



Schwäbisch Gmünd, 15.10.2014
Gemeinderatsdrucksache Nr. 179/2014

Vorlage an

Gemeinderat

zur Einbringung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Bargau

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Bettringen

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Degenfeld

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Großdeinbach

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Herlikofen

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Hussenhofen-Hirschmühle-Zimmern

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Lindach

zur Beratung
- öffentlich -

Ortschaftsrat Rechberg

zur Beratung
- öffentlich -



Ortschaftsrat Rehnenhof/Wetzgau

zur Beratung

- öffentlich -

Ortschaftsrat Straßdorf

zur Beratung

- öffentlich -

Ortschaftsrat Weiler i.d.B.

zur Beratung

- öffentlich -

Gemeinderat

zur Beschlussfassung

- öffentlich -

**Wohnen und Verkehr in Schwäbisch Gmünd
Verkehrliche Betrachtung der Hauptverkehrsachsen sowie der Ortsdurchfahrten
in Schwäbisch Gmünd aus Sicht der Anwohnerschaft**

Anlagen:

Übersichtskarte GD-Nord

Übersichtskarte GD-Süd

Sachverhalt und Antragsbegründung:

I. Ausgangslage

Schwäbisch Gmünd ist eine Stadt, die in den letzten Jahren einen grundlegenden Wandel erlebt hat. Durch den Bau des Gmünder Einhorn-Tunnels, den Stadtumbau und auch durch die Landesgartenschau konnte unsere Stadt einen gewaltigen Schritt nach vorne machen und erheblich an Attraktivität gewinnen.

Diese Maßnahmen haben zudem dazu beigetragen, dass sich auch die Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger in der Innenstadt wie auch in den Stadtteilen verbessert hat.



Ein Teil dieser Veränderungen betrifft auch die Verkehrsinfrastruktur. Neben der verbesserten Infrastruktur im Schienenverkehr (Bahnhofsmodernisierung), hat mit der Schaffung der Ortsumfahrung Schwäbisch Gmünd bzw. des Tunnels in Tallage auch der Straßenverkehr eine wesentliche Verbesserung erfahren. Zudem wurde mit dem Tunnel in Tallage nicht nur die Verkehrssituation in der Stadt, sondern auch die Anbindung an den Wirtschaftsraum Stuttgart über die B 29 erheblich verbessert.

Bis zum Zeitpunkt der Eröffnung bzw. während der Bauphase waren die Bewohner der Stadt jahrelang durch den Stadtumbau und die Tunnelarbeiten erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen ausgesetzt gewesen. Damit einherging ein großer Ausweichverkehr auch in die Stadtteile sowie innerhalb des Stadtgebietes.

Diese Situation hat sich mit der Fertigstellung des Tunnels erheblich entspannt, wobei derzeit durch die sehr erfolgreiche Landesgartenschau ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Stadt sowie in den Stadtgebieten vorhanden ist. Hiervon betroffen ist neben der Innenstadt vorrangig die Nordschiene Großdeinbach – Wetzgau/Rehnenhof. Nun steht mit der Umbaumaßnahme Baldung- und Pfitzerkreuzung die letzte große Straßenbaumaßnahme an, so dass mit deren Fertigstellung erst der Normalzustand des Straßenverkehrs in Schwäbisch Gmünd erreicht sein wird.

In den vergangenen Jahren ging es deshalb vorrangig darum, den Verkehrsfluss aufgrund der vielen Baumaßnahmen und der Landesgartenschau aufrecht zu erhalten.

Die Anlieger der Hauptachsen, wie auch vieler untergeordneter Gemeindestraßen, mussten hierbei den zusätzlichen Verkehr erdulden.

Nachdem der Tunnel Ende 2013 für Verkehr frei gegeben wurde und Mitte Oktober auch die Landesgartenschau endet, kann die Verkehrssituation in Schwäbisch Gmünd ab Herbst 2014 unter realistischen Rahmenbedingungen betrachtet werden, auch wenn der bevorstehende Umbau der Baldung- und Pfitzerkreuzung wieder temporäre Verkehrsbeeinträchtigung mit sich bringen wird.

Aus diesem Grund kann nun, nach Abschluss der Baumaßnahmen, nach Ende der Landesgartenschau sowie dem festgelegten Bauverlauf an Baldung- und Pfitzerkreuzung, das Augenmerk verstärkt auf die **Belange der Anwohner** gerichtet werden.

Diese Betrachtung der Verkehrssituation aus Sicht der Bewohnerschaft wird seit einiger Zeit vom Gemeinderat, einzelnen Ortschaftsräten und den Innenstadtquartieren angeregt.



Die Stadtverwaltung hat deshalb mit der Einbringung des Haushaltes 2014 angekündigt, eine umfassende Betrachtung (Gesamt- und Einzelbetrachtung) der Hauptverkehrsachsen und der Ortsdurchfahrten vornehmen zu wollen.

Auch wenn durch die noch anstehende Baumaßnahme an Pfitzer- und Baldungkreuzung noch nicht der „Normalzustand“ erreicht ist, erscheint der Stadtverwaltung jetzt eine solche Gesamtbetrachtung sinnvoll, damit nach Tunnelfertigstellung und dem Ende der LGS zwei wesentliche Einflussfaktoren geschaffen bzw. beendet sind.

Die Forderungen aus den Gremien wie auch aus den Reihen der Bürgerschaft sind hierbei sehr vielschichtig. Hauptsächlich werden folgende Maßnahmen gefordert:

1. verstärkte Geschwindigkeitsmessung
2. weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzungen innerorts (30 / 40 km/h)
3. geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen baulicher Art
4. Maßnahmen zur Verringerung des Verkehrslärms
5. Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch Verkehrslenkung
6. Ortsumfahrungen

Der Forderungskatalog lässt sich in die drei Themengebiete

- 1. Geschwindigkeit**
- 2. Lärm**
- 3. Verkehrsaufkommen**

zusammenfassen.

II. Festlegen des Untersuchungsschwerpunktes

Die Stadtverwaltung hat mit der engagierten Bürgerschaft festgelegt, dass nun, um diese Themengebiete angehen zu können, zunächst in einem ersten Schritt die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen und die drei Hauptverkehrsachsen mit Hauptquerverbindungen in der Kernstadt untersucht und bewertet werden sollen. In einem späteren zweiten Schritt könnte diese Untersuchung auf das untergeordnete Straßennetz erweitert werden. Mit der vorliegenden Untersuchung und Bewertung wird keine grundsätzliche Verkehrskonzeption unter Einbindung Rad- und Fußverkehr des ÖPNV, der Parksituation sowie des Straßennetzes erstellt. Eine solche Verkehrskonzeption würde einen sehr langen Zeitraum in Anspruch nehmen, erhebliche Konzeptkosten verursachen und den Bürgern nicht die lang erhofften kleinen Verbesserungen bringen. Im Übrigen wird parallel zu dieser verkehrlichen Betrachtung der Hauptverkehrswege und der Ortsdurchfahrten eine Konzepti-



on zum Thema Parken erarbeitet. Eine Verkehrskonzeption, nämlich die des Büros Kölz, liegt vor. Auch hat der Ostalbkreis ein Nahverkehrskonzept im Juli dieses Jahres verabschiedet.

III. Rechtliche Situation und mögliche Handlungsmaßnahmen beim Untersuchungsschwerpunkt bzw. bei den drei von der Bürgerschaft angesprochenen Themengebieten

1. Geschwindigkeit
2. Lärm
3. Verkehrsaufkommen

Bevor auf die einzelnen Themengebiete eingegangen werden soll, muss bei den obigen Themenkomplexen und den geforderten bzw. dargelegten Maßnahmen unterschieden werden, ob es sich um bauliche oder verkehrsregelnde sowie verkehrslenkende Maßnahmen handelt.

1. Geschwindigkeit

- a) Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird durch die stationären Radaranlagen und mobile Messungen regelmäßig überwacht. Die Forderungen nach intensiveren Geschwindigkeitsmessungen sowohl stationär als auch mobil sind mit dem vorhandenen Personal und der zur Verfügung stehenden technischen Ausstattung nicht möglich bzw. erfordern zusätzliche stationäre Anlagen.
- b) Weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen

Geschwindigkeitsbegrenzungen als verkehrsregelnde Maßnahmen entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) kann die Stadt als Straßenverkehrsbehörde anordnen. Hierbei ist die Straßenverkehrsbehörde an die engen Vorgaben des Gesetzgebers gebunden.

Jede Maßnahme, die verkehrliche Einschränkungen über die in der StVO festgelegten Regelungen zur Folge hat, ist entsprechend zu begründen. Hierbei ist auch der Grundsatz der Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit einer geplanten Maßnahme zu begründen.

Grundsätzlich bietet vorrangig die StVO (§ 45 StVO) Möglichkeiten, verkehrsregelnde Maßnahmen anzuordnen. Im Besonderen sind dies:



- An von der Polizei gemeldeten Unfallhäufungsstellen, die durch weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen entschärft werden können. Hierbei ist entscheidend, dass bei mehreren gleichgelagerten Unfällen eine Geschwindigkeitsreduzierung als geeignete Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit empfohlen wird.
- An Gefahrenstellen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung einzelner Rechtsgüter **erheblich** übersteigt. Die Bewertung der Verkehrssituation obliegt der Verkehrsschau, die sich aus Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei und des Straßenbaulastträgers zusammensetzt. Hierbei ist grundsätzlich eine abstrakte Gefahrensituation nicht ausreichend.
- Aufgrund von Fahrbahnschäden, bzw. aufgrund des Fahrbahnzustandes
- Aufgrund Luftreinhaltung
- Aufgrund Überschreitungen der Lärmgrenzwerte entsprechend der Lärmaktionsplanung

Geschwindigkeitsbegrenzungen können dauerhaft, zeitlich befristet, für bestimmte Verkehrsarten, auf bestimmten Streckenabschnitten usw. bei Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen angeordnet werden.

c) Bauliche Maßnahmen

Neben angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im Einzelfall und je nach örtlichen Gegebenheiten auch bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung denkbar. Durch Kreisverkehre, Fahrbahnverschwenkungen oder Engstellen werden Verkehrsteilnehmer gezwungen, die Fahrgeschwindigkeit zu reduzieren. Entsprechend den jeweiligen Örtlichkeiten und der Verkehrsbelastung kann die eine oder andere Lösung sinnvoll sein.

Die Entscheidung liegt hierbei beim Gemeinderat.

2. Lärm

Lärm, insbesondere Verkehrslärm, gilt heute als eines der größten Umweltprobleme. Übermäßigem Lärm folgt eine teilweise starke gesundheitliche Beeinträchtigung der Bevölkerung sowie Wertverlust bei Immobilien, insgesamt also ein volkswirtschaftlicher Schaden. Um dem entgegenzuwirken, erließ die EU die EG-Umgebungslärmrichtlinie und forderte die EU Mitgliedsstaaten auf, diese umzusetzen. Nach den Maßstäben des MVI Baden-Württemberg ist es aufgrund der hohen Anzahl an betroffenen Personen in Schwäbisch Gmünd erforderlich, Lärminderungsmaß-



nahmen umzusetzen. Deshalb wurde von Seiten der Stadt für Schwäbisch Gmünd ein Vorläufiger Entwurf eines Lärmaktionsplanes erstellt und dieser Anfang Februar 2014 an das MVI Baden-Württemberg bzw. die LUBW übersendet. Eine Analyse der Lärmbelastung der Straßen in Schwäbisch Gmünd zeigte dabei, dass insbesondere entlang der Bundesstraßen 29 und 298 Lärmbelastungen auftreten. Insgesamt liegen in Schwäbisch Gmünd – abgeleitet aus einer überschlägigen Berechnung von Lärmemissionen – 21 Lärmschwerpunkte vor. Die Lärmschwerpunkte befinden sich in der Hauptsache entlang der drei Verkehrsachsen der Kernstadt, in Ausfallstraßen der Kernstadt und in einigen Durchfahrten außerhalb der Kernstadt gelegener Ortsteile (z. B. Lindach, Hussenhofen, Bargau).

Bei Überschreiten der gesetzlich geregelten Lärmgrenzwerte können grundsätzlich unterschiedliche Maßnahmen getroffen werden:

Maßnahmenkatalog:

So sind beispielsweise passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster), aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände), lärmindernde Fahrbahnbeläge, der Bau von Umgehungsstraßen, Straßensanierungen oder auch verkehrsregelnde Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkung oder Durchfahrtsbeschränkungen zu prüfen. Verkehrsregelnde Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sind grundsätzlich nur dann zulässig, wenn nachweislich die zulässigen Lärmgrenzwerte überschritten sind.

Lärmaktionsplanung mit Maßnahmen

Bezogen auf die einzelnen Lärmschwerpunkte, also die relevanten Straßenabschnitte, ist es jedoch erforderlich detailliert Maßnahmenkombinationen aufzulisten, die zur gewünschten Lärminderung führen. Daher wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung, die derzeit die Stadt erstellt, dargelegt, an welchen Streckenabschnitten, welche Maßnahmen denkbar bzw. je nach Grenzwertüberschreitung auch notwendig sind. Grundsätzlich gilt, dass verkehrsregelnde Maßnahmen - wie die Einrichtung von Tempo 30 auf bestimmten Streckenabschnitten - zeitlich befristet oder auch nur für bestimmte Verkehrsarten (LKW) angeordnet werden können. Hierbei ist immer entscheidend, dass eine Maßnahme auch geeignet ist, die Lärmimmissionen auf das zulässige Maß zu reduzieren. Verkehrsregelnde Maßnahmen, die der Lärmreduzierung dienen, bedürfen grundsätzlich der Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart).

Die Lärmaktionsplanung in Schwäbisch Gmünd ist in der ständigen Fortschreibung, da aufgrund der vielen Baustellen und der Landesgartenschau die Verkehrszahlen nicht aktuell sind. Diese werden in der nächs-



ten Zeit z. T. unter Zuhilfenahme des neuen Verkehrsrechners aktualisiert werden. Diese Ergebnisse werden in die Planungen ständig eingearbeitet und mit dem Regierungspräsidium abgestimmt.

3. **Verkehrsaufkommen**

Grundsätzlich sind alle öffentlichen Straßen im Regelfall dem allgemeinen Verkehr uneingeschränkt gewidmet. Dies bedeutet, dass grundsätzlich alle Verkehrsarten (Fahrrad, Krad, KFZ, LKW usw.) sämtliche Straßen (Ausnahme Autobahn/Kraftfahrstraßen) befahren dürfen.

Dies gilt natürlich im Besonderen für die klassifizierten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Dieses überörtliche Straßennetz dient neben der örtlichen Erschließung vorrangig dem überörtlichen Verkehr und sollte dementsprechend leistungsfähig sein.

Durch die Verkehrsfreigabe des Gmünder Einhorn-Tunnels und der Sanierung/Neubau wichtiger Landes- und Kreisstraßen im Bereich von Schwäbisch Gmünd konnte das überörtliche Straßennetz in den vergangenen Jahren in Teilbereichen deutlich verbessert werden.

Vorrangig der Tunnel B 29 leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Ziel muss es deshalb sein, diese leistungsfähige Verkehrsachse B 29 Richtung Osten weiter auszubauen und somit die Attraktivität weiter zu erhöhen.

Nur so lässt sich erreichen, dass der überörtliche Verkehr die hierfür ausgebauten Verkehrsachse auch annimmt. Entscheidend ist hierbei neben dem Ausbaustandard auch der Weg-Zeit-Faktor. Verkehrsteilnehmer entscheiden sich im Regelfall für die Strecke, die schneller, ggf. auch durch längere Fahrwege, ans Ziel führt. Nur wenn kein leistungsfähiges Straßennetz vorhanden ist, weicht der überörtliche Verkehr auch auf das untergeordnete Straßennetz aus.

Wenn dieser „Schleichverkehr“ dann Strecken befährt, die hierfür nicht geeignet sind oder zu Problemen an diesen Ausweichstrecken führt, können ggf. Maßnahmen ergriffen werden, die im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten zu verkehrlichen Einschränkungen führen.

Folgende Maßnahmen können dann in Betracht kommen:

Sperrung für einzelne Verkehrsarten

Einschränkungen in der Straßennutzung sind nur unter besonderen Voraussetzungen möglich. Beispielsweise sind Maßnahmen denkbar, wenn

- a) Schwerverkehr untergeordnete Straßen als Abkürzung nutzt, obwohl ein geeignetes klassifiziertes Straßennetz im Umfeld vorhanden ist. Hierbei müssen aber die Auswirkungen einer (Teil-) Sperrung für den Schwerverkehr auf das umliegende Straßen-



- netz, bzw. auf die dortigen Anlieger in Betracht gezogen werden. Eine reine Verlagerung von Schwerverkehr von einer bewohnten Straße auf eine andere bewohnte Straße, unabhängig von der Klassifizierung, ist ohne weiteres nicht zulässig.
- b) LKW-Maut-Ausweichverkehr vermehrt untergeordnete Strecken nutzt
 - c) Die Fahrbahn für Schwerverkehr nicht ausgebaut ist, bzw. Schäden an der Fahrbahn aufgrund des Ausbauszustands zu erwarten sind.
 - d) ein erhebliches Gefahrenpotential für andere Verkehrsteilnehmer oder Rechtsgüter gegeben ist (z.B. extreme Gefällstrecken)
 - e) Einschränkungen aufgrund Lärmgrenzwertüberschreitungen
 - f) Einschränkungen im Zuge der Luftreinhaltung

Verkehrslenkung:

Die Verkehrslenkung erfolgt durch entsprechend wegweisende Beschilderungen an den klassifizierten Straßen und an den verkehrswichtigen Gemeindestraßen. Die Wegweisung ist darauf ausgerichtet, ortsunkundige Verkehrsteilnehmer auf das klassifizierte Straßennetz, das dem überörtlichen Verkehr dient, zu lenken.

Allerdings wird darauf hingewiesen, dass viele Verkehrsteilnehmer „blind“ ihrem Navigationsgerät vertrauen und die wegweisende Beschilderung ignorieren.

Steigerung der Attraktivität der Hauptstrecken

Ein möglicher Ausweichverkehr über das nachgeordnete Straßennetz kann auch reduziert werden, wenn durch geeignete Maßnahmen das klassifizierte Straßennetz attraktiver wird. Dies kann beispielsweise dadurch erreicht werden, dass Haupttrouten (Bundesstraßen usw.) durch klare Verkehrsführungen und/oder durch Lichtzeichenanlagen mit verlängerten Grünphasen und grüner Welle mit einem deutlichen Zeitvorteil befahren werden können.

Bauliche Maßnahmen:

Bauliche Maßnahmen zur Verringerung der Attraktivität einer Strecke, wie Fahrbahnverschwenkungen, künstliche Engstellen oder Kreisverkehre, kann die Stadt als Straßenbaulastträger innerhalb des Ortsetter in eigener Zuständigkeit planen und entsprechend den einschlägigen Richtlinien umsetzen. Hierbei ist aber zur berücksichtigen, dass der grundsätzliche Charakter und die damit verbundene (Widmungs-)Funktion einer klassifizierten Straße weiterhin gewährleistet sein muss.



4. Zuständigkeit

Die in dieser Vorlage dargelegten Möglichkeiten der Straßenverkehrsbehörde / des Straßenbaulastträgers sind etwas weiter gefasst, da auch Möglichkeiten aufgezeigt wurden, die Auswirkungen auf andere Stadtteile oder die Umlandgemeinden haben können.

Gem. § 44 Straßenverkehrsordnung (StVO) ist die Stadt als Straßenverkehrsbehörde für die Umsetzung der StVO und der entsprechenden Richtlinien zuständig. Im Rahmen dieser Zuständigkeit entscheidet die Straßenverkehrsbehörde aufgrund der einschlägigen gesetzlichen Regelungen und Verwaltungsvorschriften, ob und ggf. welche verkehrsrechtliche Anordnung getroffen wird.

Bei jeder Entscheidung ist die Polizeidirektion und der Straßenbaulastträger (Land, Kreis, städtisches Tiefbauamt) zu beteiligen bzw. zu hören. Teilweise bedarf es bei Entscheidungen (vorrangig bei verkehrsrechtlichen Anordnungen, die der Lärmreduzierung dienen) auch der Zustimmung des Regierungspräsidiums als oberste Straßenverkehrsbehörde.

Maßnahmen zur Luftreinhaltung können nur umgesetzt werden, wenn diese im Luftreinhalteplan (erstellt vom Regierungspräsidium) festgelegt sind.

Der Straßenbaulastträger (Land, Kreis oder Stadt) ist gem. § 9 Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) für den Bau und die Unterhaltung von Straßen zuständig. Der Straßenbaulastträger hat entsprechend seiner Leistungsfähigkeit entsprechend den Verkehrsbedürfnissen und gem. den Regeln des Straßenbaus die Straßen zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder zu verbessern.

Hierbei bedeutet der Begriff „Leistungsfähigkeit“ im Prinzip die finanziellen Möglichkeiten, die dem Straßenbaulastträger von den politischen Entscheidungsträgern (Gemeinderat) zur Verfügung gestellt werden. Somit entscheidet der Gemeinderat im Rahmen der Haushaltsberatungen über einzelne Straßenbau- und Sanierungsmaßnahmen (Straßenneubau, Sanierungen, Kreisverkehre, usw.), die über die zwingend notwendigen Unterhaltungsarbeiten zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit hinausgehen.

Sollten diese notwendigen Unterhaltungsarbeiten nicht finanzier- oder umsetzbar sein, so ist die Straßenverkehrsbehörde gefordert, die notwendigen verkehrsrechtlichen Anordnungen (z.B. Gefahrenzeichen, Geschwindigkeitsbeschränkungen usw.) zu treffen.

Zudem liegt es auch in der Entscheidungshoheit des Gremiums, ob z.B. stationäre oder mobile Geschwindigkeitsmessanlagen beschafft werden sollen.



IV. Hauptachsen und Ortsdurchfahrten in Schwäbisch Gmünd (Kernstadt und Stadtteile) sowie bereits realisierte Maßnahmen

Entsprechend dem vorgelegten Untersuchungsschwerpunkt sollen nun in einem ersten Schritt die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen und die drei Hauptverkehrsachsen mit Querachsen in der Kernstadt untersucht und bewertet werden (in einem späteren Schritt können dann auch die untergeordneten Straßenzüge des Straßennetzes mit einbezogen werden)

Kernstadt

Hauptachsen West – Ost

1. Achse B 29 Gmünder Einhorn-Tunnel

Der Gmünder Einhorn-Tunnel nimmt den Durchgangsverkehr auf, der ohne Behinderungen zwischen Böbingen und Stuttgart die B 29 befahren kann. Weiteres Ziel muss es hier sein, die B 29 bis zur A 7 leistungsfähig auszubauen.

2. Achse Remsstraße – Lorcher Straße

Die „alte“ B 29 muss dauerhaft als Umleitungsstrecke für den Tunnel B 29 leistungsfähig bleiben. Durch den bevorstehenden Umbau der Baldung- und Pfitzerkreuzung ist diese Leistungsfähigkeit gewährleistet. Allerdings ist diese Achse auch durch viele Abbiegebeziehungen und Fußgängerquerungen in ihrer Leistungsfähigkeit eingeschränkt. Dies ist aber vertretbar, da diese Route auch der inneren Erschließung der Stadt dient.

3. Achse Buchstraße – Königsturmstraße – Goethestraße - Eutighoferstraße

Diese Achse hat verkehrliche grundsätzlich eine in Teilbereichen untergeordnete Verkehrsbedeutung, so dass im Verlauf bereits folgende Verkehrseinschränkungen angeordnet sind:

- Eutighofer Straße / Goethestraße ist mit einem LKW-Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr gesperrt. Anliegerverkehr ist möglich
- Die Buchstraße ist mit einem nächtlichen LKW-Durchfahrtsverbot beschildert, wobei der Schwerverkehrsanteil durch die Verkehrsfreigabe des Tunnels und die somit leistungsfähige B 29 rückläufig ist.



Hauptachsen Nord – Süd sowie Hauptverkehrswege

- Oberbettringer Straße
- Rektor-Klaus-Straße

Stadtteile

Herlikofen (Brainkofer Straße / Gmünder Straße)

- Kreisverkehr an den Ortseinfahrten Ost und West
- Kurvige Ortsdurchfahrt, die kaum höhere Geschwindigkeiten zulässt
- Drei signalisierte Fußgängerüberwege

Hussenhofen (Hauptstraße)

- Geschwindigkeitsmessanlage (schwenkbar) am Ortsausgang Ost Höhe Mozartschule
- Parkplätze entlang der Ortsdurchfahrt wirken als verkehrsberuhigende Maßnahme
- Signalisierter Fußgängerüberweg Höhe Mozartschule
- Fußgängerüberweg Ortsmitte Höhe Bezirksamt

Lindach (Täferroter Straße, ggf. Hans-Diemar-Straße)

Täferroter Straße

- Geschwindigkeitsmessanlage am Ortseingang Ost
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h in einem Teilbereich der Ortsdurchfahrt
- vier signalisierte Fußgängerüberwege
- ein Fußgängerüberweg
- Fahrbahnverschwenkung mit Fahrbahnteiler am westlichen Ortseingang

Hans-Diemar-Straße

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- LKW-Fahrverbot ab 7,5 t
- Künstliche Engstelle am südl. Ortsausgang
- Alternierendes Parken
- Signalisierter Fußgängerüberweg

Großdeinbach (Wetzgauer Straße / Kleindeinbacher Straße)

- Künstliche Engstellen am östlichen Ortseingang
- Fahrbahnverschwenkung mit Fahrbahnteiler am östlichen Ortseingang
- Geschwindigkeitsmessanlage (schwenkbar) am westlichen Ortseingang



- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km in einem Teilbereich der Ortsdurchfahrt
- Drei signalisierte Fußgängerüberwege

Wetzgau/Rehnenhof (Deinbacher Straße)

- Kreisverkehre an den Ortseinfahrten Ost und West, zusätzlich Mini-kreisverkehr Höhe Kolomannstraße
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km in einem Teilbereich der Ortsdurchfahrt
- Künstliche Engstellen entlang der Ortsdurchfahrt
- Zwei signalisierte Fußgängerüberwege, zusätzlich ein signalisierter Fußgängerüberweg während der LGS

Straßdorf (Einhornstraße / Göppinger Straße/ Donzdorfer Straße / Alemannenstraße)

- Kreisverkehr am nördlichen Ortseingang
- Kreisverkehr am Ortseingang aus Richtung Waldstetten
- Kreisverkehr Ortsmitte
- vier signalisierte Fußgängerüberwege

Bettringen

- Unterbettringen (Scheffoldstraße / Weilerstraße)
 - o Kreisverkehr Unterbettringen
 - o vier signalisierte Fußgängerüberwege
- Oberbettringen (In der Vorstadt / Heubacher Straße / Neue Straße)
 - o sechs signalisierte Fußgängerüberwege
 - o Kreisverkehr
 - o Zwei Geschwindigkeitsmessenanlagen an der Neue Straße

Weiler (Stümpfelbachstraße / Degenfelder Straße)

- Ein signalisierter Fußgängerüberweg
- Kurviger Straßenverlauf im Bereich des Ortskerns, der keine hohen Fahrgeschwindigkeiten zulässt

Degenfeld (Lautertalstraße / Filstalstraße)

- Ein signalisierter Fußgängerüberweg
- Kurviger Straßenverlauf im Bereich des Ortskerns, der keine hohen Fahrgeschwindigkeiten zulässt



Bargau (Stauferstraße / Hans-Fein-Straße)

- Derzeit provisorischer Kreisverkehr am westlichen Ortseingang, der im Zuge der Ortsumfahrung als leistungsfähiger Kreisverkehr neu angelegt wird
- Fahrbahnteiler
- In Teilbereichen der Ortsdurchfahrt Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h

V. Weiteres Vorgehen

Um dem Gemeinderat für Maßnahmen in seiner Zuständigkeit sowie um für die Straßenverkehrsbehörde eine Anhörung bzw. ein Einbinden der Bevölkerung zu gewährleisten, soll die Thematik in allen Ortschaftsräten behandelt und letztlich im Gemeinderat beraten bzw. entsprechend der Zuständigkeit beschlossen werden.

In der Vergangenheit hatten einzelne Ortsteile eine Einzelberatung der Thematik gewünscht, was von der Stadtverwaltung abgelehnt wurde. Entsprechend den Zuständigkeiten muss der Gemeinderat eine Gesamtbetrachtung vornehmen, wobei er bezüglich seiner eigenen Zuständigkeit und der Zuständigkeit im Sinne der Straßenverkehrsbehörde Vorschläge einbringen kann.