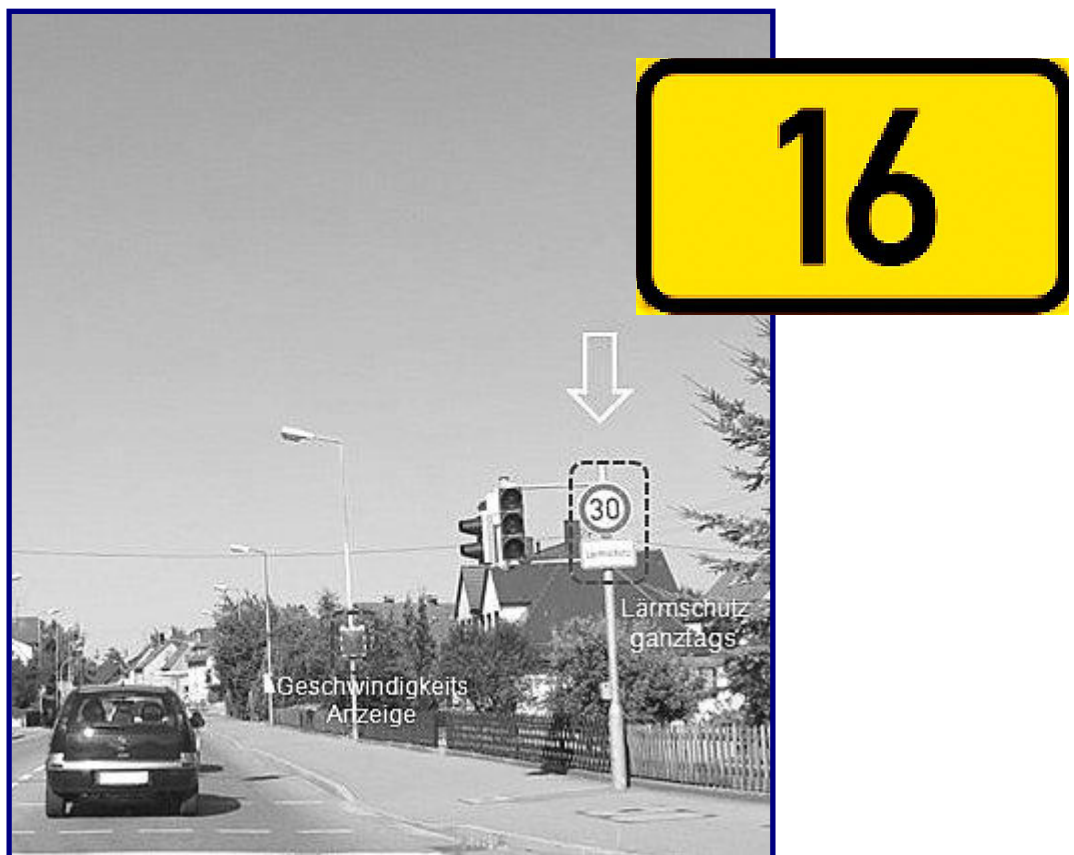




Ortsgruppe  
Ichenhausen – Unteres Günztal

## B 16 Ichenhausen/ Hochwang

Vorschläge zur Minderung der Verkehrsbelastung



In die Vorschlagsliste ist die Antwort des Straßenbauamtes vom 29.06.2015 *rot/kursiv* eingefügt.

*Die Vorschläge erheben den Anspruch, die Verkehrsbelastung auf der B 16 zu reduzieren. In der Mehrheit sind sie jedoch eher geeignet, nach dem Bau einer Ortsumfahrung die Verkehrsflächen in Ichenhausen und Hochwang neu zu ordnen. Zum Teil sind die vorgeschlagenen Maßnahmen nur in Großstädten anwendbar oder belasten andere Gemeinden. Mancher Vorschlag würde den Abriss der ersten Häuserzeile an der OD erfordern.*

## I technisch-bauliche Alternativen (TB)

### TB 1.1

#### **Fahrbahnverengungen**

Das kann auch bedeuten, dass bestehende Einbahnregelungen für den LKW-Verkehr – Neue Bahnhofstraße bzw. Marktstraße – überdacht werden.

s.a. AA 3

*Bundesstraßen bilden ein zusammenhängendes Netz und haben die Aufgabe, den Fernverkehr bzw. überregionalen Verkehr aufzunehmen. Die Straßenbauverwaltung wird im Interesse der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs Fahrbahnverengungen nicht zustimmen. Der Querschnitt der B 16 ist in den Ortsbereichen nicht übermäßig breit. Fahrbahnverengungen in der OD und sonstige Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen können nur in Verbindung mit dem Bau einer Ortsumfahrung, darauf folgender Reduzierung des Durchgangsverkehrs und entsprechender Umstufung der OD in Frage kommen, wobei die künftige Klassifizierung der OD ausschlaggebend ist.*

### TB 1.2

#### **Kreisverkehre anlegen**

gerade an den Ortsanfängen, aber auch bei innerstädtischen Kreuzungen – siehe „Kasteck“, Thalmühle, Hochwang: Kötzer Straße/ B 16 – Deubacher Straße...

*Kreisverkehre verringern nicht den Verkehr. Sie werden dann gebaut, wenn ein verkehrliches Problem bezüglich der Verknüpfungen von Verkehrsströmen an einem Knotenpunkt beseitigt werden soll bzw. wenn Einmündungen/Kreuzungen nicht ausreichend leistungsfähig sind.*

### TB 1.3

#### **Radwege anlegen**

bzw. Radfahrern Vorrang einräumen gegenüber dem motorisierten Verkehr

- gezielte Führung der Radwege ins Stadtzentrum
- sichere (d.h. weitgehend autofreie) Radwege von den Ortsteilen in die Stadtmitte (insbesondere Hochwang – Ichenhausen)
- überdachte Fahrradständer an viel frequentierten Orten
- optimierte Beschilderung im Rahmen des „Bayernnetzes für Radler“ (auch als Radler-App)



*Der bestehende Querschnitt der B 16 bietet diese Möglichkeit nicht. Die Anlage von eigenen Radwegführungen vom Ortsrand zur Ortsmitte ist wünschenswert, trägt aber hier nicht zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf der B 16 bei.*

### TB 1.4

#### **ÖPNV-Spur anlegen und bevorzugen**

*Buslinien haben im ländlichen Bereich nicht die hohe Bedeutung und die enge Taktung wie im städtischen Bereich. Das Verkehrsmittel der 1. Wahl wird im ländlichen Bereich immer der PKW bleiben. Der Vorschlag eignet sich für Großstädte wie München und Augsburg. Der bestehende Querschnitt bietet diese Möglichkeit nicht.*

### TB 2.1

#### **Lärm mindernder Belag**

Effektiv im Innenstadtbereich ist ein offen- bzw. großporiger Straßenbelag, der allerdings im Unterhalt teuer ist.

(weiterführend hierzu:

ADAC (Hg.), Minderung des Verkehrslärms in Städten und Gemeinden. München 2011

[http://www.adac.de/\\_mmm/pdf/umwelt\\_minderung\\_des\\_verkehrslaerms\\_0511\\_76577.pdf](http://www.adac.de/_mmm/pdf/umwelt_minderung_des_verkehrslaerms_0511_76577.pdf))

*Lärm mindernde Beläge sind effektiv ab einer Geschwindigkeit von mehr als 50 km/h, weil erst bei höheren Geschwindigkeiten das Rollgeräusch ausschlaggebend ist. Darunter dominiert bei der Lärmerzeugung das Motorengeräusch. Daher ist die Wirksamkeit der angesprochenen Beläge in stark belasteten Ortsdurchfahrten mit Park-Such-Verkehr und entsprechend niedrigen Geschwindigkeiten fraglich. Vielmehr sollte Wert auf einen einwandfreien ebenen Fahrbahnzustand gelegt werden.*

*(weiterführend dazu ADAC, Minderung des Verkehrslärms in Städten und Gemeinden, München 2011, Seite 9*

*[https://www.adac.de/\\_mmm/pdf/umwelt\\_minderung\\_des\\_verkehrslaerms\\_0511\\_76577.pdf](https://www.adac.de/_mmm/pdf/umwelt_minderung_des_verkehrslaerms_0511_76577.pdf))*

TB 2.2

### **Wechselnder Straßenbelag**

denkbar: Kopfsteinpflaster; mit StVO Zeichen 112 bzw. 101

*Kopfsteinpflaster steht in direktem Gegensatz zum Vorschlag TB 2.1. Durch Kopfsteinpflaster werden hohe Lärmemissionen erzeugt. Wechselnde Fahrbahnoberflächen werden bezüglich der Lärmemissionen durch den Wechsel der Geräuschkulisse eher als störend empfunden.*

TB 2.3

### **Einbau von Rillen, Verkehrsinseln etc. in Straßenverlauf**

*Rillen stehen in direktem Gegensatz zum Vorschlag TB 2.1. Durch Unebenheiten in der Fahrbahn werden hohe Lärmemissionen erzeugt.*

TB 2.4

### **Fahrbahnschwellen**

mit auffälliger Farbgebung; gekennzeichnet mit „Unebene Fahrbahn“, StVO Zeichen 112 bzw. 101

*Fahrbahnschwellen stehen in direktem Gegensatz zum Vorschlag TB 2.1. Durch Unebenheiten in der Fahrbahn werden hohe Lärmemissionen erzeugt. Fahrbahnschwellen kommen in Wohngebieten oder verkehrsberuhigten Straßen zum Einsatz, jedoch nicht im Zug von Bundesstraßen.*

TB 2.5

### **Entkoppelte Kanaldeckel**

Der Kanaldeckel ist nicht starr mit dem Kanalschacht verbunden, sondern in den Fahrbahnbelag eingewalzt und damit vom Schacht entkoppelt. Eine selbstnivellierende Schachtabdeckung ist beim Überfahren kaum spürbar und hörbar.

*Eingewalzten Schachtabdeckungen in Verbindung mit Deckenbaumaßnahmen ist bezüglich späterer Lärmemissionen tatsächlich der Vorzug zu geben. Die Erfahrungen dazu sind bis jetzt gut.*

TB 2.6

### **Mehr Querungshilfen**

Zebrastreifen, Fußgängerampeln...

s.a. AA 11

*Für Querungshilfen ist ein entsprechend breiter Fahrbahnquerschnitt erforderlich. Lichtsignalanlagen sind in Hochwang und Ichenhausen vorhanden, werden jedoch leider sehr oft bewusst nicht genutzt.*

TB 2.7

**Randsteine abflachen**

kann sichere Straßenquerung für Fußgänger/ Radfahrer ermöglichen

*Bordsteine werden im Bereich von Querungen im Sinne der Barrierefreiheit abgeflacht. Die Bordsteine befinden sich zusammen mit den Gehwegen in der Baulast der Stadt.*

TB 2.8

**Parkbuchten anlegen**

durch/ zur Verengung der Fahrbahnbreite

*Eine Bundesstraße hat die Aufgabe, den überregionalen Verkehr aufzunehmen. Die Straßenbauverwaltung wird im Interesse der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs Fahrbahnverengungen nicht zustimmen. Der Querschnitt der B 16 ist in den Ortsbereichen nicht übermäßig breit. Zum Teil sind Parkbuchten dort, wo die Möglichkeit besteht, vorhanden.*

TB 3.1

**Ortsanfänge betonen**

Bepflanzung, Hinweis- und Verkehrsschilder...

*Kein Einwand, Sache der Stadt*

TB 3.2

**Bepflanzung des Ortskerns**

*Kein Einwand, Sache der Stadt*

TB 3.3

**Innerstädtische Baum-Alleen anlegen**

*Kein Raum im Verlauf der B 16 vorhanden. Die Einhaltung des Lichtraumprofils für LKW muss gegeben sein.*

#### TB 4.1

### **Straßenrückbau/ -verengung/ Lichtung des Schilderwaldes**

hier vor allem: Ortsdurchfahrt Hochwang

Wird auf Verkehrsregulierung weitgehend verzichtet, so ist jeder Verkehrsteilnehmer stetig veranlasst, sich zu überlegen, wie sich der aktuellen Situation angemessen verhalten soll. Dies verlangt Vorsicht und Abwägung, so dass die Geschwindigkeit merklich reduziert wird.

vgl.

[http://web.archive.org/web/20100203090922/http://www.sharedspace.eu/en/publications/downloads/doc\\_download/16-shared-space-raum-fuer-alle](http://web.archive.org/web/20100203090922/http://www.sharedspace.eu/en/publications/downloads/doc_download/16-shared-space-raum-fuer-alle)

Lesenswert auch: [http://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)

s.a. AA 6.2

*Der Begriff „Shared Space“ bezeichnet kein definiertes verkehrsplanerisches Modell. Vielmehr versteht er sich als Philosophie mit dem Ziel die Qualität des öffentlichen Raumes und sozialere Verhaltensweisen zu fördern. Im Allgemeinen wird hierzulande unter „Shared Space“ eine Straße bzw. Verkehrsfläche ohne jegliche Verkehrszeichen, Signalanlagen oder Fahrbahnmarkierungen verstanden. Fälschlicherweise wird derartigen Verkehrsflächen auch eine Gleichberechtigung von Fuß- und Fahrzeugverkehr zugeordnet, im Sinne einer unregelmäßigten Mischfläche ohne Bevorrechtigung einer Verkehrsart. Derartige Mischflächen entstehen aber nur durch bestimmte Beschilderungen (Verkehrsberuhigter Bereich, Fußgängerzone). Sie sind nach derzeitiger Auffassung nur für Straßen mit weniger als 3.000 Kfz/24h geeignet.*

*Die Bayerische Straßenbauverwaltung sieht aufgrund der vorhandenen Erfahrungsberichte aus dem In- und Ausland „Shared Space“-Bereiche im Zuge von Bundes- und Staatsstraßen grundsätzlich als ungeeignet an.*

#### TB 4.2

### **Beschilderung optimieren**

verkehrlenkend, verpflichtend, „alternativlos“

s.a. AA 4.1

*Die Beschilderung wird im Rahmen regelmäßig durchgeführter Verkehrsschauen unter Beteiligung der Stadt Ichenhausen überprüft und optimiert, allerdings immer unter den Gesichtspunkten Bundesstraße und Verkehrssicherheit. Die Beschilderung ist i.a. verpflichtend, verkehrlenkend und alternativlos.*

#### TB 5.1

### **Stationäre Radarüberwachung**

*Ist in Bayern nicht üblich. In Baden-Württemberg sind diese Anlagen vor allem an den Ortseingängen in Betrieb, allerdings bei den ortsansässigen Verkehrsteilnehmern auch bestens bekannt (wurde z.B. in Senden wieder zurückgebaut).*

TB 5.2

**Geschwindigkeitshinweis-Anlage**

ggfs. mehrfach installiert

*Der Hinweis auf die zulässige Geschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften erfolgt durch die Ortstafel. Dies sollte nach erfolgreicher Prüfung für die Fahrerlaubnis allen Verkehrsteilnehmern bekannt sein.*

dazu ergänzend:

*Messungen des Staatlichen Bauamtes (an der nördlichen Hochwanger Ortseinfahrt) haben ergeben, dass 6588 Fahrzeuge, die Anfang November innerhalb von 24 Stunden diese Stelle passiert haben, im Durchschnitt 64 Stundenkilometer schnell waren. Das ist schneller als erlaubt, aber nach Einschätzung des Bauamtes „normal“.*

*(Günzburger Zeitung vom 28.11.2015, S.29)*

## II administrative Alternativen (AA)

Verkehrsrechtliche Grundlagen - § 45 StVO (1b) 5:

Die Straßenverkehrsbehörden treffen [...] die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

AA 1

§ 45 StVO (1c) Satz 1:

Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, **Tempo 30-Zonen** im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.

Aber offensichtlich gilt diese Bestimmung nicht immer: siehe Anlage 1

*In Bayern wird die StVO eingehalten. Tempo 30-Zonen oder –Beschränkungen im Zuge von Bundesstraßen sind in der StVO ausdrücklich nicht vorgesehen bzw. ausgeschlossen.*

AA 2

**Aufhebung der Gemarkungsgrenzen** (Zeichen 310 StVO)

B 16 nördlich Ichenhausen/ B 16 südlich Hochwang – damit gilt hier die Geschwindigkeitsregelung für geschlossene Ortschaften

*Es handelt sich nicht um Gemarkungsgrenzen, die zunächst einmal nichts mit dem Verkehr und dessen Regelung zu tun haben, sondern um die Kennzeichnung der geschlossenen Ortslage durch Ortstafeln, die den Beginn der Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h innerhalb von Ortschaften markieren. Wenn keine Bebauung am Rand der Straße vorliegt, d.h. auf der freien Strecke, ist die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung den Verkehrsteilnehmern nicht verständlich zu machen. Eine Beschränkung im angesprochenen Bereich entspricht nicht der Zweckbestimmung einer Bundesstraße.*

AA 3

**Einbahnregelungen**

denkbar, vor allem um den Engpass Günzburger Straße zwischen Friedenstraße und Marktstraße zu entlasten:

- a) Günzburger Straße/ B 16 – Neue Bahnhofstraße – Günztalstraße – GZ 6 – B 16
  - b) Krumbacher Straße/ B 16 – Rohrerstraße – Adolf-Kolping-Straße – Friedenstraße – Günzburger Straße/ B 16
- (Wo die Straße im rechten Winkel verläuft, wären Kreisverkehre erforderlich.)

zu b): Ein Vorschlag wäre auch, die Adolf-Kolping-Straße nach Süden zu verlängern und den Verkehr dann zwischen der südlichen Stadtgrenze und Brandfeld in westlicher Richtung auf die B 16 zu führen.



Zwar schon vor der Linienbestimmung der Ortsumfahrung Ichenhausen/ Kötz aus den Planungen ausgeschieden, aber dennoch überlegenswert ist eine enge östliche Ortsumfahrung, beginnend zwischen Hochwang und Deubach und endend in einer Ost-West-Spange wie bei b).

**Es gibt hier noch weitere diskutabile Möglichkeiten – hierzu wird auf Anlage 2 verwiesen.**

s.a. TB 1.1

*Eine Bundesstraße hat die Aufgabe, den überregionalen Verkehr aufzunehmen, das gilt auch für deren Verlauf in der OD. Die Einbahnregelung für Schwerverkehr von Norden in Richtung Süden über Bahnhofstraße/Günzthalstraße besteht bereits. Zu überdenken ist die Möglichkeit, diese Regelung auch von Süden her kommend zu installieren, was allerdings den Kreuzungsumbau Bahnhofstraße/B 16 (Kasteck) zur Folge hätte. Überlegungen in diese Richtung bestehen bereits. Für den gesamten Durchgangsverkehr im Zuge der B 16 wird dies als widersprüchlich zur Zweckbestimmung einer Bundesstraße abgelehnt. Die Ableitung des Verkehrs über die Rohrer Straße in Nachbarschaft zu Schule und Wohngebieten kann nicht ernst gemeint sein. Die Ableitung über das Kammeltal wird nicht auf Gegenliebe in den benachbarten Gemeinden stoßen, zumal dort keine Bundesstraße ist, deren Aufgabe es ist,.....(siehe oben).*

AA 4.1

**Lkw-Maut** auch auf der B 16

(Sollte die LKW-Maut nicht generell auf allen Bundesstraßen erhoben werden, so sollte beantragt werden, dass die Nutzung der B 16 zwischen Krumbach und Günzburg für LKW mautpflichtig ist.)

*Es wird auf die öffentliche Diskussion zur Erhebung von Maut auf Bundesstraßen verwiesen.*

AA 4.2

**(Um-) Lenkung des LKW-Fernverkehrs** von der B 16 auf die A7

s.a. TB 4.2

*Verweis auf die Zweckbestimmung von Bundesstraßen.*

AA 4.3

Anreize dafür schaffen, dass Speditions-**Unternehmen**, die an der B 16 liegen, in das „Interkommunale Gewerbegebiet Landkreis Günzburg“ auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes Leipheim **umsiedeln**



*Wir erlauben uns den Hinweis, dass Städte und Gemeinden von Gewerbesteuererinnahmen leben. Möchte der Bund Naturschutz die Kosten der Umsiedelung z.B. für die Krumbacher Spedition übernehmen?*

#### AA 4.4

##### **Durchfahrtsverbot**

LKW-Verkehr nur für Anlieger erlauben/ Mautausweichverkehr verhindern;  
vgl. Sperrung der B 10 für den Schwerlastverkehr zwischen Leipheim und Nersingen

*Die B 10 in Nersingen konnte erst nach eindeutigem Nachweis des A7-A8-orientierten Durchgangsverkehrs für SV gesperrt werden. Durch die Eckbeziehung A7-A8 über die B 10 lagen entsprechende Vermutungen nahe. Dagegen hat die B 16 neben A7 und B 17 als dritte Nord-Süd-Achse und nicht zuletzt als Bundesstraße die Aufgabe, die zwischen A8 und A96 gelegenen Standorte mit dem Fernverkehrsstraßennetz zu verbinden.*

#### AA 4.5

##### **Tonnagenbeschränkung** für LKW (temporär/ dauerhaft)

*Verweis auf die Aufgabe einer Bundesstraße, die dem großräumigen Verkehr zu dienen bestimmt ist.*

#### AA 4.6

##### **Reduzierung bzw. Einstellung** der LKW-Transporte zur **Verfüllung der Tongrube** Ichenhausen

*Dazu kann sich der Straßenbaulastträger für die B 16 nicht äußern.*

#### AA 4.7

##### **Nachtfahrverbot** für LKW

*Zweckbestimmung Bundesstraße!*

#### AA 4.8

Dem **Gegenverkehr Vorrang** einräumen, ggfs. bei verengter Straßenführung (StVO Zeichen 208 und 308)

*Der Vorschlag führt vermehrt zu Stauungen. Einer Verringerung der Fahrbahnbreite kann im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf einer Bundesstraße nicht zugestimmt werden.*

#### AA 5.1

##### **„Modal split“**

Veränderungen bei der Wahl der Verkehrsmittel fördern  
Derzeit werden nur etwa zwei Prozent der Fahrten mit dem ÖPNV durchgeführt (Innenstadt München: 80 Prozent; Innenstadt Augsburg 50 Prozent)

*Der Modal Split, d.h. die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsarten, ist in Großstädten mit U-Bahn, S-Bahn; Bus und Tram zwangsläufig anders als in ländlichen Gemeinden/Städten und mit diesen nie vergleichbar. Derzeit bestehen Anstrengungen, Verbesserungen herbeizuführen (z.B. Flexibus), wobei sich diese Angebote vor allem an diejenigen richten, denen kein Fahrzeug im Individualverkehr zur Verfügung steht.*

## AA 5.2

### Förderung des ÖPNV

- Ausweitung des Flexibus-Angebotes
- Verknüpfung Bahn-Bus („Mobilitätsdrehscheibe Ichenhausen“)
- Attraktive Fahrpreisgestaltung
- Schaffung eines Verkehrsverbundes Bus-Bahn
- Informations- und Imagekampagnen für den ÖPNV
- Das Bahnhofsareal nicht nur als Wartebereich nutzen, sondern zum Ort der Begegnung, der Kommunikation, des Einkaufs... gestalten.

*Die Vorschläge können sich nur auf den Ziel- und Quellverkehr beziehen und beseitigen nicht den Durchgangsverkehr. Die Vorschläge sind im ländlichen Bereich nicht finanzierbar.*

## AA 6.1

Den **Ortskern** zum tatsächlichen **Zentrum** der Stadt aufwerten; Vorbild hierfür kann hier die Stadt Schwäbisch Gmünd sein, die die „Landesgartenschau“ ausgerichtet hat. Dafür bekam die Stadt erhebliche Zuschüsse, gerade auch für die Verbesserung der Verkehrssituation. Ichenhausen zum Standort einer solchen attraktiven Veranstaltung zu machen, das könnte ein langfristig anzustrebendes Ziel sein. Siehe [http://www.schwaebisch-gmuend.de/1040-Mobilitaet\\_frage\\_Verkehr.html](http://www.schwaebisch-gmuend.de/1040-Mobilitaet_frage_Verkehr.html).

Vielversprechend ist, die Jugend in die Stadt zu bringen. Die Thalmühle wäre ein guter Standort für eine Jugendherberge. Siehe hierzu auch den Bericht über Wertingen: <http://www.augsburger-allgemeine.de/bayern/Was-die-Jugend-auf-dem-Land-braucht-id31928712.html>.

*Der Ortskern kann erst nach dem Bau einer Ortsumfahrung aufgewertet werden. Soweit bekannt, verlaufen die Bundesstraßen in Schwäbisch Gmünd nicht durch den unmittelbaren Ortskernbereich.*

## AA 6.2

### „Shared space“



Nicht Verdrängung des motorisierten Verkehrs, sondern Menschen und räumliche Qualitäten zur Verkehrssteuerung einsetzen: „Durch Entfernen der Kanalwirkung der Straßen sollen die Orte wieder Persönlichkeit erlangen. Verkehrsteilnehmer und Nutzungen sollen (...) gleichwertig nebeneinander existieren und sich den Raum teilen.“ [http://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](http://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)

Zur Ortsdurchfahrt Hochwang:

Die B16 quert in Hochwang eine Senke, die möglichst zügig durchfahren wird. Kirche und Kirchplatz haben so ihre Bedeutung als Mittelpunkt des Ortes weitgehend verloren, ein Ortszentrum fehlt. Häuser und die dort ansässigen Menschen stören den Verkehrsfluss. Hochwang ist eigentlich nur ein Hindernis und kein Lebens- und Wohnraum. (Etwas besser, aber keineswegs optimal, ist die Situation in Oxenbronn/ St 2023 - s.a. TB 4.1)

*Siehe zu „Shared Space“ TB 4.1*

*Eine strikte Trennung der Verkehrsflächen mit Abtrennung durch Hochbord sorgt für größtmögliche Sicherheit von Fußgängern (Kinder, Sehbehinderte, ...). Thema Schwerverkehr- wollen Sie, dass sich der LKW mit Ihnen die Verkehrsfläche teilt?*

## Anlage 1

Siehe auch: <http://www.erbach-donau.de/cms/BuergerService-Innenstadtoffensive.html>

### LOKALES

---

23.08.2012 (Aktualisiert 24.12.2013, 21:55 Uhr)

# Tempo 30 gilt jetzt in Erbach



**Erbach / rr Tempo 30 gilt jetzt in der Ortsdurchfahrt in Erbach. Die Schilder sind am Mittwoch entlang der B 311 und in der Erlenbachstraße aufgestellt worden. Das Tempolimit gilt ganztags und erstreckt sich auf der Bundesstraße ab der Laupheimer Straße bis zur Ortsmitte, dem Kreisverkehr bei der Sparkasse. In der Erlenbachstraße gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung ab Ecke Wagner Straße bis zur Donaustetter Straße. Ziel ist es, die Lärmbelastung für die Anwohner zu minimieren.**

Ursprünglich hatte die Stadt nur ein nächtliches Tempolimit beantragt, das Regierungspräsidium Tübingen hat es aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf den ganzen Tag ausgedehnt.

---

[http://www.schwaebische.de/region\\_artikel,-Tempo-30-gilt-jetzt-in-Erbach-\\_arid,5305820\\_toid,228.html](http://www.schwaebische.de/region_artikel,-Tempo-30-gilt-jetzt-in-Erbach-_arid,5305820_toid,228.html)

# Vorschlag für die innerstädtische Verkehrslenkung

## über das bestehende Straßennetz

**Folgende Bedingungen müssten erfüllt werden** (siehe auch anliegende Karte):

- a) Marktstraße / Krumbacherstraße: Sperrung für LKW-Verkehr ( außer Anlieger)  
Tempo 30, Änderung der Vorfahrt an der Einmündung Günzburger Straße
- b) Ausbau des Feldwegs in Verlängerung „Am Birketle“ bzw. der „Franz-Schubert-Straße“

### Verkehrslenkung aus Richtung Krumbach:

Bereits in Höhe Ellzee wird der Verkehr in Richtung Jettingen / Autobahn über den Bahnhof Ellzee durch das Kammeltal geführt. Dies gilt für LKW und PKW. Entsprechende Verkehrsschilder Richtung Autobahn Augsburg /München.

Sämtlicher LKW-Verkehr Richtung GZ wird vor den Bahnübergang Ichenhausen über die Günztalstraße / Bahnhofstraße / Günzburger Straße geleitet.

PKW-Verkehr könnte über das „Birketle“ / „Franz-Schubert-Straße“/ „Rohrer Straße“/ „Kolpingstraße“/ „Friedensstraße“ erfolgen.

Die Ortsdurchfahrt über die „Marktstraße“ wäre weiterhin möglich – hier sollten dann die Vorschläge, wie unter „technisch-bauliche Alternativen“ aufgeführt – zur Anwendung kommen.

### Verkehrslenkung aus Richtung Günzburg:

LKW-Verkehr nur über „Günzburger Straße“ / „Bahnhofstraße“ / „Günztalstraße“.

PKW-Durchgangsverkehr über „Friedensstraße“/ „Kolpingstraße“/ Franz-Schubert-Straße “/ „Am Birketle“. Durchfahrt durch die „Marktstraße“ zu Bedingungen wie oben erwähnt.

### Die „schnelle Lösung“

Alles so lassen, wie es ist; nur die Vorfahrt am „Kast-Eck“ ändern (Vorfahrtsberechtigung für Fahrzeuge aus der „Neuen Bahnhofstraße“). Das würde zur Verstopfung der Innenstadt führen, zugleich aber die Durchfahrt wenig attraktiv machen. Diese Variante könnte zumindest erprobt werden.

Würde die jetzige Vorfahrtsregelung belassen, so könnte ein „Reißverschlussverfahren“ am Vallegioplatz möglicherweise stauvermindernd sein.

