

DRUCKSACHE - NR. 2019-155

ÖFFENTLICH

11.07.2019 | Anlagen: 7

Modellstadt Herrenberg - Bauliche und verkehrliche Anpassungen in der Hindenburg- und Horber Straße

Kontakt: Herr Jan Timo Walter | Stabsstelle Klimaschutz
Tel: 07032 - 924-280 | E-Mail: j.walter@herrenberg.de

Bezug:	Nr.	Termin	Ö/N	Art
Gemeinderat	2018-053	13.03.2018	Ö	zur Beschlussfassung
Gemeinderat	2018-141	17.07.2018	N	zur Kenntnis
Technischer Ausschuss	2018-188	06.11.2018	Ö	zur Vorberatung
Gemeinderat	2018-188	20.11.2018	Ö	Zur Beschlussfassung
Gemeinderat	2019-155	23.07.2019	Ö	Zur Beschlussfassung

I. Beschlussantrag

1. Auf Basis der beschlossenen Drucksache 2018-188 „Modellstadt Herrenberg - Saubere Luft“ beschließt der Gemeinderat die Umsetzung der Maßnahmen 1.2 („Bauliche Anpassung der Hauptverkehrsachsen zur Reduzierung von Störfaktoren und zur Beschleunigung des Bus- und Fahrradverkehrs“) und 1.4 („Verbesserung der Durchfahrtszeiten für die Busse“) in den Jahren 2019 und 2020.
2. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass mit dem Förderbescheid vom 18. Januar 2019 die Finanzierung dieser Modellstadt-Maßnahmen in den Jahren 2019 und 2020 zu 95% durch die Förderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur gedeckt ist (circa 1,65 Mio. Euro Förderung von etwa 1,74 Mio. Euro). Die Stadt Herrenberg hat die grundsätzliche Zustimmung vom Regierungspräsidium Stuttgart erhalten, dass die Kosten einer Fahrbahndeckenerneuerung - die mit einer Umsetzung der Maßnahmen dieser Drucksache einhergehen muss - vom Bund als Straßenbaulastträger übernommen werden.

II. Das Wesentliche im Überblick

- ♦ Die Drucksache 2018-188 zur Modellstadt stellt die Grundlage für den Beschluss dieser Drucksache dar.
- ♦ Die laut Förderbescheid vom 18. Januar 2019 zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für diese Maßnahme belaufen sich auf 1.735.444,00 Euro für die Jahre 2019 und 2020 (hiervon 1.648.671,80 Euro Fördersumme). Der Eigenanteil der Stadt Herrenberg beträgt somit 86.772,20 Euro.
- ♦ Eine Umsetzung der baulichen und verkehrlichen Maßnahmen dieser Drucksache (M 1.2 „Bauliche Anpassung der Hauptverkehrsachsen zur Reduzierung von Störfaktoren und zur Beschleunigung des Bus- und Fahrradverkehrs“ und M 1.4 „Verbesserung der Durchfahrtszeiten für die Busse“) ist für die Jahre 2019 und 2020 vorgesehen.

- ◆ Eine Umsetzung der Maßnahmen dieser Drucksache ist infolge einer neuen Spuraufteilung mit Radfahr- und Schutzstreifen nur dann möglich, wenn in den genannten Streckenzügen der Hindenburg- und Horber Straße eine Fahrbahndeckenerneuerung erfolgt. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat einer Fahrbahndeckenerneuerung in der Hindenburgstraße (Bundesstraße) und einer Kostenübernahme durch den Bund als Straßenbaulastträger grundsätzlich zugestimmt. Ebenfalls soll die Horber Straße einen neuen Fahrbahnbelag erhalten. Die grundsätzliche Zusage für die Sanierungsmaßnahme liegt auch vor. Die Finanzierung durch das Land Baden-Württemberg ist für 2019 jedoch noch nicht gesichert.
- ◆ Die baulichen und verkehrlichen Maßnahmen dieser Drucksache (M 1.2 und 1.4) sind grundlegend für die weiteren Modellstadt-Maßnahmen im Bereich der Verkehrslenkung und -steuerung (M 1.1 „Dynamische Temporeduzierung“ und M 1.3 „Verkehrsabhängige dynamische Steuerung der Lichtsignale und dynamische Verkehrslenkung“).
- ◆ Die Maßnahmen dieser Drucksache betreffen alle Verkehrsträger (Kfz, Radverkehr, Fußgänger, ÖPNV) und bringen jeweils folgende Vorteile mit sich:
 - Kfz: Verkehrsverstetigung und Verbesserungen für den Verkehrsfluss, aber keine Beschleunigung des Verkehrs.
 - Radverkehr: Durchgängige Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf beiden Seiten der Hindenburg- und Horber Straße stärken die Durchgängigkeit und Sicherheit des Radverkehrsnetzes.
 - Fußverkehr: Dem Fußgänger werden zusätzliche Quermöglichkeiten entlang der Hindenburgstraße bereitgestellt.
 - ÖPNV: Aufgrund von Änderungen in der Signalisierung der Ampeln können die Busse entlang bestimmter Straßenabschnitte bevorrechtigt fahren bzw. einbiegen/einschwenken.
- ◆ Die baulichen und verkehrlichen Änderungen dieser Drucksache leisten einen Beitrag hin zu einer saubereren Luft und einer NO_x-Reduktion. Ziel ist es, den NO_x-Grenzwert von 40 Mikrogramm je m³ Luft einzuhalten.

III. Sachverhalt

1. Leitbild Herrenberg 2020 / Ziele / Beteiligung

Im „Leitbild der Stadt Herrenberg 2020“ vom Mai 2011 ist unter der Überschrift „Mobil durch Vernetzung“ Folgendes festgehalten:

„Wir fördern unter Optimierung des Fuß-, Radwege- und Busnetzes eine integrierte Mobilitätspolitik zur Verbesserung der Erreichbarkeiten in der Gesamtstadt und der Reduzierung der Belastungen durch den Autoverkehr.“

Folgende Ziele und Projekte aus „Herrenberg 2020“ werden mit der Vorlage berücksichtigt:

Handlungsfeld „Mobilität und Erreichbarkeit“	
Handlungsziele	Projekte und Maßnahmen
➤ <i>Z1 Intensivierung einer ganzheitlichen wie integrierten Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und</i>	➤ <i>P 16 Überprüfung einer Veränderung der Aufteilung des Straßenraums im Hauptverkehrsnetz zugunsten des Fuß- und Radverkehrs (u.a. Wegfall einer Fahrspur stadtauswärts in der Nagolder Straße)</i>

<i>zum Ausbau des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad und Fuß)</i>	
➤ <i>Z2 Minderung der Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen durch Reduzierung der Verkehrsmengen und gestalterische Maßnahmen</i>	➤ <i>P 17 Überprüfung einer Markierung von Schutzstreifen für Radfahrer oder von Radfahrstreifen im klassifizierten Hauptverkehrsnetz der Kernstadt</i>
➤ <i>Z4 Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet</i>	
➤ <i>Z5 Förderung kurzer Wege durch Lückenschluss und Ergänzung des Fußwege- und Radverkehrsnetzes</i>	
➤ <i>Z6 Ausbau und Qualifizierung des Fußwege- und Radverkehrsnetzes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie zum Abbau von Barrieren</i>	

Handlungsfeld „Umwelt- / Ressourcenschutz und Energie“	
<u>Handlungsziele</u>	<u>Projekte und Maßnahmen</u>
➤ <i>Z 2 Reduzierung der Umweltbelastungen insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen</i>	
➤ <i>Z 7 Minimierung des Ressourcenverbrauchs sowie Beachtung des Ressourcenschutzes</i>	

Zusätzlich werden neun der zehn Grundsätze des verkehrlichen Leitbilds (IMEP 2030) der Stadt Herrenberg mit dieser Drucksache berücksichtigt:

- 1) Intensivierung einer ganzheitlichen wie integrierten Mobilitätspolitik zur nachhaltigen Steuerung und Minimierung des motorisierten Individualverkehrs und zum Ausbau der Verkehrsmittel des Umweltverbunds;
- 2) Minderung der Trennwirkung entlang der Hauptverkehrsachsen durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Menge und Geschwindigkeit) und gestalterische Maßnahmen;
- 3) Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet;
- 4) Förderung kurzer Wege durch funktional durchmischte Siedlungsstrukturen und den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur;
- 5) Ausbau und Qualifizierung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit, der Verkehrssicherheit sowie zum Abbau von Barrieren;
- 6) Aktive Verkehrslenkung und -steuerung, vor allem durch Optimierung des Ruhenden Verkehrs in der Kernstadt;
- 7) Unterstützung der Ziele des Luftreinhalteplans zur Reduzierung der Schadstoffemissionen;
- 8) Unterstützung der Ziele des Lärmaktionsplans;
- 9) Unterstützung der Ziele der Klimaschutzpolitik.

2. Bisherige wesentliche Schritte

Der bisherige zeitliche Verlauf bis zur Fertigstellung dieser Drucksache war wie folgt:

09. März 2018	Gemeinderatsbeschluss „Lead City“-Maßnahmenliste
17. Juli 2018	Gemeinderatsbeschluss Modellstadt-Projektskizzen
20. November 2018	Gemeinderatsbeschluss „Modellstadt - Saubere Luft“
18. Januar 2019	Förderbescheid Maßnahme 1 „Verkehrslenkung und -steuerung“ der Modellstadt-Maßnahmen
Februar - Juli 2019	Erstellung der Planungsentwürfe Hindenburg- / Horber Straße
Mai - Juli 2019	Durchführung einer Verkehrsflusssimulation Hindenburg- / Horber Straße

3. Erläuterungen zum Sachverhalt

Im Folgenden wird zunächst auf den Gemeinderatsbeschluss vom November 2018 eingegangen, der für diese Drucksache die Grundlage darstellt. Anschließend werden die angedachten baulichen und verkehrlichen Maßnahmen entlang der Hindenburg- und Horber Straße vorgestellt. Eine Aufteilung wurde nach den Knotenpunkten des jeweiligen Streckenzuges vorgenommen, um eine verständliche Beschreibung und übersichtliche Darstellung zu ermöglichen. Im Anschluss daran wird die Radverkehrsführung entlang der beiden Hauptverkehrsachsen thematisiert.

Eine Gesamtübersicht der Planung der Hindenburgstraße ist dieser Drucksache als Anlage 1 und eine Gesamtübersicht der Planung der Horber Straße als Anlage 2 angefügt. Zusätzlich sind Detailansichten der einzelnen Streckenabschnitte entlang der Hindenburg- und Horber Straße als Anlagen 3 und 4 sowie einige Querschnitte der Hindenburg- und Horber Straße als Anlagen 5 und 6 angehängt. Um die Planung mit belastbaren Daten zu festigen wurde ferner eine Verkehrsflusssimulation durchgeführt. Diese ist aufgrund einer hierfür notwendigen Computeranimation jedoch nicht als Anlage enthalten.

3.1 Gemeinderatsbeschluss zur Modellstadt

Die Thematik der Verkehrslenkung und -steuerung wurde im Frühjahr 2018 im Gemeinderat im Rahmen der Maßnahmen zur Lead-City Herrenberg als mögliche Option zur NO_x-Reduzierung thematisiert. Im Laufe des Jahres 2018 wurde dieser Maßnahme sowohl von der Stadtverwaltung als auch vom Fördermittelgeber grundsätzlich zugestimmt. Der Gemeinderat hat am 20. November 2018 die Modellstadt-Maßnahmen (zu der auch die Maßnahmen dieser Drucksache zählen) auf Basis des Maßnahmenpaketes „Verkehrslenkung und -steuerung“ der Modellstadt-Projektskizzen (siehe Anlage 7) beschlossen (DS 2018-188). Dieser Gemeinderatsbeschluss stellt die Grundlage für den Beschluss dieser Drucksache dar. Auf dieser Basis konnte eine detaillierte Planung erarbeitet werden.

3.2 Hindenburgstraße

Im Folgenden werden die baulichen und verkehrlichen Änderungen im Bereich der Hindenburgstraße beschrieben.

3.2.1 Knotenpunkt Tübinger Straße / Hildrizhauser Straße

Zur Steuerung der Verkehrsströme ist es erforderlich, diesen Knotenpunkt unter Beibehaltung der bestehenden Fußgängerampel an der Volkshochschule Herrenberg zu signalisieren. Dadurch kann auch eine gesicherte Querung des Rad- und Fußverkehrs gewährleistet werden.

Die Einmündung der Tübinger Straße in den Hasenplatz ist vom Verkehrsaufkommen her von untergeordneter Bedeutung und wird daher nicht signalisiert.

3.2.2 Knotenpunkt Hindenburgstraße / Gültsteiner Straße

Durch die beengten räumlichen Verhältnisse in Folge der fehlenden Breite im Bereich der Hindenburgstraße muss an diesem Knotenpunkt der Linksabbieger von der Hindenburgstraße/B296 in die Gültsteiner Straße entfallen, da hier sonst keine durchgängige beidseitige Radverkehrsführung und Radaufstellfläche gewährleistet werden könnte. Aufgrund dessen ist es notwendig, die Linksabbiegespur in die Gültsteiner Straße wegfällen zu lassen. Der Verkehr soll stattdessen über die bestehende Linksabbiegespur in die Marienstraße geführt werden. Fahrzeuge, die ins Alzental und Schafhausfeld fahren möchten, werden über die Marienstraße (bereits als Einbahnstraße ausgewiesen) und die Markusstraße zur Gültsteiner Straße geführt. Die Markusstraße soll in Fahrtrichtung zur Gültsteiner Straße ebenfalls als Einbahnstraße ausgewiesen werden. Dies hat den Vorteil, dass dort dann noch einseitiges Parken zugelassen werden kann. Die Gültsteiner Straße wird ab Einmündung Markusstraße zur Einbahnstraße mit Fahrtrichtung zur Stadtmitte/Hindenburgstraße (B 296). Der Radverkehr in der Gültsteiner Straße und der Markusstraße ist in beiden Richtungen frei.

Mit dieser Verkehrsregelung wird nicht nur die Durchgängigkeit der Radverbindungen entlang der Hindenburgstraße/B296 sichergestellt, sondern auch die Sicherheit für den Fahrradverkehr auf der Gültsteiner Straße deutlich erhöht. Zu einem späteren Zeitpunkt soll dann die Gültsteiner Straße zu einer Fahrradstraße gemäß IMEP-Beschluss umgewidmet werden.

3.2.3 Knotenpunkt Hindenburgstraße / Moltkestraße / Schulstraße

Dieser Knotenpunkt bleibt in seiner Funktion nahezu unverändert. Das Signalprogramm wird in das Gesamtsystem eingebunden.

Im Bereich der nördlichen Bushaltestelle Hindenburgstraße erfolgt eine weitere Signalisierung. Dies ermöglicht es, sowohl dem Fußgänger eine weitere gesicherte Quermöglichkeit einzuräumen, als auch den Bus bevorrechtigt in den Verkehr einfädeln zu lassen, so dass dieser beschleunigt auf die Linksabbiegespur Richtung ZOB an der Bahnhofstraße geführt werden kann. In diesem Zusammenhang ist es erforderlich, die Bushaltestelle auf der südlichen Seite der Hindenburgstraße vor die Gebäude 6 bis 10 zu verlegen.

3.2.4 Knotenpunkt Reinhold-Schick-Platz

Die Signalisierung am Reinhold-Schick-Platz wird grundlegend beibehalten, jedoch in das neue Gesamtsystem eingebunden.

In den kommenden Jahren müssen am Reinhold-Schick-Platz im Wesentlichen unverändert hohe Verkehrsmengen bewältigt werden, bis es zu einer Umsetzung der i3opt kommt.

3.3 Horber Straße

Im Folgenden werden die baulichen und verkehrlichen Änderungen im Bereich der Horber Straße beschrieben.

3.3.1 Knotenpunkt Horber Straße / Bismarckstraße / Bahnhofstraße

Dieser Knotenpunkt wird vollständig signalisiert. Die dort befindliche Fußgängersignalanlage bleibt erhalten und wird in die Vollsignalisierung integriert. Diese Variante bietet folgende Vorteile:

- Die Querung der Horber Straße im Zuge des Rad-Innenstadtrings an der Bismarck- / Bahnhofstraße wird für Radfahrer optimiert und erfolgt für diese signaltechnisch gesichert.
- Das Ausfahren aus der Bismarckstraße ist für den Kfz- und Radverkehr in alle Fahrtrichtungen sowohl nach rechts in Richtung Reinhold-Schick-Platz als auch nach links in Richtung Walter-Knoll-Straße möglich.
- Das Linksabbiegen von der Horber Straße in die Bismarckstraße wird nicht mehr zugelassen, was der Verstärkung des Verkehrsflusses dient.

3.3.2 Knotenpunkt Horber Straße / Walter-Knoll-Straße

Die Spuraufteilung bleibt an diesem Knotenpunkt unverändert, die Signalisierung wird in das Gesamtsystem eingebunden.

Der Bus kann an diesem Knotenpunkt bevorrechtigt ausfahren und wird als Pulkführer vor dem Kfz-Verkehr in Richtung Reinhold-Schick-Platz geführt. Dadurch kann auf die ursprünglich geplante kurze Busspur verzichtet werden. Die freiwerdende Fläche kann somit für den Radverkehr genutzt werden. Die Querung Poststraße - Schillerstraße (Zubringeroute gemäß Radverkehrskonzept) wird für die Radfahrer durch eine vom Fußgänger abgetrennte Wegführung optimiert.

3.3.3 Knotenpunkt Horber Straße / Erhardtstraße

Dieser Knotenpunkt bleibt in seiner Funktion unverändert. Das Signalprogramm wird in das Gesamtsystem eingebunden.

3.3.4 Knotenpunkt Horber Straße / Goethestraße

Auch dieser Knotenpunkt bleibt in seiner Funktion unverändert. Das Signalprogramm wird in das Gesamtsystem eingebunden.

3.3.5 Knotenpunkt Horber Straße / Schillerstraße / Im Vogelsand

Ebenso wie die vorherigen Knotenpunkte, bleibt auch dieser Knotenpunkt in seiner Funktion unverändert. Das Signalprogramm wird in das Gesamtsystem eingebunden.

3.4 Radverkehrsführung

Auf der B 296 (Tübinger Straße - Hasenplatz - Hindenburgstraße) zwischen der Einmündung Hildrizhauser Straße und dem Reinhold- Schick- Platz wird eine beidseitig durchgängige Radwegverbindung mit vornehmlich Schutzstreifen und Aufstellflächen für Radfahrer an den Signalanlagen geschaffen.

Dies gilt auch für die Horber Straße zwischen der Goethestraße und dem Reinhold- Schick- Platz - mit Ausnahme des kurzen Abschnitts zwischen Bismarckstraße und Reinhold- Schick- Platz, wo aufgrund des geringen Fahrbahnquerschnitts nur auf der östlichen Seite (stadteinwärts) ein Schutzstreifen markiert werden kann. Auch sind die Platzverhältnisse zwischen der Goethestraße und der Straßenmeisterei entlang der Horber Straße nur für einen einseitigen Schutzstreifen (stadtauswärts) ausreichend. Deswegen wird der östliche (stadteinwärtige) Radverkehr in diesem Bereich entlang der

parallel verlaufenden Schillerstraße geführt. Die Schutzstreifen sollen durchgängig durch eine Haltverbotsregelung ergänzt werden.

Abschnittsweise kann sogar ein vom Kfz-Verkehr nicht zu befahrender Radfahrstreifen markiert werden, weil dies durch die Fahrbahnbreite ermöglicht wird. Letzteres ist in der Hindenburgstraße (stadtauswärts) nach dem Knotenpunkt Schulstraße / Moltkestraße bis kurz vor Einmündung der Marienstraße der Fall. In der Horber Straße ist dies zwischen der Schillerstraße und Alzentelstraße (stadteinwärts) sowie zwischen der Alzentelstraße und kurz vor dem Knotenpunkt Goethestraße / Raistingener Straße / Horber Straße (stadtauswärts) vorgesehen. Der Radfahrstreifen muss ggf. an der Hindenburg- und der Horber Straße entlang der Einfahrten unterbrochen werden, um eine Anlieferung für Gewerbebetriebe zu gewährleisten. Dies bedeutet, dass es hier eine Haltverbotsregelung geben wird, die jedoch ein Be- und Entladen zulässt.

Zudem wird das Angebot für die Querung der Hauptachsen und die Anbindung an die abseits der Hauptachsen gelegenen Radverbindungen, insbesondere an den vorgesehenen Rad-Innenstadtring, verbessert.

Zusammen mit der (wenn auch dynamisch gesteuerten) Geschwindigkeitsreduzierung für den Fahrzeugverkehr (Modellstadt-Maßnahmen M 1.1 und M 1.3) auf diesen Straßen, die ein wesentlich besseres „Mitschwimmen“ des Fahrradverkehrs ermöglicht und damit eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit bewirken wird, stellt dies einen Quantensprung gegenüber der bisherigen Situation des Radverkehrs auf den innerstädtischen klassifizierten Hauptverkehrsachsen in Herrenberg dar. Insgesamt entsteht damit ein durchgehendes und komfortables Angebot für Radfahrer im Zuge der Hindenburg- und der Horber Straße.

Zugunsten durchgängiger Schutzstreifen sowie einer Verstetigung des Verkehrsflusses werden die Längsparkplätze entlang der Hindenburgstraße in Fahrtrichtung stadtauswärts aufgegeben. Selbiges gilt entlang der Horber Straße zwischen Einmündung Goethestraße und Einmündung Alzentelstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts sowie im gleichen Streckenabschnitt auf der gegenüberliegenden Seite in Fahrtrichtung stadtauswärts.

3.5 Verknüpfung mit anderen Modellstadt-Maßnahmen

Die beiden Maßnahmen dieser Drucksache (M 1.2 und M 1.4) sind Teil des Maßnahmenpakets „Verkehrslenkung und -steuerung“ der Modellstadt – Saubere Luft. Neben diesen Maßnahmen gibt es noch zwei weitere Maßnahmen: M 1.1 („Installation einer dynamischen Verkehrsbeeinflussungsanlage zur Verstetigung des Verkehrs mit einer der jeweiligen Verkehrssituation angepassten Tempobeschränkung zwischen 20 und 50 km/h“) und M 1.3 („Beschaffung und Betrieb einer zentralen Verkehrsrechneranlage zur verkehrsabhängigen Steuerung und Koordinierung der Lichtsignalanlagen“). Diese beiden Maßnahmen wurden vom Gemeinderat am 20. November 2018 schon zur Planung und Umsetzung freigegeben (DS 2018-188).

Da alle vier Maßnahmen in der Kernstadt Herrenbergs und auch entlang der Hindenburg- und Horber Straße umgesetzt werden sollen, muss sowohl die Planung als auch die Umsetzung jeweils alle Maßnahmen beinhalten und auf diese zugeschnitten sein. Insbesondere sind die baulichen Maßnahmen und Anpassungen dieser Drucksache grundlegend für die Vernetzung der Signalanlagen und für die dynamische Geschwindigkeitsregelung. Die im Anhang befindlichen Pläne zu den Maßnahmen 1.2 und 1.4 dieser Drucksache stellen zwar lediglich die umzusetzenden baulichen und straßenräumlichen Änderungen dieser Maßnahmen dar, jedoch basieren die Pläne der Maßnahmen 1.1 und 1.3 auch auf diesen Plänen.

4. Kosten

Die laut Förderbescheid vom 18. Januar 2019 zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für diese Maßnahme belaufen sich auf 1.735.444,00 Euro für die Jahre 2019 und 2020 (hiervon 1.648.671,80 Euro Fördersumme). Diese Summe kann nach interner Berechnung und in Abstimmung mit externen Dienstleistern auch gleichzeitig als die vorläufige Summe für die Gesamtkosten gesehen werden. Die Kosten gliedern sich wie folgt auf:

- Planungskosten
- Infrastrukturelle Umsetzungskosten (u.a. Aufhebung Längsparker an der Hindenburgstraße und Horber Straße, Schutzstreifen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, verkehrsrechtliche Maßnahmen)
- Projektumsetzungskosten (u.a. für Öffentlichkeitsarbeit)

Neben diesen Kosten entstehen Kosten für Fahrbahndeckenerneuerungen. Diese werden nach jetzigem Stand von den für die jeweiligen Straßen zuständigen Straßenbaulastträgern übernommen.

5. Zeitplan und Umsetzung

Die Umsetzung soll in den Jahren 2019 und 2020 nach Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern abschnittsweise erfolgen. Als erstes soll der Streckenzug Tübinger-/Hindenburgstraße angegangen werden. Anschließend sollen die Maßnahmen in der Horber Straße umgesetzt werden.

IV. Anlagen

Anlage 1:	Ö	Anlage_1_Gesamtübersicht_Planung_Hindenburgstraße
Anlage 2:	Ö	Anlage_2_Gesamtübersicht_Planung_Horber_Straße
Anlage 3:	Ö	Anlage_3_Detailpläne_Hindenburgstraße
Anlage 4:	Ö	Anlage_4_Detailpläne_Horber_Straße
Anlage 5:	Ö	Anlage_5_Querschnitte_Hindenburgstraße
Anlage 6:	Ö	Anlage_6_Querschnitte_Horber_Straße
Anlage 7:	Ö	Anlage_7_Modellstadt-Projektskizzen_Maßnahme_Verkehrslenkung

Tobias Meigel
Erster Bürgermeister

Jan Timo Walter
Stabsstelle Klimaschutz