



5. Motorisierter Individualverkehr

5.1 Verkehrsstruktur

Auf der Grundlage der Verkehrsbefragungen im Straßenraum wird die Aufteilung der Verkehre nach Quell-, Ziel-, Durchgangsverkehren ermittelt. Der Binnenverkehr wird proportional zur Stadtgröße aufgrund von Erfahrungswerten geschätzt. Die jeweiligen Verkehrsanteile werden in Prozent angegeben. Es werden zwei verschiedene Bereiche betrachtet:

Bereich 1: Kordon um die Kernstadt

Bereich 2: Kordon um Kleinglattbach

- Anl. 5-1 Die räumliche Abgrenzung dieser Bereiche richtet sich nach den Erhebungsstellen der Verkehrsbefragung im Straßenraum und ist in Anlage 5-1 dargestellt.
- Anl. 5-2 Im Kordon der Kernstadt ist der Durchgangsverkehr mit 12 % relativ gering vertreten. Quell- und Zielverkehrsanteile liegen mit 36 % bzw. 37 % auf einem nahezu identischen Niveau. Für den Binnenverkehr wurde ein Verkehrsanteil von 15 % angenommen.
- Anl. 5-3 Große Anteile des Quellverkehrs der Kernstadt sind in Richtung Mühlacker und in Richtung Bietigheim gerichtet. Die zweitwichtigsten Ziele des Quellverkehrs sind der Teilort Enzweihingen sowie die Gemeinden Markgröningen und Korntal-Münchingen. Richtung Aurich, Roßwag, Ensingen, Gündelbach, Horrheim und Kleinglattbach sind geringere Verkehrsanteile des Quellverkehrs der Kernstadt unterwegs.
- Anl. 5-4 Auf die Kernstadt zu sind bedeutende Verkehre aus Kleinglattbach und Mühlacker vertreten. Weiterer starker Zielverkehr in Richtung Kernstadt ist von Enzweihingen und von Bietigheim vorhanden. Geringere Verkehrsanteile fließen aus den Nachbarstädten Ludwigsburg, Markgröningen/Korntal-Münchingen, Stuttgart, Mönshheim und Pforzheim sowie aus den Teilorten Aurich, Roßwag und Ensingen in die Kernstadt ein.
- Anl. 5-5 Der Durchgangsverkehr lässt sich in zwei wichtige Gruppen aufteilen. Die stärksten Durchgangsverkehre durch die Kernstadt treten von und nach Kleinglattbach in südlicher und südwestlicher Richtung auf. Wichtige Verkehrsbeziehungen sind zwischen Kleinglattbach und Stuttgart, Markgröningen/Korntal-Münchingen, Enzweihingen bzw. Aurich vorhanden. Die zweite wichtige Gruppe der Durchgangsverkehre sind Verkehrsbeziehungen von und nach Bietigheim. Die stärksten Durchgangsverkehre mit der





Quelle oder dem Ziel Bietigheim treten von und nach Pforzheim, aber auch mit geringerer Bedeutung von und nach Wiernsheim auf.

- Anl. 5-6 In Kleinglattbach ist eine deutlich andere Verkehrsstruktur als in der Kernstadt vorhanden. Der Durchgangsverkehrsanteil liegt in Kleinglattbach mit 52 % relativ hoch. Der Quellverkehr beträgt 27% und liegt höher als der Zielverkehr mit 16 %. Der Binnverkehrsanteil wurde mit 5 % angenommen.
- Anl. 5-7 Der dominierende Quellverkehr von Kleinglattbach ist mit 850 Kfz/4h in Richtung Kernstadt gerichtet. Der zweitstärkste, mit 275 Kfz/4h aber deutlich schwächere Strom hat den Verkehrsbezirk Bietigheim zum Ziel. Geringere Verkehrsanteile des Quellverkehrs sind bei den Relationen Oberriexingen, Markgröningen/Korntal-Münchingen, Stuttgart, Enzweihingen, Aurich, Mühlacker und Enzingen vertreten.
- Anl. 5-8 Der Zielverkehr nach Kleinglattbach ist wesentlich gleichmäßiger verteilt als der Quellverkehr. Aus der Kernstadt und von Bietigheim sind die stärksten einströmenden Verkehre nach Kleinglattbach festzustellen. Aus den Verkehrsbezirken Ludwigsburg, Markgröningen/Korntal-Münchingen, Stuttgart, Enzweihingen, Mühlacker, Enzingen und Horrheim fließen geringere Anteile des Zielverkehrs nach Kleinglattbach ein.
- Anl. 5-9 Durchgangsverkehre durch Kleinglattbach treten fast ausschließlich auf den Relationen von und zur Kernstadt auf. Die mit Abstand stärkste Relation liegt zwischen der Kernstadt und dem Verkehrsbezirk Bietigheim vor. Weitere Durchgangsverkehre existieren zwischen der Kernstadt und den Verkehrsbezirken Ludwigsburg, Freudental, Horrheim und Gündelbach. Zwischen Mühlacker und Bietigheim ist eine weitere, wenngleich mit 425 Kfz/4h in beiden Richtungen nicht besonders starke Verkehrsbeziehung.

5.2 Verkehrsbelastung der Knotenpunkte und Querschnitte

- Anl. 4-1 Eine Übersicht über die durchgeführten Knotenstromzählungen und Querschnittzählungen bietet die Anlage 4-1.
- Anl. 5-10ff Ausgewählte Knotenpunkte wurden werktags vormittags und nachmittags sowie samstags erfasst. Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen und der Querschnittzählungen sind als Knotenstrombelastungspläne für den nachmittäglichen 4-Stunden Zeitbereich in den Anlagen 5-10 bis 5-13 aufbereitet.





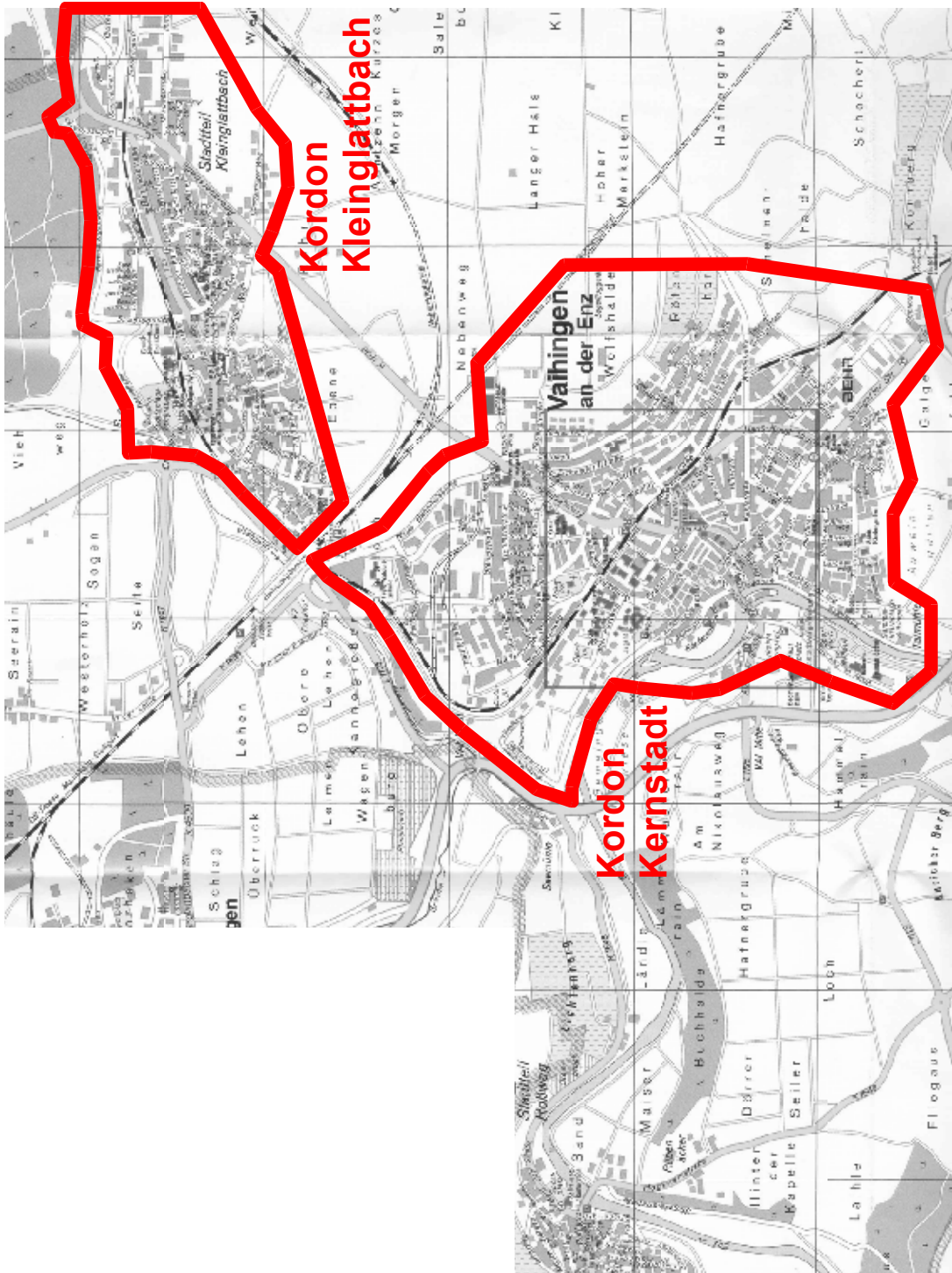
Insgesamt ist im Vergleich mit Zählungen der letzten Jahre in Enzweihingen entlang der B 10 kein Verkehrswachstum zu verzeichnen. Demgegenüber hat die Verkehrsstärke auf den Hauptverkehrsstraßen von Kleinglattbach leicht zugenommen. Diese Steigerung setzt sich entlang der K 1696, über die Planckstraße und Hans-Krieg-Straße bis zur Einmündung der Planckstraße fort. Im Bereich der Franckstraße und Gerber Straße sind je nach Knotenpunkt leichte Verkehrsabnahmen, aber auch leichte Verkehrszunahmen zu verzeichnen. Von den anderen Bereichen der Kernstadt sowie den anderen Teilorten liegen keine Vergleichszahlen an Knotenpunkten vor.

Eine Ausweisung der Tagesstreckenbelastung und eine Bewertung der Strecken- und Knotenpunktbelastungen erfolgt im Zuge des zweiten Teils des Verkehrsentwicklungsplans mit den Arbeitsschritten der Verkehrsmodellierung, Verkehrsprognose und Mängelanalyse.



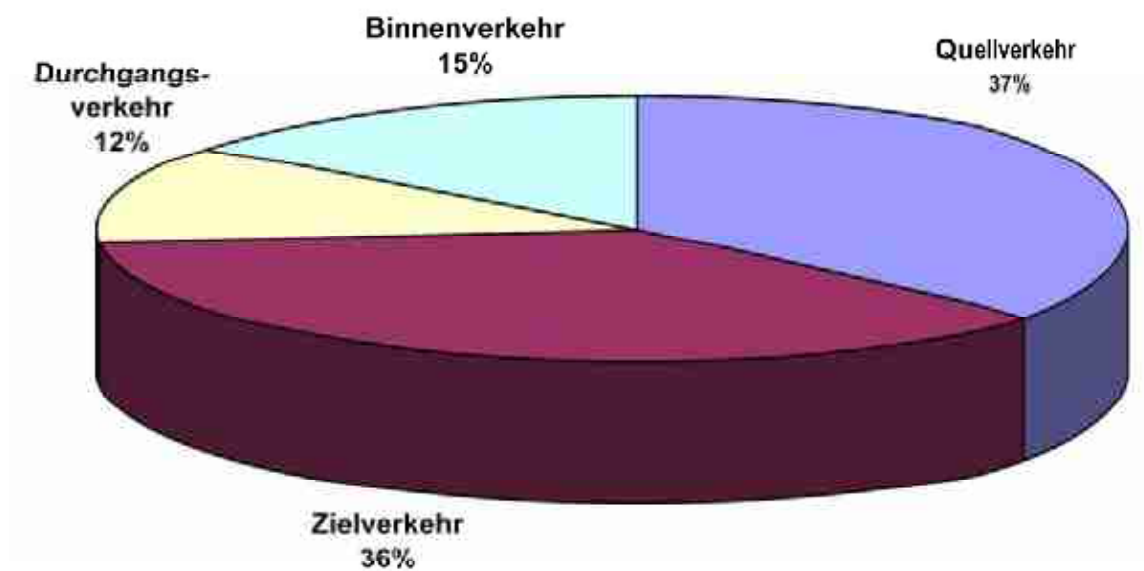


Übersicht über die Befragungskordone





Verkehrsaufteilung der Kernstadt



Verkehrsaufteilung des motorisierten Individualverkehrs

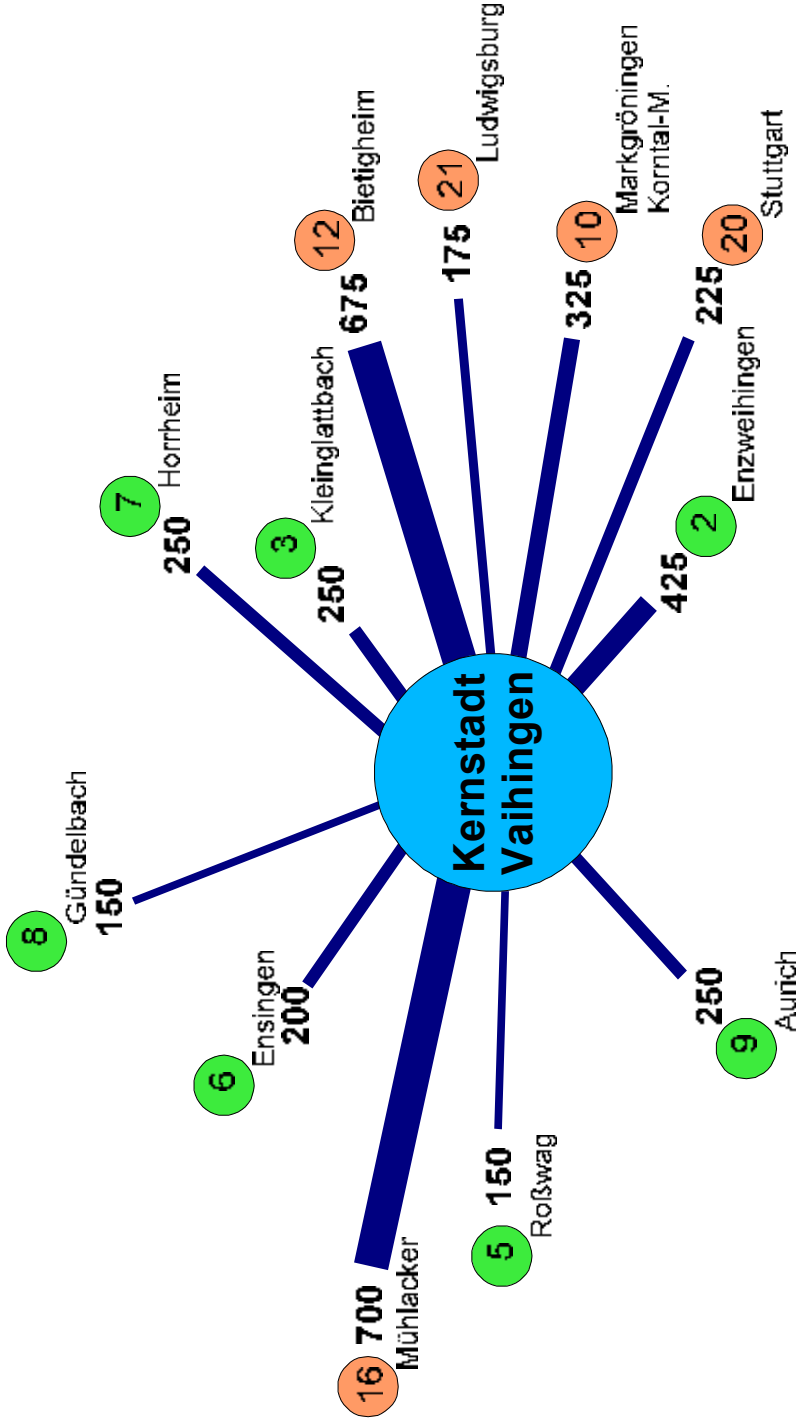
Quellen: Verkehrsbefragungen im Straßenraum vom Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr und Schätzung des Binnenverkehrs





Quellverkehr der Kernstadt

Grundlage: Verkehrsbefragung an den Kordonen der Kernstadt am Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr



21 Bezirksnummer
Bezirksname
Kfz/4h

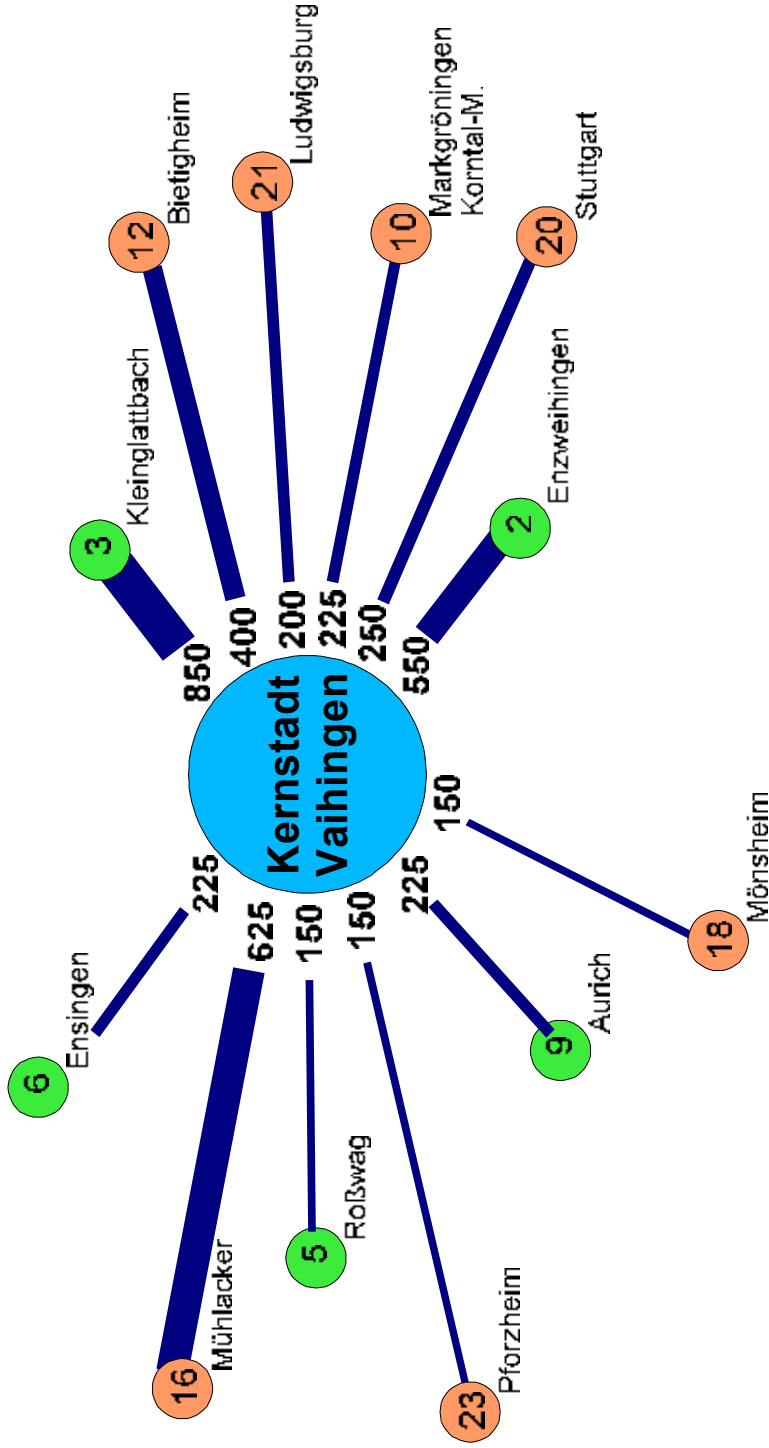
Dargestellt sind Beziehungen > 150 Kfz/4h, dies entspricht 82 % des Gesamtquellverkehrs von 4.604 Kfz/4h





Zielverkehr der Kernstadt

Grundlage: Verkehrsbefragung an den Kordonen der Kernstadt am Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr



21 Bezirksnummer
Bezirksname
Kfz/4h

Dargestellt sind Beziehungen > 150 Kfz/4h, dies entspricht 87 % des Gesamtzielverkehrs von 4.586 Kfz/4h



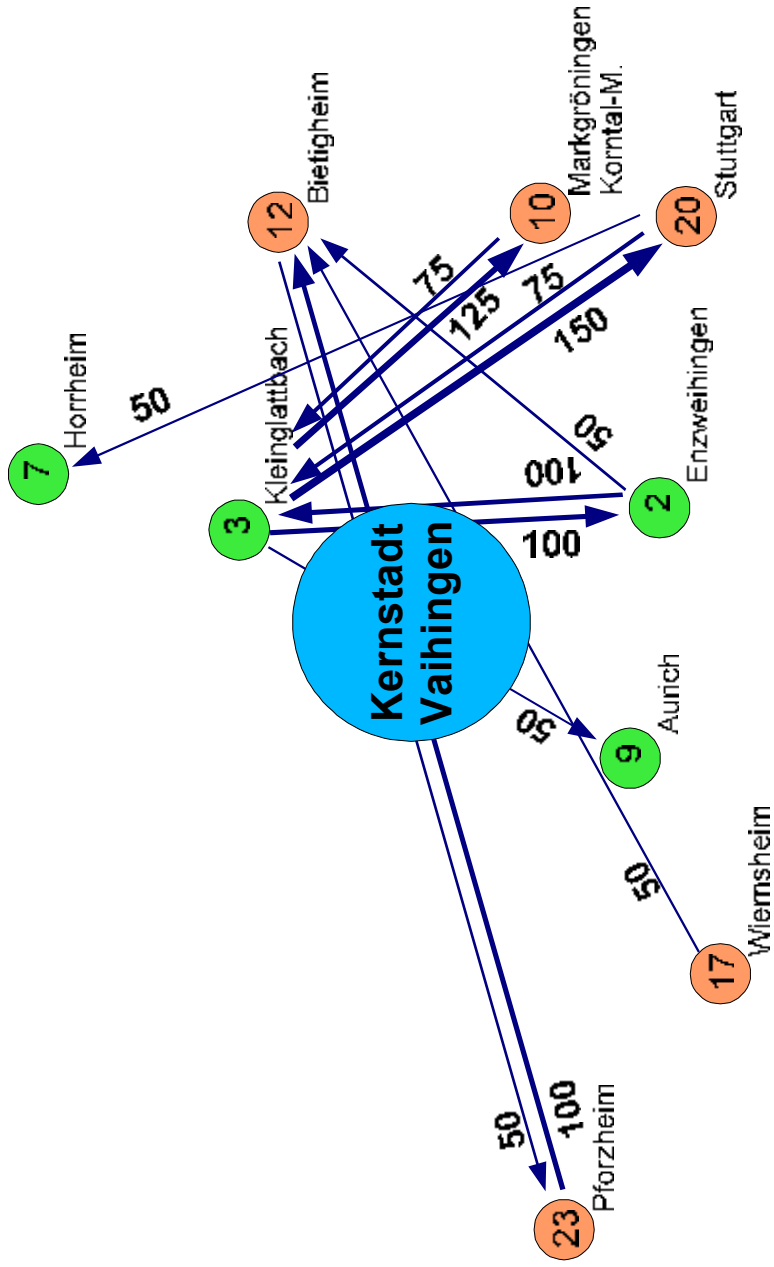


Durchgangsverkehr der Kernstadt

Grundlage: Verkehrsbefragung an den Kordonen der Kernstadt am Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr

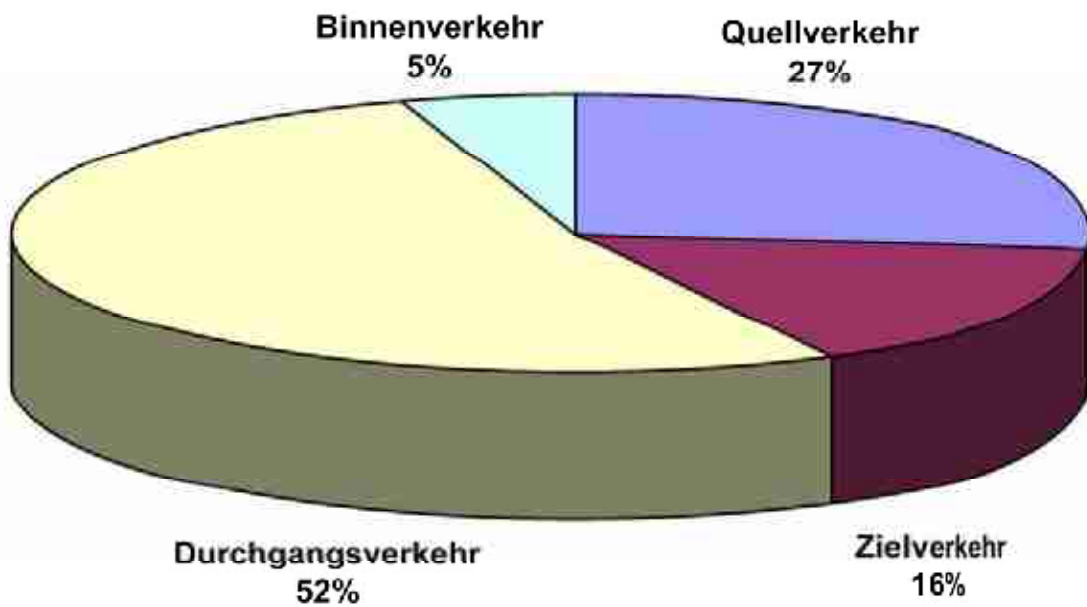
21 Bezirksnummer
Bezirksname
Kfz/4h

Dargestellt sind Beziehungen > 50 Kfz/4h, dies entspricht 65 % des Gesamtdurchgangsverkehrs von 1506 Kfz/4h





Verkehrsaufteilung von Kleinglattbach



Verkehrsaufteilung des motorisierten Individualverkehrs

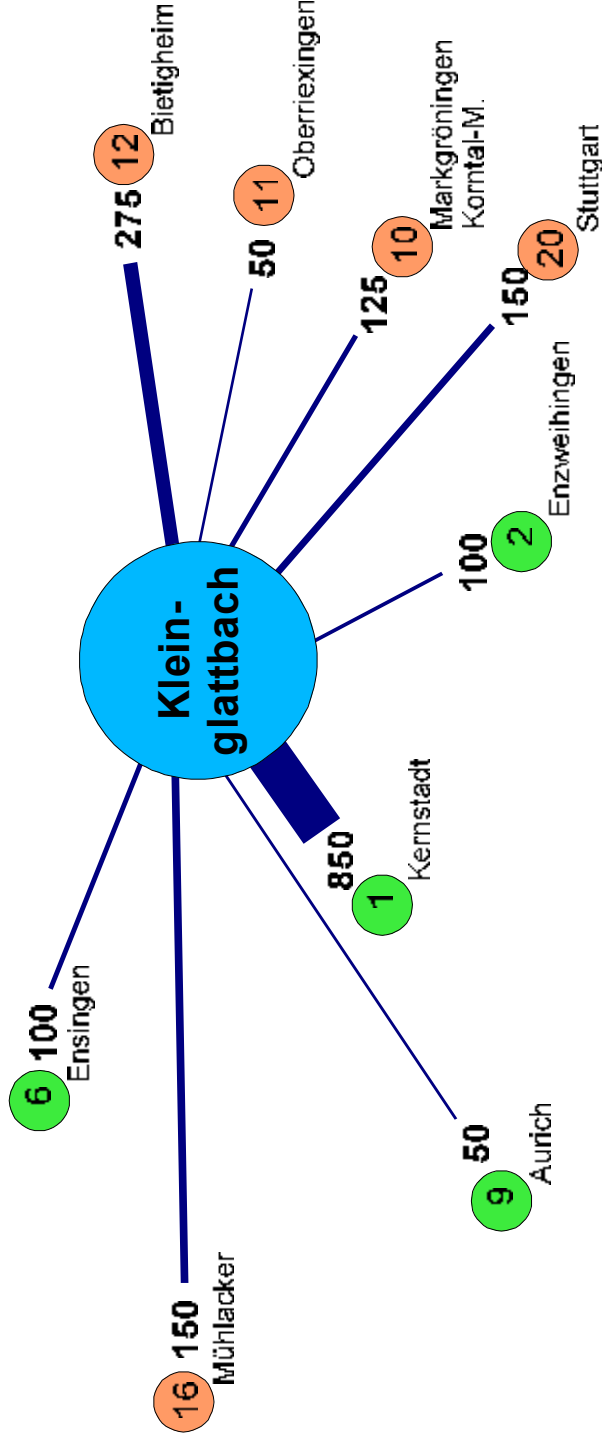
Quellen: Verkehrsbefragungen im Straßenraum vom Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr und Schätzung des Binnenverkehrs





Quellverkehr von Kleinglattbach

Grundlage: Verkehrsbefragung an den Kordonen von Kleinglattbach am Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr



21 Bezirksnummer
Bezirksname
Kfz/4h

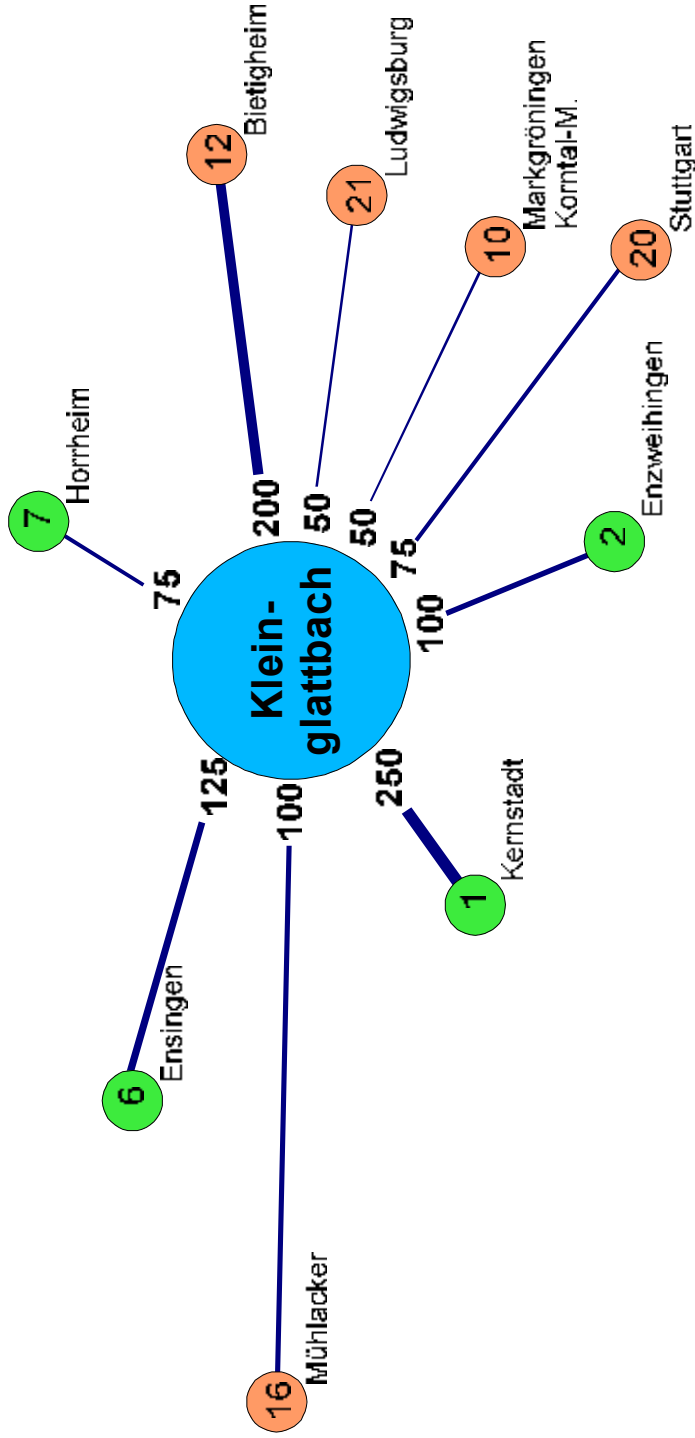
Dargestellt sind Beziehungen > 50 Kfz/4h, dies entspricht 91 % des Gesamtverkehrs von 2032 Kfz/4h





Zielverkehr von Kleinglattbach

Grundlage: Verkehrsbefragung an den Kordonen von Kleinglattbach am Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr



21 Bezirksnummer
Bezirksname
Kfz/4h

Dargestellt sind Beziehungen > 50 Kfz/4h, dies entspricht 87 % des Gesamtzielverkehrs von 1181 Kfz/4h



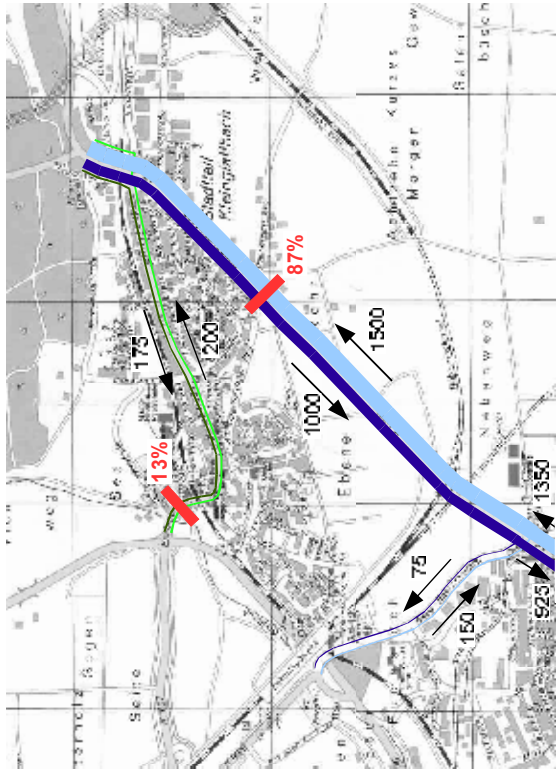
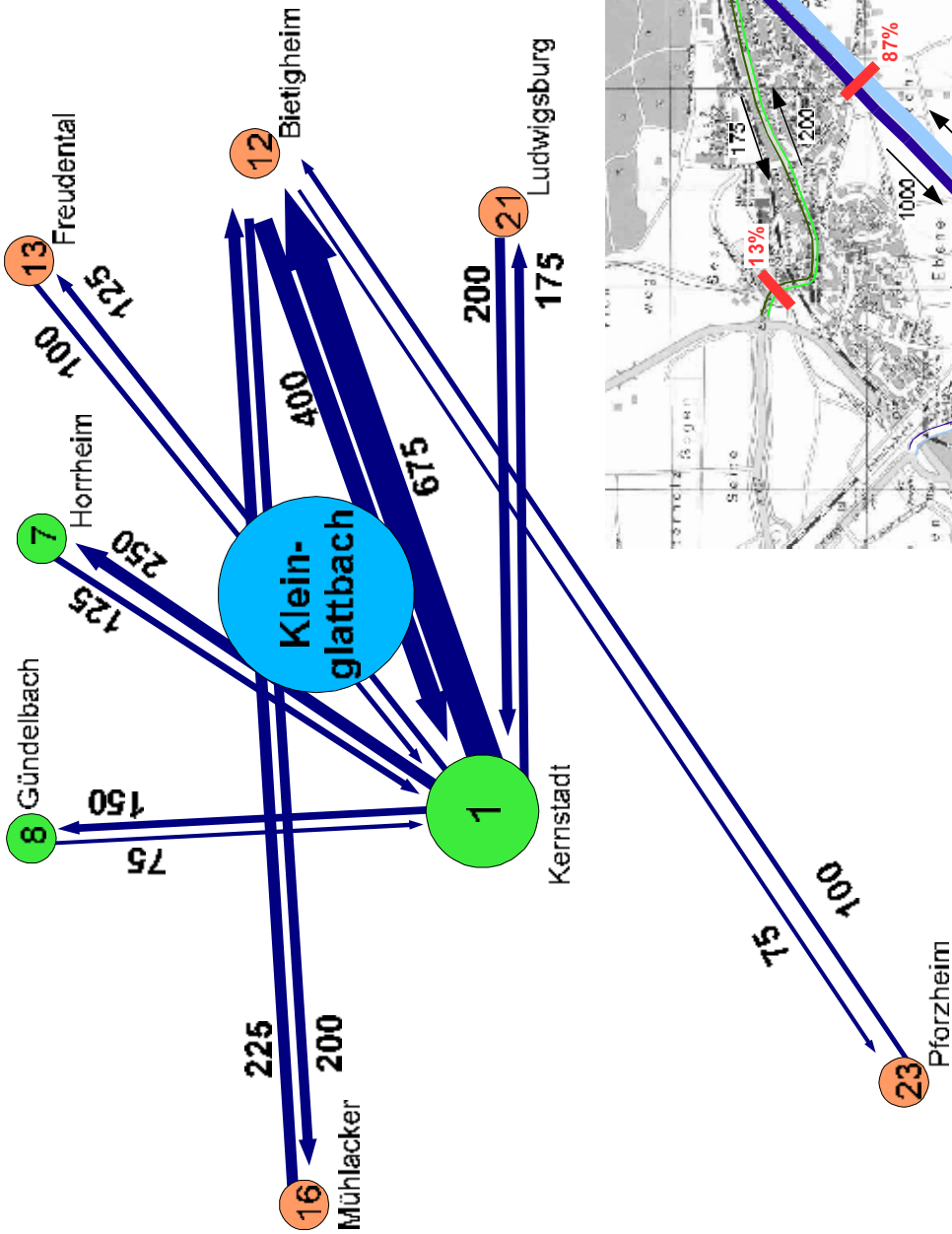


Durchgangsverkehr in Kleinglattbach

Grundlage: Verkehrsbefragung an den Kordenen von Kleinglattbach am Dienstag, 22.10.02, 15-19 Uhr

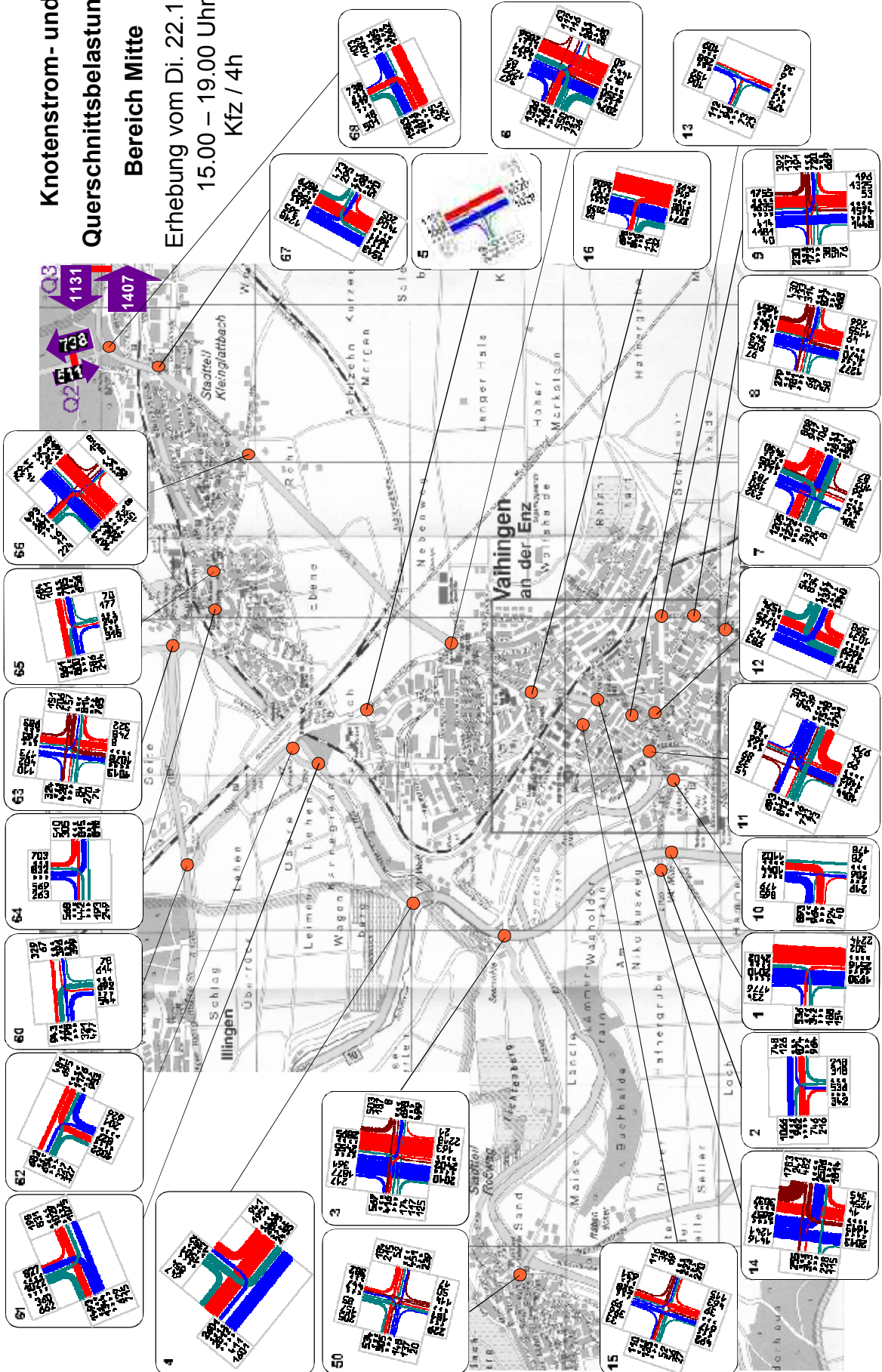
21 Bezirksnummer
Bezirksname
Kfz/4h

Dargestellt sind in beiden Grafiken Beziehungen > 75 Kfz/4h, dies entspricht 75 % des Gesamtdurchgangsverkehrs von 3946 Kfz/4h



Knotenstrom- und Querschnittsbelastungen Bereich Mitte

Erhebung vom Di. 22.10.02
15.00 – 19.00 Uhr
Kfz / 4h

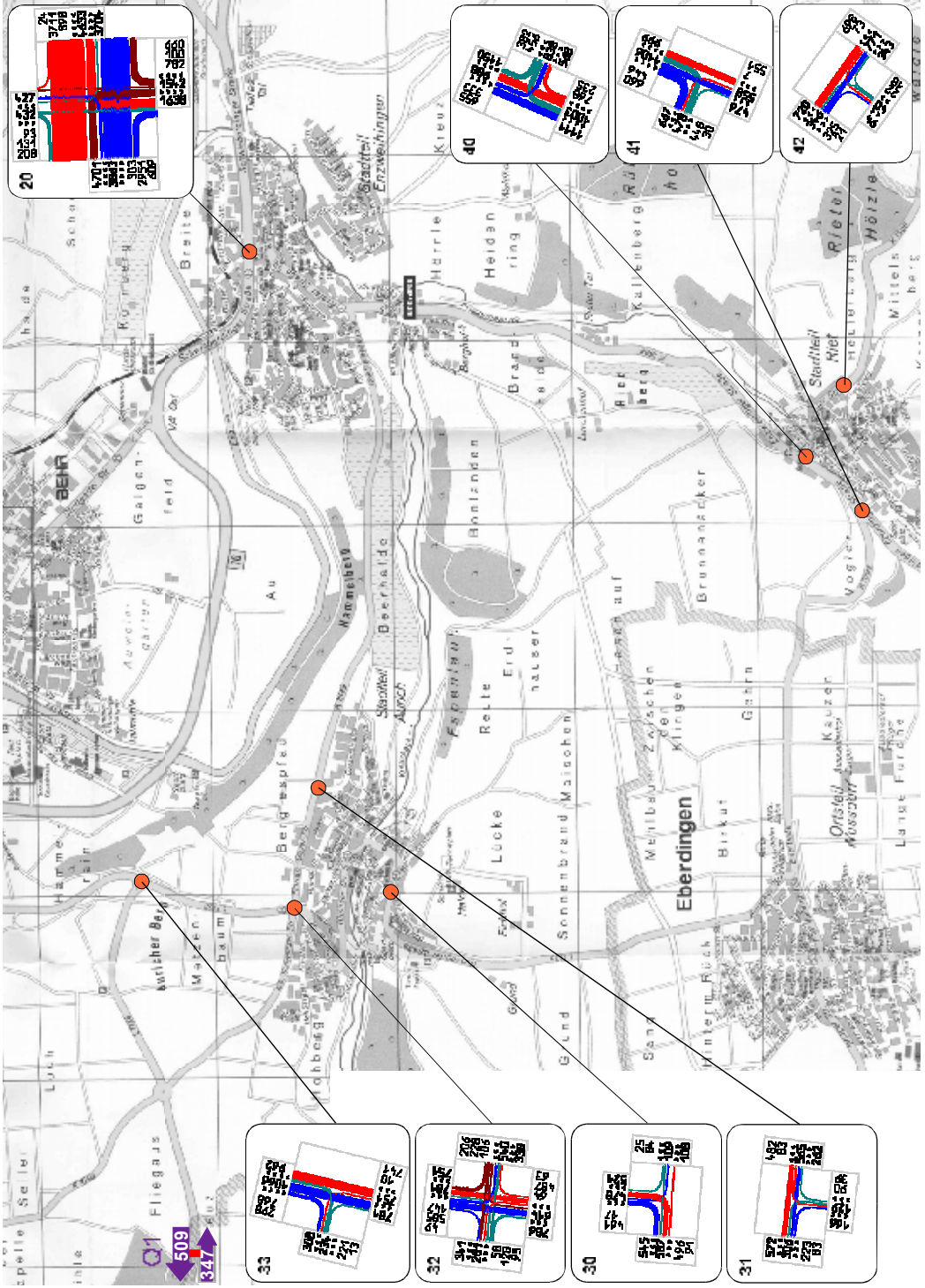




Knotenstrom- und Querschnittsbelastungen

Bereich Süd

Erhebung vom Di. 22.10.02
15.00 – 19.00 Uhr
Kfz / 4h



Knotenstrom- und Querschnittsbelastungen Bereich Nord

Erhebung vom Di. 22.10.02
15.00 – 19.00 Uhr
Kfz / 4h

