

| Name |  | Eingangsdatum | Stellungnahme  | Abwägung  | Maßnahme   |
|------|--|---------------|--|---|--|
| 1    | Ortschaftsrat Lindorf  | 29.09.2020    | Der Ortschaftsrat Lindorf fasst zusammen, dass das wesentliche Problem die Zähringer Straße sei. Die Geschwindigkeit, die man fahren dürfe, sei kein Selbstzweck, sondern diene dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Die Hälfte der Fraktion habe sich für die Forderung für Tempo 30 in der Zähringer Straße ausgesprochen. | Nachrangige Konfliktdichte (3. Priorität) im Stadtgeschwindigkeitskonzept, Einzelkonflikt ungenügend gesicherter Radverkehr. Die Anordnungsvoraussetzungen sind bei aktueller Rechtslage gering.<br>Bei den belasteten autobahnnahen Gebäuden an der Zähringer Straße wird davon ausgegangen, dass hier mit dem Ausbau der A 8 durch den Straßenbaulastträger passive Schallschutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge ergriffen wurden. Der Abschnitt wird deshalb im Lärmaktionsplan (3. Runde) nicht weiterverfolgt. Maximale Pegel: $L_{den}$ 67,7 dB(A), $L_{ngt}$ 60,1 dB(A).<br>Perspektivisch im Zusammenhang mit Reuderner Straße/ Öttinger Straße als Verkehrsberuhigung und Umgestaltung/ Sanierung der Ortsmitte Lindorf Beschränkung der beiden Ortsdurchfahrten in Lindorf auf 30 km/h denkbar. | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.  |
|      |  |               | Die anderen Fraktionsmitglieder befürworten an der Abzweigung Eschenweg das Vorsehen einer Überquerung der Zähringer Straße.   | Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts. Querungshilfen können davon unabhängig vorgesehen werden.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.  |
|      |  |               | Eine weitere sichere Querungshilfe forderte die Fraktion für den Ortsausgang. Hier müsse auch darauf geachtet werden, dass sich diese Querungshilfe für Radfahrer eignet. Bisher werden Radfahrer dort genötigt, an einer sehr schlecht ersichtlichen Stelle die Straße zu überqueren  | Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts. Querungshilfen können davon unabhängig vorgesehen werden.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.  |
| 2    | Weiterleitung der Eingaben vom Ortschaftsrat Nabern durch Stadtverwaltung Kirchheim u. T. Leitung Abteilung Städtebau und Baurecht Gernot Pohl | 17.09.2020    | Für das Stadtgeschwindigkeitskonzept wurde der Vorschlag eingereicht, die Neue Straße mit Tempo 40 auszuweisen.  | Bisher nachrangige Konfliktdichte (3. Priorität) im Stadtgeschwindigkeitskonzept, Einzelkonflikt ungenügend gesicherter Radverkehr.<br>Nun Belastungsachse im LAP 3. Runde: OD Nabern 1. Abschnitt Bissinger Straße (Ortseingang Süd bis Neue Straße) $L_{den}$ 74,0 dB(A), $L_{ngt}$ 63,5 dB(A); 2. Abschnitt Neue Straße (Bissinger Straße bis Ortseingang West) $L_{den}$ 68,4 dB(A), $L_{ngt}$ 58,2 dB(A). Neue Maßnahmenvorschläge: Tempo 40 ab Höhe Wohnbebauung Kelterstraße, Haus Nr. 31 bis zur Einmündung Bissinger Straße, Tempo 30 zwischen Bissinger Straße, Haus Nr. 29, und Neue Straße sowie lärmmindernder   | Anpassung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts für die Neue Straße (Nabern) an die neuen Erkenntnisse und Maßnahmen vom LAP der 3. Runde. |

| Name |  | Eingangsdatum | Stellungnahme   | Abwägung  | Maßnahme  |
|------|--|---------------|---|---|---|
|      |  |               |   | Asphalt auf gesamtem Abschnitt (T 30 bleibt im Anschluss bestehen), Prüfung Kreisverkehr im Knoten Neue Straße/ Straße Im Auchtort sowie unterstützende Maßnahmen (Fahrbahnverswenkung usw.).   |   |
|      |  |               | Des Weiteren wurde im Bürgersprechtag der Vorschlag eingebracht, die Zufahrt zu SIRIUS bereits am Ortseingang zu positionieren.   | Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.<br>Es besteht eine Zufahrt an der Kläranlage zu den Stellplätzen des Siriusgeländes. Eine weitere Zufahrt besteht an der Grenze zur Firma Wolf-Hirth, die unter Anderem der Entsorgung dient. Hier ist jedoch auf der Neuen Straße aus Richtung Bissingen keine Linksabbiegespur vorhanden. Als Zufahrt für den Schwerlastverkehr sind die hieran anschließenden vorhandenen Verkehrsflächen innerhalb des Siriusgeländes ungeeignet. | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.   |
| 3    | Fraktion Ötlinger Bürgerinitiative im Ortschaftsrat Ötlingen<br>Fraktionsvorsitzender<br>Timo Just | 20.08.2020    | In Ötlingen gibt es neben den 30er-Zonen in den Wohngebieten, auch Tempo 30 auf der Hauptdurchgangsstraße (Stuttgarter Straße) vom Ortseingang von Wendlingen kommend bis auf Höhe des Discounters Lidl. Da für viele Autofahrer nicht klar ist, ab wann Tempo 30 nicht mehr gilt, wäre zu überlegen, das Tempo 30 Gebot bis zur Kreuzung Hegelstraße auszuweiten.  | Nach Einzelfallprüfung und Abwägung für die Stuttgarter Straße auf dem Abschnitt zwischen Goethestraße und Hegelstraße wird gemäß Konzept eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht empfohlen.<br>Die Konflikte sind vorzugsweise durch Maßnahmen gegen Unfallschwerpunkte und des LAP sowie Angebotsverbesserungen für den Radverkehr zu lösen.  | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.  |
|      |  |               | Hier nun unsere Anregungen, um Verdrängungseffekte (sog. Schleichverkehr) in den Wohnstraßen zu vermeiden: <ul style="list-style-type: none"> <li>In der Warth - zwei Einengungen, Überfahrschwellen Buskap "Karpaten"-Haltestelle, zwei dauerhafte Display-Anzeigen, versetztes Parken mit ausgewiesenen (markierten) Parkflächen.</li> <li>Haldenstraße: Umbau des Kreuzungsbereichs Tobelstr./ Haldenstr., provisorische Einengung am Halden-Kindergarten in eine dauerhafte Einengung umwandeln, evtl. 2. Einengung, Überfahrschwellen, zwei dauerhafte Display-Anzeigen, versetztes Parken mit ausgewiesenen (markierten) Parkflächen</li> </ul> | Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Die Vorschläge fließen jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein. |
|      |  |               | Weitere Maßnahmen für die übrigen Verkehrsteilnehmer (Radfahrer) sind ebenfalls in diesem Konzept zu berücksichtigen:<br><b>Radwege (örtlich/überörtlich):</b><br>Sanierung des Fuß-/Radwegs (überörtlich) südlich der Bahn,<br>Ausbau & Verbesserung des Radwegs von der Grünschnittsammelstelle bis zur Stadtmitte in Kirchheim (z. B. über Teckcenter),<br>Radschutzstreifen vom Rathaus Ötlingen bis zum Nanz-Center,<br>Radschutzstreifen Isolde-Kurz-Straße stadtauswärts,<br>Ausbau Radweg links der Steige (über Wiesen) und Mitbetrachtung Schotterweg,<br>Ausbau & Verbesserung Radweg Ötlingen-Notzingen,                                  | Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Die Vorschläge fließen jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein. |

| Name |                                   | Eingangsdatum | Stellungnahme   | Abwägung  | Maßnahme   |
|------|-----------------------------------|---------------|---|---|--|
|      |                                   |               | <p>Radweg Kirchheim-Ötlingen-Lindorf-Reudern-Nürtingen</p> <p>Trotz aller Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung, liegt uns auch eine Reduktion der Verkehrsmenge am Herzen. Daher sehen wir im Rahmen dieses Konzepts auch eine Umfahrung von Ötlingen als einen sehr wichtigen Punkt an: Planung und Bau einer Umgehungsstraße zur Entlastung der Anwohner entlang der Stuttgarter Straße von Lärm. Durch eine Umfahrung ergibt sich laut qualifizierter Untersuchungen eine Entlastung von rund 8.000 Fahrzeugen pro Tag. Belastung gegenwärtig arbeitstäglich mehr als 22.000 Fahrzeuge, davon einige hundert Lastwagen (bis zu 800).</p> <p>Bei allen Maßnahmen, die umgesetzt werden, sind auch die Fußgänger schlussendlich mit einzubeziehen und entsprechend zu berücksichtigen. Hierzu wäre ein wichtiger Punkt anzumerken:<br/>Gehweg entlang Lindorfer Straße von Ortsmitte Richtung Lindorf und zurück:<br/>Verbreiterung des zu schmalen Gehweges für die Schüler bis Eduard-Mörke-Grundschule sowie für die Kinder des Eduard-Mörke-Kindergartens, für die Bewohner südlich Bahnlinie, für Sportler zum/vom Rübholz, und für - auch viele ältere - Friedhofsbesucher.</p> | <p>Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.<br/>Eine Umfahrung von Ötlingen ist nicht Ziel des integrierten Verkehrskonzeptes der Stadt Kirchheim unter Teck.</p> <p>Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.</p>   | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p> <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Die Vorschläge fließen jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.</p> |
| 4    | Freie Wähler<br>Bettina Schmauder | 05.10.2020    | <p>Grundsätzlich sind wir mit den Vorschlägen über eine Ausdehnung der Tempo 30-Zonen nicht einverstanden. Wir beantragen die Untersuchung und Beratung des folgenden Antrages:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einführung eines flächendeckenden Tempo 40 innerhalb des Stadtgebietes auf der Gemarkung Kirchheim unter Beibehaltung der bestehenden Tempo 30-Zonen bzw. Spielstraßen (und weiterer bestehenden Geschwindigkeitsreduzierungen).</li> </ul>  | <p>Das aktuelle Verkehrsrecht verlangt für die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen eine sachgerechte Einzelfallprüfung bei der die konkreten situativen Gegebenheiten vor Ort abzuwägen sind. Eine pauschale Anordnung von Tempo 40 flächendeckend für einen ganzen Teil des Stadtgebietes ist derzeit (noch) nicht anordnungsfähig.</p>   | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p>  |
|      |                                   |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für den Alleenring beantragen wir in Ergänzung zu Punkt 1 komplett Tempo 40.</li> </ul>  | <p>Der Alleenring weist gemäß Konzept die höchste Konfliktdichte (1. Priorität) auf. Tempo 30 erwirkt einen höheren Grad der Zielerreichung bzgl. der notwendigen Milderung/ Kompensation der vorliegenden Belastungssituation. Es unterstützt zudem die gewünschte Verkehrsverlagerung in stärkerem Maß (Widerstand höher). Der Alleenring hat keine übergeordnete verkehrliche Funktion, was eine Begründung für Tempo 40 liefern könnte.</p> | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p>  |
|      |                                   |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unabhängig von unserem Antrag über ein flächendeckendes Tempo 40 lehnen wir die Einführung von Tempo 30 Jesingen (Teile der Kirchheimer Str.), Nabern (Neue Straße), in der Jesinger-, Schlierbacher-, Stuttgarter und Henriettenstr. ab und beantragen dort Tempo 40.</li> </ul>  | <p>In der Stuttgarter Straße ist aufgrund der geringen Anordnungsvoraussetzungen vorerst keine Geschwindigkeitsbeschränkung geplant.</p> <p>Die Neue Straße (Nabern) ist Belastungsachse im LAP 3. Runde, Neue Maßnahmenvorschläge: Tempo 40 ab Höhe Wohnbebauung Kelterstraße, Haus Nr. 31 bis zur Einmündung Bissinger Straße, Tempo 30 zwischen Bissin-</p>  | <p>Anpassung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts für die Neue Straße (Nabern) an die neuen Erkenntnisse und Maßnahmen vom LAP der 3. Runde.</p>  |

| Name |   | Eingangsdatum | Stellungnahme  | Abwägung  | Maßnahme  |
|------|---|---------------|--|---|---|
|      |   |               |  | <p>ger Straße, Haus Nr. 29, und Neue Straße sowie lärmindernder Asphalt auf gesamtem Abschnitt (T 30 bleibt im Anschluss bestehen), Prüfung Kreisverkehr im Knoten Neue Straße/ Straße Im Auchtert sowie unterstützende Maßnahmen (Fahrbahnverschwenkung usw.).</p> <p>In der Jesinger Straße, Schlierbacher Straße und Henriettenstraße ist gemäß Konzept die höchste Konfliktdichte (1. Priorität). Ziel ist eine Verkehrsberuhigung von innen nach außen bzw. mit Fokus auf Hauptverkehrsstraßen in zentrumsnaher Lage, bei denen keine übergeordnete Verkehrsfunktion besteht. Die Ortsdurchfahrt Jesingen ist aufgrund Konfliktlage, Abschnittslänge, ÖPNV-Belange und Verkehrsfunktion für eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h geeignet.</p> |   |
|      |   |               | <p>Uns ist eine klare - für alle Verkehrsteilnehmer - gut erkennbare Struktur der Geschwindigkeiten von großer Bedeutung. Wir sind der Meinung, dass wir dies mit einer flächendeckenden Tempo 40-Regelung erreichen können, die Hand in Hand geht mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit, des Lärms und der Gefahr. In anderen Städten ist dies gut zu beobachten. Außerdem soll so ein Abbau der Beschilderung erreicht werden.</p>   | <p>Eine möglichst einheitliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitsregelung ist Ziel des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Das aktuelle Verkehrsrecht verlangt für die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen eine sachgerechte Einzelfallprüfung bei der die konkreten situativen Gegebenheiten vor Ort abzuwägen sind. Eine flächendeckende Anordnung von Tempo 40 im Stadtgebiet bzw. in Teilen des Stadtgebiets ist derzeit (noch) nicht anordnungsfähig.</p>  | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p>   |
| 5    | GR-Fraktion Bündnis 90/Die Grünen<br>Sabine Bur am Orde-Käß |               | <p>Aus der Bürgerschaft haben wir erfahren, dass es in der Steingaustraße immer wieder Probleme mit dem nicht vorhandenen Fußgängerüberweg gibt. Vor allem für die älteren Bewohnerinnen und Bewohner des Seniorenzentrums Steingautift ist der Umweg über die bestehenden Fußgängerampeln an der Stuttgarter Straße und der Henriettenstraße zu weit, so dass sie versuchen, die Straße an anderer Stelle zu überqueren. Insbesondere nach der Fertigstellung des Steingau-Quartiers mit seinen Läden und Cafes erhöht sich der Anreiz, die Steingaustraße direkt zu überqueren. Das führt zu gefährlichen Situationen und erhöht die Unfallgefahr. Daher beantragen wir die Einrichtung eines gesicherten Fußgängerüberwegs in der Steingaustraße auf Höhe des Seniorenzentrums.</p> <p>Über das Stadtgeschwindigkeitskonzept werden wir außerdem Tempo 30 in diesem Bereich beantragen.</p> | <p>Der Fußgängerüberweg wurde zwischenzeitlich hergestellt.</p> <p>Nachgeordnete Konfliktdichte für die Steingaustraße und Abwägung gegen Tempo 30 durchgehend zwischen Stuttgarter Straße und Henriettenstraße gemäß Stadtgeschwindigkeitskonzept.</p>   | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p> <p>Ergänzung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes um die Empfehlung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Steingaustraße vor dem Seniorenzentrum.</p> |

| Name |                | Eingangsdatum | Stellungnahme   | Abwägung  | Maßnahme  |
|------|----------------|---------------|---|---|---|
|      |                |               |   | Die Anordnungsvoraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen an Vorfahrtstraßen mit angrenzenden Seniorenzentren wurden vereinfacht. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Steingaustraße vor dem Seniorenzentrum ist im Einzelfall zu beantragen und i.d.R. anzuordnen.  |   |
| 6    | Fraktion Grüne |               | <p>Nabern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Straße, Tempo 30 oder 40 ab Industriepark bis Ortsende Richtung Weilheim,</li> </ul> | <p>Bisher nachrangige Konfliktdichte (3. Priorität) im Stadtgeschwindigkeitskonzept, Einzelkonflikt ungenügend gesicherter Radverkehr.</p> <p>Nun Belastungsachse im LAP 3. Runde: OD Nabern 1. Abschnitt Bissinger Straße (Ortseingang Süd bis Neue Straße) <math>L_{den}</math> 74,0 dB(A), <math>L_{ngt}</math> 63,5 dB(A); 2. Abschnitt Neue Straße (Bissinger Straße bis Ortseingang West) <math>L_{den}</math> 68,4 dB(A), <math>L_{ngt}</math> 58,2 dB(A). Neue Maßnahmenvorschläge: Tempo 40 ab Höhe Wohnbebauung Kelterstraße, Haus Nr. 31 bis zur Einmündung Bissinger Straße, Tempo 30 zwischen Bissinger Straße, Haus Nr. 29, und Neue Straße sowie lärmindernder Asphalt auf gesamtem Abschnitt (T 30 bleibt im Anschluss bestehen), Prüfung Kreisverkehr im Knoten Neue Straße/ Straße Im Auchtert sowie unterstützende Maßnahmen (Fahrbahnverschwengung usw.).</p> | <p>Anpassung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts für die Neue Straße (Nabern) an die neuen Erkenntnisse und Maßnahmen vom LAP der 3. Runde.</p>   |
|      |                |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Industriepark Zone 30</li> </ul>   | <p>Liegt innerhalb Gewerbegebiet und außerhalb des zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßennetzes, ist damit nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzepts.</p>  | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Die Vorschläge fließen jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.</p>  |
|      |                |               | <p>Jesingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kirchheimer Straße, Tempo 30 oder 40 ganze OD</li> </ul>                                | <p>Maßnahme ist im Stadtgeschwindigkeitskonzept enthalten.</p>  | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p>   |
|      |                |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Holzmadener Straße, Tempo 30 bis Roggenackerstraße</li> </ul>  | <p>Gemäß Konzept besteht keine prioritäre Konfliktsituation. In Anbetracht der einseitigen formulierten Planungsziele, ist zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung im Sanierungsbereich und der Herstellung von Einheit zwischen Bau und Betrieb die Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Roggenackerstraße zu empfehlen.</p>  | <p>Ergänzung um Hinweis, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Holzmadener Straße im Abschnitt von Hintere Straße bis Roggenackerstraße im Rahmen der Einzelfallprüfung außerhalb der Konfliktanalyse empfohlen wird.</p> |

| Name | Eingangsdatum | Stellungnahme  | Abwägung   | Maßnahme   |
|------|---------------|--|--|--|
|      |               | <p>Ötlingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schönblickstraße, Tempo 30 bis Im Tobel</li> </ul>               | <p>Keine Priorität (Konfliktichte gering) und damit kein ausgewiesener Handlungsbedarf gemäß Konzept. Die Anordnungsvoraussetzungen sind bei aktueller Rechtslage sehr gering. Eine Ausdehnung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung nach Norden auf Höhe Straße In der Warth (Begründung Gefahrenlage Kurvenbereich und Sicherung Fußgänger-LSA) ist zu empfehlen.</p>   | <p>Ergänzung um Hinweis, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Schönblickstraße nach Norden auf Höhe Straße In der Warth im Rahmen der Einzelfallprüfung außerhalb der Konfliktanalyse empfohlen wird.</p> |
|      |               | <p>Lindorf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zähringer Straße und Ötlinger Straße, Tempo 30 oder 40</li> </ul> | <p>Nachrangige Konfliktichte (3. Priorität) im Stadtgeschwindigkeitskonzept, Einzelkonflikt ungenügend gesicherter Radverkehr. Die Anordnungsvoraussetzungen sind bei aktueller Rechtslage gering. Bei den belasteten autobahnnahe Gebäuden an der Zähringer Straße wird davon ausgegangen, dass hier mit dem Ausbau der A 8 durch den Straßenbausträger passive Schallschutzmaßnahmen zur Lärmvorsorge ergriffen wurden. Der Abschnitt wird deshalb im Lärmaktionsplan nicht weiterverfolgt. Maximale Pegel: <math>L_{den} 67,7 \text{ dB(A)}</math>, <math>L_{ngt} 60,1 \text{ dB(A)}</math>. Ötlinger Straße nicht im LAP enthalten. Perspektivisch im Zusammenhang mit Reuderner Straße/ Ötlinger Straße als Verkehrsberuhigung und Umgestaltung/ Sanierung der Ortsmitte von Lindorf, kombiniert mit baulichen Maßnahmen, eine Beschränkung der beiden Ortsdurchfahrten in Lindorf auf 30 km/h denkbar.</p> | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Die Vorschläge fließen jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.</p>   |
|      |               | <p>Wenn möglich, sollten alle Ortsdurchfahrten nach dem selben Prinzip ausgewiesen werden.</p>                             | <p>Das aktuelle Verkehrsrecht verlangt für die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen eine sachgerechte Einzelfallprüfung bei der die konkreten situativen Gegebenheiten vor Ort abzuwägen sind. Eine pauschale Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Ortsdurchfahrten ist nicht anordnungsfähig.</p>  | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p>  |
|      |               | <p>Kernstadt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ alle gelb markierten Strecken Tempo 30</li> </ul>               | <p>Die in der Abbildung gelb markierten Straßen stellen die Maßnahmenempfehlungen dar.</p>   | <p>Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.</p>  |

| Name | Eingangsdatum | Stellungnahme  | Abwägung  | Maßnahme   |
|------|---------------|--|---|--|
|      |               | <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="595 264 1223 288">▪ Tannenbergstraße zwischen Pfaffenhalde und Dettinger Straße, Tempo 30</li> <li data-bbox="595 735 1339 783">▪ Zu den Schafhofäckern, ab Jesinger Straße bis hinter Schlossgymnasium sowie innerhalb des bebauten Bereichs auf dem Schafhof bis einschließlich Schafhof IV B</li> <li data-bbox="595 1031 1301 1078">▪ Paradiesstraße, Ziegelstraße und ggf. weitere Reststücke Tempo 30 bis zur nächsten Einmündung</li> </ul> | <p data-bbox="1370 188 1718 264">lungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes dar.</p> <p data-bbox="1370 264 1718 730">Die Tannenbergstraße ist gemäß Konzept von nachgeordneter Priorität. Gemäß LAP, 3. Runde, bildet die Tannenbergstraße eine Belastungsachse von Brücke B 297 bis Dettinger Straße im LAP 3. Brücke B 297 - Eichendorffstraße <math>L_{den}</math> 68,0 dB(A), <math>L_{ngt}</math> 59,0 dB(A), Eichendorffstraße – Raunerstraße <math>L_{den}</math> 70,6 dB(A), <math>L_{ngt}</math> 59,7 dB(A), Raunerstraße – Dettinger Straße <math>L_{den}</math> 70,3 dB(A) <math>L_{ngt}</math> 59,2 dB(A).<br/>Maßnahmen: Tempo 30 zwischen Eichendorffstraße und Dettinger Straße, lärmindernde Asphaltdeckschicht auf gesamtem Abschnitt anschließend T 30 aus Lärmschutzgründen nicht mehr erforderlich. Sichere Führung Radverkehr bei T 30 im Mischverkehr, bei T 50 Schutzstreifen.</p> <p data-bbox="1370 730 1718 1031">Auf der Straße Zu den Schafhofäckern ist im Bereich Schlossgymnasium die Geschwindigkeit zur Schulwegsicherung bereits auf 30 km/h beschränkt. Im Zug des angebauten Bereichs im Wohngebiet Schafhof besteht gemäß Konzept keine prioritäre Konfliktdichte. Die Anordnungsvoraussetzungen sind bei aktueller Rechtslage zu gering. Im Umfeld der Bushaltestelle Schafhof ist für dessen Sicherung die Geschwindigkeit bereits auf 30 km/h beschränkt.</p> <p data-bbox="1370 1031 1718 1396">Abschnitt der Ziegelstraße zwischen Schöllkopfstraße und Hahnweidstraße von geringer Länge (&lt;100 m), geringer Konfliktdichte und aufgrund erzwungenen Haltvorgängen an LSA Schöllkopfstraße geringes Geschwindigkeitsniveau. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher hier nicht sehr wirksam. In der Paradiesstraße wird bisher eine Fortsetzung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis Ende Bebauung empfohlen. Die geringfügige Verlängerung bis zur Plochinger Straße (+50 m) kann ergänzt werden.</p> | <p data-bbox="1718 264 2065 341">Anpassung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes an die neuen Maßnahmen im LAP der 3. Runde.</p> <p data-bbox="1718 735 2065 834">Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Die Vorschläge fließen jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.</p> <p data-bbox="1718 1031 2065 1129">Ergänzung um die Empfehlung, die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Paradiesstraße bis zur Plochinger Straße auszuweiten.</p> |

| Name |                                       | Eingangsdatum | Stellungnahme  | Abwägung  | Maßnahme   |
|------|---------------------------------------|---------------|--|---|--|
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Steingaustraße zwischen Stuttgarter Straße und Henriettenstraße, Tempo 30</li> </ul>  | Nachgeordnete Konfliktdichte für die Steingaustraße und Abwägung gegen Tempo 30 durchgehend zwischen Stuttgarter Straße und Henriettenstraße gemäß Stadtgeschwindigkeitskonzept. Die Anordnungsvoraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen an Vorfahrtstraßen mit angrenzenden Seniorenzentren wurden vereinfacht. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Steingaustraße vor dem Seniorenzentrum ist im Einzelfall zu beantragen und i.d.R. anzuordnen. | Ergänzung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes um die Empfehlung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Steingaustraße vor dem Seniorenzentrum. |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Henriettenstraße bis Boschstraße, Tempo 30</li> </ul>   | Die Anordnung einer Tempo 30-Zone in der Henriettenstraße zwischen Steingaustraße und Boschstraße ist Bestandteil des Konzeptes.  | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.   |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Steingauquartier, komplett verkehrsberuhigter Bereich</li> </ul>  | Außerhalb des zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßennetzes und damit nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.                        |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prüfen, ob Ziegelstraße zwischen Gaisgasse und Dettlinger Straße verkehrsberuhigter Bereich sein kann</li> </ul>  | Außerhalb des zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßennetzes und damit nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.                        |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hahnweidstraße ab Panoramaweg und Milcherberg bis Dürenweg, verkehrsberuhigter Bereich (um das LUG herum bis zum Kindergarten)</li> </ul>   | Außerhalb des zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßennetzes und damit nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.   | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.                        |
|      |                                       |               | Weitere Punkte:  |   |  |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Kreisverkehr Kolbstraße/ Henriettenstraße bis Fertigstellung Steingauquartier herstellen</li> </ul>   | Befindet sich in Planung und Umsetzung. Ein erforderlicher Grunderwerb ist bisher nicht möglich.  | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.   |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sperrung Am Hohenreisach für den Durchgangsverkehr mit dauerhafter Lösung</li> </ul>  | Nicht Gegenstand des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.  | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes. Der Vorschlag fließt jedoch bei konkreten planerischen Überlegungen ein.                        |
|      |                                       |               | <ul style="list-style-type: none"> <li>B 297 (Umgehungsstraße), Tempo 50</li> </ul>  | Es bestehen keine Anordnungsvoraussetzungen für diese Maßnahme (anbaufrei). Die B 297 dient der Verkehrsbündelung und Aufnahme des Durchgangsverkehrs. Lärmschutzwand einseitig vorhanden.  | Keine Änderung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.   |
| 7    | Ortschaft Jesingen<br>Marianne Gmelin | 25.08.2020    | Im Rahmen der Ortskernsanierung Nord hat der Ortschaftsrat in seiner Sitzung am 11. April 2011 aus Kostengründen auf einen Flüsterasphalt in der Holzmadener Straße zugunsten der Einführung einer 30km/h-Zone verzichtet. Der Antrag lautete: Einführung einer 30 km/h-Zone und Wegfall des Deckbelages als Flüsterasphalt. Der Antrag wurde mit 9 Für-Stimmen und 2 Gegen- | Gemäß Konzept besteht keine prioritäre Konfliktsituation. In Anbetracht der einst formulierten Planungsziele, ist zur Unterstützung der städtebaulichen   | Ergänzung um Hinweis, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Holzmadener Straße im Abschnitt von Hintere Straße bis Rog-                  |



| Name |  | Eingangsdatum | Stellungnahme  | Abwägung  | Maßnahme   |
|------|--|---------------|--|---|--|
|      |  |               | stimmen angenommen. Bis heute wurde die 30km/h-Zone in der Holzmadener Straße in Jesingen nicht eingeführt. Die Einführung ist die konsequente Fortführung der 30 km/h in der Kirchstraße unmittelbar in die Holzmadener Straße bis zum Ortsende von Jesingen. | Entwicklung im Sanierungsbereich und der Herstellung von Einheit zwischen Bau und Betrieb die Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Roggenackerstraße zu empfehlen. | genäckerstraße im Rahmen der Einzelfallprüfung außerhalb der Konfliktanalyse empfohlen wird. |

Städtebauliche Abwägung - Die Verwaltung hat unter Berücksichtigung der vorstehenden Einzelfallbeurteilungen Überlegungen zur städtebaulichen und verkehrsplanerischen Plausibilität straßenverkehrsrechtlicher Einzelanordnungen angestellt. Hierbei geht es um eine durchgehende Logik bei den Ortsdurchfahrten. Diese weisen hinsichtlich ihrer Konfliktdichte ähnliche Rahmenbedingungen hinsichtlich Lärmbelastung, Querungskonflikten, Bebauungsdichten usw. auf. Daher sollte nach Auffassung der Verwaltung zumindest in Jesingen und Lindorf die gleiche Struktur wie in Ötlingen, also Tempo 30, gewählt werden. Die Neue Straße in Nabern hingegen ist weitgehend anbaufrei und hat eine lineare Führung, weshalb dort Tempo 40 gelten sollte. In jedem Fall wird im Bereich der Seestraße eine deutlich wahrnehmbare, sichere und komfortable Querungsmöglichkeit hergestellt.