Neuordnung des Verkehrs im südlichen Nürtingen

Der Umbau des Kreisverkehrs Carl-Benz-/Max-Eyth-Straße eröffnet interessante Möglichkeiten für viele Verbesserungen im südlichen Nürtingen.

Ein Beitrag zur Diskussion

VCD Mobilität für Menschen.

Rolf Epple, VCD Kreisverband Esslingen

Verlagerung des **Durchgangsverkehrs (L1250) ins Industriegebiet** und auf die Südumgehung (rote Linien = Haupt-/Vorfahrtstraßen).
Die Neuffener Straße würde im Südteil als Erschließungsstraße für die Braike, wie heute schon die Sudetenstraße, dienen.

- → Entlastung Wohngebiet Braike von Lärm und Abgasen
- → Hauptlast des Kfz-Verkehrs wird siedlungsfern geführt
- → Südumgehung erfüllt ihren Zweck und entlastet Innenstadt und Wohngebiete vom Kfz-Verkehr
- → Keine großen Umbauten nötig
- → Kreisverkehr an der Carl-Benz-Straße dürfte bei entsprechender Auslegung leistungsfähiger sein als die heutige Ampelkreuzung Neuffener-/Carl-Benz-Str. sowie Metaboallee/Carl-Benz-Str.
- → Verträgt sich sehr gut mit dem „Stadtbalkon“, einer Fußgängerzone in der Alleenstraße am Neckar sowie der Umgestaltung Bahnhof-/Plochinger Str. im Zuge der Bahnstadt
- → Buslinien weiterhin via Neuffener Straße (Schranke)
- → Eröffnet die Möglichkeit einer Fahrradstraße Neuffener Straße zwischen Schelmenwasen und Werastr.
- → Fahrradstraße bis ins Zentrum möglich (wenn nördlich der Werastr. der Kfz-Verkehr einstreifig weitergeführt wird und die zweite Spur als Radstreifen genutzt wird)
- → Tempo 50 aus Süden bis Ecke Gerber-/Werastr. möglich (weil siedlungsfern im Industriegebiet)

VCD Mobilität für Menschen.

Neuffener Straße ohne Durchgangsverkehr

- **Neuffener Straße vom Durchgangsverkehr befreien -> Tempo 30 Zone oder Fahrradstraße (keine großen Umbauten, deshalb relativ geringe Kosten – aber u.U. längerer Planungsvorlauf nötig)**
- Heute fahren ca. 16.330 Kfz/Tag (laut Lärmatlas d. LUBW [1]) durch die Wohnlagen an der Neuffener Straße. Gleichzeitig wird die parallele Max-Eyth-Str. vergleichsweise wenig genutzt.
- Der Durchgangsverkehr in/aus dem Neuffener Tal könnte von Frickenhausen her neu so geleitet werden: Neuffener Str., Schulze-Delitzsch-Str., Max-Eyth-Str., Gottlieb-Daimler-Str., Gerberstr., Werastr., Neuffener Straße. Diese Führung bedeutet ca. **600 Meter Umweg**. Die **Durchfahrt der Neuffener Straße** müsste dafür z.B. auf Höhe der Firma Heller (oder südlicher) für Kfz **unterbrochen** werden (ggf. mit Schranke für den Busverkehr). So könnte die Neuffener Straße zur **Fahrradstraße**, wenigstens zur Tempo 30 Zone werden. Sie würde zwischen Schelmenwasen und Albstraße nur noch der Erschließung des Wohngebiets Braike, des anliegenden Gewerbes sowie dem Radverkehr dienen.
- Ein guter Teil des heutigen Verkehrs auf der Neuffener Straße dürfte in der Relation Frickenhausen – B313 unterwegs sein (heute via Steinengraben-/Alleenstr.) und könnte so auf die Südumgehung gebracht werden. Mit der Realisierung des **Stadtbalkons** (Sperrung der Alleenstraße am Neckar für den Kfz-Verkehr), Umbau Bahnhof- und Plochinger Straße (Bahnstadt) wäre diese Verlagerung **ohnehin nötig**.

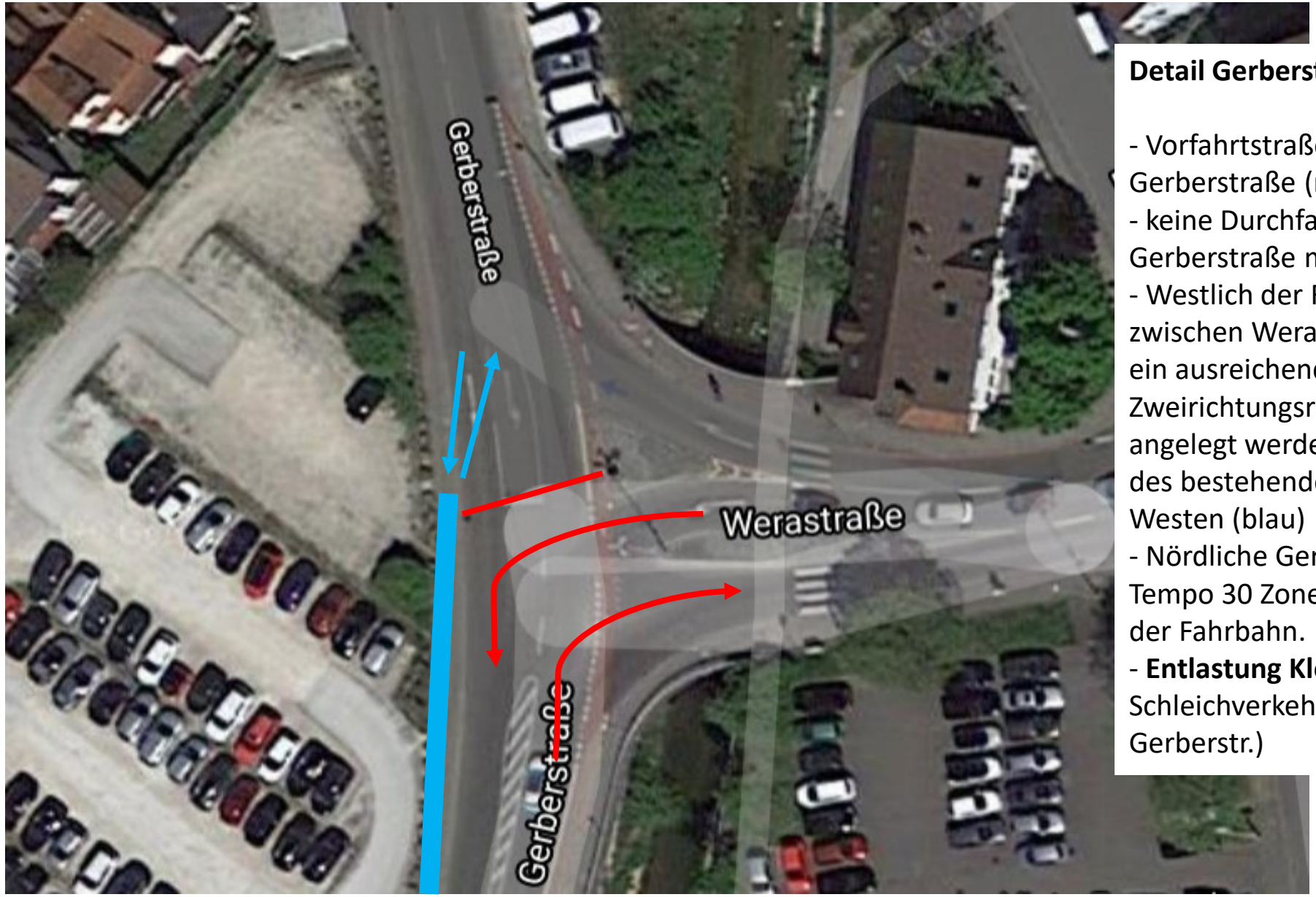
[1] http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/alias.xhtml?alias=umgebungslaermkartierung2017

Vorteile

- Entlastung des Wohngebiets Braike von Lärm, Abgasen und Unfallgefahr
- **keine großen Umbauten nötig**, Bordsteine können an heutiger Stelle bleiben.
- Der Kreisverkehr an der Nürtinger Zeitung (Carl-Benz-/Max-Eyth-Str.) dürfte bei entsprechender Auslegung leistungsfähiger sein als die westlich gelegene Ampelkreuzung Metaboallee/Carl-Benz-Str und ist ausreichend weit vom Bahnübergang entfernt (wichtig wegen Rückstau bei geschlossener Schranke)
- **Hauptlast des Kfz-Verkehrs fährt siedlungsfern** im Industriegebiet (Max-Eyth-Str.) mit Tempo 50
- Südumgehung erfüllt ihren Zweck und entlastet die Stadt vom Kfz-Verkehr
- Nebeneffekt: Radfahren in/aus Richtung Süden wäre massiv attraktiver als heute
- Attraktive Radverkehrsführung bis ins Zentrum möglich (z.B. wenn nördlich der Werastr. der Kfz-Verkehr einstreifig weitergeführt wird und die andere Spur als Radstreifen genutzt wird)
- **Buslinien** könnten **weiterhin in beide Richtungen via Neuffener Straße** fahren, wenn fernbediente versenkbare Poller oder Schranke genutzt werden (wie im Enzenhardt und vielen anderen Städten)
- Busverkehr kann zuverlässiger werden, wenn er nicht mehr im Stau auf der Neuffener steht.
- **Kfz-Verkehr** könnte auch **weiterhin** aus Süden bis in die Gerberstraße **mit Tempo 50** fahren, da die Max-Eyth-Str. im Industriegebiet liegt (keine Diskussion um Tempo 30).
- Keine Ampelkreuzung zwischen Schelmenwasen und Werastr. (d.h. **eine Ampel weniger als heute**)
- **Verbesserung des Schulwegs** Braike – HöGy (siehe Detail Folie 8)

Weitere Details

- Schleichverkehr Gerberstr via Gerberplatz zur Steinengrabenstraße und via „Am Lerchenberg“ müsste unterbunden werden (Urbanstraße ebenfalls), ggf. Poller als Modaler Filter nötig: https://fahrradfreundliches-neukoelln.de/blog/modale-filter
- Die T-Kreuzung Metaboallee/Gerber-/Gottlieb-Daimler-Str sollte als abknickende Vorfahrtstraße im Zuge Gerber-/Gottlieb-Daimler-Str. angelegt sein. Grund: weniger Ampeln und Konflikte mit dem Bahnübergang an der Kreuzung Metaboallee/Carl-Benz-Str.
- Um Konflikte mit Linksabbiegern zu verhindern sollte Linksabbiegen aus der Daimlerstr. in die Metaboallee nicht möglich sein, genauso stadteinwärts aus der Metaboallee in die Gerberstr. Option: um Konflikte ganz auszuschließen könnte die Metaboallee zur Sackgasse werden und nur noch von Süden her befahren werden (siehe Folie 7).
- Es bräuchte ergänzend eine bessere Separierung des Radverkehrs in der Gerberstraße zwischen Daimler- und Werastraße. Der bahnseitige Gehweg könnte z.B. verbreitert werden und zum Zweirichtungsradweg werden, Fortsetzung in einer ruhigen Sackgasse Metaboallee wäre möglich (siehe Folie 6 + 7, Details Gerberstr / Metaboallee).
- Zwischen Braike Apotheke und Schelmenwasen müsste in der Neuffener Straße u.U. ein Modaler Filter eingerichtet werden, um den Durchgangsverkehr wirksam auf die Max-Eyth-Str. zu bringen (wie heute im Enzenhardt zur B313).



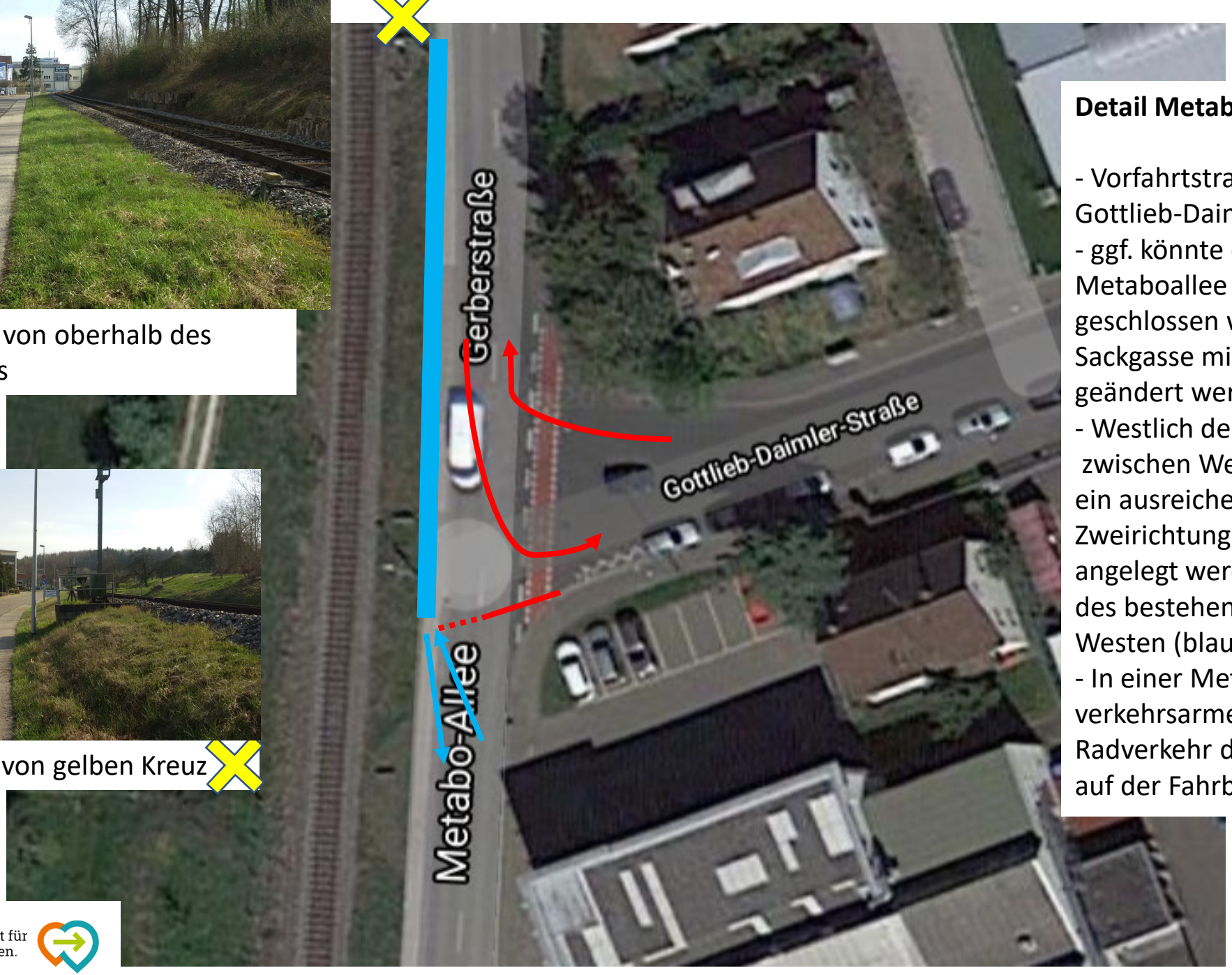
Detail Gerberstraße:

- Vorfahrtstraße im Zuge Wera-Gerberstraße (rote Pfeile)
- keine Durchfahrt zur nördlichen Gerberstraße mehr
- Westlich der Fahrbahn könnte zwischen Werastr. und Metaboallee ein ausreichend breiter Zweirichtungsradweg (z.B. 2-3m) angelegt werden, durch Verbreiterung des bestehenden Gehweges nach Westen (blau)
- Nördliche Gerberstraße wie heute als Tempo 30 Zone mit Radverkehr auf der Fahrbahn.
- **Entlastung Kleintischhardt** vom Schleichverkehr (Karl-, Christoph-, Gerberstr.)

VCD Mobilität für Menschen.

Blick nach Süden von oberhalb des Kartenausschnitts

Blick nach Süden von gelben Kreuz



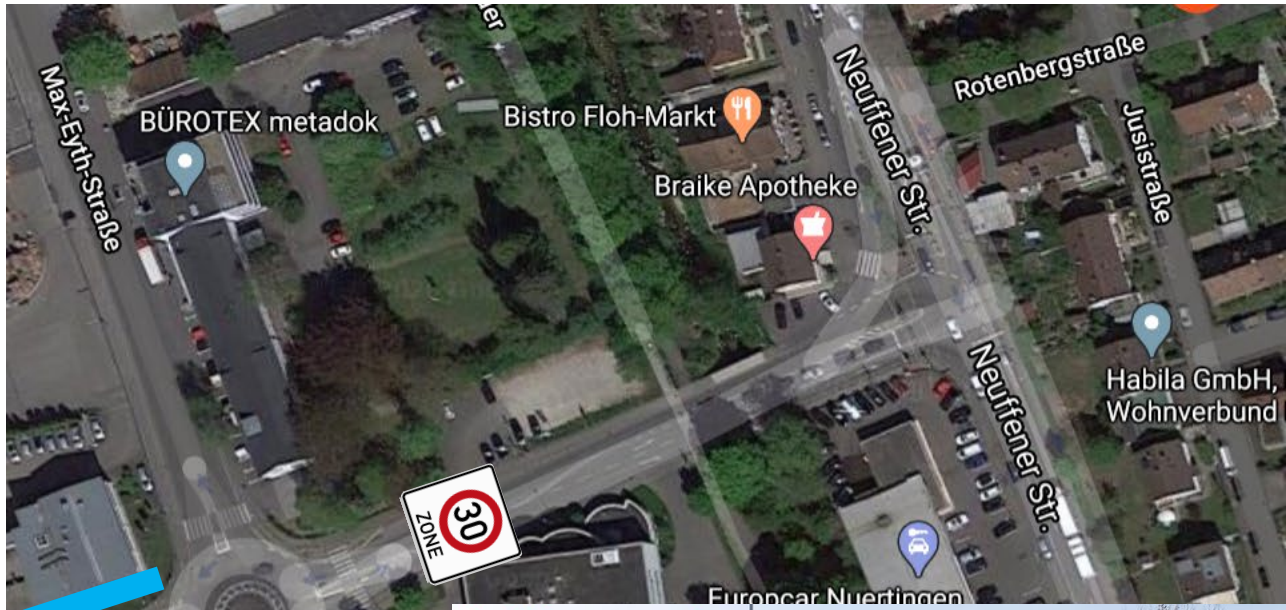
Detail Metaboallee:

- Vorfahrtstraße im Zuge Gerber-Gottlieb-Daimler-Str. (rote Pfeile)
- ggf. könnte die Ausfahrt aus der Metaboallee Richtung Norden geschlossen werden oder zur Sackgasse mit Zu-/Abfahrt von Süden geändert werden
- Westlich der Fahrbahn könnte zwischen Werastr. und Metaboallee ein ausreichend breiter Zweirichtungsradweg (z.B. 2-3m) angelegt werden, durch Verbreiterung des bestehenden Gehweges nach Westen (blau)
- In einer Metaboallee als verkehrsarme Sackgasse könnte der Radverkehr dann wieder problemlos auf der Fahrbahn geführt werden.

VCD Mobilität für Menschen.

Detail Schulradweg Braike – Hölderin Gymnasium:

Verbesserung des Schulradwegs zwischen Braike und HöGy:
- Östlich des Kreisels, deutlich **mehr Sicherheit**: Tempo 30 Anwohnerstraße zur Erschließung der Braike und des Gewerbes an der Neuffener Straße, kein Durchgangsverkehr
- Kreuzung Carl-Benz-/Metaboallee entschärft, wenn Metaboallee zur Sackgasse wird
- Bestehender, getrennter Radweg westlich des Kreisels (blau)
- Querung der Max-Eyth-Str. am Kreisel kann mit Auframpungen wie in den Niederlanden erfolgen. Damit kann die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden. Details dazu z.B. hier http://www.darmstadtfaehrtrad.org/?p=2186 (Darmstadt) oder hier: https://radfahrerzone.de/2016/01/07/radweg-design-tricks-inspiration-aus-den-niederlanden/ (Bild rechts)



VCD Mobilität für Menschen.

Vorteile gegenüber einer Einbahnstraße

- **Hauptlast des Kfz-Verkehrs fährt in beiden Richtungen siedlungsfern** im Industriegebiet (Max-Eyth-Str.) mit Tempo 50
- **Verbesserung des Schulwegs** Braike – HöGy (siehe Detail Folie 8), insbesondere in der östlichen Carl-Benz-Str. zwischen Kreisverkehr und Braike Apotheke.
- Entlastung des Wohngebiets Braike (nicht nur eine Richtung)
- Gleiche Kapazität wie Einbahnstraßen (eine Spur stadteinwärts, eine stadtauswärts)
- **Sehr gute Separation des Radverkehrs** an Straßen mit hohem Kfz-Aufkommen
  - Gerberstraße: 2-3m Zweirichtungsradweg westl. der Fahrbahn, als Verbindung der Sackgassen Metaboallee und nördliche Gerberstr.
  - westliche Carl-Benz-Str: Radfahrstreifen wie heute
  - Neuffener Straße: nur noch Anwohner (auch Andienung Fa. Heller), Lieferverkehr & Kunden, Rad und Bus → keine Separation nötig
- **Buslinien** könnten **weiterhin in beide Richtungen via Neuffener Straße** fahren und dort halten, wenn fernbediente versenkbare Poller oder Schranke genutzt werden (wie im Enzenhardt und vielen anderen Städten)
- **Kfz-Verkehr könnte auch weiterhin** aus Süden bis Ecke Werastr. **mit Tempo 50** fahren, da die Max-Eyth-Str. im Industriegebiet liegt (keine Diskussion um Tempo 30)
- Vorfahrtstraße: Keine Ampelkreuzung zwischen Schelmenwasen und Werastr. (d.h. **eine Ampel weniger**)
- Firmenzufahrten weiterhin erreichbar

Rot: Haupt- bzw. Vorfahrtstraßen

Blaue Pfeile:
Zufahrten zur Braike (grünes Gebiet = T30-Zone) mit dem Kfz.

Wenn die Neuffener Str. stadteinwärts zur **Einbahnstraße** wird, dann wären das **ebenfalls** die möglichen Zufahrten für Kfz die stadtauswärts, vom Amtsgericht her, kommen.

VCD Mobilität für Menschen.

Buslinien im Bereich Braike (blaue Linien), heutige Linie und Haltestellen unverändert:

Linie 183 (durchgehende blaue Linie) - Bahnhof – Roßdorf, teils **halbstündlich**, via Rotenbergplatz, Hermann-Löns-Str., Waldfriedhof, Sudetenstraße ins Roßdorf:

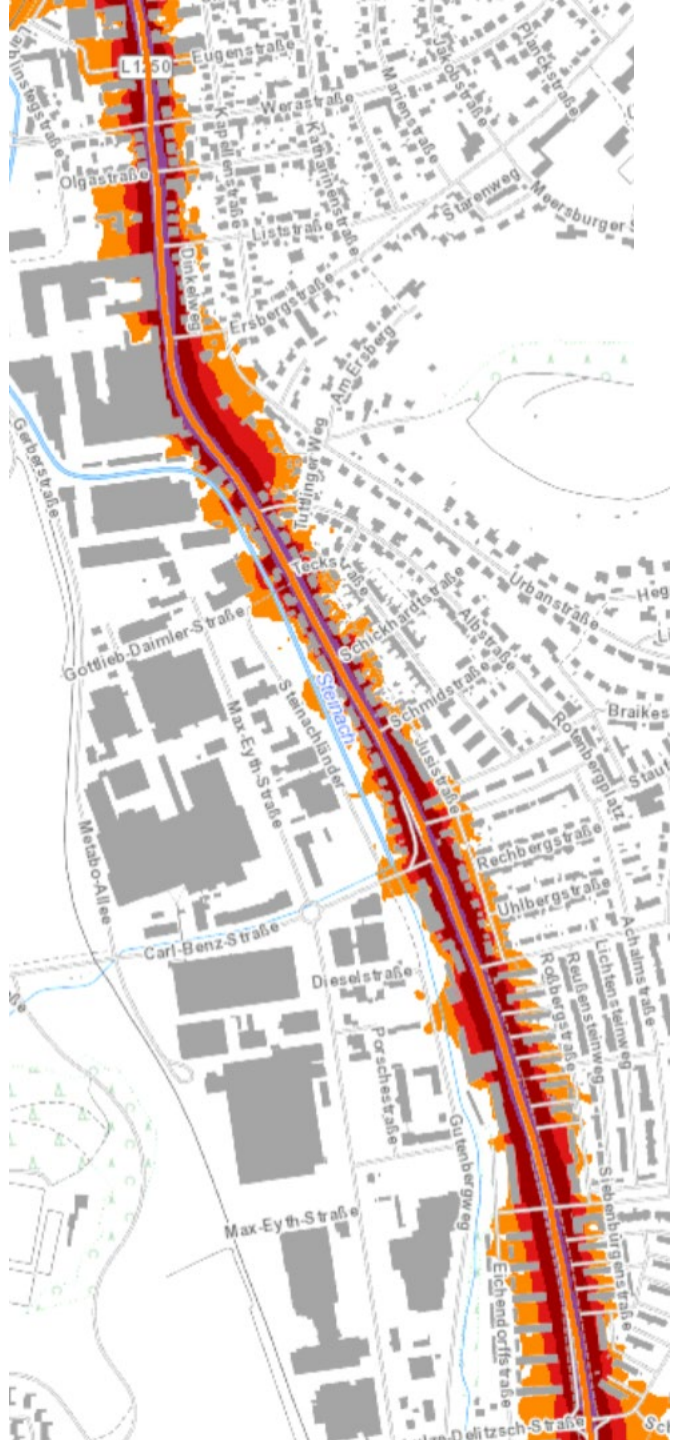
- öffnet Schranke auf Höhe Heller via Funk (wie heute im Enzenhardt).

Linie 180 (gestrichelte Linie) **zwei Fahrten täglich**, Ersatz für Tälesbahn:
abendliches **Ruftaxi** Bahnhof – Neuffener Tal via Neuffener Straße:

- Könnte Schranke auf Höhe Heller per Funk öffnen, könnte aber auch komplett auf die Kfz-Achse Gerber-/Max-Eyth-Str. verlegt werden.

Grünes Gebiet: Tempo 30 Zone

VCD Mobilität für Menschen.



Lärm an der Neuffener Straße

Straßenlärm LDEN (24 Stunden)

Hauptverkehrsstraßen und Straßen in Ballungsräumen

- > 75 db(A)
- > 70 - 75 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)

Quelle:
http://udo.lubw.baden-wuerttemberg.de/public/alias.xhtml?alias=umgebungslaermkartierung2017

VCD Mobilität für Menschen.