



15 Entwicklung und Bewertung von Verkehrskonzepten

15.1 Allgemeines

Anl.15-1ff Nachdem die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans bestimmt wurden, Anhang I müssen Strategien entwickelt werden, wie diese Ziele umgesetzt werden Anhang II können. Es wurde ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der Maßnahmenvorschläge enthält. Eine Übersicht über die räumliche Verteilung der Maßnahmen bieten die Maßnahmenpläne (Anl. 15-1ff). Der Maßnahmenkatalog befindet sich im Anhang I. Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen werden anhand einer Skizze näher erläutert. Diese Skizzen sind als Anhang II beigelegt. Die wichtigsten Maßnahmenvorschläge werden in diesem Kapitel erläutert.

15.2 Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV

Um das Ziel zu erreichen, mehr Bürger zum Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr zu bewegen, müssen sowohl Verbesserungen im Verkehrsangebot durchgeführt als auch die Vorteile des vorhandenen Angebots in der Öffentlichkeit besser vermittelt werden.

Verbesserung der Information über das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs

Oft liegt die ungenügende Nutzung des ÖPNV nicht an einem unzureichenden Angebot, sondern an fehlender, unzulänglicher oder falscher Information bei den potentiellen Nutzern über das bestehende Angebot. Dieses Informationsdefizit sollte deshalb vermindert und in diesem Zusammenhang das Verkehrsangebot offensiv vermarktet werden. Da nicht jeder Kunde auf die Informationsdienstleistungen der Verkehrsunternehmen (VVS-Fahrplanauskunft über Telefon oder Internet, Kreisfahrplan, etc.) zurückgreifen kann oder will, müssen dem Kunden die für ihn notwendigen Informationen (Liniennetz, Fahrplan, Tarif) auf handliche, verständliche und übersichtliche Weise nahe gebracht werden. Dies kann z. B. durch eine Broschüre (Fahrplanmerker für die Gesamtstadt), durch stadtteilbezogene oder durch linienbezogene Fahrpläne erfolgen.

Vorträge über das Angebot des ÖPNV, Schulungen über die Bedienung von Fahrkartenautomaten, das Beantworten von Fragen zum ÖPNV durch eine Ansprechperson bei der Stadt (Hotline), etc. tragen dazu bei, weitere





Hemmschwellen, die der Nutzung des ÖPNV entgegenstehen, abzubauen.

In einer Rubrik im offiziellen Mitteilungsblatt der Stadt Vaihingen an der Enz (Amtsblatt) und auf den Internetseiten der Stadt sollte regelmäßig über den ÖPNV berichtet werden, um ihn nachhaltig im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Insbesondere bei geplanten oder umgesetzten Angebotsveränderungen im Zusammenhang mit einem Fahrplanwechsel, bei vorübergehenden Abweichungen des Busverkehrs aufgrund von Restriktionen im Straßennetz oder bei der Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen während einer Fahrplanperiode sollte in dieser Rubrik explizit auf die Veränderungen eingegangen werden. Darüber hinaus kann durch Aktionen bei örtlichen Veranstaltungen Werbung für den ÖPNV gemacht werden, sei es durch einen Informationsstand oder durch besondere Verkehrsangebote.

Verbesserung des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr (Einzelmaßnahmen):

Entzerrung bestehender gebündelter Linienverläufe im Bereich der Kernstadt

Im Zuge der Stuttgarter Straße verkehren fünf Buslinien, im Zuge der nördlichen Franckstraße sind es sechs Buslinien. Die Fahrpläne der parallel verlaufenden Linien sind nicht aufeinander abgestimmt, deshalb stellen diese Linien kein in sich geschlossenes Angebot dar, das im vorhandenen Umfang auf dieser Relation erhalten werden muss. Andere Teile der Kernstadt werden demgegenüber durch den Busverkehr überhaupt nicht erschlossen (z. B. die Bereiche um die Eichendorffstraße und die Marienburger Straße). Durch die Verlegung mindestens einer der oben erwähnten Buslinien zwischen der Stuttgarter Straße und der Franckstraße in die Hans-Krieg-Straße bzw. zwischen der Franckstraße und der Neuen Bahnhofstraße in die Steinbeisstraße, können die Erschließungsdefizite in der Kernstadt vermindert werden. Bei der Auswahl der zu verlegenden Linien ist darauf zu achten, dass sich die Angebotsqualität in der Stuttgarter Straße bzw. in der nördlichen Franckstraße durch den Wegfall eines Teils des heute dort vorhandenen Angebots nicht wesentlich verschlechtert.

Im Verlauf der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt Vaihingen an der Enz stellte die Firma WEG ein neues Konzept für die Linien 578 und 579 vor. Dieses Konzept deckt die oben erläuterte Maßnahme zur Verbesserung des Angebots im ÖPNV weitgehend ab.





Beschleunigung des Busverkehrs an den relevanten signalisierten Knotenpunkten im Zuge der bestehenden Linienführungen

Um für den Busverkehr eine höhere Fahrplanstabilität und eine Verbesserung der Anschlusssicherheit, insbesondere am Bahnhof Vaihingen/Enz, aber auch in Schwieberdingen, Stuttgart-Zuffenhausen und Stuttgart-Feuerbach, zu erreichen, wird die Beschleunigung des Busverkehrs an den relevanten signalisierten Knotenpunkten entlang der heutigen Linienverläufe im Stadtgebiet von Vaihingen an der Enz vorgeschlagen.

Die Busbeschleunigung sollte dabei als Gesamtpaket betrachtet werden, um die Geringfügigkeitsgrenze für eine eventuelle Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bei den Kosten für die Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen zu überschreiten. Das Maßnahmenpaket umfasst die Ausstattung (Software, Datenfunkempfänger und Hochrüstung des Steuergeräts) von maximal 10 Signalanlagen an Knotenpunkten. Nähere Aufschlüsse über den Umfang der einzusparenden Fahrzeiten geben Verlustzeitmessungen, die noch durchzuführen sind. Aufgrund der vorgegebenen Bedienungshäufigkeiten im Busverkehr sind an den im Maßnahmenplan dargestellten Signalanlagen durch die Busbeschleunigung keine Leistungsfähigkeitsprobleme zu erwarten. Inwieweit eine Beeinflussung an zusätzlichen Fußgängerlichtsignalanlagen notwendig ist, hängt von der Stärke der dort querenden Fußgängerströme ab. Dies muss in weitergehenden Untersuchungen abgeklärt werden.

Zu den Kosten für die Ausstattung der Signalanlagen kommen noch die Kosten für die Ausstattung der Busse sowie Software-Lizenzgebühren. Ihre Höhe kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden, da sie von der Anzahl der mit den Bordgeräten auszustattenden Fahrzeuge abhängt. Ist ein Teil der in Vaihingen verkehrenden Busse bereits fahrzeugseitig mit den Einrichtungen für eine Busbeschleunigung ausgestattet, weil sie auch in anderen Bereichen, in denen der Busverkehr bereits beschleunigt wird, verkehren, so sollte überlegt werden, ob aus Kostengründen nicht dieses bereits im Einsatz befindliche System auch für Vaihingen übernommen wird.

Alternativ zur Gesamtpaket-Förderung durch das GVFG kommt auch die sukzessive Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen an den signalisierten Knotenpunkten bei einem ohnehin anstehenden Umbau oder Ersatz der einzelnen Signalanlagen in Frage. Allerdings erfolgt bei sukzessiver Umsetzung keine Förderung durch das Land oder den Bund.





Umbau der Trasse der Schienenstrecke Kleinglattbach – Enzweihingen und Nutzung als separater Busfahrweg

Der Schienenpersonenverkehr (SPNV) zwischen Kleinglattbach und Enzweihingen wurde im Dezember 2002 eingestellt, die Aufgabe des Güterverkehrs zwischen Kleinglattbach und dem Industriegebiet Vaihingen erfolgte einige Monate später. Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV der Stadt Vaihingen an der Enz reicht heutzutage weit über den Einzugsbereich der Strecke hinaus in alle Stadtteile und in die Nachbarkommunen. Diese Verkehrsnachfrage kann ein reaktivierter Schienenverkehr nicht sinnvoll abdecken. Darüber hinaus hat die Deutsche Bahn AG kein Interesse mehr daran, die Anschlussstrecke zwischen Kleinglattbach und Sersheim zu erhalten. Ohne diese Anschlussstrecke besteht keine Anbindung an das weiterführende Schienennetz, eine Reaktivierung der Strecke Kleinglattbach – Enzweihingen im SPNV ist daher sehr unwahrscheinlich.

Heute unterliegen alle Buslinien den vorhandenen Behinderungen im Straßenverkehr. Darunter leiden die Fahrplanstabilität und die Anschlusssicherheit am Bahnhof Vaihingen und an weiteren, zum Teil weiter entfernten Umsteigepunkten, wie z. B. in Schwieberdingen. Ergänzend zur Beschleunigung des Busverkehrs an den relevanten signalisierten Knotenpunkten könnte deshalb untersucht werden, ob eine Nutzung der Bahntrasse als Busfahrweg Vorteile für den Betrieb und für den Fahrgast bringt. Dies wäre dann auch gegenüber anderen städtebaulichen Belangen abzuwägen.

15.3 Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr

Vaihingen an der Enz besitzt in Teilen ein gut ausgebautes Radwegenetz. Viele Bürger kennen das Radwegenetz allerdings nicht und fahren vorwiegend mit dem Pkw, da sie sich beim Fahrrad fahren auf den Hauptstraßen unsicher fühlen. Aus diesem Grund ist eine bessere Information der Bürger über das Radwegenetz erforderlich. Diese kann über eine Radwegekarte erfolgen.

An mehreren Stellen weist das Radwegenetz Lücken auf. Diese verringern die Attraktivität des Radwegenetzes stark. Eine Schließung dieser Lücken ist notwendig. Außerorts ist i.d.R. ausreichend Platz für den Bau eines von der Kfz-Fahrbahn getrennten Radweges vorhanden. Eine weitere Möglichkeit vorwiegend im innerstädtischen Bereich ist der Bau von gemeinsamen Fuß- und Radwegen. Solche Maßnahmen sind allerdings



nur machbar, wenn im bestehenden Umfeld genügend Fläche vorhanden ist.

15.4 Verkehrsverlagerung auf das Vorrangnetz

15.4.1 Verkehrsverlagerung auf die B 10

Die Leistungsfähigkeit der B 10 im Bereich zwischen den Anschlussstellen (AS) Vaihingen-West und Vaihingen-Ost ist für die dort vorhandene Verkehrsbelastung in den Spitzenzeiten ausreichend. An den Anschlussstellen kommt es beim Ab- und Einbiegen jedoch immer wieder zu Behinderungen. Infolge dessen nutzen viele Fahrer den schnelleren Weg durch die Vaihinger Innenstadt. Ein Umbau der Anschlussstellen und in der Folge der Knotenpunkte auf der Route AS Vaihingen-West – L 1125 – Neue Bahnhofstraße – KP Neue Bahnhofstraße / K 1696 / Franckstraße / Nebenweg steigert die Attraktivität dieser „Umfahrung“ und verlagert Verkehr aus der Kernstadt auf die o.g. Umfahrroute.

15.4.2 Verkehrsverlagerung auf das bestehende Vorrangnetz

Auf den innerörtlichen, nichtklassifizierten Straßen wird immer noch ein Teil des Durchgangsverkehrs abgewickelt. Grund dafür ist der Reisezeitvorteil, den diese Straßen gegenüber den klassifizierten Kreis- und Landesstraßen bieten, obwohl diese dafür ausgebaut sind, diesen Verkehr aufzunehmen. Mit verschiedenen Maßnahmen soll versucht werden, den Durchgangsverkehr von den nichtklassifizierten Stadtstraßen auf das bestehende Netz der Kreis- und Landesstraßen zu verlagern.

Dieses Ziel kann erreicht werden, indem durch verkehrsberuhigende und bremsende Maßnahmen die Reisezeit auf den innerörtlichen Straßen erhöht und dadurch deren Attraktivität gemindert wird.

Als Beispiel für die Minderung der Attraktivität kann hier die Steinbeisstraße genannt werden, bei der auf einem Abschnitt die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird und der grüne Pfeil an der Einmündung in die Franckstraße entfernt werden soll.



15.4.3 Verkehrsverlagerung auf mögliche weitere Umfahrungsstraßen

Ist eine Verlagerung des Verkehrs auf das vorhandene Hauptstraßennetz nicht möglich, weil es keine Alternativen zu den bisher genutzten Strecken gibt, muss über den Bau weiterer Umfahrungsstraßen oder Tunnel nachgedacht werden. Schon länger in der Diskussion sind eine Untertunnelung der Ortsdurchfahrt Enzweihingen im Zuge der B 10 und eine Nord-Umfahrung von Kleinglattbach. Neu diskutiert wird mit dem vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan auch eine Südost-Umfahrung von Kleinglattbach.

Bei der Entscheidung über den Bau von Umfahrungsstraßen sind verschiedene Punkte zu berücksichtigen:

- die Kfz-Entlastung / -Belastung der direkt betroffenen, wie auch der an die Umfahrung angeschlossenen Straßen,
- die Naherholung,
- die Lärmbelästigung der betroffenen Anlieger,
- die städtebauliche Entwicklung und Gestaltung des Stadtteils,
- der Flächenverbrauch und
- die Kosten.

Die Kfz-Entlastung oder -Belastung möglicher Umfahrungsstraßen wird in den Netzfällen ermittelt.

15.5 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Die hohen Unfallzahlen insbesondere an den Unfalldübeln entlang der B10 machen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich. Dazu gehört vor allem eine Entschärfung dieser Unfallschwerpunkte, die sich in den letzten Jahren ergeben haben. Dies kann durch bauliche Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen erfolgen. Hier ist eine Prüfung der Einzelfälle notwendig.

15.6 Verbesserung der Parkierung

Die Kapazität der Parkplätze in der Kernstadt ist auch in den Spitzenzeiten ausreichend. Es entsteht jedoch trotzdem Parksuchverkehr im





Zentrumsbereich. Die uneinheitliche Bewirtschaftung der Stellplätze verleitet die Besucher zur Suche des günstigsten Stellplatzes. Dieser Parksuchverkehr kann durch eine Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsarten reduziert werden.

Die Tiefgarage in der Heilbronner Straße wird nur von einem kleinen Teil der Besucher der Innenstadt genutzt. Die Attraktivität kann durch eine optische Aufwertung, beispielsweise durch eine bessere Beleuchtung, eine ansprechende Farbgebung oder eine bessere Beschilderung, gesteigert werden.

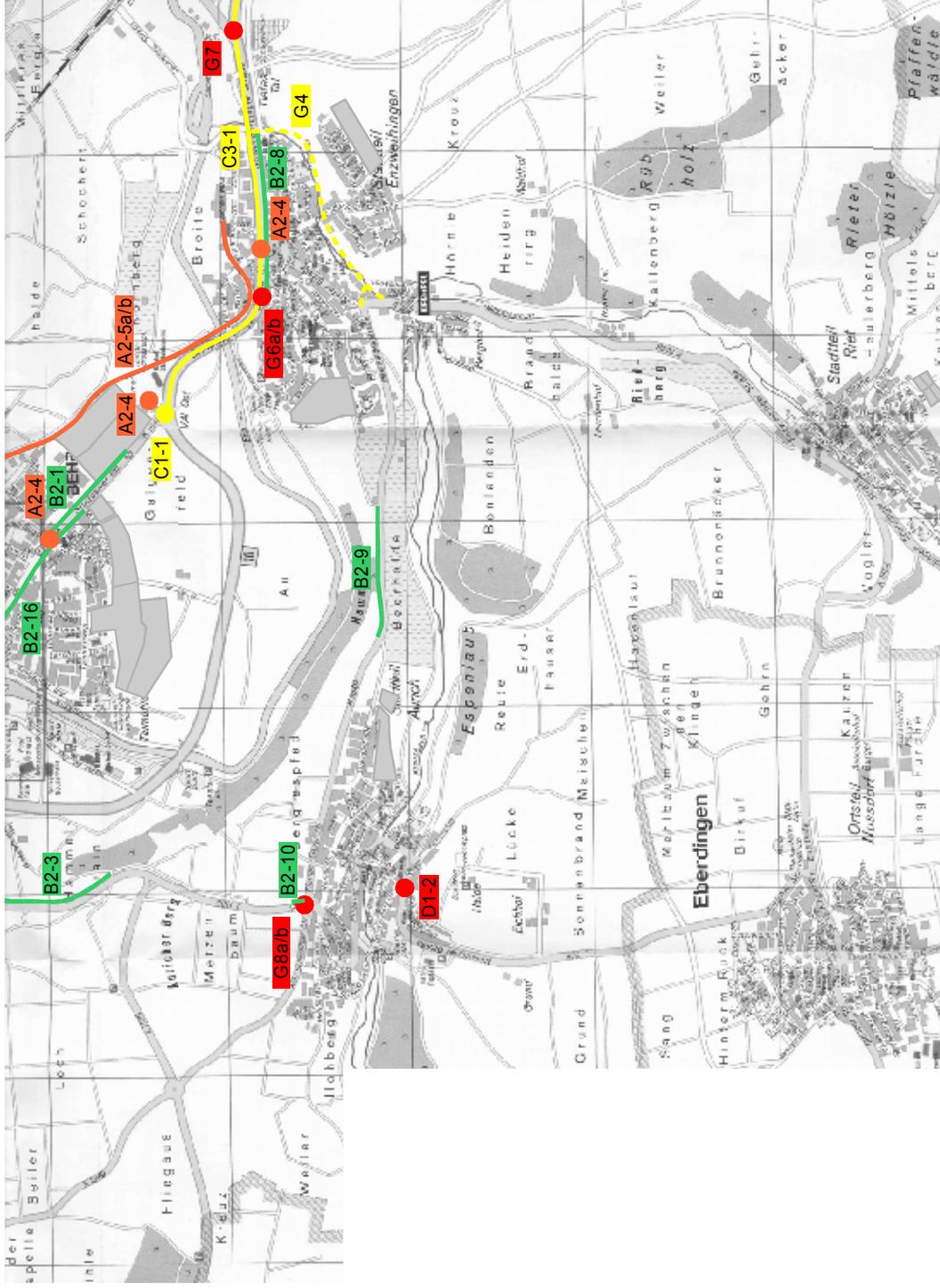
Im Zentrumsbereich von Ensingens sind die bewirtschafteten Parkplätze überlastet. Das liegt jedoch nicht an dem dort herrschenden Parkdruck, sondern vielmehr an den starken Überschreitungen der zulässigen Parkdauer. Eine stärkere Überwachung und die Aufnahme von weiteren, bisher nicht bewirtschafteten, Parkplätzen im Bereich der Hauptstraße in die Bewirtschaftung tragen zu einer Entspannung in diesem Bereich bei.





Maßnahmenplan Bereich Süd

-  Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV
-  Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr
-  Verkehrsverlagerung auf das Vorrangnetz zur Entlastung der innerörtlichen angebauten Straßen
-  Verbesserung der Verkehrssicherheit
-  Verbesserung der Parkierung





Maßnahmenplan Bereich Nord

-  Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV
-  Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr
-  Verkehrsverlagerung auf das Vorrangnetz zur Entlastung der innerörtlichen angebauten Straßen
-  Verbesserung der Verkehrssicherheit
-  Verbesserung der Parkierung

