

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Kirchheim unter Teck
Integriertes Verkehrskonzept
Stadtgeschwindigkeitskonzept



Kirchheim unter Teck Integriertes Verkehrskonzept

Stadtgeschwindigkeitskonzept

im Auftrag der

Stadt Kirchheim unter Teck

bearbeitet von

Planungsbüro Richter-Richard, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Sascha Achtenhagen

Aachen/ Berlin, März 2021



INHALTSVERZEICHNIS

1.	ZIELE UND GRUNDLAGEN	1
1.1	Ziele des Stadtgeschwindigkeitskonzepts	1
1.2	Rechtliche Vorgaben für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung	2
1.3	Historische Entwicklung Straßennetz zur Lenkung des Kfz- Verkehrs	5
1.4	Stadt- und verkehrsplanerische Steuerung der Verkehrsentwicklung	10
2.	ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEITEN BESTAND	15
3.	KONFLIKTANALYSE HAUPTVERKEHRSTRASSEN	17
3.1	Methodisches Vorgehen	17
3.2	Auswertung Straßenumfeldnutzung	19
3.3	Bewertung Konfliktdichte	21
3.4	Abwägung Handlungsbedarf	23
4.	EMPFEHLUNGEN STADTGESCHWINDIGKEITSKONZEPT	28



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Verkehrsstraßennetz von 1902 (gelb) und neue Straßen seit den 1970er Jahren (rot)	6
Abb. 1.2:	Erschließung bis ca. 1970	8
Abb. 1.3:	Erschließungsvision >1970.....	8
Abb. 1.4:	Erschließungskonzept 2011	9
Abb. 1.5:	Belastungsplan überörtlicher Durchgangsverkehr (Kfz/24 h Mo-Fr) Analyse 2012.....	12
Abb. 1.6:	Differenzplan Durchgangsverkehr kombinierter Prognose-Planfall 1 2025/ Analyse 2012	13
Abb. 1.7:	Städtebauliche Entwicklung "Steingauquartier" und "Herrschaftsgärten".....	14
Abb. 2.1:	Geschwindigkeitsregelung Bestand (2018)	16
Abb. 3.1:	Methodik Konfliktanalyse	18
Abb. 3.2:	Hierarchie Straßennetz – Bestand	19
Abb. 3.3:	Umfeldnutzung Hauptverkehrsstraßen.....	20
Abb. 3.4:	Bewertung Konfliktdichte Hauptverkehrsstraßennetz.....	22
Abb. 4.1:	Stadtgeschwindigkeitskonzept	31
Abb. 4.2:	Stadtgeschwindigkeitskonzept mit Einzelfallprüfung außerhalb Konfliktanalyse.....	33



1. ZIELE UND GRUNDLAGEN

1.1 Ziele des Stadtgeschwindigkeitskonzepts

Mit dem Stadtgeschwindigkeitskonzept verfolgt die Stadt Kirchheim unter Teck abgeleitet aus dem integrierten Verkehrskonzept (IVK) und mit diesem abgestimmt folgende planerische Ziele:

- Leistungsfähiges Netz der Hauptverkehrsstraßen, um den Kfz-Verkehr bündeln. Dieses Netz ist funktionsgerecht so zu gestalten, dass sowohl verkehrliche als auch städtebauliche Belange in ausgewogenem Maß berücksichtigt werden. In städtebaulich sensiblen Bereichen kann eine Geschwindigkeitsreduzierung nach § 45 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung angeordnet werden. Dies stellt eine effektive und dann eine kostengünstige Maßnahme zur Lärminderung dar, wenn keine koordinierten Signalanlagen (z. B. "Grüne Welle", Busbeschleunigung) betroffen sind. Positive Synergieeffekte treten durch eine erhöhte Verkehrssicherheit auf.
- Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen.
- Flächendeckende und abgestufte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Wohnnutzung und von Einrichtungen mit besonders sensibler Nutzung (Kita, Schulen, Senioren- und Pflegeheime), Grünanlagen und Erholungsflächen.
- Vermeidung von Verdrängungseffekten in das nachgeordnete Nebenstraßennetz.
- Schnelle Anbindung der Gewerbegebiete an das überregionale Straßennetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von möglichst 50 km/h (oder höher).
- Möglichst keine Einschränkung der Förderung und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV durch niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeiten.
- Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch flankierende bauliche Maßnahmen und eine ausreichende Überwachung.



1.2 Rechtliche Vorgaben für streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

In der Umsetzung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts sind die rechtlichen Grundlagen der StVO in Bezug auf die Anordnung und Beschränkung streckenbezogener Geschwindigkeiten zu beachten:

- Innerörtliche streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen (Z 274) können aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden (§ 45 Abs. 1, 1a und 1b StVO). Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. Dies gilt nicht für Anordnungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (§ 45 Abs. 9 StVO). Die VwV-StVO (Stand Mai 2017) zu Z 274 präzisiert den Handlungsrahmen (Art der Einrichtung, Voraussetzungen, Anordnungslänge, Zeitbeschränkung) und in welchen Ausnahmefällen auf die Geschwindigkeitsabsenkung verzichtet werden kann (z. B. Auswirkungen auf ÖPNV, Verkehrsverlagerungen in Wohnnebenstraßen, andere Sicherheitseinrichtungen ausreichend).
- Gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO gilt: "Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor".

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Lärmaktionsplan (Kooperationserlass)

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gibt mit dem "Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" Hinweise zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Dieser wurde mit Schreiben vom 29. Oktober 2018 inhaltlich konsolidiert und u. a. aufgrund der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH) zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (Az. 10 S 2449/17) aktualisiert. Die Handlungsspielräume für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen wurden erleichtert und ausgeweitet. Es wird diesbezüglich auf den Kooperationserlass verwiesen und nachfolgend die wesentlichen Punkte mit Bedeutung für das Stadtgeschwindigkeitskonzept von Kirchheim unter Teck zitiert:

- *"Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17).*
- *"Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. [...] Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnah-*



men in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten." Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten (Anm.: der Lärmschutz-Richtlinien-StV), verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten."

- *"Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen."*
- *"Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt."*
- *"Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. [...] auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich."*
- *"Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert [...]."*
- *"[...] Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 [...] maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Werden im Zuge des Lärmaktionsplans eigene Lärmrechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln."*
- *"Bei der Gestaltung ruhiger und sicherer Ortsmitten sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung von besonderem Interesse. [...] § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, 2. Halbsatz StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung geeigneter Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde. Die Kommunen haben einen Anspruch darauf, dass die Verkehrsbehörden von dieser Ermächtigung ermessensfehlerfreien Gebrauch machen."*
- *"Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist ein vom zuständigen Organ der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Verkehrskonzept, das hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellt. Ein Verkehrskonzept, das Veränderungen von Verkehrsstraßen und Verkehrsströmen zum Inhalt hat, muss Angaben darüber enthalten, welche anderen Straßen den durch Be-*



schränkungen und Verbote verdrängten Verkehr aufnehmen sollen und hat den Erfordernissen der planerischen Abwägung unter Einbeziehung aller zu berücksichtigenden Belange und Interessen zu genügen. Die Anforderungen orientieren sich an den Leitvorgaben des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 20. April 1994 (Az.: BVerwG 11 C 17.93 Rdnr. 20)."

Die im nachfolgenden Stadtgeschwindigkeitskonzept vorgeschlagenen, streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen werden unter den zuvor genannten Vorgaben als Einzelfallprüfung ausgewiesen und nicht als Maßnahme beschlossen. Es besteht eine Prüfpflicht seitens der Straßenverkehrsbehörde mit einer ermessensgerechten Entscheidung.



1.3 Historische Entwicklung Straßennetz zur Lenkung des Kfz-Verkehrs

Betrachtet man die Verkehrsinfrastruktur in der westlichen Innenstadt von Kirchheim unter Teck bis zum Beginn der 1970er Jahre, wird deutlich, dass es seit der Erweiterung der Stadt in der Gründerzeit nie eine systematische, in sich schlüssige Erschließung dieses Raumes gegeben hat:

- Die Bahnlinie mit Bahnhof trennte die gewerblichen Nutzungen auf deren südlicher Seite von den auf der nördlichen Seite gelegenen Wohnnutzung (Paradiesle).
- Die heute auf der ehemaligen Bahnlinie verlaufende Stuttgarter Straße lag damals auf der heutigen Osianderstraße.
- Die Schienenstrecke querte nahezu diagonal den Postplatz, um in etwa entlang der Lauter auf die Jahnstraße zu treffen und von dort auf die heutige Bahnstrecke zu stoßen.
- Nur wenige Bahnübergänge ermöglichten eine Verbindung zwischen dem Paradiesle und der Altstadt auf der einen Seite und den Arbeitsplatzschwerpunkten auf der anderen Seite der Bahnanlagen.
- Die radial auf die Altstadt zulaufenden Straßen nutzten die wenigen Bahnübergänge. Die Alleenstraße dient als zentraler Ring um die Altstadt der Verbindung zwischen diesen Radialstraßen.

Es bestand somit kein durchgängiges Straßensystem, weil die Bahnanlagen bereits vor der Massenmotorisierung den Raum belegt hatten.

Vor diesem Hintergrund hat das Land Baden-Württemberg und die Stadt Kirchheim unter Teck seit den 1970er Jahren versucht, durch Ausbau der Straßeninfrastruktur und Verlegung der Schieneninfrastruktur diesen Nachteilen zu begegnen. Das waren vor allem vier Projekte:

- Der Bahnhof wurde vom zentralen Postplatz an seinen heutigen Standort Schöllkopfstraße/ Eugen-Gerstenmaier-Platz verlegt.
- Über die bisherigen Gleisanlagen hinweg wurde die Osianderstraße mit der ehemaligen Otto-Ficker-Straße verbunden und zur heutigen Stuttgarter Straße.
- Mit dem Bau der Schöllkopfstraße wurde parallel zur neuen Bahntrasse eine leistungsfähige Straße geschaffen.
- Bau der Ortsumfahrung im Zuge der B 297, die die Ortsdurchfahrt im Stadtkern in Nord-Süd-Richtung entlastet hat.

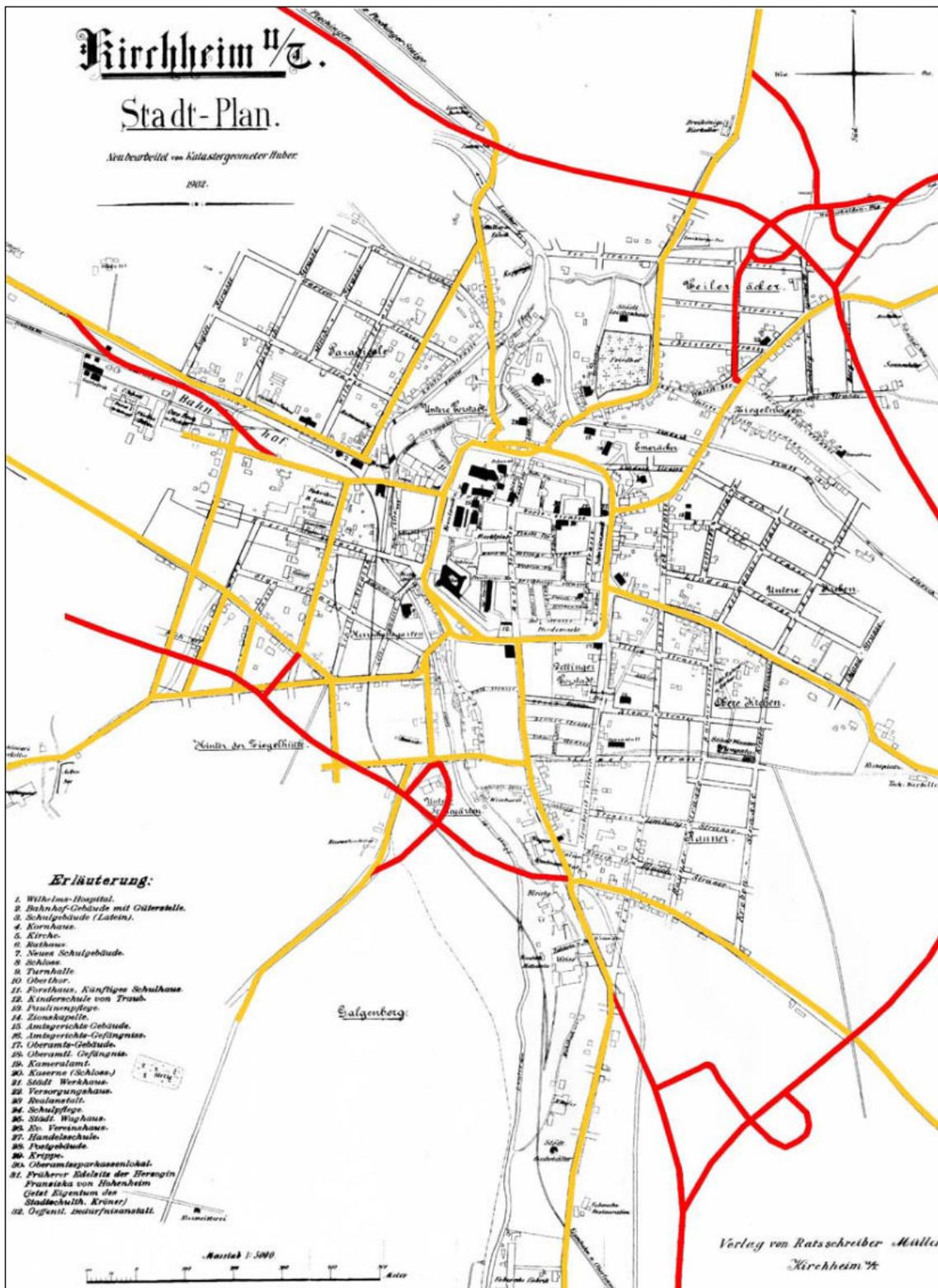


Abb. 1.1: Verkehrsstraßennetz von 1902 (gelb) und neue Straßen seit den 1970er Jahren (rot)



Mit diesen Baumaßnahmen wurden die Verkehrsprobleme in der westlichen Innenstadt nur zum Teil gelöst:

- Die Stuttgarter Straße läuft mit hoher Leistungsfähigkeit auf den Postplatz zu und verteilt sich dort auf die von empfindlichen Nutzungen begrenzte, zweistreifige Straßenachse Paradiesstraße – Kolbstraße. Für diese Verkehrsfunktion ist die Stuttgarter Straße in diesem Abschnitt überdimensioniert und trägt nicht zur Verkehrslösung bei, sondern verschärft vorher bereits bestehende Probleme (Paradiesstraße).
- Die Schöllkopfstraße schafft entlang der Bahntrasse eine südliche Tangentiale, die die Achse Henriettenstraße – Jahnstraße – Alleenstraße vom lokalen Durchgangsverkehr entlastet, für diese Aufgabe jedoch gleichfalls überdimensioniert ist. Am Gaiserplatz trifft sie auf die weniger leistungsfähige Straßenachse Hindenburgstraße – Dettinger Straße. Auch werden die bestehenden Verkehrsprobleme eher verschärft als gelöst.

In den 1970er Jahren hätte die Chance bestanden, zwar mit einer autoorientierten, aber konsequenten und nicht abschnittsweisen Neustrukturierung des Verkehrsnetzes die Verkehrsprobleme zu lösen:

- Mit dem Bau der Nordwesttangente hätte unter Einbeziehung der A 8 und der B 297 ein Kirchheim umschließender Ring geschaffen werden können.
- Ein Straßen-"X" hätte von diesem Ring die inneren Stadtteile erschließen können (Stuttgarter Straße/ Nürtinger Straße) – Steingaustraße – Henriettenstraße – Kolbstraße – Schöllkopfstraße – (Hindenburgstraße – Jesinger Straße/ Dettinger Straße).
- Ein Ausbau der Stuttgarter Straße in der heutigen Form bis zum Postplatz wäre nicht erforderlich gewesen.
- Den Bahnhof hätte man flächenmäßig reduziert an seinem alten Standort innenstadtnah als Kopfbahnhof belassen können. Das hätte sich verkehrsplanerisch gut mit den heutigen Einzelhandelsnutzungen und Dienstleistungsangeboten im unmittelbaren Umfeld ergänzt.

Die problematische Randlage des Bahnhofs wäre nicht entstanden und durch den Kopfbahnhof hätte sich die Innenstadt flächenmäßig wie auch durch eine städtebaulich angepasste Straßeninfrastruktur entwickeln können. Diese Situation ist heute nur mit erheblichem baulichem Aufwand und zahlreichen Widerständen herstellbar, bietet aber ein Bild, an dem sich die weitere Verkehrsentwicklung in der westlichen Innenstadt im Grundsatz orientiert.

Mit dem Bau der B 297 und dem Ausbau der Achse Lenninger Straße – Dettinger Straße – Schöllkopfstraße – Hegelstraße sind zwei Straßenzüge entstanden, die den Durchgangsverkehr aufnehmen und die Stadtmitte entlasten.

Im Zuge der beschriebenen Straßenbaumaßnahmen hat der Alleenring seine Verteilerfunktion für das Stadtzentrum weitgehend verloren. Dies eröffnet die große städtebauliche Chance, den Alleenring als öffentlichen Stadtraum zu entwickeln, so auch die jenseits der Altstadt gelegenen Gebäude am Alleenring zu aktivieren und die hinterliegenden Wohngebiete enger an die Altstadt anzubinden.

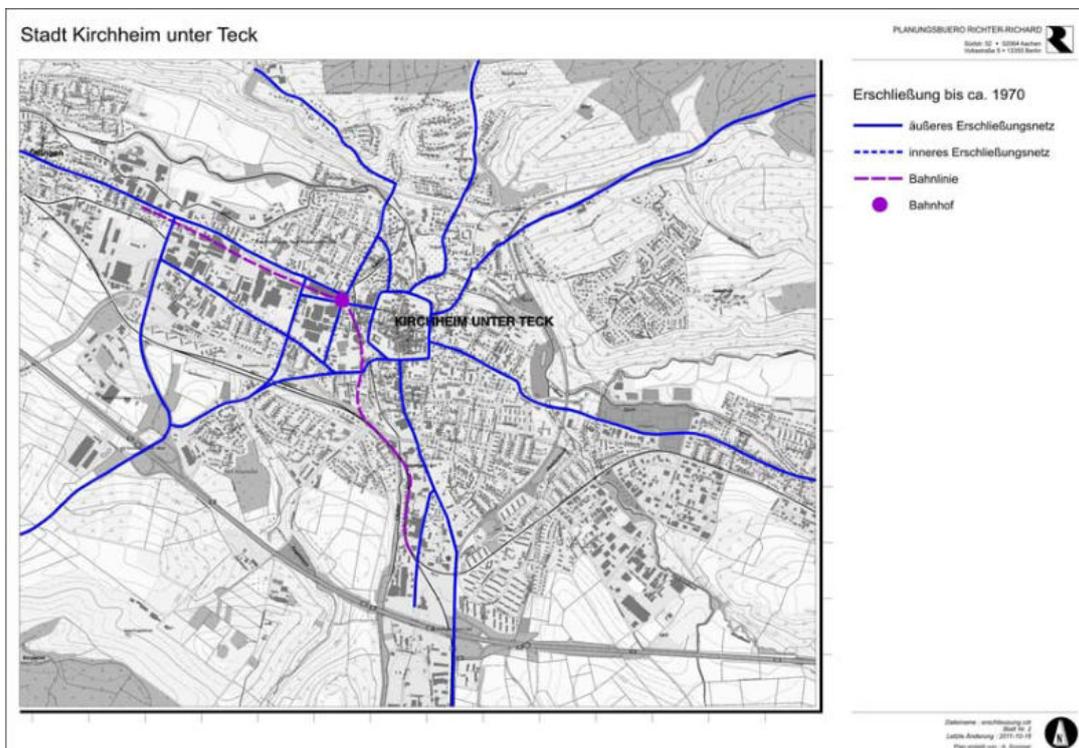


Abb. 1.2: Erschließung bis ca. 1970

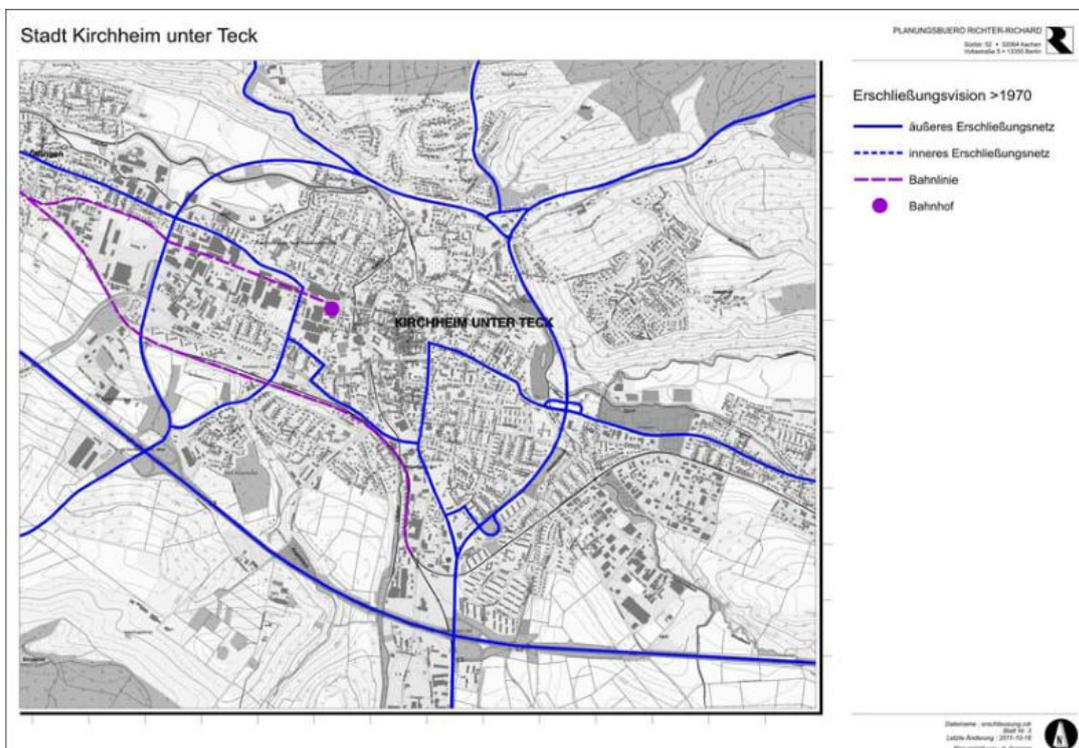


Abb. 1.3: Erschließungsvision >1970

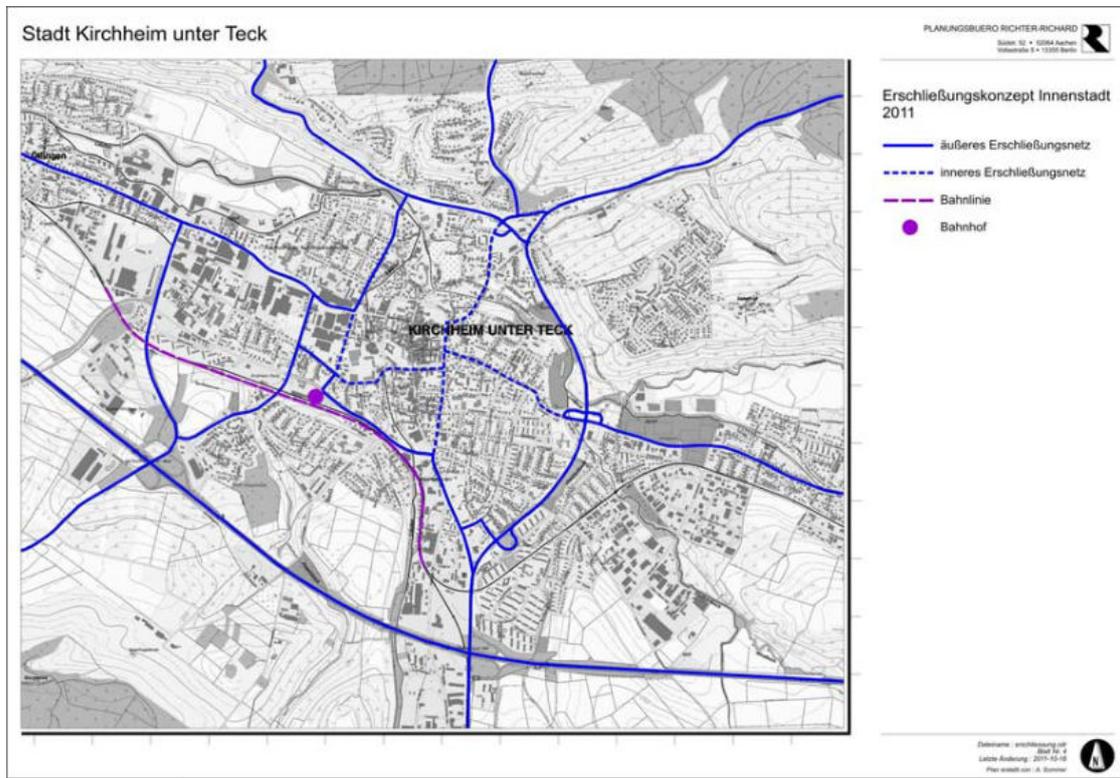


Abb. 1.4: Erschließungskonzept 2011



1.4 Stadt- und verkehrsplanerische Steuerung der Verkehrsentwicklung

Mit dem in Kapitel 1.3 dargestellten historischen Entwicklung des Straßennetzes zur großräumigen Lenkung des Kfz-Verkehrs hat die Stadt Kirchheim unter Teck in den vergangenen zehn bis fünfzehn Jahren eine Reihe von stadt- und verkehrsplanerischen Maßnahmen zur Steuerung Verkehrsentwicklung im Allgemeinen und der Verkehrsverlagerung auf das übergeordnete Straßennetz und Verkehrsberuhigung des Stadtzentrums im Besonderen umgesetzt.

Eine Auswahl wird nachfolgend in zeitlicher Folge aufgelistet und kurz erläutert:

- Kreisverkehr Schweinemarkt (2005)
 - Reduziert Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet Klosterviertel, weil flüssigere Durchfahrt zur Schlierbacher Straße. Folge: Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz.
- Sperrung der Herdfeldbrücke für den motorisierten Verkehr (2010)
 - Verhindert Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet nördlich der Alleenstraße. Folge: Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz.
- Einrichtung Fußgängerzone Max-Eyth-Straße (2010)
 - Verhindert Durchgangsverkehr von der Stuttgarter Straße zur Alleenstraße (und darüber hinaus). Rückgang der Verkehrsmengen auf der westlichen Alleenstraße >20 % (Zählung April 2011). Die Belastung des übergeordneten Straßensystems (z. B. Schöllkopfstraße, Umgehungsstraße) nahmen zu. Folge: Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz.
- Anpassung LSA-Steuerung (2010)
 - FGZ Max-Eyth-Straße ermöglichte Anpassung der Umlaufzeiten am Postplatz zur Reduzierung der Wartezeiten und Erhöhung der Freigabezeiten für Fußgänger. Folge: Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz.
- Aufgabe der LSA-Koordinierung des Alleenrings an den Standorten Alleenstraße/ Max-Eyth-Straße, Alleenstraße/ Plochinger Straße und Alleenstraße/ Marktstraße/ Lammstraße (2010)
 - Deutlichen Reduzierung der durchschnittlichen und maximalen Wartezeiten für Fußgänger. Folge: Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz.
- Abbau LSA im Bereich Alleenstraße/ Marktstraße/ Dettinger Straße nach Umbau zu einem breiten, erhöhten Fußgängerüberweg (2013)
 - Flankierende Unterbindung der Durchfahrt in der Stiegelstraße durch Anordnung eines Pollers an der Einmündung Stiegelstraße/ Dettinger Straße. Folge: Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz.



- Abbau LSA am Knoten Alleenstraße/ Jahnstraße/ Gaisgasse nach Umbau zum Kreisverkehr (2013)
 - Unterstützende Maßnahme zur städtebaulichen Integration der Alleenstraße in das Umfeld der Altstadt. Folge: Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz.
- Anpassung der überörtlichen Wegweisung gemäß Lkw-Lenkungskonzept (2015)
 - Die Zählungen vom September 2015 haben gezeigt, dass sich der Schwerverkehrsanteil um 60 bis 66 % verringert hat. Folge: Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf das überörtliche Straßennetz der Bundesstraßen und der A 8.
- Verlegung Nürtinger Straße und Kreisverkehr Hegelstraße/ Kruichling (2016/17)
 - Am Kreisverkehr Hegelstraße/ Kruichling Wegweisung A 8 – Stadtzentrum Kirchheim über Hegelstraße – Schöllkopfstraße. Folge: Zählung vom Juli 2017 belegt Abnahme der Belastung auf der Nürtinger Straße – Steingaustraße.
- Temporäre Fußgängerzone und Unterbindung der Durchfahrten durch die Anordnung von Pollern in der Schmiedstraße, Armbruststraße und Schwabstraße zur unteren Dettinger Straße (2020)
 - Förderung des Fußverkehrs und der Standortqualität für den Einzelhandel in der unteren Dettinger Straße. Folge: Verlagerung des kleinräumlichen Durchgangsverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz.
- Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Zuge der L 1200 zur Stärkung der Nutzung der A 8
 - In der Stadt Wendlingen sind bereits wesentliche Abschnitte der L 1200 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen, gleiches gilt für den westlichen Abschnitt der L 1200 auf Kirchheimer Stadtgebiet, wo bauliche Maßnahmen die Ausweisung unterstützen (Umgestaltung Ortseingang, Schutzstreifen). Folge: Verdrängung des stadtbezogenen Durchgangsverkehrs auf die A 8. Weitere Maßnahmen sind in Ötlingen Mitte geplant.

Das Integrierte Verkehrskonzept (IVK) bildet seit 2009 die Grundlage der Verkehrsentwicklung der Stadt Kirchheim unter Teck. Das IVK ist kein Plan, der einmal erstellt wird, sondern ein Werk, das kontinuierlich und bedarfsorientiert fortgeschrieben wird. Grundlage strategischer verkehrsplanerischer Bewertungen bildet das städtische Verkehrsmodell.

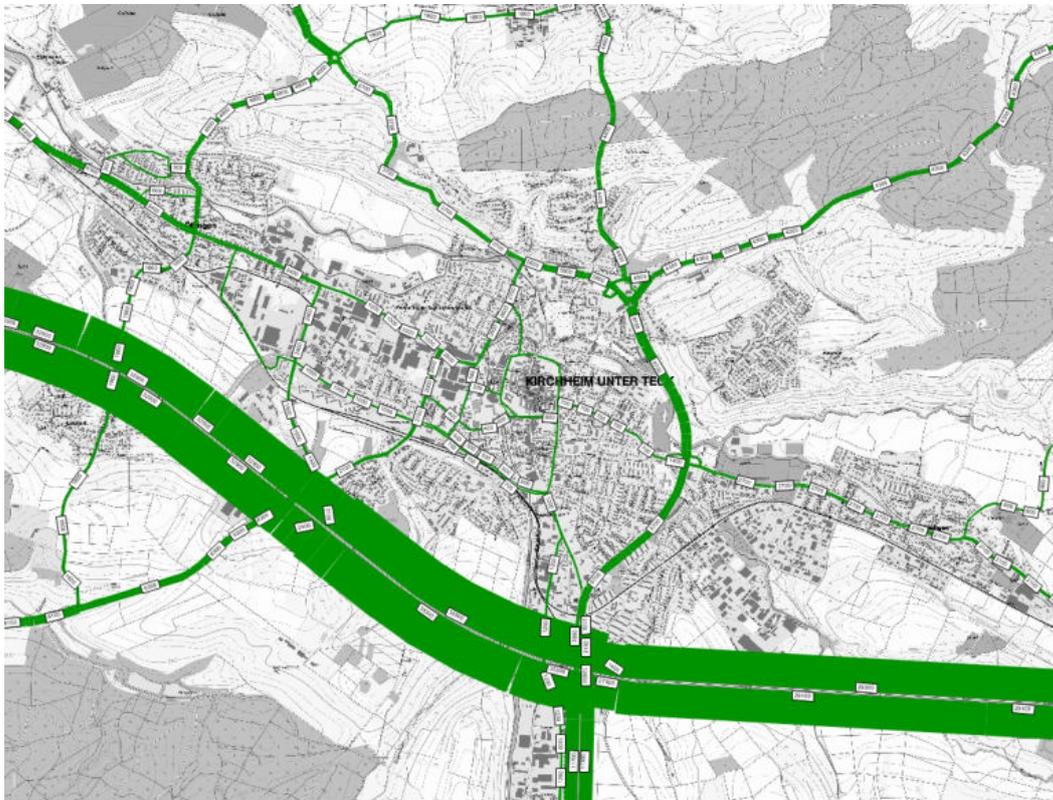


Abb. 1.5: Belastungsplan überörtlicher Durchgangsverkehr (Kfz/24 h Mo-Fr) Analyse 2012

Der Belastungsplan zum Durchgangsverkehr aus dem Analysejahr 2012 des Verkehrsmodells zeigt, dass schon mit der damals bestehenden Straßeninfrastruktur überörtliche Durchgangsverkehre auf den innerörtlichen Straßen nur mit einem geringen Anteil aufgetreten sind und sich diese Kfz-Verkehre vor allem auf der A 8 und der B 297 bündeln, in geringerem Maß auch auf der L 1200 auf dem westlichen Abschnitt in Richtung Ötlingen – Wendlingen.

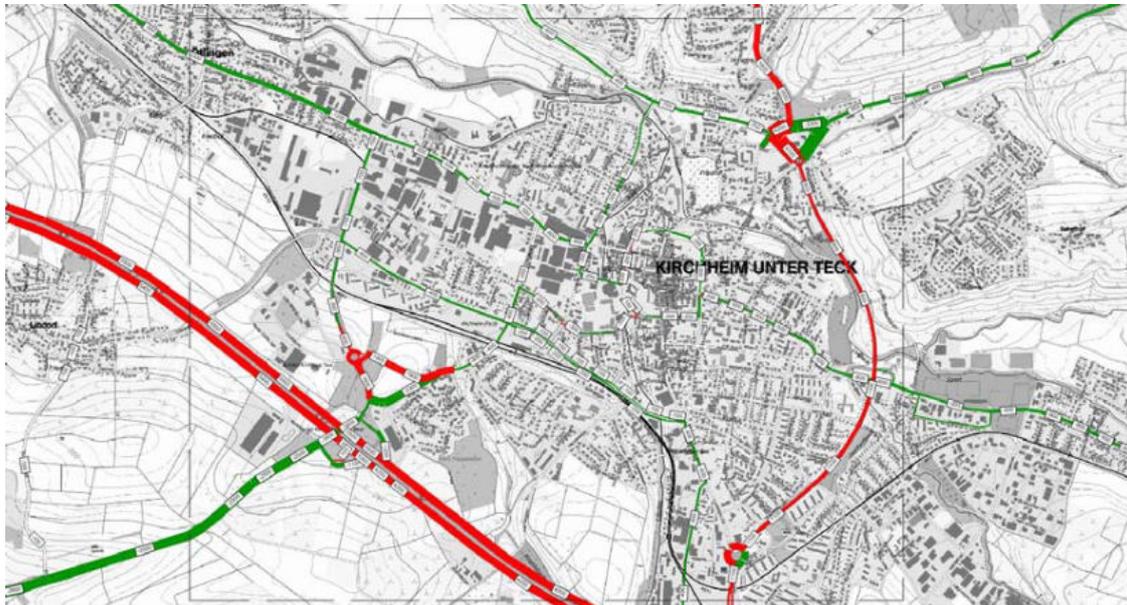


Abb. 1.6: Differenzplan Durchgangsverkehr kombinierter Prognose-Planfall 1 2025/ Analyse 2012

Der Differenzplan zeigt die angestrebte Wirkung des kombinierten Prognose-Planfalls 1, der den beschlossenen Zielkorridor der städtischen Verkehrsentwicklung darstellt, mit der Analyse 2012. Die überörtlichen Durchgangsverkehre werden in noch stärkerem Maße auf die A 8 und die B 297 gelenkt und auch auf der L 1200 sind deutlich Rückgänge dieser Verkehrsmengen zu erwarten.

In verschiedenen Untersuchungen wurden in den vergangenen Jahren Spielräume für eine verbesserte städtebauliche Integration von Verkehrsstraßen erstellt, um die Ziele des IVK umzusetzen. Dazu zählen folgende Konzepte zur städtebaulich geordneten Entwicklung sowie einer weiteren Verkehrsberuhigung in den Ortsteilzentren:

- Umgestaltung Knotenpunkte Jesinger Straße/ Alleenstraße und Hindenburgstraße/ Alleenstraße (2009),
- Umgestaltungskonzept Alleenstraße (2010),
- Umgestaltungskonzept Postplatz, Paradiesstraße, Paradiesle (2011),
- Umgestaltungskonzept Kolbstraße, Henriettenstraße, Schöllkopfstraße (2011),
- Umgestaltungskonzept Stuttgarter Straße (Ötlingen) (2013),
- Optimierung Knotenpunkt "Schlierbacher Dreieck" (2014),
- Umgestaltungskonzept Stuttgarter Straße (Innenstadt) (2015).

Mit Umsetzung dieser Konzepte wird der eingeschlagene Weg konsequent fortgesetzt, dass der Durchgangsverkehr weiterhin in Richtung des übergeordneten Straßennetzes der Bundesstraßen und der A 8 gebündelt bzw. geführt wird.

In der Innenstadt, aber auch im Ortsteil Ötlingen, haben sich in den letzten Jahren städtebauliche Entwicklungspotenziale ergeben, die sich teilweise noch im Planungsstadium befinden, teilweise bereits in Umsetzung sind. Diese Innenentwicklung durch Umnutzung wird durch die Strategie einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung und die zuvor genannten Studien zur städtebaulichen Integration von Verkehrsstraßen maßgeblich unterstützt. Als Projekte sind hier zu nennen:

- Herrschaftsgärten (umgesetzt) mit Wohnbebauung (in Bau),
- Steingauquartier (in Bau),
- Entwicklung Bahnhofsumfeld (in Planung),
- Sanierung Zentrum Ötlingen (in Umsetzung),
- Konversion Güterbahnhof (in Planung),
- Konversion Primus-Gelände (in Umsetzung),
- Nachfolgenutzung altes Hallenbadgelände (in Bau),
- Konversion BlessOF-Areal (in Planung).



Abb. 1.7: Städtebauliche Entwicklung "Steingauquartier" und "Herrschaftsgärten"

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die auch eine angepasste Stadtgeschwindigkeit beinhaltet, unterstützt nicht nur Stadtentwicklungsprojekte, sondern verbessert auch die Qualität im Bestand ("Stadt der kurzen Wege"). Eine angemessene Stadtgeschwindigkeit ist in Verbindung mit den Zielen und Maßnahmen des IVK damit auch Teil der Vorsorge zur Erhaltung intakter Stadtstrukturen (z. B. Paradiesle).

Vor allem aus dem Lärmaktionsplan ergab sich zudem die Forderung, auf stark lärmbelasteten Verkehrsstraßen streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zum Lärmschutz einzuführen. In der Summe der Streckenabschnitte mit Tempo 30 waren negative Auswirkungen auf den straßenbezogenen ÖPNV im Vorfeld nicht auszuschließen. Um dies zu prüfen und zu einer Entscheidung zu führen, wurden dazu umfangreiche Untersuchungen durchgeführt:

- Busbeschleunigung (2018),
- Haltestellenanalyse (2016),
- ÖPNV-Verlustzeitenanalyse (2016/ 2018),
- unabhängig von den Festlegungen des "Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung" Verkehrslärberechnungen nach RLS-90.

Deren Ergebnisse flossen in der Abwägung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts ein.



2. ZULÄSSIGE HÖCHSTGESCHWINDIGKEITEN BESTAND

Die derzeitig angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz von Kirchheim unter Teck sind in Abbildung 2.1 dargestellt (Stand 2018).

An den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen beträgt die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überwiegend 50 km/h oder darüber. Ausnahmen mit einer Begrenzung auf 30 km/h sind:

- Ortsdurchfahrt Ötlingen (Stuttgarter Straße, Lindorfer Straße, Isolde-Kurz-Straße),
- südwestlicher Abschnitt des innerstädtischen Alleenrings,
- Paradiesstraße,
- Plochinger Straße (Paradiesstraße – Alleenstraße),
- Jahnstraße und Hahnweidstraße,
- Kirchstraße in der Ortsmitte von Jesingen,
- kurze Straßenabschnitte vor Schulen.

In den Wohngebieten wurden flächendeckend Tempo 30-Zonen eingerichtet, so dass hier kein dringender Handlungsbedarf besteht. Ob in den Wohnstraßen eine weitergehende Verkehrsberuhigung anzustreben ist, ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung und sollte bei anstehenden Straßenneu- oder ausbauen überprüft werden. In einzelnen, zentrumsnahen Tempo 30-Zonen wurden verkehrsberuhigte Bereiche oder Fußgängerzonen eingefügt.

Untergeordnete Erschließungsstraßen mit Tempo 50 oder höher sind vordringlich im Bereich der Gewerbegebiete oder auf anbaufreien Streckenabschnitten ausgewiesen. Eine Anpassung der Geschwindigkeitsregelung ist hier nicht erforderlich.

Die Mehrzahl der sozialen Einrichtungen mit empfindlichen Nutzungen (Schule, Krankenhaus) befindet sich im nachgeordneten, verkehrsberuhigten Straßennetz oder verfügt bereits eine Tempo 30-Regelungen im straßenseitigen Umfeld.

Der wesentliche Handlungsbedarf hinsichtlich einer Überprüfung der derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ggf. kombiniert mit einer baulichen Umgestaltung, besteht demnach vorwiegend auf Hauptverkehrsstraßen mit einer hohen Konfliktdichte.

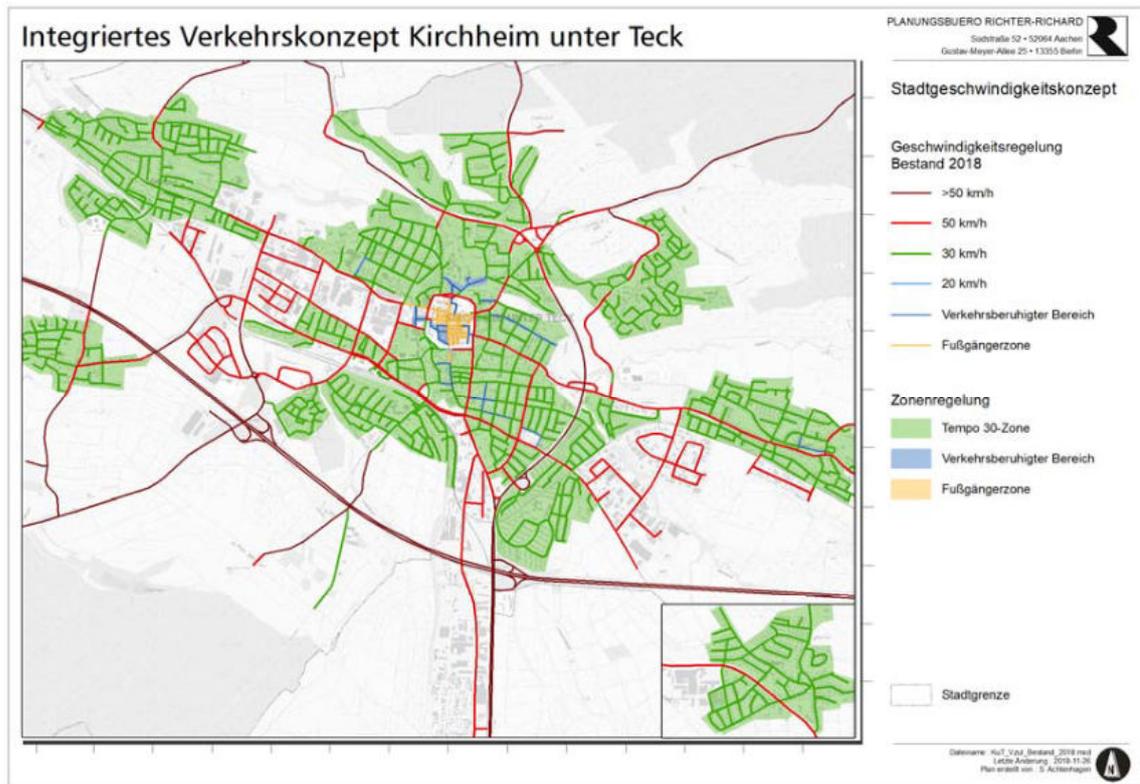


Abb. 2.1: Geschwindigkeitsregelung Bestand (2018)



3. KONFLIKTANALYSE HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

3.1 Methodisches Vorgehen

Grundlage für die Aufstellung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts ist eine Konfliktanalyse für das Hauptverkehrsstraßennetz. Dieses ergibt sich aus der Straßenhierarchie des IVK und setzt sich aus den überörtlichen Straßen und den verkehrlich bedeutsamsten Kommunalstraßen zusammen.

Die Methodik der Konfliktanalyse für das Hauptverkehrsstraßennetz gliedert sich in drei Schlüsselkomponenten. In der ersten Komponente werden die verkehrliche Funktion (Geschwindigkeit, Verkehrsmenge, Hierarchie), die Straßenumfeldnutzung und die Konfliktdichte analysiert. Dabei werden als Ausschlusskriterien für keinen weiteren Handlungsbedarf festgesetzt:

- Geschwindigkeit bereits 30 km/h und/ oder Verkehrsstärke <5.000 Kfz/Werktag,
- Gewerbe-, Industrie- oder Sondernutzung nach FNP beidseitig angrenzend,
- keine ausgewiesenen Konflikte.

Anschließend wird das Konfliktpotenzial für die verbleibenden Hauptverkehrsstraßen bewertet. Die höchste Priorität ergibt sich bei einer beidseitig angrenzenden empfindlichen Nutzung und einer sehr hohen Konfliktdichte. Die Handlungsnotwendigkeit nimmt mit sinkender Konfliktdichte und robuster werdender Straßenumfeldnutzung ab.

Im nächsten Arbeitsschritt wird der identifizierte Handlungsbedarf für eine Geschwindigkeitsreduzierung abgewogen. Hierbei werden verkehrliche Belange (z. B. Busbeschleunigung, LSA-Koordinierung) dahingehend geprüft, ob diese einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit widersprechen. Zudem wird geprüft, ob die kurz- und mittelfristigen Infrastrukturmaßnahmen des IVK im kombinierten Prognose-Planfall 1 (2025) beibehalten oder fortgeschrieben werden müssen.

Als Ergebnis wird der Handlungsbedarf bezüglich einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit straßenfein identifiziert und eine Empfehlung für oder gegen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz gegeben.

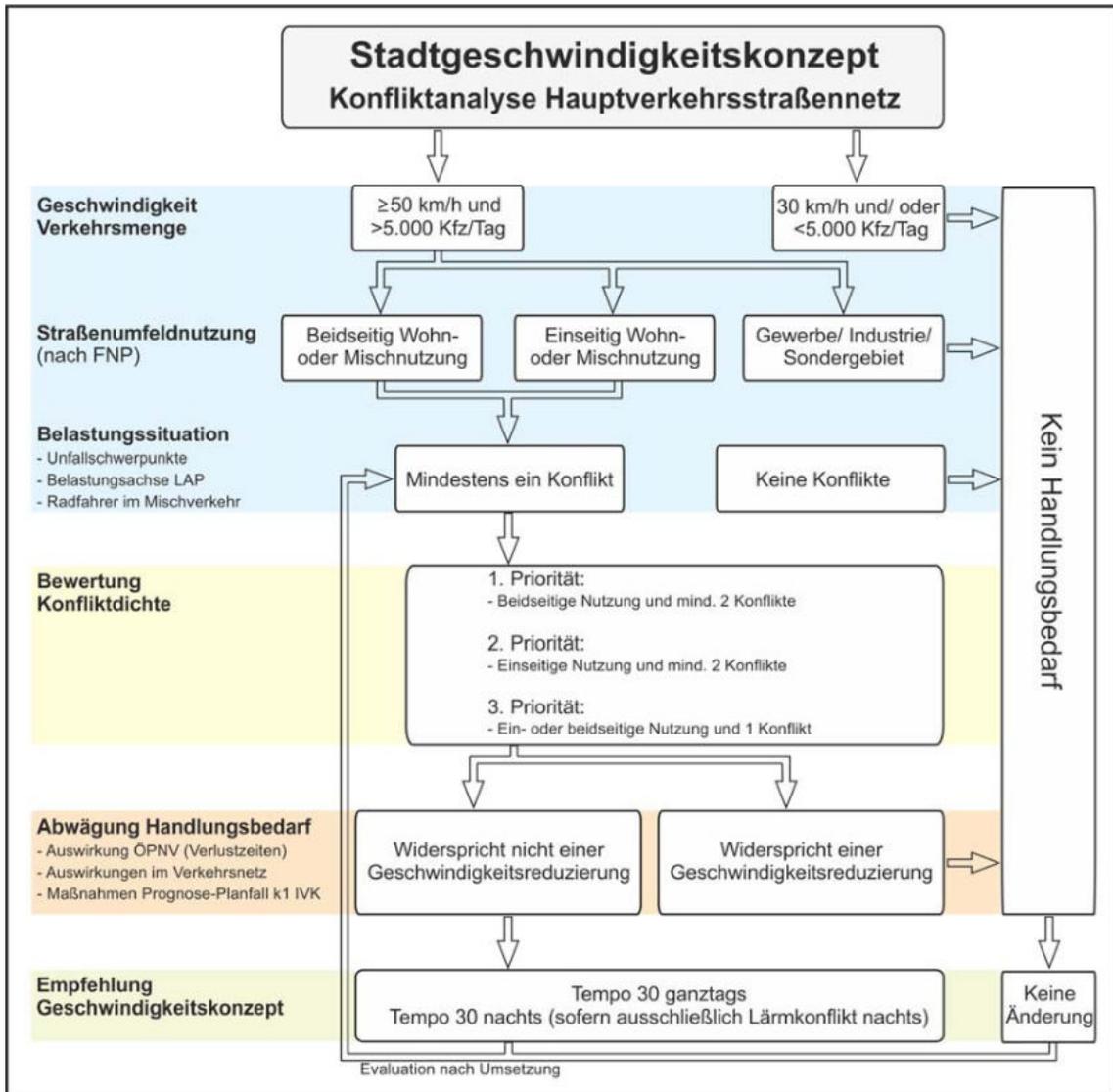


Abb. 3.1: Methodik Konfliktanalyse

3.2 Auswertung Straßenumfeldnutzung

Die an eine Straße angrenzende bauliche Nutzung hat wesentlichen Einfluss auf die Ansprüche des nichtmotorisierten Verkehrs, der städtebaulichen Funktion, die zulässigen bzw. zumutbaren Umweltbelastungen und schließlich der Bewertung der Empfindlichkeit gegenüber dem Kfz-Verkehr. Es werden deshalb für das zu betrachtende Hauptverkehrsstraßennetz die anliegende bauliche Nutzung gemäß Flächennutzungsplan (Stand 2012) bestimmt sowie besonders schützenswerte soziale Einrichtungen (Kindergarten, Schule, Krankenhaus, Alten- und Pflegeheim) in dessen Umfeld recherchiert.

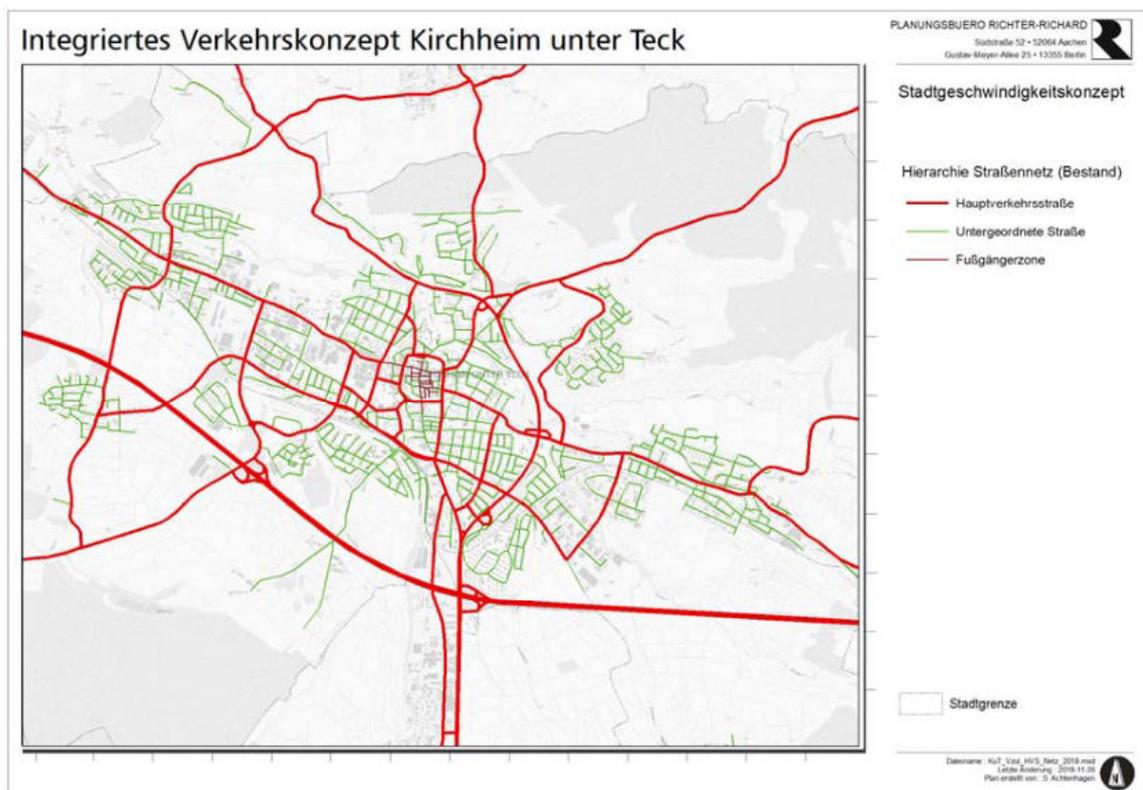


Abb. 3.2: Hierarchie Straßennetz – Bestand

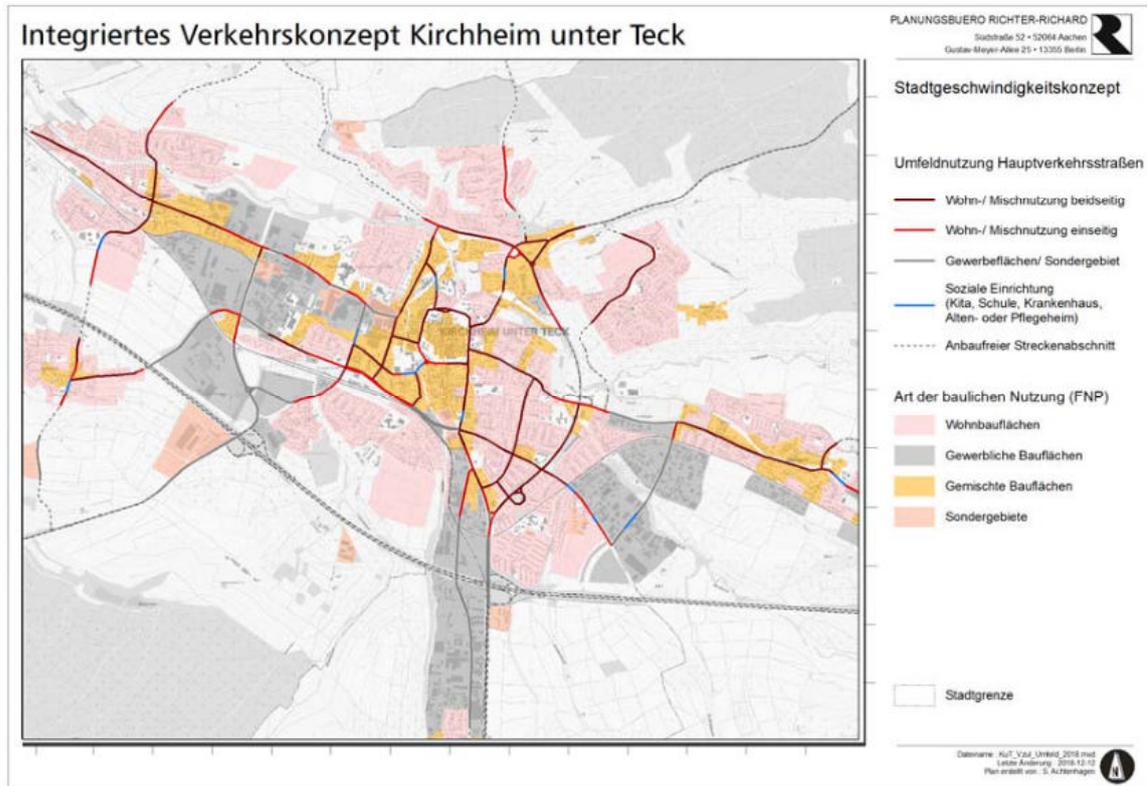


Abb. 3.3: Umfeldnutzung Hauptverkehrsstraßen



3.3 Bewertung Konfliktdichte

Die Bewertung der Konfliktdichte resultiert aus der Überlagerung von Einzelkonflikten und der angrenzenden baulichen Nutzung. Folgende Konflikte wurden aufgenommen und ausgewertet:

- Straßenabschnitt verfügt über eine ein- oder beidseitig angrenzende Wohn- oder Mischnutzung gemäß FNP,
- Straßenabschnitt liegt im Umfeld besonders schützenswerter sozialer Einrichtungen (Kita, Schule, Krankenhaus, Alten- oder Pflegeheim),
- Straßenabschnitt ist Belastungsachse gemäß Lärmaktionsplan 2. Stufe,
- Straßenabschnitt mit unverträglicher Radfahrerführung im Mischverkehr bei fehlenden oder mangelhaften Radverkehrsanlagen gemäß Befahrung Radverkehrsnetz,
- Straßenabschnitt ist auffällig bei Auswertung Straßenverkehrsunfälle (2012-2014).

Die Konfliktdichte wird mit folgenden Prioritäten kategorisiert:

- 1. Priorität – beidseitige Wohn- und/ oder Mischnutzung und Überlagerung von mindestens zwei Konflikten,
- 2. Priorität – einseitige Wohn- und/ oder Mischnutzung und Überlagerung von mindestens zwei Konflikten,
- 3. Priorität – ein- oder beidseitige Wohn- und/ oder Mischnutzung und nur ein Konflikt oder soziale Einrichtungen als Einzelkonflikt.

Der Straßenabschnitt entfällt, wenn die Konfliktkriterien nicht erfüllt werden oder eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bereits besteht.

Der Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit, Verkehrsstärke, Straßenumfeldnutzung und daraus resultierendem Konfliktpotenzial lässt sich damit erkennen. Je höher die Verkehrsstärke, Geschwindigkeit und je sensibler das Straßenumfeld, umso stärker ist das Konfliktpotenzial.

Hauptverkehrsstraßen mit hoher Kfz-Belastung, angrenzender Wohnnutzung, Überschreitung der Lärmauslösewerte, Verkehrssicherheitsdefiziten, konkurrierende Nutzungsansprüche durch Fußgänger und Radfahrer sind in der Regel geeignete "Tempo 30-Kandidaten".

Die Konfliktdichte lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Zusammenhängende Straßenabschnitte mit überwiegender 1. Priorität
 - Alleenring (Tempo 50-Abschnitte),
 - Kolbstraße (Henriettenstraße – Schülestraße) und Schülestraße,
 - Henriettenstraße (Steingaustraße – Kolbstraße),
 - Jesinger Straße (Alleenstraße – Lichtensteinstraße),
 - Nördliche Jakobstraße und Schlierbacher Dreieck,
 - Ortsdurchfahrt Jesingen (L 1200),
 - Dettinger Straße und Lenninger Straße,
 - Eichendorffstraße (Lenninger Straße – Aichelbergstraße).
- Zusammenhängende Straßenabschnitte mit überwiegender 2. Priorität
 - Schöllkopfstraße (Boschstraße – Kolbstraße),
 - Stuttgarter Straße (Goethestraße – Boschstraße).

- Zusammenhängende Straßenabschnitte der 3. Priorität (Einzelkonflikte)
 - Stuttgarter Straße (Boschstraße – Steingaustraße), Konflikt Radverkehr,
 - Nürtinger Straße – Steingaustraße (Schimmingweg – NANZ Center), Hauptkonflikt Lärm,
 - Schlierbacher Straße, Konflikt Lärm,
 - Plochinger Straße (Paradiesstraße – Jakobstraße), Konflikt Radverkehr,
 - Hindenburgstraße, Konflikt Lärm,
 - Tannenbergsstraße, Konflikt Radverkehr,
 - B 297 (Bereich Aichelbergstraße und südlich Schlierbacher Dreieck), Konflikt Lärm,
 - Ortsdurchfahrt Nabern, Konflikt Radverkehr,
 - Zähringer Straße Lindorf, Konflikt Radverkehr.

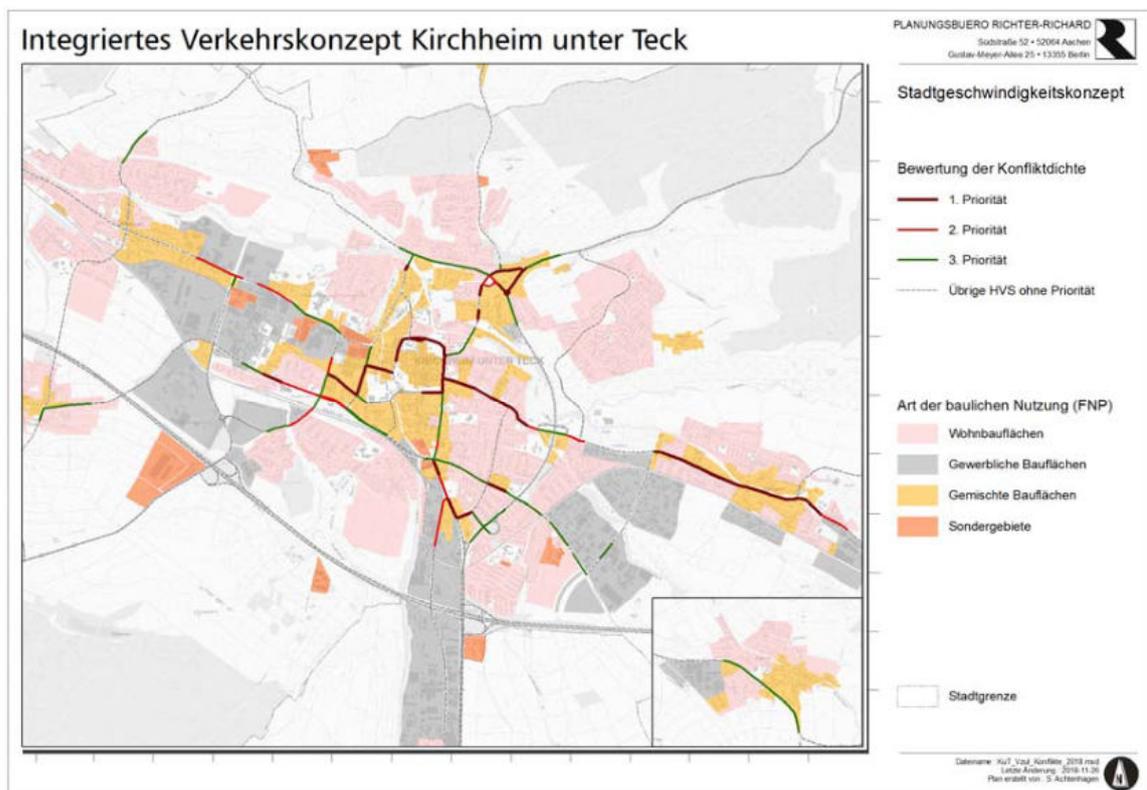


Abb. 3.4: Bewertung Konfliktdichte Hauptverkehrsstraßennetz



3.4 Abwägung Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf wird für alle Hauptverkehrsstraßen mit einem bewerteten Konfliktpotenzial abgewogen. Begutachtet werden Auswirkungen auf den Linienbusverkehr (ÖPNV), Verlagerungswirkungen in das Nebenstraßennetz und die Leistungsfähigkeit. Ferner werden die kurz- und mittelfristigen Maßnahmen des IVK geprüft. In der ersten Umsetzungsstufe des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes ist, gemessen an der Konfliktdichte und der Wahrung des Netzzusammenhangs, zunächst für Hauptverkehrsstraßen der 1. Priorität eine Anordnung von Tempo 30 in Betracht zu ziehen.

Auswirkungen auf den Linienbusverkehr

Im Linienbusverkehr können durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Fahrzeitverluste und damit verbundene Probleme bei den Fahrzeugumläufen entstehen. Das Maß dieser Verlustzeiten wird von den Haltestellenabständen sowie den Verkehrsverhältnissen (Anzahl Halte an Knotenpunkten oder durch Parkvorgänge anderer Kfz) bestimmt.

Insbesondere in dicht bebauten Stadtbereichen werden Geschwindigkeiten von 30 km/h wegen kurzer Haltestellenabstände nur selten oder gar nicht erreicht. Zudem sind die Fahrpläne zumeist auf die Hauptverkehrszeiten und damit auf ein niedrigeres Geschwindigkeitsniveau abgestimmt.

Zur Ersteinschätzung wird aus Erfahrungen der Stadt Zürich von einer Verlustzeit von 2 Sek. pro 100 m Fahrstrecke bei Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ausgegangen (Quelle: Stadt Zürich, Pilotversuch an der Kalchbühlstraße, Straßenlärmsanierung durch Tempo 30). Bei Linienwegen, die nur auf einem kurzen Abschnitt (<500 m) die Hauptverkehrsstraßen nutzen, sind folglich nur geringe Zeitverluste (<10 Sek.) zu erwarten.

Die folgenden Hauptverkehrsstraßen mit einem erhöhten Konfliktpotenzial (1. oder 2. Priorität) und Linienverkehr könnten aufgrund ihrer Abschnittslänge relevante Verlustzeiten erzeugen:

- Alleering (ca. 21 Sek.),
- Jesinger Straße von Alleenstraße bis Lichtensteinstraße (ca. 15 Sek.),
- Achse Jakobstraße – Schlierbacher Straße (ca. 12 Sek.),
- Ortsdurchfahrt Jesingen (ca. 27 Sek.)
- Schöllkopfstraße von Boschstraße bis Hahnweidstraße (ca. 22 Sek.),
- Stuttgarter Straße von Goethestraße bis Boschstraße (ca. 15 Sek.).

Die Stadt Kirchheim unter Teck hat dazu in den Jahren 2015 und 2018 die realen Fahrtenverläufe im Linienverkehr gemessen und die Fahr- und Verlustzeiten analysiert. Die vier potenziellen Tempo 30-Abschnitte der Schlierbacher Straße – Jakobstraße, Kolbstraße, Jesinger Straße und Ortsdurchfahrt Jesingen (L 1200) weisen eine mittlere Fahrgeschwindigkeit überwiegend im Bereich von 30 km/h (+/- 5 km/h) auf. Lediglich auf der Jakobstraße bis zur Notzinger Steige nähert sich die mittlere Fahrgeschwindigkeit dem Wert von 40 km/h. Auf der Ortsdurchfahrt Jesingen liegen die Fahrgeschwindigkeiten im Linienverkehr ab dem Knotenpunkt Kirchstraße von/ nach Holzmaden oberhalb von 40 km/h. Je weiter sich der Linienverlauf von der verdichteten Stadt entfernt, desto höher liegt die mittlere Fahrgeschwindigkeit, da weniger starke Kfz-Verkehrsströme den Linienverkehr behindern und sich die Haltestellenabstände vergrößern.



Auswirkungen auf das Verkehrsnetz (Verlagerung und Leistungsfähigkeit)

Im Allgemeinen werden durch eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen keine Kfz-Verkehre in das nachgeordnete Straßennetz verdrängt, da der Verkehrswiderstand (Rechts-vor-Links, schmalere Querschnitte, Parkvorgänge, Radverkehr auf der Fahrbahn, überwiegend auch Tempo 30 oder niedriger) dort höher ist. Die Mehrzahl der Hauptverkehrsstraßen in Kirchheim unter Teck verfügt aufgrund der gebündelten Netzstruktur und flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten keine attraktiven Ausweichrouten im untergeordneten Nebenstraßennetz.

Folgende Hauptverkehrsstraßen mit 1. und 2. Priorität sind mögliche Verdachtsstrecken für Verkehrsverlagerungen, da hier alternative Verbindungen mit möglichen Zeitvorteilen bestehen:

- Jesinger Straße (Verlagerung auf die Achse Eichendorffstraße – Tannenbergstraße, hier gilt 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit),
- Paradiesstraße (Verlagerung auf Friedrichstraße – Austraße, Saarstraße für Verkehre von/ nach Stuttgarter Straße, jedoch bereits Tempo 30-Zone),
- Stuttgarter Straße (Verlagerung auf Hegelstraße – Henriettenstraße, in der Henriettenstraße ist jedoch ebenfalls Tempo 30 geplant),
- Schöllkopfstraße (Verlagerung auf Boschstraße – Henriettenstraße).

Die Verkehrsentwicklung ist nach Einführung von Tempo 30 zu beobachten. Im Bedarfsfall ist mit flankierenden Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz nachzusteuern, bevor die Rücknahme einer Tempo 30 Anordnung auf der Hauptverkehrsstraße diskutiert wird.

Die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes wird innerorts durch die Knotenpunkte bestimmt, so dass hier eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h i.d.R. keine negativen Auswirkungen hat. Es kann sogar eine stetigere Fahrweise erreicht werden. Im unbelasteten Straßennetz ergibt sich auf 1.000 m eine rechnerische Fahrzeitdifferenz von 48 Sek. Im realen Fahrverlauf mit Störungen ist diese Differenz vielfach deutlich geringer. Die Stadt Kirchheim unter Teck hat das Geschwindigkeitsniveau (v_{85}) von ausgewählten Straßenabschnitten gemessen, für die Tempo 30 angeordnet werden soll. Die Ergebnisse bestätigen geringe mittlere Kfz-Fahrtgeschwindigkeiten (ca. 35-42 km/h) auf der Kolbstraße, Schülestraße und Alleenstraße. Auf der Ortsdurchfahrt Jesingen liegen diese höher (ca. 47 km/h).

Signalisierte Knotenpunkte sollten zur Verkehrsverstetigung koordiniert ("Grüne Welle") und mit einer angemessenen Progressionsgeschwindigkeit betrieben werden. Die Wahl der Progressionsgeschwindigkeit richtet sich nach der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Derzeit bestehen vier kurze koordinierte Straßenzüge, vordringlich zur Busbeschleunigung, die jeweils nur wenige Lichtsignalanlagen umfassen (Quelle Stadt Kirchheim unter Teck, Stand 2017):

- Jesinger Straße, vier LSA zwischen Straße Beim Freibad und Straße Zu den Schafhofäckern
 - Progressionsgeschwindigkeit programmabhängig aus Fahrtrichtung Jesingen 40-50 km/h und in Fahrtrichtung Jesingen 30-35 km/h.
- Drei LSA an den Knotenpunkten Schöllkopfstraße/ Kolbstraße, Henriettenstraße/ Kolbstraße und Henriettenstraße/ Steingaustraße
 - Progressionsgeschwindigkeit programm- und richtungsabhängig 40-45 km/h.



- Stuttgarter Straße von Steingaustraße bis Kolbstraße, zwei LSA an den Knotenpunkten Stuttgarter Straße/ Steingaustraße und Stuttgarter Straße/ Kolbstraße
 - Progressionsgeschwindigkeit programm- und richtungsabhängig 40-45 km/h.
- Hindenburgstraße – Jesinger Straße, drei LSA an den Knotenpunkten Alleenstraße/ Hindenburgstraße, Alleenstraße/ Jesinger Straße, Jesinger Straße/ Teckstraße
 - Progressionsgeschwindigkeit programm- und richtungsabhängig 40-45 km/h.

Die Programmsteuerung folgender koordinierter LSA-Knotenpunkte im Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit 1. und 2. Priorität wären bei Anordnung von Tempo 30 anzupassen:

- Schöllkopfstraße/ Kolbstraße, Henriettenstraße/ Kolbstraße und Henriettenstraße/ Steingaustraße,
- Alleenstraße/ Hindenburgstraße, Alleenstraße/ Jesinger Straße (KVP geplant) sowie Jesinger Straße/ Teckstraße.

Von den übrigen 46 Lichtsignalanlagen im Kirchheimer Stadtgebiet sind zusätzlich zu den koordinierten Straßenzügen weitere 14 Anlagen mit einer Busvorrangschaltung ausgestattet.

Bei verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren mit Bemessung von Zeitlücken über Detektoren (Induktionsschleifen) ist deren Entfernung/ Lage zur Haltlinie u. a. abhängig von der gewählten Fahrgeschwindigkeit. Die Zwischenzeitberechnung und sonstige Signalsteuerung (Festzeit, tagesabhängige Programme) sind dagegen unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Im Zuge der in Kapitel 4. empfohlenen Straßenabschnitte für eine künftige Tempo 30-Anordnung, sind folgende Lichtsignalanlagen vorhanden:

- Kolbstraße – Schülestraße und Stuttgarter Straße
 - mit Busvorrangschaltung.
- Schlierbacher Straße – Lindachallee und Untere Steinstraße
 - nur Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA), keine Busvorrangschaltung.
- LSA Alleenring – Max-Eyth-Straße, Plochinger Straße, Markstraße Nord
 - alles FLSA, keine Busvorrangschaltung.
- Jesinger Straße/ Kremenstraße
 - FLSA, keine Busvorrangschaltung.
- Kirchheimer Straße – Fauslerstraße, Schönbergstraße, Hintere Straße, Krumme Straße (zwei Standorte), Kirchstraße, Amselweg
 - alles FLSA, Busvorrangschaltung nur am Standort Fauslerstraße.

Damit besteht für die LSA in der Schlierbach Straße, Alleenstraße und Kirchheimer Straße kein bzw. nur ein geringer Anpassungsbedarf bei Einführung von Tempo 30.

In den Straßenzügen mit LSA, die eine Busvorrangschaltung und Fahrzeugdetektion mittels Induktionsschleifen verfügen, ist je nach Steuerungsverfahren von einem höheren Anpassungsaufwand auszugehen. Allerdings werden in Kirchheim unter Teck in den nächsten Jahren alle Lichtsignalanlagen erneuert. Die Positionsbestimmung der Linienbusse wird bereits auf GPS umgestellt. Die Vorgaben des Stadtgeschwindigkeitskonzepts können aufwandsoptimiert integriert werden.



Abwägung der Maßnahmen des Prognose-Planfalls k1 (2025)

Im kombinierten Prognose-Planfall 1 wurden die als kurz- bis mittelfristig umzusetzenden Maßnahmen des IVK hinzugefügt. Er enthält ferner Maßnahmen, die bei Aufstellung unumstritten waren oder sich bereits in der konkreten Genehmigungs- oder Projektierungsphase befanden. Dazu zählen folgende infrastrukturbezogenen Änderungen gegenüber dem Bestandsstraßennetz:

- Tempo 30 auf dem gesamten Allenring.
- (Turbo-)Kreisverkehr am Knotenpunkt B 297/ Lenninger Straße
 - Planung Kreisverkehr ist Stand Juni 2020 nicht mehr aktuell, die bauliche Umgestaltung und Signalisierung des Knotens mit Verzicht auf die Aus-/ Einfahrtsrampen an der Abfahrt Aichelbergstraße wird weiterverfolgt.
- Schlierbacher Dreieck mit lichtsignalgeregeltem Knotenpunkt an der Jakobstraße
 - Liegt außerhalb des Umsetzungszeitraumes vom Stadtgeschwindigkeitskonzept bis 2025 und kann zunächst entfallen.
- Kurz- bis mittelfristige, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen des Lärmaktionsplans 2. Stufe, davon Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h:
 - Eichendorffstraße und Aichelbergstraße (Lenninger Straße – B 297),
 - Achse Schlierbacher Straße und Jakobstraße (bis Rampe) bis zum Einbau lärm-mindernde Asphaltdeckschicht,
 - Dettinger Straße (Lenninger Straße – Faberweg),
 - Steingaustraße (Stuttgarter Straße – Henriettenstraße) bis zum Einbau lärm-mindernde Asphaltdeckschicht,
 - Schülestraße,
 - Kolbstraße (Stuttgarter Straße – Henriettenstraße),
 - Henriettenstraße (Steingaustraße – Kolbstraße, Siemensstraße – Jahnstraße),
 - Jahnstraße (Siemensstraße – Hahnweidstraße),
 - Jesinger Straße (Alleenstraße – B 297),
 - OD Jesingen (Kepler Straße – Kirchstraße).
- Kreisverkehr Alleenstraße/ Jesinger Straße.
- Kreisverkehr Kolbstraße/ Henriettenstraße.

Die Maßnahmen stimmen weitgehend mit den erhöhten Konfliktlagen im Hauptverkehrsstraßennetz überein. Der eingeschlagene Weg des IVK zielt damit in die gewünschte Richtung und kann fortgeführt werden.

Folgende Einzelfallprüfungen zu Tempo 30 Anordnungen aus dem kombinierten Prognose-Planfall 1 des IVK sind nach Abwägung des Stadtgeschwindigkeitskonzepts vorerst nicht weiter zu verfolgen:

- Achse Eichendorffstraße und Aichelbergstraße (Lenninger Straße – B 297)
 - Mittelfristige Verkehrsentslastung durch Verzicht auf Aus-/ Einfahrtsrampe B 297/ Aichelbergstraße und Herausnahme der Aichelbergstraße aus dem Hauptverkehrsstraßennetz, Fassadenpegel ganztags/ nachts überwiegend <70/60 dB(A).



- Steingaustraße (Stuttgarter Straße – Henriettenstraße)
 - Funktion als äußere Verbindungsstraße und Entlastung der Kolbstraße, Fassadenpegel ganztags/ nachts überwiegend <70/60 dB(A), nachgeordnete Konfliktdichte, Ausnahme im Bereich vor dem Seniorenzentrum, wo gemäß den Vorgaben der StVO eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anzuordnen ist.

- Schlierbacher Straße (Alleenstraße – Jakobstraße)
 - Schutzstreifen und Bedarfs-LSA vorhanden, Kreisverkehr Schweinemarkt dämpft Geschwindigkeit, max. Fassadenpegel ganztags/nachts <70/60 dB(A), nachgeordnete Konfliktdichte, Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht ist einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorzuziehen.



4. EMPFEHLUNGEN STADTGESCHWINDIGKEITSKONZEPT

Die Umsetzung des Geschwindigkeitskonzepts ist strategisch ausgerichtet. Ziel ist eine sukzessive Verkehrsberuhigung und Konfliktreduzierung von innen nach außen. Die prioritäre Umsetzung von Tempo 30 gilt für Hauptverkehrsstraßen mit einer hohen Konfliktdichte, zumeist in zentrumsnaher Lage im inneren Stadtkern. In den Außenbereichen betrifft dies nur die Hauptverkehrsstraßenabschnitte, wo sich eine übermäßig hohe Belastung darstellt und Tempo 30 eine wirksame Maßnahme ist, in erster Linie die Ortsdurchfahrten. Das Erschließungskonzept der Innenstadt wird gewahrt (s. Seite 9). Die Empfehlungen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes greifen nicht in die Straßennetzhierarchie bzw. der Einteilung in übergeordnete Hauptverkehrsstraßen und untergeordnete Nebenstraßen ein. Nach Umsetzung der ersten Stufe sind die verkehrlichen Veränderungen zu evaluieren und die Konfliktanalyse erneut durchzuführen.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf abschnittsweise 30 km/h ganztags wird nach der durchgeführten Abwägung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzepts und mit Berücksichtigung des aktuellen Entwurfs des Lärmaktionsplans 3. Runde für folgende Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen:

- Verbleibende Abschnitte des Alleinrings,
- Kolbstraße (Stuttgarter Straße – Henriettenstraße),
- Schülestraße,
- Henriettenstraße – Jahnstraße (Steingaustraße – Siemensstraße),
- Paradiesstraße (kurze Fortsetzung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis zur Plochinger Straße),
- Jakobstraße – Schlierbacher Straße (Schlierbacher Dreieck – Alleinstraße), als Interimslösung bis zum Einbau lärmindernde Asphaltdeckschicht und zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen Radverkehr, Schlierbacher Straße mit geringerer Konfliktdichte wird zur Wahrung der Stetigkeit aufgenommen,
- Jesinger Straße (Alleinstraße – Lichtensteinstraße),
- Ortsdurchfahrt Jesingen L 1200 (Keplerstraße – Kirchstraße)
 - In Abwägung der Konfliktlage, der Straßenlänge, ÖPNV-Belange und Verkehrsfunktion wäre dieser Abschnitt auch für eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h geeignet. Allerdings ist die Lärmbelastung in der Kirchheimer Straße mit Überschreitung der Sanierungspegel weiterhin hoch. Der Entwurf des Lärmaktionsplans 3. Runde bestätigt dies, so dass aufgrund der hohen Lärmbelastung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bevorzugt anzustreben ist. Generell ist eine möglichst einheitliche und nachvollziehbare Regelung auf dem gesamten Abschnitt vorzusehen.
- Dettinger Straße (Lenninger Straße – Faberweg)
 - Der Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Runde empfiehlt als Sofortmaßnahme bis zum Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht die Einzelfallprüfung zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.



- Ortsdurchfahrt Nabern (Bissinger Straße, Haus Nr. 29 – Neue Straße)
 - Im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans 3. Runde ist die Ortsdurchfahrt Nabern eine neue, freiwillig untersuchte Belastungsachse. Aufgrund der sehr hohen Lärmbelastung ist darin als Sofortmaßnahme die Einzelfallprüfung zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h für diesen Abschnitt enthalten. In der Einzelfallabwägung im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes wird darüber hinaus eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h für die Ortsdurchfahrt ab Höhe Wohnbebauung Kelterstraße, Haus Nr. 31 bis zur Einmündung Bissinger Straße vorgeschlagen.

- Tannenbergsstraße (Dettinger Straße – Eichendorffstraße)
 - Im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Runde ist die Tannenbergsstraße eine neue, freiwillig untersuchte Belastungsachse. Aufgrund der sehr hohen Lärmbelastung ist als Sofortmaßnahme bis zum Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht die Einzelfallprüfung zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h enthalten.

- Steingaustraße im Umfeld des Seniorenzentrums
 - Die Anordnungsvoraussetzungen für Geschwindigkeitsbeschränkungen an Vorfahrtstraßen mit angrenzenden Seniorenzentren wurden vereinfacht. Diese ist in der Steingaustraße vor dem Seniorenzentrum im Einzelfall zu beantragen und i.d.R. anzuordnen.

Einzelne soziale Einrichtungen (Kita, Schule) grenzen auch mit den Tempo 30-Empfehlungen im Stadtgeschwindigkeitskonzept weiterhin an Hauptverkehrsstraßen mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 km/h (z. B. Einsteinstraße). Gemäß Konfliktanalyse und Abwägung ist es für diese nicht sinnvoll, in einen erweiterten Tempo 30-Abschnitt eingebunden zu werden. Hier ist eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit weiterhin außerhalb des strategischen Stadtgeschwindigkeitskonzeptes im Einzelfall zu prüfen und ggf. anzuordnen (§ 45 Abs. 9).

Nach Einzelfallprüfung und Abwägung hat sich für einzelne Hauptverkehrsstraßen gezeigt, dass eine erhöhte Konfliktdichte (1. oder 2. Priorität) besteht, diese jedoch durch andere Maßnahmenfelder vorzugsweise zu lösen ist und/ oder die verkehrliche Funktion überwiegt. Die Behandlung der Konfliktlagen ist im Rahmen des Radverkehrskonzepts, der Verkehrssicherheitsanalyse und dem Lärmaktionsplan vertieft zu betrachten. Dazu zählen folgende Abschnitt, bei denen im strategischen Stadtgeschwindigkeitskonzept an einer Tempo 50-Regelung vorerst festgehalten wird:

- Lenninger Straße
 - Überwiegend gewerbliche Nutzung, kurze Abschnittslänge, äußere Verbindungsstraße und übergeordnete Funktion als Autobahnzubringer.

- Eichendorffstraße und Aichelbergstraße (Lenninger Straße – B 297)
 - Mittelfristige Verkehrsentslastung durch Verzicht auf Aus-/ Einfahrtsrampe B 297/ Aichelbergstraße und Herausnahme der Aichelbergstraße aus dem Hauptverkehrsstraßennetz, Fassadenpegel ganztags/ nachts überwiegend <70/60 dB(A), der Entwurf des Lärmaktionsplans der 3. Runde enthält als kurzfristige Gesundheitsvorsorge die Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h.

- Stuttgarter Straße (Goethestraße – Boschstraße)
 - Überwiegend gewerbliche Nutzung, Maßnahmen gegen Unfallschwerpunkte



und des LAP sowie Angebotsverbesserungen für Radverkehr umsetzen.

- Schöllkopfstraße (Annabergstraße – Kolbstraße)
 - Überwiegend einseitige Randnutzung, übergeordnete Verkehrsfunktion als äußere Verbindungsstraße, Maßnahmen gegen Unfallschwerpunkte und des Lärmaktionsplans umsetzen.

Für die Hauptverkehrsstraßen der nachgeordneten 3. Priorität (Einzelkonflikte) sind zunächst geeignete Maßnahmen zur Behebung der eigentlichen Konfliktlage anzustreben. An folgenden Hauptverkehrsstraßen mit dem Einzelkonflikt "Radverkehr" (Führung im Mischverkehr) sind gemäß Radverkehrskonzept vorrangig Angebotsverbesserungen in der Radverkehrsinfrastruktur vorzunehmen oder dazu alternative, hochwertige Radverkehrsverbindungen einzurichten:

- Stuttgarter Straße (Boschstraße – Steingaustraße),
- Plochinger Straße (Paradiesstraße – Schlierbacher Dreieck),
- Zähringer Straße in Lindorf.

An folgenden Hauptverkehrsstraßen mit dem Einzelkonflikt "Lärm" ist das Maßnahmenspektrum des Lärmaktionsplans, ohne eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, anzuwenden. Die maximalen Fassadenpegel liegen an den betreffenden Abschnitten entweder immer oder bis auf Einzelfälle unterhalb von 70/60 dB(A) ganztags/nachts. Zudem wird eine Geschwindigkeitsreduzierung im aktuellen Lärmaktionsplanentwurf nicht empfohlen:

- Nürtinger Straße (Schimmingweg – Henriettenstraße),
- Hindenburgstraße,
- B 297 (Bereich Aichelbergstraße und südlich Schlierbacher Dreieck).

Der Einsatz von baulichen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Fahrbahneinengungen, Anlage Schutzstreifen, Neuordnung des Parkens) ist bei hoher Überschreitungshäufigkeit der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bei allen Hauptverkehrsstraßen zur Herstellung der Akzeptanz unterstützend in Betracht zu ziehen.

Flankierende Überwachungsmaßnahmen in Konfliktbereichen (Dialog-Display, stationäre oder mobile Geschwindigkeitskontrollen) können zur Erhöhung des Befolgungsgrades notwendig sein.

Die folgenden Infrastrukturmaßnahmen unterstützen die Ziele des Stadtgeschwindigkeitskonzepts, die im IVK weiter zu verfolgen sind:

- Umgestaltung und Signalisierung des Knotenpunktes Lenninger Straße/ B 297 mit Verzicht auf Aus- und Einfahrtsrampen an der Auffahrt B 297/ Aichelbergstraße,
- Kreisverkehr Alleenstraße/ Jesinger Straße,
- Kreisverkehr Kolbstraße/ Henriettenstraße.

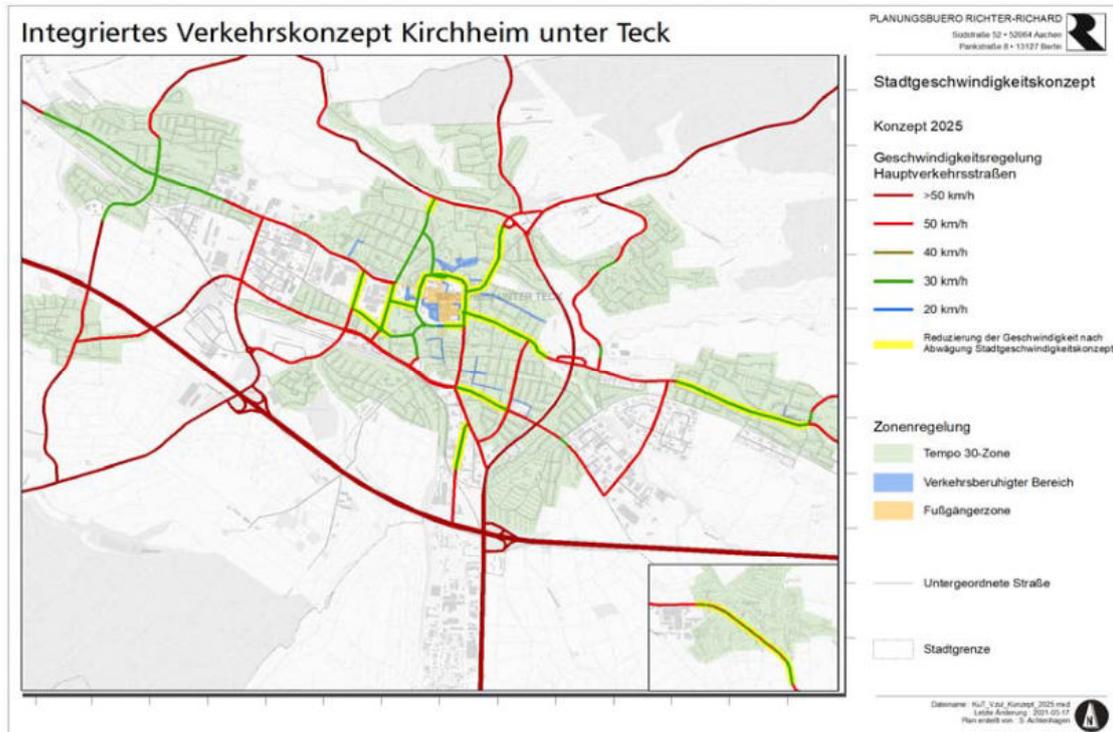


Abb. 4.1: Stadtgeschwindigkeitskonzept



Einzelfallprüfung außerhalb der Konfliktdanalyse

Im Ergebnis eines umfassenden Abstimmungsverfahrens zum Entwurf des Stadtgeschwindigkeitskonzepts werden zur Einzelfallprüfung außerhalb der eigentlichen Konfliktdanalyse die folgenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h empfohlen.

Dies bietet sich aufgrund des Netzzusammenhangs, der städtebaulichen Integration, den sich eröffnenden Potentialen oder der Verbesserung der Verkehrssicherheit an. Dazu zählen:

- Kolbstraße (Henriettenstraße – Schöllkopfstraße)
 - Verlängerung der Tempo 30 Regelung des Abschnittes Henriettenstraße bis Stuttgarter Straße, kurze Abschnittslänge, städtebauliche Entwicklung und zunehmende Urbanisierung des Straßenumfeldes wird gestärkt.
- Henriettenstraße (Steingaustraße – Boschstraße)
 - Keine Hauptverkehrsstraße, abgestufte Verkehrsfunktion, geringe Verkehrsbelastung, beidseitige Wohn- oder Mischnutzung, Ausweisung als Tempo 30-Zone zwischen Boschstraße, Steingaustraße, Schöllkopfstraße unter Einschluss der vorhandenen Tempo 30-Zonen in diesem Bereich.
- Holzmadener Straße (Hintere Straße – Roggenäckerstraße)
 - In Anbetracht der einst 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 Roggenäckerstraße zu empfehlen.
- Schönblickstraße (Haldenstraße – In der Warth)
 - Ausdehnung der vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung nach Norden auf Höhe Straße In der Warth zur Sicherung der Gefahrenlage Kurvenbereich sowie der vorhandenen Fußgänger-LSA.

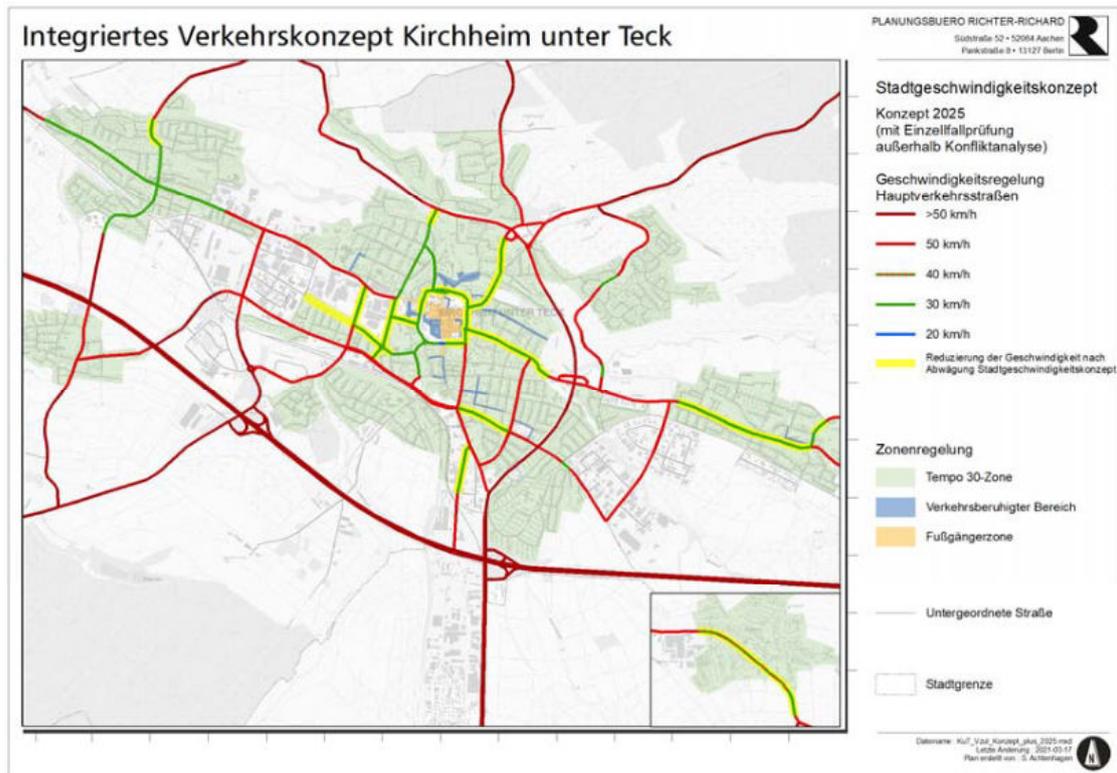


Abb. 4.2: Stadtgeschwindigkeitskonzept mit Einzelfallprüfung außerhalb Konfliktanalyse