall 0
erstellt am: 04.10.2011







R+T Topp Huber-Erlar Hagedorn
Tübingen - Verkehrsberuhigung Innenstadt

Planfall 2 + Aufhebung Einbahnring Innenstadt Nord
Verkehrsbelastungen (Kfz/24h)

Planfall 3
erstellt am: 04.10.2011

Untersuchungsfall	Beschreibung	Verkehrsbelastungen Neckarbrücken [Kfz/Tag]							
		1 Eberhards- brücke		2 Schlossberg- tunnel (B28)		3 Stuttgarter Str. (L1208)		4 Kusterdinger Str.	
Bestandsfall	heutige Verkehrsmengen, heutiges Straßennetz	12.800		46.400		21.800		9.000	
Bestandsfall Plus	Verkehrsmengen mit Neubaugebieten Gartenstraße, Netzänderungen Stadtzentrum Süd, Tempo 20 Herrenberger Str. Mitte, Durchsetzung Tempo 30 Gartenstr.	11.300		46.500		22.900		9.500	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall</i>		-1.500	-12%	100	0%	1.100	5%	500	6%
Planfall 0	Sperrung Eberhardsbrücke, Aufhebung Einrichtungsverkehr Mühlstr.	2.900		49.400		23.800		12.300	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-8.400	-74%	2.900	6%	900	4%	2.800	29%
Planfall 1	Nullfall + Vollknoten B28 / Westring	3.000		49.300		24.000		11.900	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-8.300	-73%	2.800	6%	1.100	5%	2.400	25%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		100	3%	-100	0%	200	1%	-400	-3%
Planfall 2	Planfall 1 + Tempo 30 Straßenring Innenstadt Nord zw. Belthlestr. u. Mohlstr.	3.000		49.100		24.100		12.000	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-8.300	-73%	2.600	6%	1.200	5%	2.500	26%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		100	3%	-300	-1%	300	1%	-300	-2%
<i>Veränderungen zum Planfall 1</i>		0	0%	-200	0%	100	0%	100	1%
Planfall 3	wie Planfall 2 + Aufhebung Einbahnring Innenstadt Nord zw. Schmiedtor u. Mohlstr.	3.000		49.300		24.000		11.900	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-8.300	-73%	2.800	6%	1.100	5%	2.400	25%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		100	3%	-100	0%	200	1%	-400	-3%
<i>Veränderungen zum Planfall 2</i>		0	0%	200	0%	-100	0%	-100	-1%

Untersuchungsfall	Beschreibung	Verkehrsbelastungen Innenstadt Süd [Kfz/Tag]																			
		5 äußere Friedrichstr. nördl. B28		6 innere Friedrichstr. nördl. Poststr.		7 Karlstr. nördl. Poststr.		8 Poststr. östl. Karlstr.		9 Europastr. Anlagenpark		10 Reutlinger Str. (B28) östl. Blaue Brücke		11 Hegelstr. (B28) östl. Derendinger Str.		12 Hechinger Str. südl. Hegelstr.		13 Derendinger Str. südl. Hegelstr.		14 Bismarckstr. östl. Friedrichstr.	
Bestandsfall	heutige Verkehrsmengen, heutiges Straßennetz	19.900		14.000		2.100		8.500		7.800		41.100		36.100		8.700		14.000		4.700	
Bestandsfall Plus	Verkehrsmengen mit Neubaugebieten Gartenstraße, Netzänderungen Stadtzentrum Süd, Tempo 20 Herrenberger Str. Mitte, Durchsetzung Tempo 30 Gartenstr.	19.700		10.400		50		5.800		4.400		40.600		38.100		8.500		14.300		5.100	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall</i>		-200	-1%	-3.600	-26%	-2.050	-98%	-2.700	-32%	-3.400	-44%	-500	-1%	2.000	6%	-200	-2%	300	2%	400	9%
Planfall 0	Sperrung Eberhardsbrücke, Aufhebung Einrichtungsverkehr Mühlstr.	14.200		3.400		50		5.900		4.000		39.600		39.600		7.400		14.400		5.600	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-5.500	-28%	-7.000	-67%	0	0%	100	2%	-400	-9%	-1.000	-2%	1.500	4%	-1.100	-13%	100	1%	500	10%
Planfall 1	Nullfall + Vollknoten B28 / Westring	14.300		3.400		50		5.900		4.000		39.600		39.700		7.400		14.300		5.700	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-5.400	-27%	-7.000	-67%	0	0%	100	2%	-400	-9%	-1.000	-2%	1.600	4%	-1.100	-13%	0	0%	600	12%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		100	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	100	0%	0	0%	-100	-1%	100	2%
Planfall 2	Planfall 1 + Tempo 30 Straßenring Innenstadt Nord zw. Belthlestr. u. Mohlstr.	14.400		3.500		50		5.900		4.000		39.700		39.500		7.100		14.800		5.900	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-5.300	-27%	-6.900	-66%	0	0%	100	2%	-400	-9%	-900	-2%	1.400	4%	-1.400	-16%	500	3%	800	16%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		200	1%	100	3%	0	0%	0	0%	0	0%	100	0%	-100	0%	-300	-4%	400	3%	300	5%
<i>Veränderungen zum Planfall 1</i>		100	1%	100	3%	0	0%	0	0%	0	0%	100	0%	-200	-1%	-300	-4%	500	3%	200	4%
Planfall 3	wie Planfall 2 + Aufhebung Einbahnring Innenstadt Nord zw. Schmiedtor u. Mohlstr.	14.700		3.300		50		5.300		4.500		39.600		40.300		7.200		14.400		5.800	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-5.000	-25%	-7.100	-68%	0	0%	-500	-9%	100	2%	-1.000	-2%	2.200	6%	-1.300	-15%	100	1%	700	14%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		500	4%	-100	-3%	0	0%	-600	-10%	500	13%	0	0%	700	2%	-200	-3%	0	0%	200	4%
<i>Veränderungen zum Planfall 2</i>		300	2%	-200	-6%	0	0%	-600	-10%	500	13%	-100	0%	800	2%	100	1%	-400	-3%	-100	-2%

Untersuchungsfall	Beschreibung	Verkehrsbelastungen Innenstadt Nord [Kfz/Tag]																							
		15 Mühlstraße		16 Lustnauer Tor zw. Doblerstr. u. Stadtgraben		17 innere Wilhelmstr. nördl. Stadtgraben		18 mittlere Wilhelmstr. nördl. Keplerstr.		19 Hölderlinstr. nördl. Keplerstr.		20 Rümelinstr. östl. Schmiedtorstr.		21 Am Stadtgraben westl. Wilhelmstr.		22 Silcherstr.		23 innere Gmelinstr. westl. Wilhelmstr.		24 mittlere Gmelinstr. westl. Hölderlinstr.		25 innere Gartenstr. östl. Mühlstr.		26 äußere Gartenstr. westl. Nürtinger Str.	
Bestandsfall	heutige Verkehrsmengen, heutiges Straßennetz	9.800		13.900		18.800		13.300		11.800		16.700		12.500		4.000		7.100		7.700		4.900		2.000	
Bestandsfall Plus	Verkehrsmengen mit Neubaugebieten Gartenstraße, Netzänderungen Stadtzentrum Süd, Tempo 20 Herrenberger Str. Mitte, Durchsetzung Tempo 30 Gartenstr.	9.900		13.800		19.100		13.500		12.400		17.200		12.800		4.000		7.300		7.600		4.300		2.600	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall</i>		100	1%	-100	-1%	300	2%	200	2%	600	5%	500	3%	300	2%	0	0%	200	3%	-100	-1%	-600	-12%	600	30%
Planfall 0	Sperrung Eberhardsbrücke, Aufhebung Einrichtungsverkehr Mühlstr.	6.000		9.800		14.700		12.100		12.800		16.200		14.900		2.800		5.800		7.300		4.300		4.200	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-3.900	-39%	-4.000	-29%	-4.400	-23%	-1.400	-10%	400	3%	-1000	-6%	2.100	16%	-1.200	-30%	-1.500	-21%	-300	-4%	0	0%	1.600	62%
Planfall 1	Nullfall + Vollknoten B28 / Westring	6.000		9.800		14.900		12.000		13.000		16.400		15.000		2.900		6.000		7.300		4.300		4.200	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-3.900	-39%	-4.000	-29%	-4.200	-22%	-1.500	-11%	600	5%	-800	-5%	2.200	17%	-1.100	-28%	-1.300	-18%	-300	-4%	0	0%	1.600	62%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		0	0%	0	0%	200	1%	-100	-1%	200	2%	200	1%	100	1%	100	4%	200	3%	0	0%	0	0%	0	0%
Planfall 2	Planfall 1 + Tempo 30 Straßenring Innenstadt Nord zw. Belthlestr. u. Mohlstr.	6.300		9.400		13.500		10.700		11.700		14.500		13.900		2.900		5.600		7.800		4.600		4.600	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-3.600	-36%	-4.400	-32%	-5.600	-29%	-2.800	-21%	-700	-6%	-2.700	-16%	1.100	9%	-1.100	-28%	-1.700	-23%	200	3%	300	7%	2.000	77%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		300	5%	-400	-4%	-1.200	-8%	-1.400	-12%	-1.100	-9%	-1.700	-10%	-1.000	-7%	100	4%	-200	-3%	500	7%	300	7%	400	10%
<i>Veränderungen zum Planfall 1</i>		300	5%	-400	-4%	-1.400	-9%	-1.300	-11%	-1.300	-10%	-1.900	-12%	-1.100	-7%	0	0%	-400	-7%	500	7%	300	7%	400	10%
Planfall 3	wie Planfall 2 + Aufhebung Einbahnring Innenstadt Nord zw. Schmiedtor u. Mohlstr.	6.500		8.700		11.400		8.100		11.600		11.900		12.500		1.000		900		8.500		5.100		4.300	
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-3.400	-34%	-5.100	-37%	-7.700	-40%	-5.400	-40%	-800	-6%	-5.300	-31%	-300	-2%	-3.000	-75%	-6.400	-88%	900	12%	800	19%	1.700	65%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		500	8%	-1.100	-11%	-3.300	-22%	-4.000	-33%	-1.200	-9%	-4.300	-27%	-2.400	-16%	-1.800	-64%	-4.900	-84%	1.200	16%	800	19%	100	2%
<i>Veränderungen zum Planfall 2</i>		200	3%	-700	-7%	-2.100	-16%	-2.600	-24%	-100	-1%	-2.600	-18%	-1.400	-10%	-1.900	-66%	-4.700	-84%	700	9%	500	11%	-300	-7%

Untersuchungsfall	Beschreibung	Verkehrsbelastungen Weststadt [Kfz/Tag]												Verkehrsbelastungen Lustnau [Kfz/Tag]									
		27 innere Herren- berger Str. östl. Belthlestr.		28 mittl. Herren- berger Str. westl. Belthlestr.		29 äußere Herren- berger Str. östl. B28		30 Keltternstr.		31 Westbahnhof- str. östl. B28		32 Hagellocher Weg westl. Rosentalstr.		33 Schnarren- bergstr. nördl. Herrenberger Str.		34 äußere Wilhelmstr. westl. Stuttgarter Str.		35 Alberstr. Sportinstitute		36 Stuttgarter Str. nördl. Alberstr.		37 Nürtinger Str. östl. Stuttgarter Str.	
Bestandsfall	heutige Verkehrsmengen, heutiges Straßennetz	11.600	6.000	8.600	16.200	25.000	13.400	10.800	21.800	13.700	14.200	4.600											
Bestandsfall Plus	Verkehrsmengen mit Neubaugebieten Gartenstraße, Netzänderungen Stadtzentrum Süd, Tempo 20 Herrenberger Str. Mitte, Durchsetzung Tempo 30 Gartenstr.	11.600	5.100	7.600	17.000	26.600	13.400	10.800	22.700	14.100	14.700	5.000											
<i>Veränderungen zum Bestandsfall</i>		0	0%	-900	-15%	-1.000	-12%	800	5%	1.600	6%	0	0%	900	4%	400	3%	500	4%	400	9%		
Planfall 0	Sperrung Eberhardsbrücke, Aufhebung Einrichtungsverkehr Mühlstr.	13.200	5.600	8.000	18.500	29.100	14.100	10.900	23.500	14.100	15.600	5.500											
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		1.600	14%	500	10%	400	5%	1.500	9%	2.500	9%	700	5%	100	1%	800	4%	0	0%	900	6%	500	10%
Planfall 1	Nullfall + Vollknoten B28 / Westring	12.500	5.300	7.700	18.600	28.800	14.700	10.500	23.800	13.700	15.800	5.500											
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		900	8%	200	4%	100	1%	1.600	9%	2.200	8%	1.300	10%	-300	-3%	1.100	5%	-400	-3%	1.100	7%	500	10%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		-700	-5%	-300	-5%	-300	-4%	100	1%	-300	-1%	600	4%	-400	-4%	300	1%	-400	-3%	200	1%	0	0%
Planfall 2	Planfall 1 + Tempo 30 Straßenring Innenstadt Nord zw. Belthlestr. u. Mohlstr.	12.300	4.900	7.700	17.600	28.300	14.800	10.100	23.300	13.300	16.200	5.500											
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		700	6%	-200	-4%	100	1%	600	4%	1.700	6%	1.400	10%	-700	-6%	600	3%	-800	-6%	1.500	10%	500	10%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		-900	-7%	-700	-13%	-300	-4%	-900	-5%	-800	-3%	700	5%	-800	-7%	-200	-1%	-800	-6%	600	4%	0	0%
<i>Veränderungen zum Planfall 1</i>		-200	-2%	-400	-8%	0	0%	-1.000	-5%	-500	-2%	100	1%	-400	-4%	-500	-2%	-400	-3%	400	3%	0	0%
Planfall 3	wie Planfall 2 + Aufhebung Einbahnring Innenstadt Nord zw. Schmiedtor u. Mohlstr.	11.200	5.600	8.300	18.800	27.800	14.700	9.100	22.900	13.200	15.800	5.500											
<i>Veränderungen zum Bestandsfall Plus</i>		-400	-3%	500	10%	700	9%	1.800	11%	1.200	5%	1.300	10%	-1.700	-16%	200	1%	-900	-6%	1.100	7%	500	10%
<i>Veränderungen zum Planfall 0</i>		-2.000	-15%	0	0%	300	4%	300	2%	-1.300	-4%	600	4%	-1.800	-17%	-600	-3%	-900	-6%	200	1%	0	0%
<i>Veränderungen zum Planfall 2</i>		-1.100	-9%	700	14%	600	8%	1.200	7%	-500	-2%	-100	-1%	-1.000	-10%	-400	-2%	-100	-1%	-400	-2%	0	0%