

ABSCHLUSSBERICHT

Datum:	20.12.2022
Projekt-Nr.:	PB005783
Version	03
Seitenanzahl:	32
Autoren:	Claudia Zimmermann Sara Angioni

Auftraggeber:

Stadt Plochingen

i. V. Verbandsbauamt Plochingen

Schulstraße 5
73207 Plochingen

Projekt:

Plochingen MOVE 2035

Inhalt:

**Mobilitäts- und
Verkehrsentwicklungskonzept 2035**

INHALTSVERZEICHNIS

0.	Einführung	5
0.1	Methodisches Vorgehen	5
0.2	Aufbau und Ziele	6
1.	Status Quo (Bestand 2019)	7
1.1	Mobilitätsverhalten	7
1.2	Kfz-Verkehrsstärken im Straßennetz	8
1.3	Ruhender Verkehr	9
1.4	Defizitanalyse und Konfliktkatalog	11
2.	Bürgerbeteiligung und Leitbild 2035	12
2.1	Erste Online-Bürgerbeteiligung	12
2.2	Verkehrliches Leitbild 2035	13
3.	Verkehrsmodell	15
4.	Verkehrsprognose	16
4.1	Allgemeine Verkehrsprognose	16
4.2	Strukturelle Verkehrsprognose	17
4.3	Prognosenußfall 2035	18
5.	Bürgerbeteiligung und Maßnahmenkonzeption	19
5.1	Bildung strategischer Maßnahmen	19
5.2	Schwerpunktmaßnahmen motorisierter Individualverkehr	19
5.2.1	Schwerpunktbereich 1: „Ost-West-Trasse“	20
5.2.2	Schwerpunktbereich 2: „Unteres Schulzentrum“	22
5.3	Zweite Online-Bürgerbeteiligung	23
5.4	Maßnahmenkonzeption	24
5.5	Handlungskonzept	26
6.	Prognoseszenario 2035 „Stärkung des Umweltverbunds“	29
7.	Zusammenfassung	31
	Literaturverzeichnis	32

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Ablaufschema des MOVE 2035 für die Stadt Plochingen.....	5
Abbildung 2: Modal Split im Gesamt- und Binnenverkehr	7
Abbildung 3: Zählstellenkonzept.....	8
Abbildung 4: Übersicht über gesamten Erhebungsbereich und Anzahl der öffentlichen Stellplätze	10
Abbildung 5: Beispielfrage aus der Online-Bürgerbeteiligung zu den Leitbildvorschlägen	12
Abbildung 6: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Deutschland.....	16
Abbildung 7: Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Jahresfahrleistung in Deutschland	17
Abbildung 8: Darstellung der drei Varianten des Schwerpunktbereiches 1 "Ost-West-Trasse"	21
Abbildung 9: Darstellung der drei Varianten des Schwerpunktbereiches 2 "unteres Schulzentrum"	22
Abbildung 10: Beispielfrage aus der Online-Bürgerbeteiligung zur Maßnahmenpriorisierung	24
Abbildung 11: Maßnahmenbündels des Prognoseszenarios 2035.....	29

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Verkehrsstärken im Bestand 2019	9
Tabelle 2: Verkehrsstärken im Prognosenullfall 2035	18
Tabelle 3: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Busverkehr	27
Tabelle 4: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Radverkehr.....	27
Tabelle 5: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Fußverkehr.....	27
Tabelle 7: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Kfz-Verkehr	28
Tabelle 6: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit	28
Tabelle 8: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Inter- und Multimodalität	28
Tabelle 9: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Öffentlichkeitsarbeit	28
Tabelle 10: Verkehrsstärken im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Prognosenullfall 2035	30
Tabelle 11: Verkehrsstärken im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Bestand 2019	30

ANLAGENVERZEICHNIS

Foliensammlung

Kapitel 1	Status Quo (Bestand 2019)	Folien 1 – 63
Kapitel 2	Bürgerbeteiligung und Leitbild 2035	Folien 2 – 95
Kapitel 4	Verkehrsprognose	Folien 96 – 102
Kapitel 5	Bürgerbeteiligung und Maßnahmenkonzeption	Folien 103 – 182
Kapitel 6	Prognoseszenario 2035	Folien 183 – 186

Anlagen

Anlage 1	Ergebnisse der Verkehrszählungen (Knotenpunkte)
Anlage 2	Ergebnisse der Verkehrszählungen (Querschnitte)
Anlage 3	Übersicht über alle öffentlichen Stellplätze im Erhebungsbereich
Anlage 4	Verkehrsstärken Bestand 2019
Anlage 5	Verkehrsstärken Prognosenußfall 2035
Anlage 6	Maßnahmenblätter
Anlage 7	Maßnahmen Prognoseszenario „Stärkung Umweltverbund“
Anlage 8	Verkehrsstärken Prognoseszenario „Stärkung Umweltverbund“

0. Einführung

Die Stadt Plochingen hat die BERNARD Gruppe ZT GmbH im Jahr 2019 beauftragt bei der Erarbeitung einer neuen Ziel- und Strategieausrichtung für die Entwicklung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis zum Zieljahr 2035 zu unterstützen. Dabei sollen Beeinträchtigungen der Lebensqualität durch das Verkehrsaufkommen vermindert werden. Die Konzeption soll den Zweck einer bedarfsgerechten Lenkung der zukünftigen Mobilität in Plochingen erfüllen. Bis zu diesem Zeitpunkt lag für die Stadt Plochingen mit rund 15.000 Einwohnern noch kein zusammenhängendes gesamtstädtisches Verkehrskonzept vor.

Das vorliegende Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungskonzept für das Zieljahr 2035 (MOVE 2035) bildet als unverzichtbares strategisches Element für kommunale Entscheidungen die Richtschnur für Handlungserfordernisse und Entwicklungen im Verkehrsbereich bis 2035. Der vorliegende Bericht stellt das Planungsergebnis einer mehrjährigen intensiven Zusammenarbeit zwischen den politischen Vertretern, der Stadtverwaltung und der allgemeinen Öffentlichkeit sowie dem beauftragten Ingenieurbüro dar.

0.1 Methodisches Vorgehen

Der Planungsprozess für die Erstellung des MOVE 2035 ist in Abbildung 1 dargestellt.

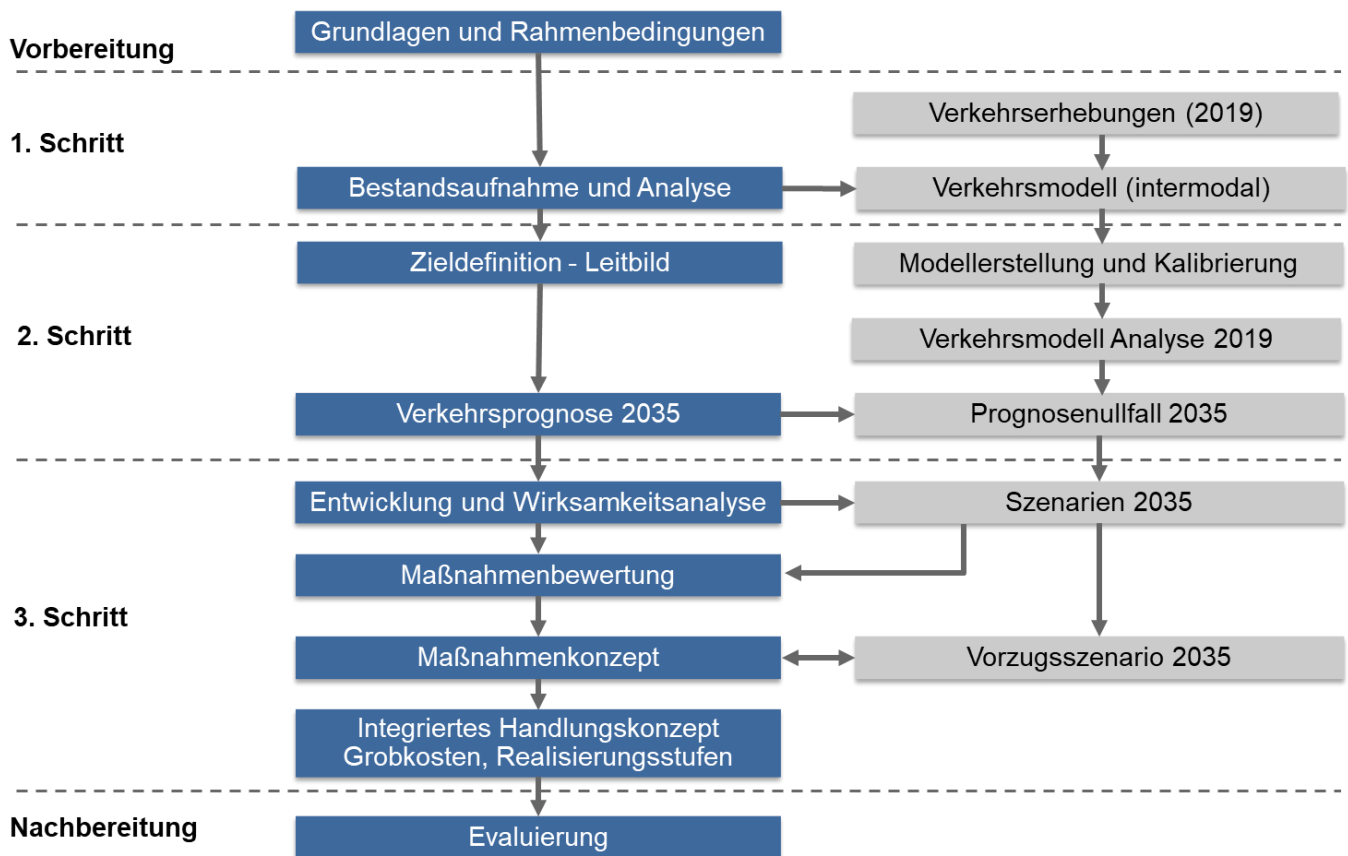


Abbildung 1: Ablaufschema des MOVE 2035 für die Stadt Plochingen

In einem ersten Schritt wurden die vom Auftraggeber überreichten Datengrundlagen aus vorangegangenen Einzeluntersuchungen gesichtet und erste verkehrliche Problemlagen im Stadtgebiet Plochingen identifiziert. Gleichzeitig wurde mit der Aufnahme des Bestands sowie einer tiefergehenden Analyse des aktuellen Verkehrsgeschehens mithilfe von Verkehrserhebungen im Jahr 2019 fortgefahren. Die Erhebungen setzten sich aus Haushaltsbefragungen, Verkehrszählungen sowie der Aufnahme des ruhenden Verkehrs in ausgewählten Bereichen des Stadtgebietes zusammen. Auf Grundlage der intensiven Bestandsaufnahme wurden die Problemstellungen im Verkehr erarbeitet und in einem Konfliktkatalog dargestellt. Die Ergebnisse sind in Kapitel 1 beschrieben.

Im Rahmen einer Online-Bürgerbeteiligung wurden anschließend gemeinsam mit der Stadtverwaltung und den politischen Gremien das verkehrliche Leitbild 2035 für die Stadt Plochingen erarbeitet und beschlossen (s. Kapitel 2).

Die aus der Bestandsaufnahme ermittelten Erkenntnisse und Grundlagen sind in die Erstellung des Verkehrsmodells für den Bestand 2019 eingeflossen (s. Kapitel 3). Für den Prognosenullfall 2035 wurde das Bestandsmodell um die strukturelle und allgemeine Verkehrsprognose erweitert. Der Aufbau des Prognosenullfalls 2035 (Planbezugsfall) ist in Kapitel 4 dargelegt.

In einem letzten Schritt erfolgte die Definition der Lösungsansätze und die Erarbeitung von strategischen Maßnahmen und des Handlungskonzeptes im Rahmen des Prognoseszenarios 2035 mit dem Titel „Stärkung des Umweltverbunds“. Die darin enthaltenen Maßnahmen sowie die Wirkung des Prognoseszenarios auf das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsmittelwahl und die Entwicklung des Wegeaufkommens werden in den Kapiteln 5 und 6 umfassend erörtert.

Nach Aufstellung und Beschluss erfolgt die Konkretisierung dieser strategischen Maßnahmen im Rahmen von Detailplanungen.

0.2 Aufbau und Ziele

Aus der gesamten Bearbeitungszeit liegen umfangreiche Unterlagen als Foliensammlungen mit Erklärungen zu Methodik, Herleitung sowie Darstellung der Ergebnisse vor. Diese Foliensammlungen stellen den inhaltlichen Kern der Untersuchung dar und sind als Anhang beigelegt.

Die Foliensammlungen sind nach den Bearbeitungsschritten gegliedert. In den einzelnen Kapiteln werden die wichtigsten Erkenntnisse kurz erläutert und auf die entsprechenden Foliensammlungen mit den detaillierten Ergebnissen verwiesen.

Ziel des MOVE 2035 ist ein Leitfaden für die mittel- und langfristige Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in der Stadt Plochingen. Das MOVE soll demnach die planerische Vorarbeit leisten, um die künftigen Mobilitäts- und Verkehrsbedürfnisse abdecken zu können. Ferner dient das MOVE zur Ermittlung des aktuellen Verkehrsgeschehens sowie zur Ableitung von Stärken und Schwächen im Stadtgebiet. Das Verkehrsentwicklungskonzept soll unter den beiden Perspektivzielen der „Intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger“ sowie der Bildung einer „Zukunftsstrategie der Mobilität in Plochingen“ stehen.

1. Status Quo (Bestand 2019)

Zur Ermittlung der verkehrlichen Bestandssituation in Plochingen wurden im Jahr 2019 umfassende Verkehrserhebungen durchgeführt. Diese Bestandsaufnahme setzte sich zusammen aus Haushaltsbefragungen aller Bürgerinnen und Bürger, Verkehrszählungen an den wichtigsten Knotenpunkten sowie eine Erhebung des ruhenden Verkehrs in ausgewählten Bereichen des Stadtgebietes.

Im Folgenden wird die Vorgehensweise der Erhebungen sowie die wichtigsten Erkenntnisse beschrieben.

1.1 Mobilitätsverhalten

Um Auskunft über das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen in Plochingen zu erhalten, wurden im Rahmen einer Haushaltsbefragung Fragebögen an alle Haushalte des Stadtgebiets verteilt. Erhoben wurden alle an einem Stichtag (16.07.2019) zurückgelegten Wege mit Quelle und Ziel, Wegezweck und genutztem Verkehrsmittel. Darüber hinaus wurde die Haushaltsgröße und die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln (einschließlich Car-Sharing, E-Bikes, etc.) erfasst. Der Erhebungstag stellt einen durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien dar und wird als repräsentativ für das wochentägliche Verkehrsverhalten angesehen. Die aus der Haushaltsbefragung ermittelten Ergebnisse sind in der Foliensammlung zu Kapitel 1 auf den Folien 2 bis 11 dargestellt. Die wichtigsten Ergebnisse sind darüber hinaus in einem kurzen Video zusammengestellt, das auf der städtischen Internetseite zu finden ist.

Zusammengefasst ergeben sich in der Analyse folgende wesentlichen Erkenntnisse: In Plochingen werden an durchschnittlichen Werktagen rund 50.230 Wege pro Tag zurückgelegt. Fast die Hälfte aller Wege werden mit dem Pkw durchgeführt. Zusätzlich dazu werden rund 7 % aller Wege als Beifahrer im Pkw bewältigt. Der Umweltverbund (öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußverkehr) besitzt insgesamt einen Anteil von ca. 44 %. Die Aufteilung der Wege auf die Verkehrsmittel ist der Abbildung 2 zu entnehmen.

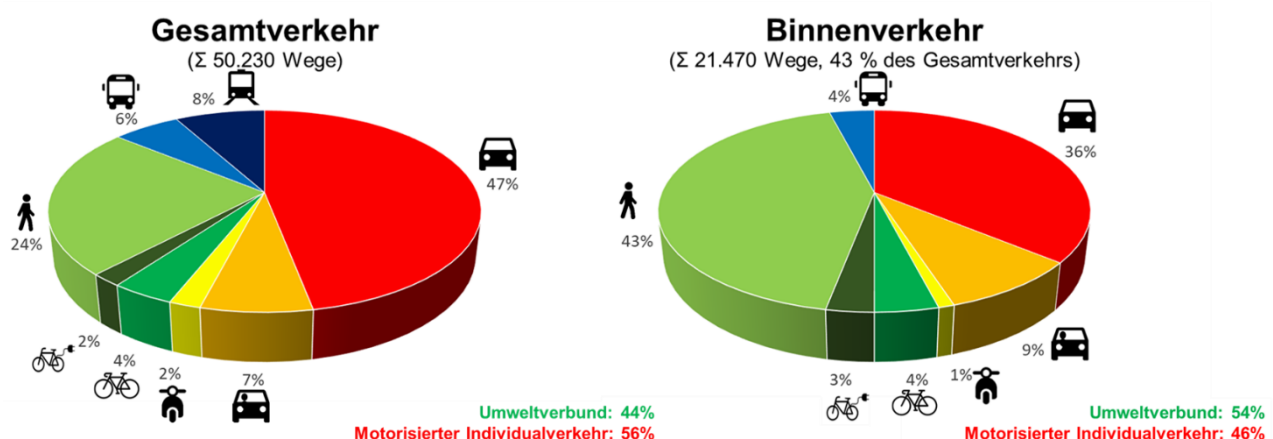


Abbildung 2: Modal Split im Gesamt- und Binnenverkehr

Auf der rechten Seite der Abbildung wird der Binnenverkehr dargestellt. Dieser enthält alle Wege, die in Plochingen starten und enden. Aufgrund der kürzeren Wege innerhalb des Stadtgebiets überwiegt der Anteil an Wegen im Fußverkehr (ca. 43 %). Der Radverkehr liegt mit einem Anteil von rund 7 % unter dem Bundesdurchschnitt. Dies wird u. a. auf die topographischen Begebenheiten zurückgeführt.

Die Befragung der Haushalte bildete zudem den Einstieg in die Öffentlichkeitsbeteiligung, da auch Meinungen und Einschätzungen zu Verkehrsthemen abgefragt wurden. So entstand bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Bearbeitung ein umfangreiches Meinungsbild zur Mobilität in Plochingen. Die Meinungen der Bürger*innen sind in der Foliensammlung zu Kapitel 1 auf den Folien 12 bis 18 nachzuschlagen.

1.2 Kfz-Verkehrsstärken im Straßennetz

Zur realitätsgetreuen Abbildung des Verkehrsaufkommens sind aktuelle Verkehrsdaten zugrunde zu legen. Dazu wurden am Dienstag, den 16.07.2019, Donnerstag, den 18.07.2019 sowie Dienstag, den 23.07.2019 Verkehrszählungen an 15 Knotenpunkten und 6 Querschnitten durchgeführt. Aufgrund einer Baustelle an der Bahnhofstraße musste die Zählung des Knotenpunkts K 4 am Dienstag, den 19.11.2019 nacherhoben werden. Das Zählstellenkonzept ist in Abbildung 3 dargestellt.

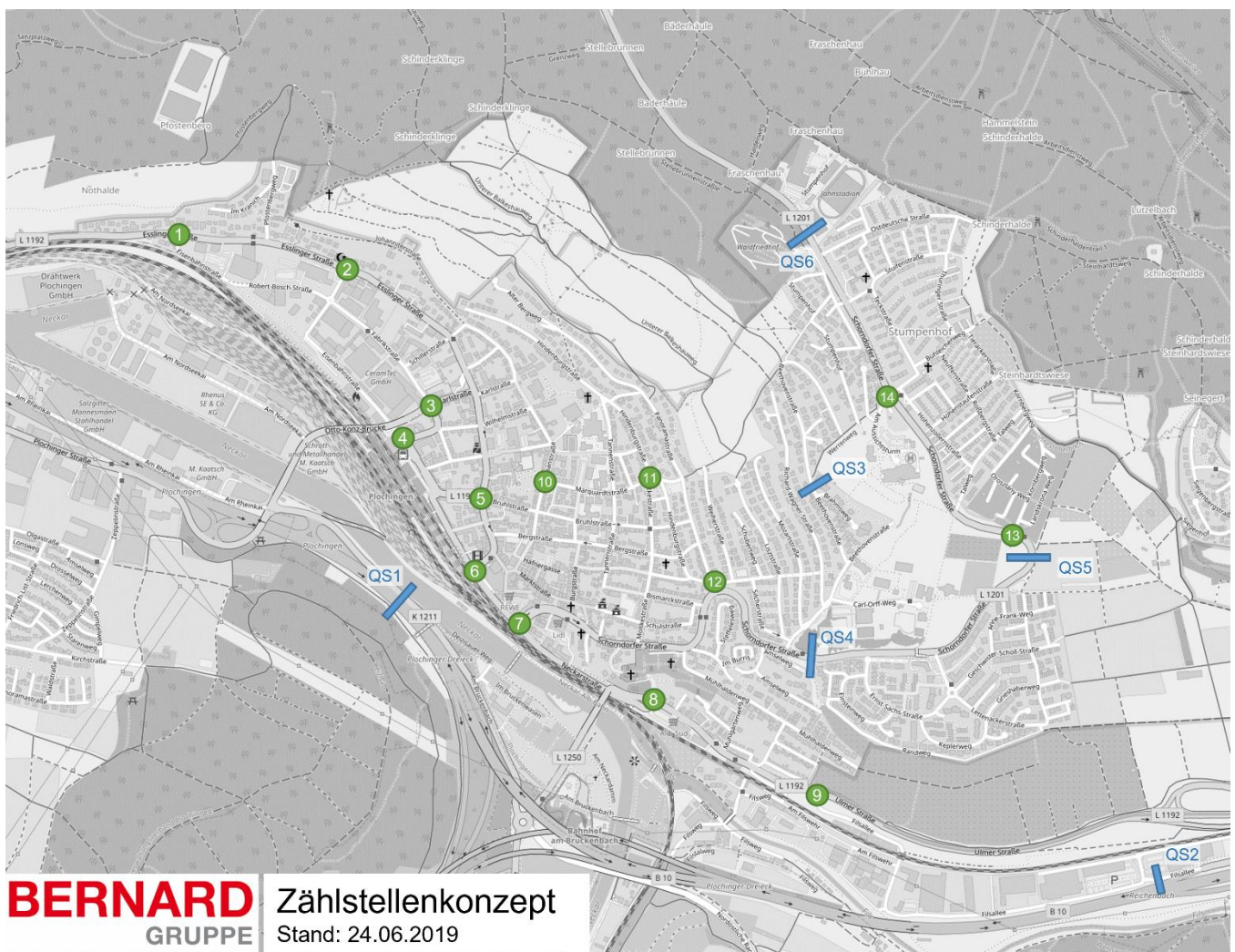


Abbildung 3: Zählstellenkonzept

Die detaillierte Auswertung der Zählergebnisse sind in der Foliensammlung zu Kapitel 1 auf den Folien 19 bis 37 nachzuschlagen. In Anlage 1 sind die Ergebnisse der einzelnen Knotenpunkte und in Anlage 2 die Ergebnisse der Querschnittserhebungen dargestellt.

Um im Rahmen der Szenarienbetrachtung die Verkehrsmengen auf den wichtigsten Achsen im Stadtgebiet miteinander vergleichbar zu machen, sind die wichtigsten Verkehrsstärken (Kfz/24 h im DTW_{W5}) im Bestandsjahr 2019 in der folgenden Tabelle 1 dargestellt:

Streckenabschnitt		Bestand 2019 (Kfz/24 h)
Zu-/Ausfahrt Plochingen Westen	Esslinger Straße	8.600
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süd-Westen	Hafenbrücke	14.900
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süden	Brücke Neckarstraße	13.400
Zu-/Ausfahrt Plochingen Osten	Ulmer Straße	11.300
Zu-/Ausfahrt Plochingen Norden	Schorndorfer Straße	8.900
Innenstadt	Esslinger Straße zwischen Eisenbahnstraße und Pfostenbergweg	8.400
Innenstadt	Esslinger Straße (auf Höhe der Hermannstraße)	10.600
Innenstadt	Eisenbahnstraße auf Höhe des Bahnhofes	7.800
Innenstadt	Schorndorfer Straße (Knotenpunkt zur Neckar- und Ulmer Straße)	20.600
Innenstadt	Marquardtstraße (auf Höhe der Realschule)	3.200

Tabelle 1: Verkehrsstärken im Bestand 2019 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

Insgesamt lässt sich ein hohes Verkehrsaufkommen im südlichen Bereich der Schorndorfer Straße sowie auf der „West-Ost“-Achse entlang der Neckar- und der Ulmer Straße feststellen. Das höchste Verkehrsaufkommen wurde mit rund 20.300 Kfz/24 h im Süden der Schorndorfer Straße gezählt. Im weiteren Verlauf in Richtung Norden nimmt das Verkehrsaufkommen stetig ab. Das Schwerverkehrsaufkommen ist im gesamten Stadtgebiet recht hoch.

Im Vergleich zum Jahr 2015 lassen sich allerdings kaum Zunahmen des Verkehrsaufkommens feststellen. Handlungsbedarf wird vor allem in der Reduzierung des Verkehrsaufkommen und Entlastung der Innenstadt und der Schorndorfer Straße gesehen.

1.3 Ruhender Verkehr

Zur Bestandsaufnahme und Analyse des ruhenden Verkehrs wurden Parkraumerhebungen im Stadtgebiet Plochingen durchgeführt. Dazu wurden zunächst alle Stellplätze im öffentlichen Raum sowie in Parkbauten in einem mit der Stadtverwaltung abgestimmten Erhebungsbereich zwischen dem Plochinger Bahnhof im Westen, der Schorndorfer Straße im Süden, der Hindenburgstraße im Osten sowie der Karlstraße im Norden (s. Abbildung 4) aufgenommen. Insgesamt wurden rund 1.450 öffentliche Stellplätze in der Plochinger Innenstadt erfasst.

Die detaillierte Übersicht mit der Lage und der Bewirtschaftungsform aller im Erhebungsbereich aufgenommenen öffentlichen Stellplätze sowie eine Übersicht über Parkbauten im Stadtgebiet sind in Anlage 3 hinterlegt.

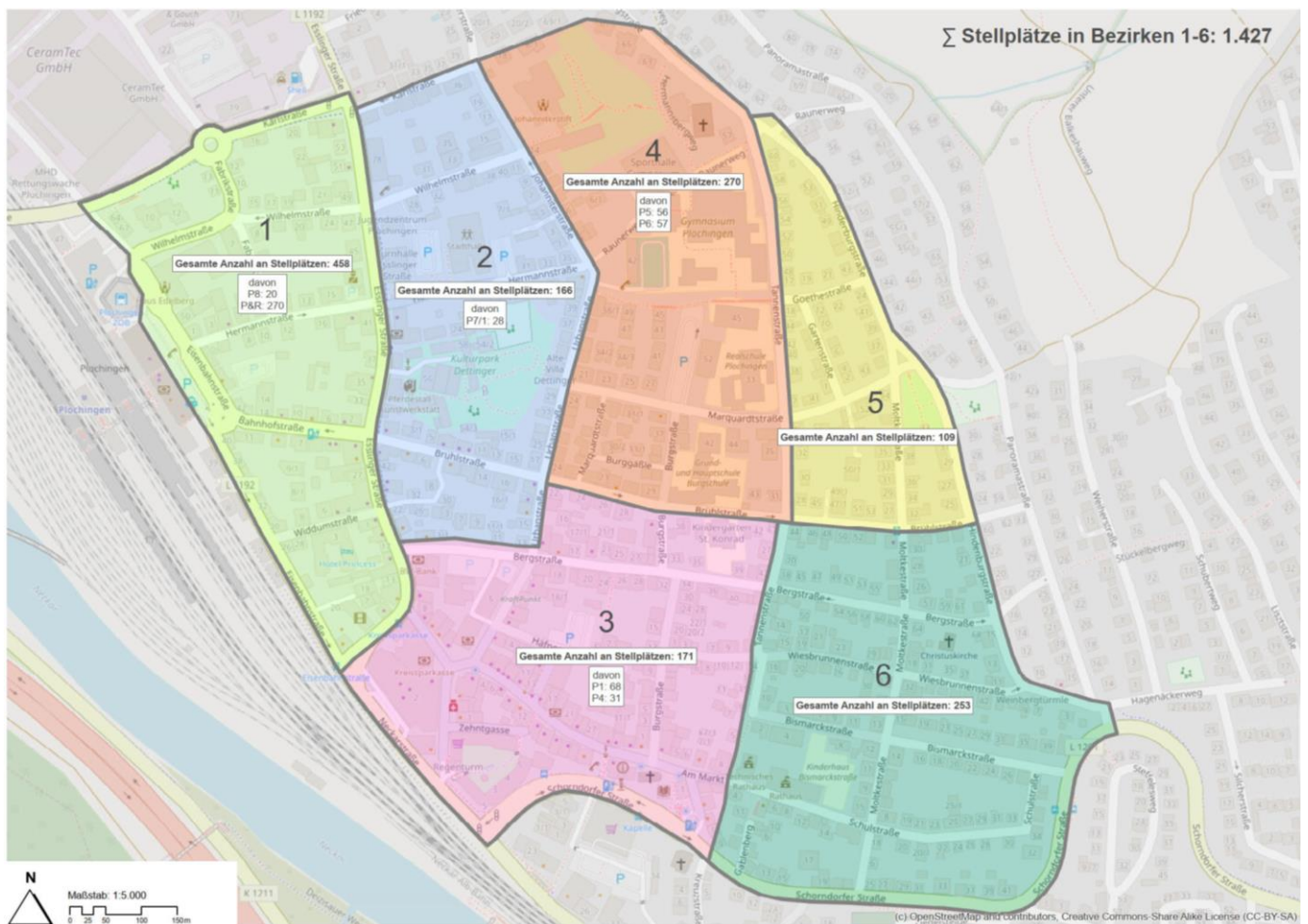


Abbildung 4: Übersicht über gesamten Erhebungsbereich und Anzahl der öffentlichen Stellplätze

Aus diesem Erhebungsbereich wurden am Dienstag, den 15.10.2019 insgesamt fast 1.000 Stellplätze in ihrer Auslastung über den Tagesverlauf aufgenommen und detailliert ausgewertet. Dazu wurden zehn Rundgänge im Bereich des Bahnhof, der Schulen sowie der Innenstadt zu den Erhebungszeiträumen um 8:00 Uhr, 11:00 Uhr, 14:00 Uhr, 17:00 Uhr und 19:00 Uhr durchlaufen und die Anzahl an abgestellten Fahrzeugen erfasst. Die BERNARD Gruppe wurde hierbei tatkräftig von Schüler*Innen der Realschule Plochingen unterstützt.

Die durchschnittliche Gesamtauslastung im Stadtgebiet ist mit 79 % recht hoch, ein hohes Verkehrsaufkommen im Parksuchverkehr ist allerdings nicht zu erwarten. In den Morgenstunden sind teilweise bis zur Hälfte aller Stellplätze im öffentlichen Raum frei.

Die detaillierte Auswertung der Parkraumerhebung ist der Foliensammlung zu Kapitel 1 auf den Folien 38 bis 59 zu entnehmen.

1.4 Defizitanalyse und Konfliktkatalog

Aus allen gewonnenen Erkenntnissen kann ein umfassendes Bild der verkehrlichen Situation in Plochingen abgeleitet werden. Die Defizite werden im Rahmen eines Konfliktkatalogs dargestellt und dienen als Grundlagen für die Aufstellung des verkehrlichen Leitbilds (s. Kapitel 2.2).

Der Konfliktkatalog ist in die folgenden Bereiche aufgeteilt:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV) (fließend und ruhend)
- Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV))
- Gestalterische Defizite (gestalterische Vorschläge, Verbindungen im Fußverkehr aufwerten, Aufwertung Stadteingang und Straßenraum)

Im MIV lassen sich vor allem das hohe Verkehrsaufkommen sowie eine Vielzahl von Gefahrenstellen im Stadtgebiet feststellen. Der Knotenpunkt Schorndorfer Straße/Neckarstraße/Ulmer Straße ist darüber hinaus an der Grenze der Leistungsfähigkeit.

Im Umweltverbund sind überwiegend Mängel im Rad- und Fußwegenetz aufgenommen worden. Das Radverkehrsnetz ist lückenhaft oder weist Sicherheitsmängel, wie z. B. Schlaglöcher, zu schmale Radwege oder eine unsichere Führung auf. Außerdem sind vor allem im Bereich der Esslinger Straße zahlreiche Gefahrenstellen gemeldet bzw. im Rahmen der Vor-Ort-Besichtigungen aufgenommen worden. Im Fußverkehr wurden vorrangig fehlende Querungsmöglichkeiten, mangelnde soziale Sicherheit und schlechte Zustände der Fußverbindungen bemängelt. Vom ÖPNV mangelhafte erschlossene Bereiche wurden insbesondere entlang Filsallee, dem Sportplatz nördlich des Stumpenhofs, im Musikerviertel sowie am Hafen (ganz im Westen des Stadtgebietes) festgestellt.

Gestalterische Mängel betreffen vorrangig die Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofs sowie der Schulen. Eine Aufwertung von Straßenräumen im Bereich der Fußgängerzone und der Schulen sowie entlang der Schorndorfer Straße wird empfohlen.

Der Konfliktkatalog ist in der Foliensammlung zu Kapitel 1 auf den Folien 60 bis 63 dargestellt.

2. Bürgerbeteiligung und Leitbild 2035

Einen bedeutenden Meilenstein in der Konzepterarbeitung bildet der Beschluss des Leitbildes für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Das verkehrliche Leitbild bildet den Rahmen und die Zielsetzung aller weiteren Planungen im Bereich des Verkehrs und der Mobilität in Plochingen ab. Die im weiteren Prozess definierten Maßnahmen können mithilfe des Leitbildes in ihrer Wichtigkeit sowie Wirkung zur Zielerreichung geprüft und konkretisiert werden. Durch die Definition von Leitbildern wird zudem eine Möglichkeit zum Monitoring gegeben.

Grundlage für das Leitbild ist neben der Beratung im Gemeinderat und dem Steuerungskreis auch eine breite Öffentlichkeitsbeteiligung, die in Form eines interaktiven Online-Fragebogens im November 2020 durchgeführt wurde.

2.1 Erste Online-Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe ging es vor allem darum, die wichtigsten Ziele für die Mobilität und den Verkehr in Plochingen in der Zukunft mit den Bürger*innen der Stadt Plochingen abzustimmen. Dazu hat die Stadtverwaltung und der Gemeinderat in intensiver Zusammenarbeit mit der BERNARD Gruppe Leitbildvorschläge erarbeitet. Diese sollten ursprünglich im Rahmen einer Bürgerwerkstatt vorgestellt und bewertet werden. Die Bürger*innen sollten dazu im Rahmen von Vorträgen und Workshops ihre Anregungen einbringen und die erarbeiteten Leitbildvorschläge mit ihren Ortskenntnissen bewerten können. Aufgrund der Corona-Pandemie und den damals geltenden Regelungen musste die Bürgerbeteiligung auf eine Online-Plattform verlagert werden, was sich im Nachgang als sehr erfolgreiches Beteiligungsformat herausstellte.

Die Bürger*innen hatten im November 2020 die Möglichkeit sich in Form eines interaktiven Online-Fragebogens in die Leitbildvorschläge einzuarbeiten und diese zu bewerten. Zum Thema Rad- und Fußverkehr sowie Verkehrsbelastungen im MIV wurde den Bürger*innen zudem die Möglichkeit gegeben, einzelne Abschnitte oder Punkte auf der Stadtkarte zu markieren, an denen Problemstellen/Schwächen vorhanden sind, die mithilfe der entsprechenden Leitbilder beseitigt werden sollten. In Abbildung 5 ist beispielhaft eine Frage aus dem interaktiven Online-Fragebogen zum Radverkehr abgebildet.

Leitbild 4: Nahmobilität/Fußverkehr
"Verbesserung der Sicherheit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität im Fußverkehr"

Ziel ist die Stärkung des Fußverkehrs. Im Plochinger Stadtgebiet sollten Fußgänger sicher und barrierefrei geführt werden. Der öffentliche Straßenraum sollte auch hinsichtlich der Bedürfnisse des Fußgängers attraktiver gestaltet werden.

Wie bewerten Sie dieses Leitbild?

50
unwichtig ————— wichtig

Bitte begründen Sie kurz Ihre Bewertung des Leitbilds:

Bitte zeichnen Sie auf der Karte die Abschnitte ein, die Ihrer Meinung nach Problemstellen/Schwächen im Fußverkehr aufweisen. Wo gibt es Mängel in der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr? Wo fehlen sichere Überquerungsmöglichkeiten? (Mehrfachnennungen sind möglich)

Problemstellen/Schwächen im Fußverkehr markieren

5 / 12

Abbildung 5: Beispielfrage aus der Online-Bürgerbeteiligung zu den Leitbildvorschlägen

Am Ende des Fragebogens konnten die Bürger*innen darüber hinaus eigene Vorschläge zu potenziell noch fehlenden Leitbildern einbringen.

Insgesamt haben rund 300 Bürger*innen an der Umfrage teilgenommen und ihre Meinung und Anregung zu den verkehrlichen Leitbildern der Stadt Plochingen eingebracht. Hierbei sind vor allem die Leitbilder zur Inter- und Multimodalität sowie zur Verbesserung der Nahmobilität als besonders wichtig bewertet worden. Weniger wichtig wurden neue Mobilitätskonzepte und -angebote sowie ein City-Logistik-Konzept empfunden. Allerdings wurden alle Leitbildvorschläge in einer Punkteskala von 0 (unwichtig) bis 100 (sehr wichtig) mit einem Punktedurchschnitt von über 50 bewertet und sind daher als „eher wichtig“ einzustufen, weshalb kein Leitbild aus dem Vorschlag entfallen ist.

Zusätzlich zu den bisher genannten Themen ergab sich aus dem Meinungsbild der Öffentlichkeit der Vorschlag, in das Leitbild die Themenbereiche „Schulwegsicherheit“ und „Lärmschutz“ einzubringen. Diese wurden in dem vorgelegten Leitbilddokument von der Verwaltung ergänzt. Die weiteren zur Ergänzung vorgeschlagenen Themenfelder wurden als konkrete Maßnahmen eingestuft und deshalb erst im Rahmen der Maßnahmenbewertung berücksichtigt.

Eine detaillierte Auswertung der Ergebnisse ist in der Foliensammlung zu Kapitel 2 auf den Folien 65 bis 90 hinterlegt.

2.2 Verkehrliches Leitbild 2035

Ein wichtiger Schritt in der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungskonzeptes ist die Definition von (verkehrlichen) Leitbildern. Diese formulieren Entwicklungsziele auf der Basis der Stadtentwicklungsplanung und bilden damit einen Orientierungsrahmen für die Bewertung von Maßnahmen. Aus dem Leitbild können dann Handlungsfelder und konkrete Maßnahmen abgeleitet werden.

Die BERNARD Gruppe hat dazu intensiv mit der Stadtverwaltung der dem Gemeinderat zu einem Vorschlag für ein Leitbild für Plochingen beraten, das – wie eben ausführlich erläutert – im Rahmen einer Online-Bürgerbeteiligung von der Bürger*innen bestätigt und ergänzt wurde.

Im Februar 2021 wurde das verkehrliche Leitbild 2035 im Gemeinderat beschlossen.

Die einzelnen Bestandteile des Leitbilds wurden nach Themenbereichen sortiert, sodass die Strategieausrichtung greifbarer wurde:

Plochingen bewegt sich beim Thema Mobilität und Verkehr hin zu...

... einem ganzheitlichen und verknüpften Mobilitätsansatz

- Nachhaltige Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Förderung des Ansatzes einer ganzheitlichen Mobilität, insbesondere durch den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel
- Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und insbesondere die Entwicklung des Bahnhofsareals zum multimodalen Verkehrsknoten

- Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“ durch funktional durchmischte Siedlungsstrukturen (Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten)

... einer Stärkung des Umweltverbundes

- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und Erhöhung der Attraktivität (u. a. Verbesserung der Taktfrequenzen, Schaffung von Ergänzungsangeboten, Erhöhung der Kapazitäten sowie Erhöhung der Anzahl an Haltestellen)
- Förderung der Nahmobilität, insbesondere der deutlichen Verbesserung der Angebotsqualität im Radverkehr für ein sicheres und durchgängiges Radwegenetz (auch für den Schulweg) im Stadtgebiet
- Verbesserung der Sicherheit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität (auch für den Schulweg) im Fußverkehr

... mehr Lebensqualität

- Aufwertung von Straßenräumen und Verringerung der Lärmeinwirkung durch Reduzierung der Verkehrsbelastung (Menge und Geschwindigkeit), gestalterische Maßnahmen und Verkehrsberuhigung
- Konzentration der verkehrstechnischen Maßnahmen auf Bereiche, die unter hohen Verkehrsbelastungen leiden
- Ausbau des innerstädtischen Parkraumkonzepts zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes

... innovativen Mobilitätskonzepten

- Förderung neuer Mobilitätskonzepte und Schaffung neuer Mobilitätsangebote
- Aufbau eines innerstädtischen „City-Logistik“-Konzepts zur Reduzierung des Lieferverkehrs im Rahmen der Paket-Logistik (durch DHL, UPS, etc.)

Das detaillierte Leitbild 2035 ist ebenfalls in der Foliensammlung zu Kapitel 2 auf den Seiten 91 bis 95 hinterlegt.

3. Verkehrsmodell

Zur Darstellung der Verkehrsbelastungen sowie der Berechnung der verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wurde für das MOVE 2035 ein Verkehrsumlegungsmodell auf Grundlage des Modells der Region Stuttgart aufgebaut.

Die Bearbeitungsschritte umfassen im Einzelnen:

- das Anfertigen eines angemessen großen Teilnetzes
- die Ergänzung relevanter Streckenabschnitte
- die Detaillierung von Verkehrsbezirken (Splitten)
- die Optimierung der Anbindungen (Veränderung der Lage und/oder Anzahl)

Das Teilnetz aus dem Regionsmodell reicht im Westen bis nach Bad Cannstatt, im Süden bis inklusive der Bundesautobahn (BAB) A 8, im Osten bis Ebersbach an der Fils sowie im Norden bis inklusive der Remshalden/Großheppach. Verkehre außerhalb dieses Teilausschnitts, vor allem Durchgangsverkehre, sind im vorliegenden Modell ebenfalls berücksichtigt.

Zur Verfeinerung des Modells im Bereich des Stadtgebietes Plochingen wurde das untergeordnete Straßennetz, die vorgegebenen Kapazitäten, definierten Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsregelungen ergänzt. Die Verkehrsnachfrage wurde auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrszählungen aus dem Jahr 2019 sowie der Haushaltsbefragungen auf den Bestand 2019 kalibriert und in Form von Fahrtenmatrizen auf das vorhandene Straßennetz umgelegt.

Die Verkehrsnachfrage umfasst die zurückgelegten Ortsveränderungen vom Ausgangspunkt zum Zielpunkt und wird differenziert nach:

- Binnenverkehr (hergeleitet aus der Haushaltsbefragung),
- Quell- und Zielverkehr (hergeleitet aus der Haushaltsbefragung sowie dem Verkehrsmodell der Region Stuttgart) sowie
- Durchgangsverkehr (hergeleitet aus Verkehrsmodell der Region Stuttgart).

Die Verkehrsnachfrage (Fahrtenmatrix) für den Schwerverkehr (Lastkraftwagen (Lkw) > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht) wurde gesondert ermittelt. Dieses Vorgehen ermöglicht die spezifische Darstellung und Auswertung von Verkehrsströmen und -belastungen des Schwerverkehrs.

Der Bestand 2019 betrachtet den Status Quo im Stadtgebiet Plochingen. Das auf die Verkehrsdaten abgeglichene Umlegungsergebnis für den Bestand 2019 ist in Anlage 4 hinterlegt. Die dargestellten Zahlenwerte in den Straßenquerschnitten geben die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_{W5}) in Kfz/24 h wieder. Die schwarzen Zahlenwerte geben jeweils die Anzahl der Fahrzeuge im Schwerverkehr größer 3,5 t an.

4. Verkehrsprognose

Um für die künftige Situation belastbare Aussagen treffen zu können, sind auf Basis des Bestands die zu erwartenden Verkehrsmengen für die Prognose abzuschätzen. Der Prognosehorizont wurde auf das Bezugsjahr 2035 festgelegt. Hierbei fließen allgemeine Entwicklungen (Einwohner-, Motorisierungs- und Fahrleistungsentwicklung) und strukturelle Entwicklungen (geplante Aufsiedelungen) ein. Auf der Basis des Prognosenullfalls 2035 werden die zu untersuchenden Planfälle/Schwerpunktbereiche modelliert, deren verkehrliche Wirkungen berechnet und bewertet.

4.1 Allgemeine Verkehrsprognose

Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im MIV hängt neben strukturellen Entwicklungen auch von der Entwicklung allgemeiner Mobilitätskenngrößen ab.

Eine anerkannte Quelle für die Prognosen solcher Kenngrößen sind die Untersuchungen des Shell-Konzerns, der gemeinsam mit der Prognos AG im fünfjährigen Turnus Einschätzungen zur Entwicklung der Pkw-Mobilität veröffentlicht [1]. Hieraus lassen sich Prognosewerte für die (bundesweiten) Kenngrößen erschließen. Insbesondere die Aussagen zum Motorisierungsgrad, also der Anzahl an Pkw pro 1.000 Einwohner, sowie die durchschnittliche Jahresfahrleistung (zurückgelegte Pkw-km pro Jahr) sind für die allgemeine Verkehrsprognose von Bedeutung.

In der Abbildung 6 wird die prognostizierte Entwicklung des Motorisierungsgrads dargestellt. Sowohl im Jahr 2019 also auch in der Prognose 2035 liegt der Motorisierungsgrad bei 564 Pkw/1.000 Einwohner. Im weiteren Verlauf bis zum Jahr 2040 wird allerdings mit einem leichten Rückgang des Motorisierungsgrades gerechnet.

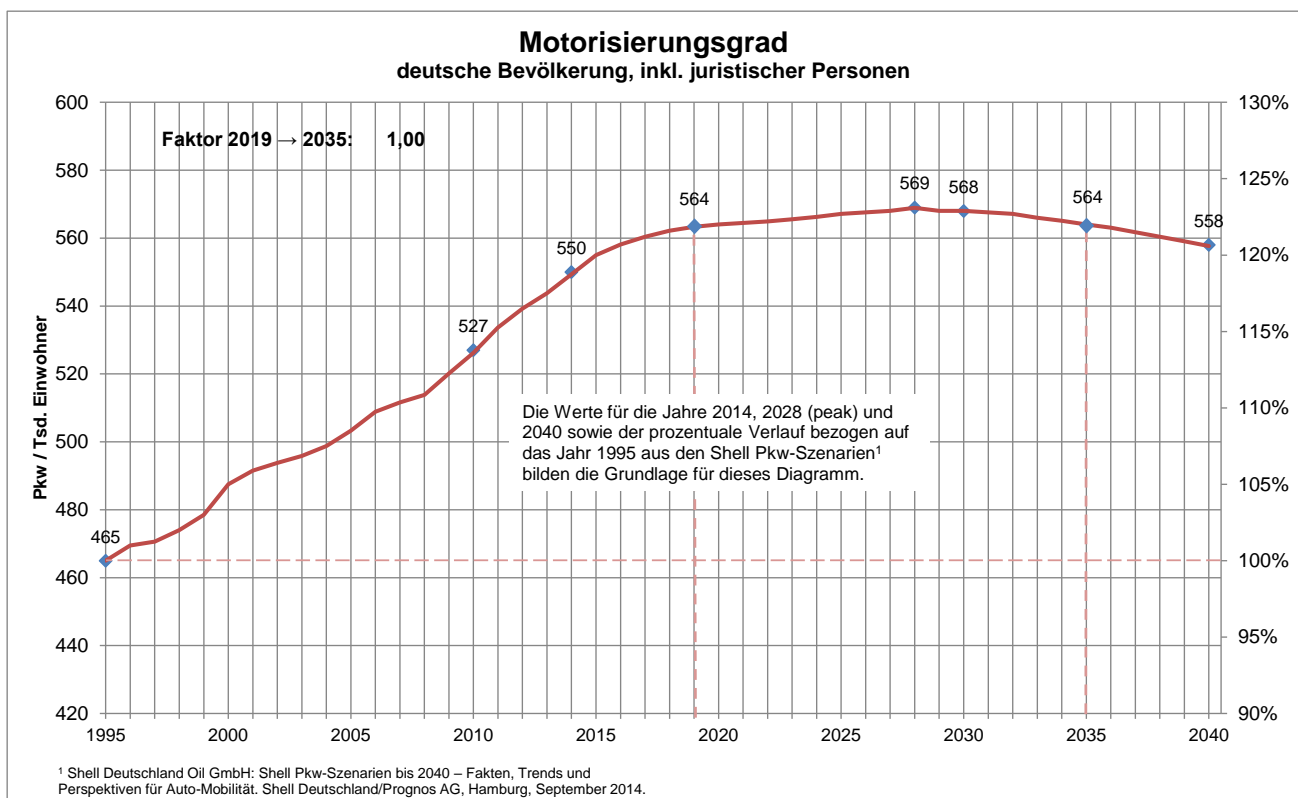


Abbildung 6: Entwicklung des Motorisierungsgrads in Deutschland. Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (2014)

Die durchschnittliche jährliche Pkw-Fahrleistung hingegen, nimmt bereits mindestens seit dem Jahr 2000 stetig ab (s. Abbildung 7). Im Jahr 2019 wurden rund 13.900 Pkw-km zurückgelegt. Für das Jahr 2035 wird mit einer Abnahme auf 13.665 Pkw-km gerechnet.

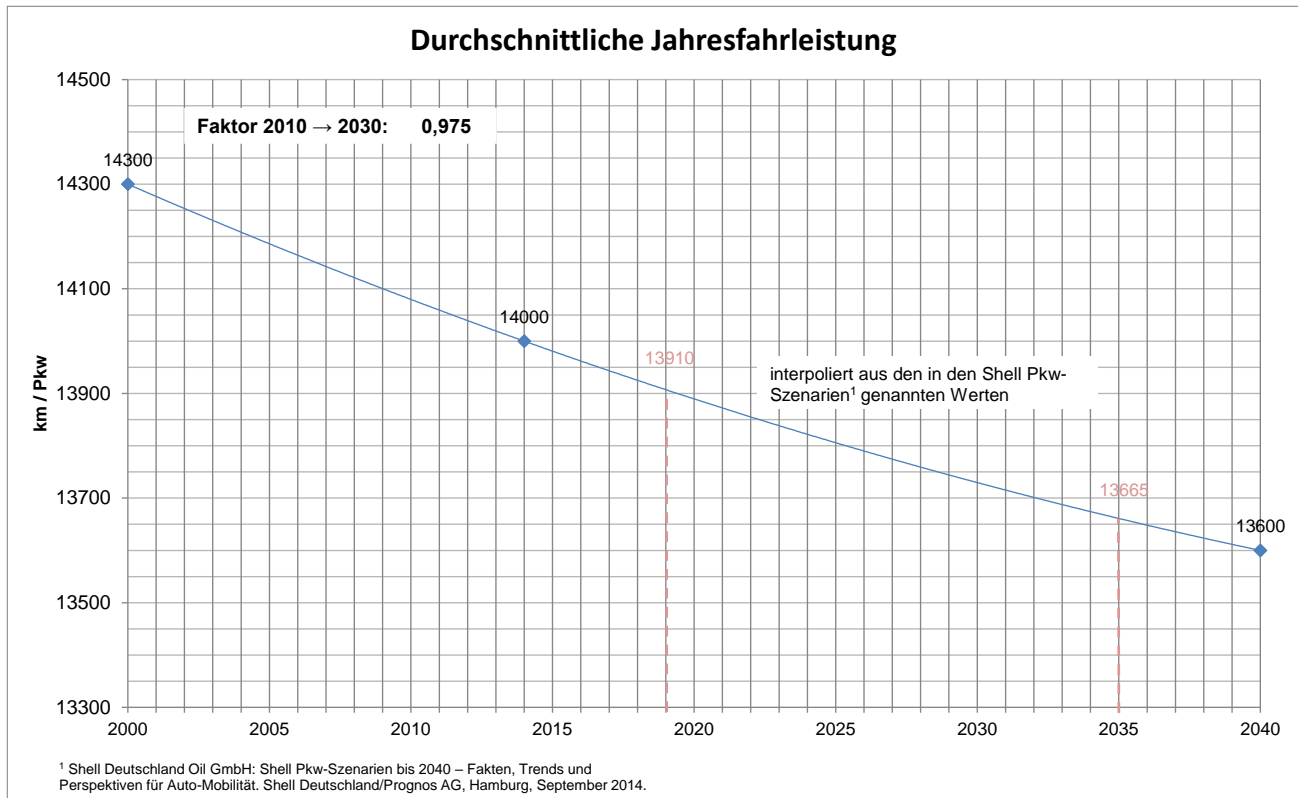


Abbildung 7: Entwicklung der durchschnittlichen Pkw-Jahresfahrleistung in Deutschland. Quelle: Shell Deutschland Oil GmbH (2014)

Darüber hinaus wird die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Esslingen berücksichtigt, die sich aufgrund von Zuwanderungen voraussichtlich um rund 4 % erhöhen wird [2, 3]. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die allgemeine Kfz-Mobilität stagniert. Veränderungen des Verkehrsaufkommens resultieren also vor allem aus strukturellen Entwicklungen, d. h. dem Zuwachs der Einwohnerzahlen durch neue Wohngebiete, Nachverdichtungen, Erschließung neuer Gewerbegebiete und Nutzungsänderungen.

4.2 Strukturelle Verkehrsprognose

Die strukturelle Verkehrsprognose berücksichtigt die mit der Stadtverwaltung abgestimmten Entwicklungen der Wohnbau- und Gewerbeflächen bis zum Prognosehorizont 2035. Die Übersicht über die prognostizierte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung in Plochingen ist in der Foliensammlung zu Kapitel 4 auf den Folien 97 bis 100 hinterlegt.

Bei Realisierung aller angegebenen Wohnbauflächen des Masterplans Wohnungsbau (neue Wohngebiete und Nachverdichtung) ist mit einer Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2035 von rund 850 Einwohnern zu rechnen. Die Zahl der Arbeitsplätze wird sich voraussichtlich um rund 365 Beschäftigte erhöhen. Das hierdurch entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen aller übermittelten Aufsiedlungsflächen wurde für die entsprechenden Verkehrsbezirke im Verkehrsmodell für die Prognosematrix 2030 ergänzt. Insgesamt wird aus den genannten strukturellen Entwicklungen ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von insgesamt ca. 6.400 Kfz/24 h in der Summe der Zu- und Ausfahrten berechnet.

4.3 Prognosenullfall 2035

Verkehrspolitisch geht der Prognosenullfall 2035 von größtenteils unveränderten Rahmenbedingungen aus. Neben der strukturellen und allgemeinen Verkehrsprognose werden keine weiteren Maßnahmen für das Zieljahr 2035 veranschlagt. Der Prognosenullfall 2035 dient zur Überprüfung und Bewertung der im folgenden entwickelten Maßnahmen und Szenarios. Es stellt somit ein „Worst-Case“-Szenario dar, da lediglich die strukturellen Entwicklungen, allerdings keine verkehrlichen Maßnahmen realisiert werden.

In den Anlage 5 sind die Verkehrsstärken im Prognosenullfall 2035 im DTV_{W5} (Kfz/24 h) sowie das Differenznetz zum Bestand 2019 dargestellt. Die schwarzen Zahlenwerte geben jeweils die Anzahl der Fahrzeuge im Schwerverkehr größer 3,5 t an.

Insgesamt lässt sich ein Anstieg der Wege in Plochingen feststellen, insbesondere auf den zu- und abfahrenden Achsen ins Stadtgebiet. Dies gilt nicht nur für die Wege des Umweltverbunds (Wege im Fuß- und Radverkehr sowie im ÖPNV), sondern ebenfalls für die Pkw-Fahrten im Binnenverkehr. Diese nehmen bis zum Prognosejahr 2035 um rund 8 % auf insgesamt 13.400 Pkw-Fahrten zu. Doch bereits im Bestand 2019 weist Plochingen ein recht hohes Verkehrsaufkommen auf. Um die im Bestand 2019 rund 12.450 Pkw-Fahrten im Binnenverkehr trotz starken Wohn- und Gewerbeentwicklungen auch in der Prognose 2035 nicht zu überschreiten, ist es notwendig rund 950 Pkw-Fahrten zu reduzieren.

Im Gesamtverkehr (ohne Durchgangsverkehre) liegt der Anstieg der Pkw-Fahrten bei ca. 16 %. Um die Anzahl an Pkw-Fahrten aus dem Jahr 2019 beizubehalten, ist es notwendig bis zum Jahr 2035 rund 8.450 Pkw-Fahrten zu reduzieren. Dies stellen die Folien 101 bis 102 der Foliensammlung zu Kapitel 4 nochmals eindrücklich dar.

Tabelle 2 stellt die Verkehrsstärken im Prognosenullfall 2035 an ausgewählten Querschnitten im Stadtgebiet im Vergleich zum Bestand 2019 dar.

Streckenabschnitt		Bestand 2019 (Kfz/24 h)	Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h)	Differenz zu Bestand 2019
Zu-/Ausfahrt Plochingen Westen	Esslinger Straße	8.600	10.100	1.500
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süd-Westen	Hafenbrücke	14.900	17.400	2.500
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süden	Brücke Neckarstraße	13.400	15.400	2.000
Zu-/Ausfahrt Plochingen Osten	Ulmer Straße	11.300	13.500	2.200
Zu-/Ausfahrt Plochingen Norden	Schorndorfer Straße	8.900	10.000	1.100
Innenstadt	Esslinger Straße zwischen Eisenbahnstraße und Pfostenbergweg	8.400	9.600	1.200
Innenstadt	Esslinger Straße (auf Höhe der Hermannstraße)	10.600	12.500	1.900
Innenstadt	Eisenbahnstraße auf Höhe des Bahnhofes	7.800	8.800	1.000
Innenstadt	Schorndorfer Straße (Knotenpunkt zur Neckar- und Ulmer Straße)	20.600	22.800	2.200
Innenstadt	Marquardtstraße (auf Höhe der Realschule)	3.200	3.400	200

Tabelle 2: Verkehrsstärken im Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

Es wird ersichtlich, dass es ohne Maßnahmen zu weiter steigenden Verkehrsaufkommen im bereits heute stark belasteten Haupt- und Nebenstraßennetz des Stadtgebiets Plochingen kommen wird. Soll dem entgegengewirkt werden, sind eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens erforderlich.

5. Bürgerbeteiligung und Maßnahmenkonzeption

Im dritten Schritt des Planungsprozesses des MOVE 2035 wurde die Maßnahmenkonzeption für das MOVE 2035 entwickelt. Grundlage für die Entwicklung des Maßnahmen- sowie Handlungskonzeptes sind die Erkenntnisse aus der zweiten Online-Beteiligung zu den Maßnahmenvorschlägen sowie die Ergebnisse zur Modellierung der Schwerpunktmaßnahmen im MIV. Im Folgenden werden die Schritte bis zum Handlungskonzept genauer dargelegt.

5.1 Bildung strategischer Maßnahmen

Nach Auswertung aller eingegangenen Maßnahmen auf Grundlage des Leitbilds sowie Beratungen in Projektgruppen und dem Gemeinderat wurden strategische Maßnahmen für die Stadt Plochingen erarbeitet.

Die Maßnahmen umfassen alle konventionellen Verkehrsmittel (Fußgänger, Radfahrer, Busverkehr sowie den Kfz-Verkehr) und deren Interaktionen, aber auch neue Mobilitätsformen und innovative Ansätze wie die Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof, die Vernetzung von Verkehrssystemen, Car- und Bike-Sharing sowie den Umbau des Bahnhofs Plochingen zum intermodalen Verkehrsknotenpunkt. Sie konzentrieren sich vor allem auf Maßnahmen zur Verlagerung der Fahrten im Binnenverkehr auf den Umweltverbund, um das Verkehrsaufkommen in Plochingen effizienter steuern und den Verkehrsfluss verbessern zu können.

In der Bestandsaufnahme gab es keine Hinweise zu einem hohem Aufkommen von touristischen Verkehren, weshalb diesem im MOVE 2035 nicht weiter betrachtet wurden. Grundsätzlich helfen die Maßnahmen ebenfalls der Steuerung und Lenkung des touristischen Verkehrs sowie einer Verlagerung der Fahrten auf den Umweltverbund. Insbesondere durchgängige Rad- und Fußverbindungen zielen ebenfalls auf touristische Verbindungen.

Die zweite Aufstiegsstraße zur Entlastung der Schorndorfer Straße wurde bereits in Verkehrsuntersuchungen detailliert betrachtet und ist aufgrund der hohen Kosten und fehlenden Flächenverfügbarkeiten nicht Bestandteil des MOVE 2035.

5.2 Schwerpunktmaßnahmen motorisierter Individualverkehr

Im Vorfeld zur Online-Beteiligung wurde im Rahmen von Schwerpunktmaßnahmen einzelne Varianten der Verkehrsführung entlang der Ost-West-Achse (Eisenbahn- und Esslinger Straße) sowie im Bereich des Schulzentrums modelliert und die Auswirkungen hinsichtlich der Verlagerung des Verkehrs vergleichend dargestellt. Die Maßnahmen zum zukünftigen Straßennetz sowie der Verkehrsführung in Plochingen waren aufgrund dringender Grundsatzentscheidungen sowie weiteren Planungen der Stadtverwaltung von besonderer Bedeutung und wurden deshalb vorgezogen. Zudem unterstützte die Untersuchung der Maßnahmenschwerpunkte im Verkehrsmodell den weiteren Bearbeitungsprozess. So konnten die Auswirkungen der neuen Verkehrsführungen klar von den Auswirkungen des Prognoseszenarios getrennt und bewertet werden.

5.2.1 **Schwerpunktbereich 1: „Ost-West-Trasse“**

Im ersten Schwerpunktbereich wurden verschiedene Verkehrsführungen entlang der „Ost-West-Trasse“ untersucht. Im Bearbeitungsprozess wurden insgesamt drei Varianten in zahlreichen Variationen geprüft und im Verkehrsmodell die Verlagerungseffekte untersucht und bewertet. Als Berechnungsgrundlage dient der Prognosenullfall 2035. Die folgende Auflistung gibt einen Überblick über die untersuchten Varianten:

- Variante A:
 - Eisenbahnstraße zweispurig
 - Eisenbahnstraße zweispurig mit Durchfahrtsverbot für Lkw $\geq 3,5$ t
 - Eisenbahnstraße zweispurig mit Tempo 20 km/h am Bahnhof
 - Eisenbahnstraße Zwischenstufe
- Variante B:
 - Einbahnstraßenring groß
 - Einbahnstraßenring klein
- Variante C:
 - Tangentenlösung ohne Zufahrt zum Bahnhofsplatz von Bahnhofstraße
 - Tangentenlösung mit Rechtsabbiegen von der Bahnhofstraße zum Bahnhofsplatz

Neben der zusammenfassenden Darstellung von allgemeinen Vor- und Nachteilen wurden die verschiedenen Varianten nach zurückgelegten Fahrzeugkilometern, Fahrzeiten sowie Verkehrsstärken an zwei ausgewählten Querschnitten miteinander verglichen.

Dabei wurde festgestellt, dass die Variante A der zweispurigen Eisenbahnstraße die zurückgelegten Fahrzeugkilometer im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 am effektivsten reduziert, während beispielsweise in der Variante C (Tangentenlösung) die Fahrzeugkilometer aufgrund der Umwegigkeit der neuen Führung um ca. 7.000 km pro durchschnittlichem Werktag zunehmen. Der Vergleich der Fahrzeiten der einzelnen Varianten spricht ebenfalls für die Wahl der Variante A. Hier steigt die Fahrzeit im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 um ca. 150 Stunden, während in der Variante C die Fahrzeit aufgrund der geringeren Geschwindigkeiten und der umwegigen Führung um rund 350 Stunden zunimmt. Ein Nachteil der Variante A (Eisenbahnstraße zweispurig) sind die hohen Verkehrsstärken am Bahnhof (15.300 Kfz/24 h), die in anderen Varianten wesentlich geringer ausfallen. Diesen Wert gilt es durch Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsmittel im Rahmen des Prognoseszenarios zu reduzieren. Es muss allerdings hervorgehoben werden, dass die hohen Verkehrsmengen durch die Verlagerung des Verkehrs von der Esslinger Straße auf die Eisenbahnstraße verursacht werden. In der Esslinger Straße (Höhe Hermannstraße) kann durch diese Verlagerung das Verkehrsaufkommen auf nur 4.400 Kfz/24 h reduziert werden. Es gilt demnach zu entscheiden, welche „Ost-West“-Achse in Plochingen zukünftig als Hauptachse genutzt werden soll und den Verkehr entsprechend auf diese Achse zu lenken.

Die Inhalte der einzelnen Maßnahmen, die Modellierungsergebnisse sowie Auswertung der Variantenvergleiche sind in der Foliensammlung zu Kapitel 5 auf den Folien 104 bis 146 hinterlegt.

Für die Online-Bürgerbeteiligung wurden aus den zahlreichen Variantenvorschlägen der drei Varianten A bis C jeweils auf Grundlage des Variantenvergleichs eine Vorzugsvariante gewählt und den Bürgerinnen und Bürgern zur Bewertung vorgelegt.

Die drei Vorzugsvarianten sind in Abbildung 8 dargestellt und im Folgenden kurz beschrieben:

Variante A: Verkehrsbündelung

In dieser Variante soll die Eisenbahnstraße (s. pinke Markierung) als neue Hauptachse für den Ost-West-Verkehr dienen. Dazu wird die Eisenbahnstraße zweistreifig ausgebaut und mit einem Kreisverkehr an die Esslinger Straße angebunden.

Variante B: Verkehrsverteilung

In Variante B soll ein Einbahnstraßenring entstehen (s. blaue Markierung). Aus der Esslinger Straße führt der Verkehr in Richtung Westen, während auf der (ebenfalls ausgebauten) Eisenbahnstraße der Verkehr in Richtung Osten geführt wird.

Variante C: Verkehrsverlagerung

In der letzten Variante wird versucht, den Durchgangsverkehr (Ost-West-Verbindungen ohne Halt in Plochingen) auf eine Tangente im Süden (s. grüne Markierung) zu verlagern. Diese führt über die Ulmer Straße in Richtung Bruckenwasen und parallel zur B10 weiter in Richtung Westen.

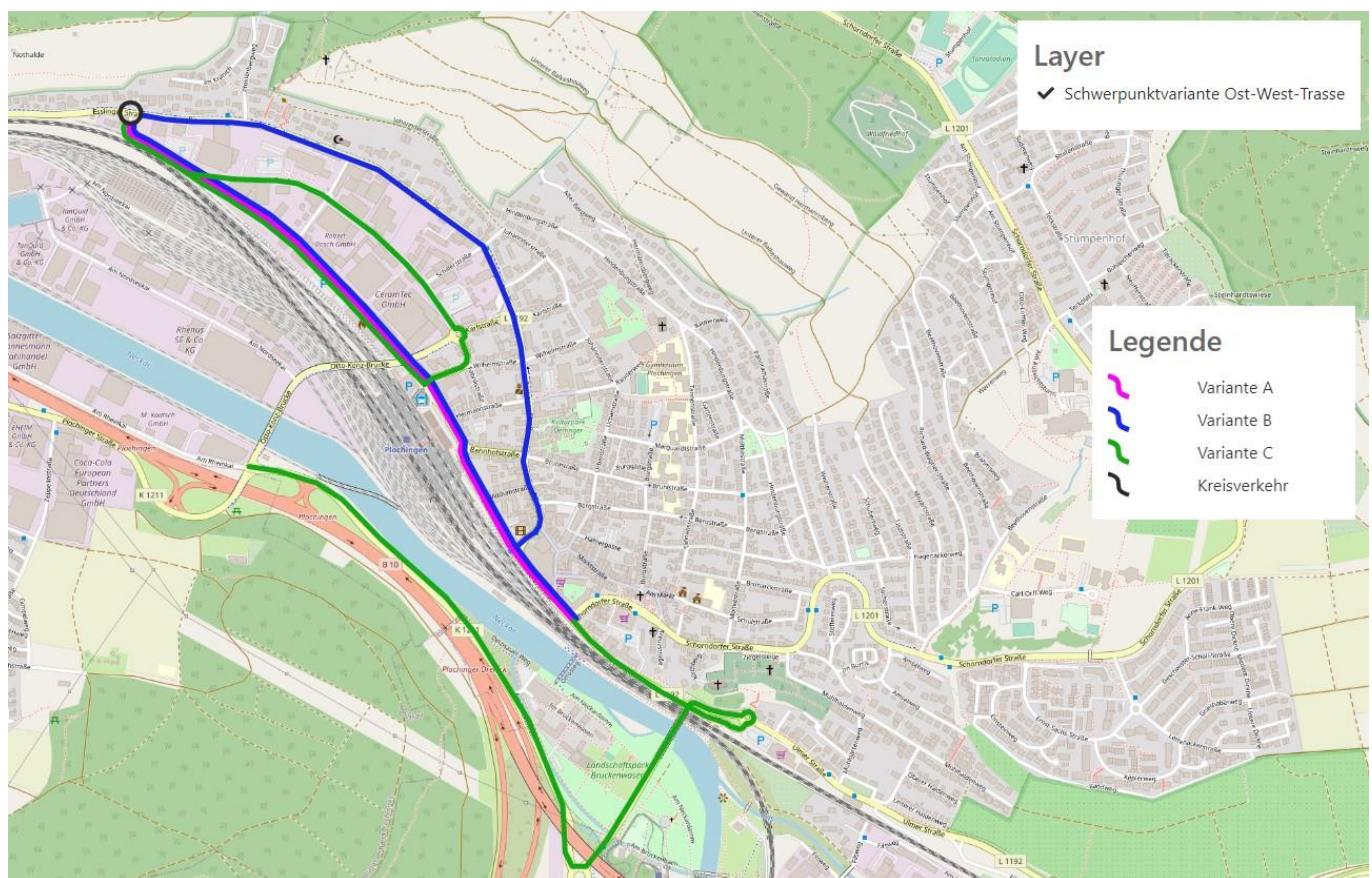


Abbildung 8: Darstellung der drei Varianten des Schwerpunktbereiches 1 "Ost-West-Trasse". Quelle: Online-Beteiligung

5.2.2 Schwerpunktbereich 2: „Unteres Schulzentrum“

Im zweiten Schwerpunktbereich wurden verschiedene Verkehrsführungen im Bereich des unteren Schulzentrums untersucht. Im Bearbeitungsprozess wurden insgesamt drei Varianten geprüft und im Verkehrsmodell die Verlagerungseffekte untersucht und bewertet. Als Berechnungsgrundlage dient der Prognosenullfall 2035.

Die drei Varianten sind in Abbildung 9 dargestellt und im Folgenden kurz beschrieben.

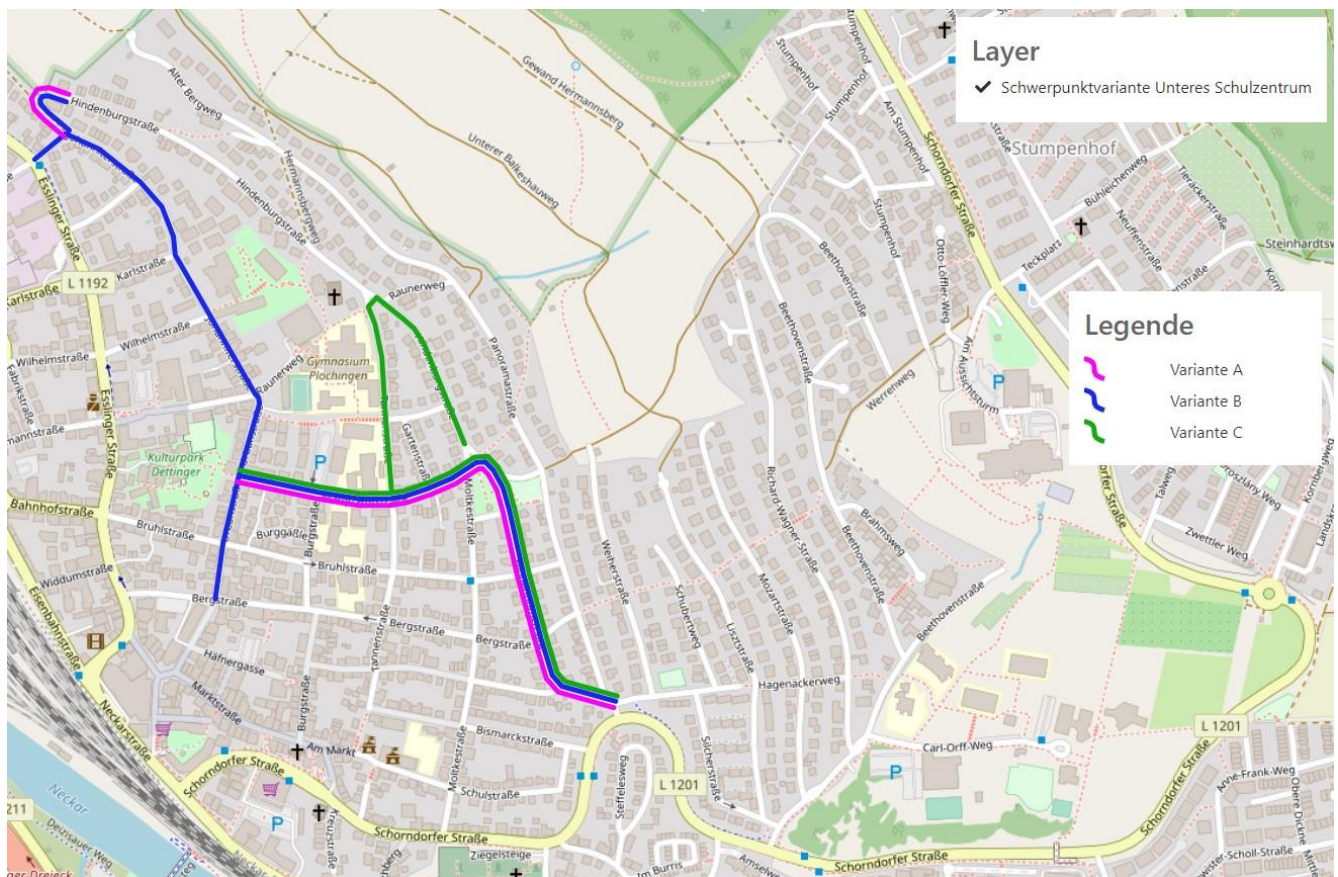


Abbildung 9: Darstellung der drei Varianten des Schwerpunktbereiches 2 "unteres Schulzentrum". Quelle: Online-Beteiligung

Variante A: Verkehrsberuhigung und Durchbindung Hindenburgstraße

In der ersten Variante sollen die Hindenburg- und die Marquardtstraße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen attraktiver für den Radverkehr gestaltet werden. Die Hindenburgstraße wird im Westen an die Johanniterstraße durchgebunden.

Variante B: Variante A + zusätzliche Verkehrsberuhigung

In der Variante B sollen neben der Verkehrsberuhigung in der Hindenburg- und Marquardtstraße ebenfalls die Urban- und Johanniterstraße attraktiver für den Radverkehr gestaltet werden. Die Hindenburgstraße wird im Westen an die Johanniterstraße durchgebunden.

Variante C: Einbahnstraßenverkehr

In dieser Variante wird neben den bereits bestehenden Einbahnstraßenregelungen im unteren Schulzentrum ebenfalls die Hindenburg-, Marquardt- und Tannenstraße im Einbahnverkehr

geführt. Dies soll die Verkehrsströme besser lenken und das Verkehrsaufkommen vor dem Schulzentrum reduzieren.

Neben der zusammenfassenden Darstellung von allgemeinen Vor- und Nachteilen wurden die verschiedenen Varianten nach zurückgelegten Fahrzeugkilometern, Fahrzeiten sowie Verkehrsstärken an zwei ausgewählten Querschnitten miteinander verglichen. Hierbei ist bei den zurückgelegten Fahrzeugkilometern im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 festzustellen, dass die Variante A (Verkehrsberuhigung und Durchbindung Hindenburgstraße) durch die geringere Umwegigkeit im Bereich des unteren Schulzentrums als einzige Variante zu einer Reduzierung von Fahrzeugkilometern und Fahrzeit führt. Die Einbahnstraßenregelung (Variante C) führt aufgrund der Umwegigkeit zu einer Erhöhung der Fahrzeugkilometer um rund 900 km sowie eine Verlängerung der Fahrzeiten von rund 800 Stunden im Vergleich zum Nullfall 2035. Auch die Querschnitte auf der Marquardt- sowie Hindenburgstraße sprechen für die Variante A sowie B, da hier die Verkehrsmenge am stärksten reduziert wird. Dies geschieht allerdings zu Lasten der westlichen Hindenburgstraße, die heute aufgrund der Sackgasse kaum Verkehr aufweist. Durch die Öffnung der Hindenburgstraße können die Anwohnerinnen und Anwohner der Wohngebiete im Westen des Schulzentrums schneller in Richtung Esslinger Straße fahren. Es ist zu betonen, dass aufgrund der geringen Geschwindigkeiten nicht mit einem hohen Durchgangsverkehrsaufkommen von der Schorndorfer Straße durch das untere Schulzentrum auf die Hindenburgstraße zu rechnen ist.

Die Inhalte der einzelnen Maßnahmen, die Modellierungsergebnisse sowie Auswertung der Variantenvergleiche sind in der Foliensammlung zu Kapitel 5 auf den Folien 147 bis 164 hinterlegt.

5.3 Zweite Online-Bürgerbeteiligung

Auch im weiteren Verlauf des MOVE wurden die Bürgerinnen und Bürger Plochingens in den Planungsprozess mit einbezogen. In einer zweiten Onlinebeteiligung im Juli 2021 wurden die vorliegenden strategischen Maßnahmen unter Berücksichtigung des Leitbilds bewertet sowie ergänzende Vorschläge eingebracht. Die Maßnahmen sind hierbei im Rahmen der Bürgerbeteiligungen (Haushaltsbefragung und erste Online-Beteiligung) eingegangen. Sie wurden ergänzt durch Vorschläge aus der Verwaltung sowie den Fraktionen und letztlich durch den Gutachter um eine fachliche Einschätzung von Maßnahmen auf Grundlage der analysierten Problemfelder und Ziele des MOVE 2035 vervollständigt.

Die Bürgerinnen und Bürger konnten die Maßnahmen in einer Abstufung von der höchsten Priorität zur geringsten Priorität sortieren und weitere Kommentare sowie neue Ideen einbringen. Zum Rad- und Fußverkehr wurde zudem jeweils eine Karte mit den Hauptachsen hinterlegt, die ebenfalls bewertet werden konnten. In Abbildung 10 ist beispielhaft eine Frage aus dem interaktiven Online-Fragebogen zum ruhenden Verkehr abgebildet.

The screenshot shows a web interface titled "Plochingen MOVE 2035" with the BERNARD GRUPPE logo in the top right corner. The main heading is "Priorisierung der Maßnahmen im MIV - ruhender Verkehr". Below this, there is explanatory text about prioritizing measures. A section titled "Sollte die bereits zufällig vorgegebene Reihenfolge Ihrer Priorisierung entsprechen, kreuzen Sie bitte das untenstehende Feld an." contains a radio button and the text "Ja, die (zufällig) vorgegebene Reihenfolge entspricht meiner Priorisierung". Further instructions explain the "Drag & Drop" functionality. A list of measures is shown, ordered by priority from "Höchste Priorität" at the top to "Geringste Priorität" at the bottom. The measures are: "Optimierung der Parkraumbewirtschaftung", "Ausbau von P+R-Anlagen", "Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge/Wasserstofffahrzeuge", and "Einführung einer Stellplatzsatzung". Each measure has a small icon to its right. At the bottom, there is a text area for comments and a small information icon.

Abbildung 10: Beispielfrage aus der Online-Bürgerbeteiligung zur Maßnahmenpriorisierung

Der zweite Teil der Beteiligung befasste sich mit den beiden Schwerpunktbereichen im MIV aus Kapitel 5.1. Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich auf Grundlage der Ergebnisse der Verkehrsmodellierung zu den vorliegenden Varianten äußern und die persönliche Vorzugsvariante benennen.

Insgesamt haben rund 550 Bürger*innen an der Umfrage teilgenommen und ihre Meinung und Anregung zu den Maßnahmenvorschlägen und den Schwerpunktbereichen eingebracht. Neben der Priorisierung der Maßnahmen wurden neue Vorschläge für die Hauptachsen im Rad- und Fußverkehr eingezeichnet und ergänzende Hinweise zu den Maßnahmen gegeben. Im Schwerpunktbereich 1 zur „Ost-West-Trasse“ haben sich mehr als die Hälfte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer für die Variante A „Verkehrsbündelung“ ausgesprochen. Im zweiten Schwerpunktbereich zum „unteren Schulzentrum“ wählten etwas unter der Hälfte (47 %) aller Teilnehmenden die Variante C „Einbahnstraßenverkehr“ als Vorzugsvariante, wobei sich rund 25 % der Teilnehmer für keine Variante oder keine Angabe entschieden haben. Eine detaillierte Auswertung der Ergebnisse ist in der Foliensammlung zu Kapitel 5 auf den Folien 165 bis 182 hinterlegt.

5.4 Maßnahmenkonzeption

Die Maßnahmen sind in sieben Maßnahmenbereiche gegliedert:

- Busverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)
- Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit
- Inter- und Multimodalität
- Öffentlichkeitsarbeit

Die detaillierten Maßnahmenbeschreibungen mit einer Grobkostenschätzung und Finanzierungsmöglichkeiten sowie einem groben Zeithorizont, benötigter Rahmenbedingungen und der Umsetzbarkeit der Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern in Anlage 6 hinterlegt.

Im Folgenden wird aus jedem Maßnahmenbereich beispielhaft eine Maßnahme detailliert betrachtet.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden im Maßnahmenbereich **Busverkehr** mit großem Abstand die zu geringen Taktzeiten der Busse bemängelt. Diese Maßnahme wird im Rahmen des MOVE 2035 aufgegriffen, um den Umstieg auf den öffentlichen Personenverkehr zu stärken und damit Fahrten in Plochingen vom Pkw auf den Busverkehr zu verlagern. Damit dies nachhaltig umsetzbar wird, muss der Busverkehr attraktive Verbindungen zur Verfügung stellen, bei denen die Reisezeiten geringer sind als die Fahrzeiten mit dem Pkw. Maßgeblich ist hierbei die Taktzeit, da lange Wartezeiten zu Busverbindungen die Attraktivität stark mindern. Die verstärkten Taktzeiten können zudem die Kapazität erhöhen und damit die Auslastung der einzelnen Fahrzeuge vermindern. Aufgrund der Ansiedlung des Landratsamts in Plochingen soll in dies für die Buslinie 141 kurzfristig umgesetzt werden.

Der **Radverkehr** fällt in Plochingen mit einem Modal Split Anteil von 6 % des Gesamtverkehrs im Bundesvergleich eher unterdurchschnittlich auf. Dies ist zum einen auf die schwierigen topographischen Verhältnisse zurückzuführen, zum anderen allerdings ebenfalls auf das lückenhafte Radwegenetz. Deshalb strebt die Stadt Plochingen den Aufbau eines hierarchisch strukturierten, sicheren, engmaschigen und durchgängigen Radwegenetzes an. Hierbei werden die wichtigsten Quell- und Zielverbindungen, wie z. B. der Bahnhof, das Schulzentrum, die Innenstadt sowie Wohngebiete miteinander verbunden. Dies würde ebenfalls touristische Verkehre sicher durch das Stadtgebiet lenken.

Im Rahmen der Haushaltsbefragung sowie der Online-Befragungen haben die Bürgerinnen und Bürger zahlreiche unsichere oder fehlende Querungsmöglichkeiten für den **Fußverkehr** bemängelt. Insbesondere auf den Hauptachsen entlang der Esslinger Straße und der Schorndorfer Straße wird das Queren der Straße aufgrund von fehlenden, sicheren Querungsmöglichkeiten offensichtlich erschwert. Im Rahmen weiterer Detailuntersuchungen sollen der Umbau von vorhandenen Querungen oder ein potenzieller Neubau einer Querungsmöglichkeit untersucht und umgesetzt werden. Dies erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr, sondern führt ebenfalls zu einer Erhöhung der Attraktivität durch geringere Wartezeiten und höhere Reisegeschwindigkeiten.

Nicht nur im Rahmen des MOVE 2035 sondern ebenfalls durch den Lärmaktionsplan werden im **Kfz-Verkehr** Geschwindigkeitsreduzierungen in Plochingen gewünscht. Im Schwerpunktbereich „Ost-West“-Trasse soll hierzu die Geschwindigkeit auf der Esslinger Straße auf 30 km/h reduziert werden. Dies soll gemäß Lärmaktionsplan auch im Osten der Ulmer Straße gelten. Für die Schorndorfer Straße wird im südlichen Bereich eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h vorgesehen.

Im Schwerpunktbereich „Ost-West“-Trasse strebt die Stadt Plochingen die Umsetzung der Variante A (Verkehrsbündelung auf Eisenbahnstraße) an. Dies führt nach den Berechnungen im Verkehrsmodell zu einer Zunahme der Verkehrsstärken auf der Eisenbahnstraße vor dem Bahnhof, da sich die Verkehre von der Esslinger Straße auf die neue Hauptachse verlagern. Um die Verkehrssicherheit, die Aufenthaltsqualität und die Querung der Eisenbahnstraße im Bereich des Bahnhofs trotz Verkehrszunahme zu ermöglichen, kommt die Einrichtung eines sogenannten „Shared-Space“ in Frage. Dies ist in Deutschland aktuell im Hauptverkehrsnetz zwar im Verkehrsrecht noch nicht verankert, hier findet allerdings aktuell ein Umdenken statt. Forschungsvorhaben haben gezeigt, dass durch gestalterische Maßnahmen im Straßenraum die Geschwindigkeit im fließenden Verkehr trotz Vorrang des Kfz-Verkehrs reduziert werden kann

und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auf den Vorrang gegenüber dem querungswilligen Fußverkehr verzichten. Die Einsatzgrenzen eines „Shared-Space“ Bereiches hängen u. a. von der Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde, der Passantendichte, der Anzahl an Überquerungen pro Stunde sowie der planerisch angestrebten Geschwindigkeit ab. Im Rahmen fortführender Detailuntersuchungen soll die Einrichtung eines „Shared-Spaces“ im Maßnahmenbereich **Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit** weiterverfolgt werden.

Der Maßnahmenbereich der **Inter- und Multimodalität** wird durch die Vielzahl an neuen sowie nachhaltigeren Mobilitätsangeboten immer wichtiger. Dabei ist zu beachten, dass klimafreundliche Mobilitätsangebote attraktiv, flexibel und praktisch sein müssen, um auch tatsächlich von den Bürgerinnen und Bürger genutzt zu werden. Durch den Umbau zum intermodalen Knotenpunkt soll der Plochinger Bahnhof diese Voraussetzungen erfüllen und klimaverträglichere Mobilität fördern. Hierbei kann auch das im Leitbild verankerte Ziel der City-Logistik verfolgt werden. Mithilfe von Mobilitätsstationen am Bahnhof sowie verteilt im gesamten Stadtgebiet können zahlreiche Funktionen an einem Standort gebündelt werden. Neben Car- und Bike-Sharing wird der Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht sowie dezentrale Paketstationen geschaffen. So können die Fahrten im Liefer- und Paketdienst reduziert werden und die Pakete an der Station selbst abgeholt werden oder mittels Lastenräder im Stadtgebiet feinverteilt werden.

Unabdingbar bei der Umsetzung von Maßnahmen ist eine regelmäßige und umfangreiche **Öffentlichkeitsarbeit**. Dies wurde bereits im Rahmen des MOVE 2035 mit drei Beteiligungsrunden der Bürgerinnen und Bürger umgesetzt, soll aber auch künftig weiter fortgeführt werden. Eine regelmäßige Kommunikation hilft bei der Evaluierung umgesetzter Maßnahmen und verdeutlicht neue Problemfelder.

5.5 Handlungskonzept

Alle Maßnahmen sind in einem Handlungskonzept zusammengefasst. Da die einzelnen Handlungsfelder miteinander verzahnt sind, sind auch die Einzelmaßnahmen miteinander verknüpft.

Die Dringlichkeit bzw. die Umsetzungsreihenfolge wird mit den zeitlichen Realisierungsstufen bis 2025 (kurzfristig), zwischen 2025 und 2030 (mittelfristig) sowie zwischen 2030 bis 2035 (langfristig) kategorisiert. Grundlage der Priorisierung sind die anstehenden Planungen in der Stadt Plochingen sowie die Berücksichtigung der Kosten und Realisierbarkeit der Maßnahmen. Dieses Vorgehen erlaubt gleichzeitig ein Monitoring- und Evaluierungsprozess.

Die tatsächliche Umsetzung der Maßnahmen ist abhängig von personellen sowie finanziellen Mitteln.

Die Priorisierung der vorliegenden Maßnahmen ist in den folgenden Tabellen zusammenfassend dargestellt. In den Maßnahmenblättern lassen sich Details zu den einzelnen Umsetzungsschritten finden. Die Priorisierung entspricht dem Stand Dezember 2022.

1. Busverkehr				
Lfd. Nr	Maßnahme			
1.	Busverkehr	<div> <div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div> </div>		
1.1	Taktverdichtungen	Hoch	Kurzfristig	
1.2	Einrichtung zusätzlicher Haltestellen	Mittel	Mittelfristig	
1.3	Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen	Gering	Mittelfristig	
1.4	Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB	Hoch	Kurz- bis Mittelfristig	
1.5	Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben	Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	

Tabelle 3: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Busverkehr

2. Radverkehr				
Lfd. Nr	Maßnahme			
2.	Radverkehr	<div> <div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div> </div>		
2.1	Schließen von Netzlücken	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
2.2	Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
2.3	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
2.4	Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
2.5	Anbindung an die Radschnellverbindung RS4	Gering bis Mittel	Mittel- bis Langfristig	
2.6	Aufstellung eines Radschulwegplans	Gering	Kurzfristig	
2.7	Ausbau von Radabstellanlagen	Gering	Kurz- bis Mittelfristig	
2.8	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen	Gering	Langfristig	

Tabelle 4: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Radverkehr

3. Fußverkehr				
Lfd. Nr	Maßnahme			
3.	Fußverkehr	<div> <div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div> </div>		
3.1	Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegführung	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
3.2	Durchgängiges Fußwegenetz	Gering bis Mittel	Langfristig	
3.3	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
3.4	Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen	Gering	Kurzfristig	
3.5	Aufstellung eines Fußschulwegplans	Gering	Kurzfristig	
3.6	Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen	Gering	Langfristig	

Tabelle 5: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Fußverkehr

4. Kfz-Verkehr				
Lfd. Nr	Maßnahme			
4.	Kfz-Verkehr	<div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div>		
4.1	Verkehrsberuhigung	Gering bis Mittel	Langfristig	
4.2	Geschwindigkeitsreduzierungen	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
4.3	Optimierung der Parkraumbewirtschaftung	Gering	Kurz- bis Mittelfristig	
4.4	Einführung einer Stellplatzsatzung	Gering	Kurzfristig	

Tabelle 7: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Kfz-Verkehr

5. Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit				
Lfd. Nr	Maßnahme			
5.	Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit	<div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div>		
5.1	Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof	Hoch	Kurz- bis Mittelfristig	
5.2	Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums	Mittel	Langfristig	
5.3	Verbesserung der sozialen Sicherheit	Gering bis Mittel	Langfristig	
5.4	Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV	Mittel	Kurzfristig	
5.5	Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr	Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
5.6	Neuordnung von Straßenräumen	Mittel	Langfristig	

Tabelle 6: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

6. Inter- und Multimodalität				
Lfd. Nr	Maßnahme			
6.	Inter- und Multimodalität	<div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div>		
6.1	Konzept für Mobilitätsstationen	Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
6.2	Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt	Hoch	Kurz- bis Mittelfristig	
6.3	Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes	Mittel	Mittelfristig	
6.4	Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept	Gering bis Mittel	Kurz- bis Mittelfristig	
6.5	Ausbau von P&R-Anlagen	Hoch	Mittel- bis Langfristig	

Tabelle 8: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Inter- und Multimodalität

7. Öffentlichkeitsarbeit				
Lfd. Nr	Maßnahme			
7.	Öffentlichkeitsarbeit	<div>Kostenschätzung</div> <div>Umsetzbarkeit/Realisierbarkeit</div>		
7.1	Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern	Gering	Laufend	
7.2	Austausch mit Unternehmen/betriebliches Mobilitätsmanagement	Gering	Laufend	

Tabelle 9: Handlungskonzept Maßnahmenbereich Öffentlichkeitsarbeit

6. Prognoseszenario 2035 „Stärkung des Umweltverbunds“

Um die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zu untersuchen, wurden diese als Maßnahmenbündel (Prognoseszenario) im Verkehrsmodell untersucht und bewertet.

Die Stadt Plochingen verfolgt mit dem MOVE 2035 das Ziel, die Beeinträchtigungen in der Lebensqualität durch das hohe Verkehrsaufkommen in Plochingen zu reduzieren. Das Prognoseszenario trägt daher den Titel „Stärkung des Umweltverbunds“, da die Maßnahmen vorrangig darauf abzielen, das Kfz-Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet zu reduzieren und die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Rad- und Fußverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr) zu stärken.

Das Prognoseszenario beruht auf dem Prognosenullfall 2035, das um das beschlossene Maßnahmenbündel (s. Abbildung 11) ergänzt wurde. Die Verortung der Maßnahmen des Prognoseszenarios 2035 ist in Anlage 7 nochmals in größerem Format hinterlegt.

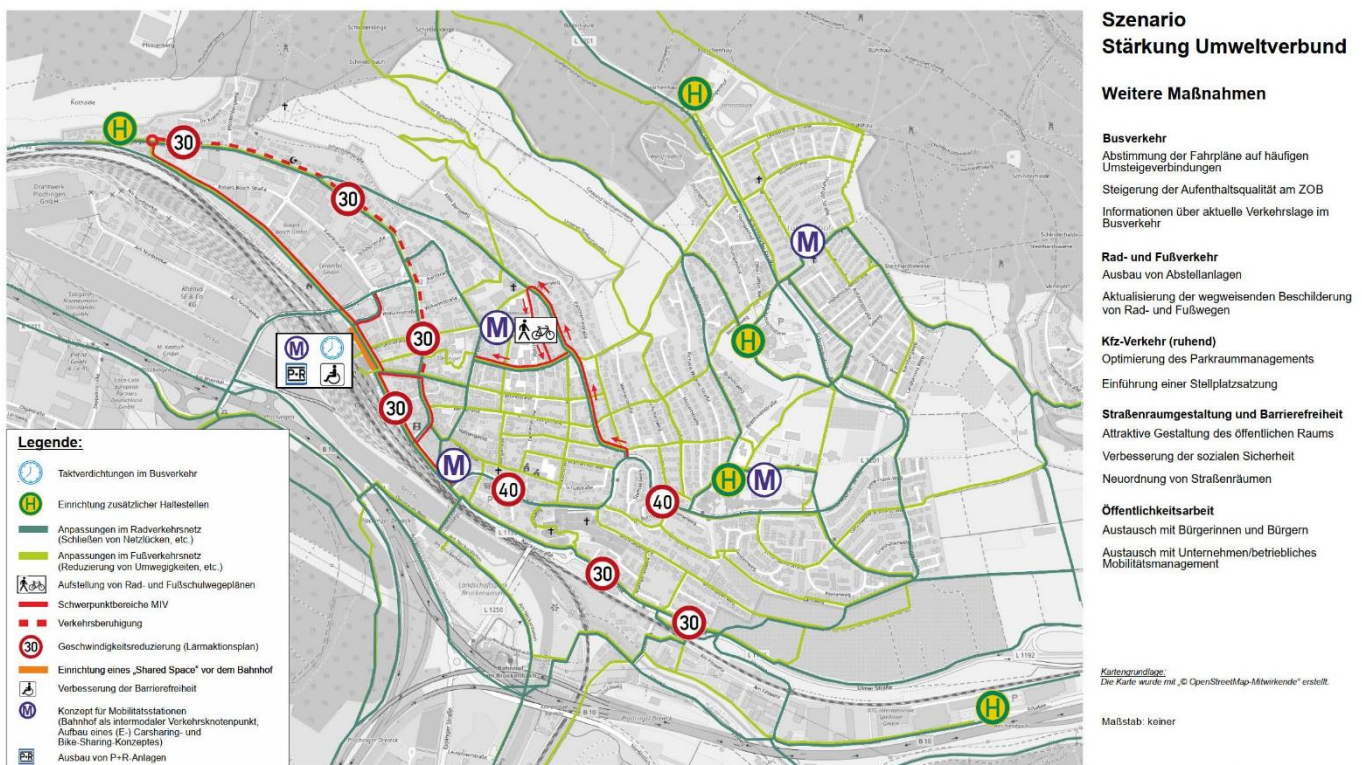


Abbildung 11: Maßnahmenbündels des Prognoseszenarios 2035

Mittels Verkehrsmodell wurden gemeinsam wirkende Entlastungs- und Verlagerungswirkungen berechnet. Dabei wurden neben räumlichen Verlagerungen auch modale Verlagerungen (Umstieg vom Pkw auf alternative Verkehrsmittel) berücksichtigt. Folgende Erkenntnisse lassen sich feststellen:

- durch die neue „Ost-West“-Verbindung entlang der Eisenbahnstraße können die Verkehrsmengen entlang der Esslinger Straße stark reduziert werden
- die Maßnahmen im Umweltverbund bewirken einen Umstieg vom Pkw auf Alternativen
- es kann eine Verschiebung des Modal Splits von heute 46 % im motorisierten Individualverkehr auf 43 % erfolgen. Der Umweltverbund nimmt um 3 %-Punkte auf insgesamt 57 % zu.

Die Ergebnisse sind in der Foliensammlung zu Kapitel 6 auf den Folien 184 bis 186 nachzuschlagen.

Aufgrund der starken strukturellen Entwicklungen im Stadtgebiet Plochingens kommt es zwischen dem Bestand 2019 sowie dem Prognosenullfall 2035 an allen ausgewählten Querschnitten im Stadtgebiet zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen (s. Kapitel 4.3). Ziel des Prognoseszenarios 2035 ist es, die Zunahmen des MIV-Aufkommens durch Verlagerung auf den Umweltverbund zu reduzieren und die unvermeidbaren Verkehre auf den Hauptachsen zu bündeln.

Tabelle 10 zeigt sehr anschaulich, dass dieses Ziel mit dem vorliegenden Maßnahmenbündels des Prognoseszenarios sehr erfolgreich gelungen ist.

Streckenabschnitt		Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h)	Prognoseszenario 2035 (Kfz/24 h)	Differenz zu Prognosenullfall 2035
Zu-/Ausfahrt Plochingen Westen	Esslinger Straße	10.100	9.000	-1.100
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süd-Westen	Hafenbrücke	17.400	17.400	0
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süden	Brücke Neckarstraße	15.400	15.500	100
Zu-/Ausfahrt Plochingen Osten	Ulmer Straße	13.500	11.700	-1.800
Zu-/Ausfahrt Plochingen Norden	Schorndorfer Straße	10.000	9.600	-400
Innenstadt	Esslinger Straße zwischen Eisenbahnstraße und Pfostenbergweg	9.600	900	-8.700
Innenstadt	Esslinger Straße (auf Höhe der Hermannstraße)	12.500	4.700	-7.800
Innenstadt	Eisenbahnstraße auf Höhe des Bahnhofes	8.800	13.300	4.500
Innenstadt	Schorndorfer Straße (Knotenpunkt zur Neckar- und Ulmer Straße)	22.800	22.800	0
Innenstadt	Marquardtstraße (auf Höhe der Realschule)	3.400	2.000	-1.400

Tabelle 10: Verkehrsstärken im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

Streckenabschnitt		Bestand 2019 (Kfz/24 h)	Prognoseszenario 2035 (Kfz/24 h)	Differenz zu Bestand 2019
Zu-/Ausfahrt Plochingen Westen	Esslinger Straße	8.600	9.000	400
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süd-Westen	Hafenbrücke	14.900	17.400	2.500
Zu-/Ausfahrt Plochingen Süden	Brücke Neckarstraße	13.400	15.500	2.100
Zu-/Ausfahrt Plochingen Osten	Ulmer Straße	11.300	11.700	400
Zu-/Ausfahrt Plochingen Norden	Schorndorfer Straße	8.900	9.600	700
Innenstadt	Esslinger Straße zwischen Eisenbahnstraße und Pfostenbergweg	8.400	900	-7.500
Innenstadt	Esslinger Straße (auf Höhe der Hermannstraße)	10.600	4.700	-5.900
Innenstadt	Eisenbahnstraße auf Höhe des Bahnhofes	7.800	13.300	5.500
Innenstadt	Schorndorfer Straße (Knotenpunkt zur Neckar- und Ulmer Straße)	20.600	22.800	2.200
Innenstadt	Marquardtstraße (auf Höhe der Realschule)	3.200	2.000	-1.200

Tabelle 11: Verkehrsstärken im Prognoseszenario 2035 im Vergleich zum Bestand 2019 (Kfz/24 h) (Werte sind gerundet)

Es lässt sich nur vereinzelt realisieren, die Verkehrsmengen auf dem Stand von 2019 zu halten (s. Tabelle 11), allerdings verringern sich die Verkehrsmengen im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 an fast allen Querschnitten. Zunahmen sind vor allem an der südlichen Einfahrt ins Stadtgebiet über die Neckarstraße sowie an einer Eisenbahnstraße als neue „Ost-West“-Trasse zu erkennen, die durch die Bündelung der Fahrten dort auch gewünscht sind. In Anlage 8 sind die Verkehrsstärken im Prognosenullfall 2035 im DTV_{w5} (Kfz/24 h) sowie das Differenznetz zum Prognosenullfall 2035 dargestellt.

7. Zusammenfassung

Mit dem Prognoseszenario 2035 „Stärkung des Umweltverbunds“ wurde eine große Anzahl wirksamer Maßnahmen für die Stadt Plochingen entwickelt. Die Maßnahmen erzielen weitreichende positive Wirkungen im Sinne der angestrebten Entlastung der Innenstadt durch Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen und Verlagerung von Fahrten im Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund. Mit den Straßennetzmaßnahmen der beiden Schwerpunktbereiche kann das bestehende Straßensystem neu strukturiert und verbessert werden.

Im Sinne einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) sowie zur Aufwertung wertvoller städtischer Bereiche wurden Umgestaltungsmaßnahmen erarbeitet, die maßgeblich zur Attraktivierung und Verkehrssicherheit beitragen.

Die erarbeiteten Maßnahmen führen nur in Ihrem Zusammenwirken zum gewünschten und in diesem Bericht dargestellten Erfolg. Je nach planerischem, baulichem und finanziellem Aufwand unterliegen die Maßnahmen einer zeitlichen Abhängigkeit. Als Empfehlung für die Umsetzung der Maßnahmen dient das erarbeitete Handlungskonzept.

Die erarbeiteten Einzelmaßnahmen sind in weiteren Detailuntersuchungen zu spezifizieren und zur Umsetzungsreife zu bringen. Schlüsselprojekte (auch in Hinblick auf eine zeitnahe Umsetzung) sind zu sehen

- in der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs zur Umgestaltung des Bahnhofsplatzes zur Mobilitätsdrehscheibe
- in der Schaffung eines hierarchisch aufgebauten, engmaschigen Radverkehrsnetzes
- in der Erweiterung der Kapazität des ZOBs, sodass der Busverkehr in Plochingen ausgebaut und attraktiver gestaltet werden kann

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Dipl.-Ing. (FH) Claudia Zimmermann

Sara Angioni M.Eng

Literaturverzeichnis

- [1] Shell Deutschland Oil GmbH/Prognos AG (2014): Shell Pkw-Szenarien bis 2040. Fakten, Trends und Perspektiven für die Auto-Mobilität. Hamburg.

- [2] Verband Region Stuttgart (2016): Regionalplanung – Bevölkerungsentwicklung und Wohnbaubedarf. Vortrag von Ulrike Borth, Referentin für Regional- und Bauleitplanung. Online abrufbar unter: https://www.landkreis-esslingen.de/site/LRA-Esslingen-ROOT/get/params_E-1922770706/12273783/Wohnen%20im%20Landkreis%20Region.pdf

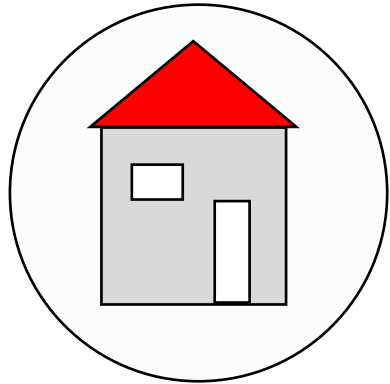
- [3] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019): Regionalisierte Bevölkerungsvorausrechnung Basis 2017, Hauptvariante.

Foliensammlung

KAPITEL 1

STATUS QUO (BESTAND 2019)

Mobilitätsverhalten, Bürgermeinungen, Verkehrsstärken, Ruhender Verkehr, Konfliktkatalog



Bestandsaufnahme 2019

Mobilitätsverhalten

Ergebnisse Haushaltsbefragung



HAUSHALTSBEFRAGUNG

BEFRAGUNGSSET

Haushaltsbogen

Kennziffer des Haushaltes:

Nummer des Verkehrsbezirks Ihres Wohnortes:

Anzahl der Fahrzeuge
in Ihrem Haushalt



(Anzahl)

Fahrrad

E-Bike/Pedelec/S-Pedelec

Kraftrad

Pkw (konventioneller Antrieb)

Pkw (Elektro-/Hybridantrieb)

(sonstige)

Anzahl der Personen
in Ihrem Haushalt
(keine Besucher)



Haushaltpersonen
davon 6 Jahre und älter

Den folgenden Teil bitte nur für Personen ab 6 Jahre ausfüllen!
(Geburtsjahr eintragen bzw. Zutreffendes ankreuzen)

Haushaltpersonen Nr.	1	2	3	4	5	6
Geburtsjahr	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Geschlecht						
männlich (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weiblich (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
erwerbstätig (1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
in Ausbildung/Schule (2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
nicht erwerbstätig (3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Sie im Besitz eines Führerscheins?						
(1) ja <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(0) nein <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Sie im Besitz einer Wochen-, Monats- oder Jahreskarte für Bus oder Bahn?						
(1) ja <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(0) nein <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sind Sie Kunde eines Carsharing-Anbieters?						
(1) ja <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(0) nein <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte tragen Sie nun im Verkehrsbogen alle Wege ein, die Sie am Stichtag durchgeführt haben.

A Sind Sie am 16. Juli 2019 aus dem Haus gegangen?

nein ☐ ja ☐

Für Dienstag, den 16. Juli 2019

B Was war der Ausgangsort Ihres 1. Weges? (Bitte geben Sie die Adresse des Ausgangsortes an)

(1)
Ort / Ortsteil

(Straße oder bekanntes Geb. / Firma)

Verkehrsbogen
der Haushaltperson Nr. *

* Tragen Sie hier bitte Ihre Nummer als Haushaltperson aus dem Haushaltsbogen ein.

C Stand Ihnen am Stichtag ein Pkw oder Kraftrad zur Verfügung?

nein ☐ ja ☐

1 Zu welcher Uhrzeit haben Sie den Weg angetreten?

1. Weg

um Uhr

2 Was war der Zweck / das Ziel Ihres Weges?

(2) Arbeitsplatz dienstlich / geschäftlich ☐
(3) Schule / Ausbildung ☐
(6) Einkauf / Dienstleistung ☐
(4) Freizeit / priv. Besuch nach Hause/ zur Wohnng. ☐
(5) Bringen / Holen anderer Personen ☐
(8) sonst.:

3 Welche(s) Verkehrsmittel haben Sie auf Ihrem Weg benutzt?

(1) zu Fuß ☐
(2) Fahrrad ☐
(3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec ☐
(4) Kraftrad ☐
(5) Haushalts-Pkw als Fahrer ☐
(6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer ☐
(7) Carsharing als Fahrer ☐
(8) Carsharing als Mitfahrer ☐
(9) Lkw ☐
(10) Bus/Straßenbahn ☐
(11) Eisenbahn/S-Bahn ☐
(12) sonst.:

4 Wo lag das Ziel Ihres Weges?

Ort / Ortsteil

(Straße, bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

5 Wann sind Sie am Ziel angekommen?

um Uhr

6 Sind Sie von dort zum Ausgangsort zurück - oder - weiter gegangen bzw. gefahren?

nein ☐ zurück ☐ weiter ☐

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

2. Weg

um Uhr

(2) Arbeitsplatz dienstlich / geschäftlich ☐
(3) Schule / Ausbildung ☐
(6) Einkauf / Dienstleistung ☐
(4) Freizeit / priv. Besuch nach Hause/ zur Wohnng. ☐
(5) Bringen / Holen anderer Personen ☐
(8) sonst.:

(1) zu Fuß ☐
(2) Fahrrad ☐
(3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec ☐
(4) Kraftrad ☐
(5) Haushalts-Pkw als Fahrer ☐
(6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer ☐
(7) Carsharing als Fahrer ☐
(8) Carsharing als Mitfahrer ☐
(9) Lkw ☐
(10) Bus/Straßenbahn ☐
(11) Eisenbahn/S-Bahn ☐
(12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße, bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein ☐ zurück ☐ weiter ☐

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte in der nächsten Spalte ein.

3. Weg

um Uhr

(2) Arbeitsplatz dienstlich / geschäftlich ☐
(3) Schule / Ausbildung ☐
(6) Einkauf / Dienstleistung ☐
(4) Freizeit / priv. Besuch nach Hause/ zur Wohnng. ☐
(5) Bringen / Holen anderer Personen ☐
(8) sonst.:

(1) zu Fuß ☐
(2) Fahrrad ☐
(3) E-Bike/Pedelec/S-Pedelec ☐
(4) Kraftrad ☐
(5) Haushalts-Pkw als Fahrer ☐
(6) Haushalts-Pkw als Mitfahrer ☐
(7) Carsharing als Fahrer ☐
(8) Carsharing als Mitfahrer ☐
(9) Lkw ☐
(10) Bus/Straßenbahn ☐
(11) Eisenbahn/S-Bahn ☐
(12) sonst.:

Ort / Ortsteil

(Straße, bekanntes Geb., Firma oder Parkhaus)

um Uhr

nein ☐ zurück ☐ weiter ☐

Tragen Sie den nächsten Weg (Rückweg oder weiterer Weg) bitte auf der Rückseite in der nächsten Spalte ein.



Methodisches Vorgehen:

- Einbeziehung des gesamten Stadtgebiets (ca. 15.000 Einwohner bzw. ca. 7.000 Haushalte)
- Verteilung der Haushaltsfragebögen als Posteinwurf im Amtsblatt
- Stichtag: Dienstag, der 16.07.2019
- Rückgabe per Post oder im Rathaus

Zweck und Inhalte:

- Aussagen zu zurückgelegten Wegen, Motorisierung und Verkehrsmittelwahl
- Abfrage der Bürgerinnen und Bürger (Meinungsbild, Nennung von Mängeln, etc.)
- Grundlage zur Entwicklung des Verkehrsmodells (Verkehrsströme der Wohnbevölkerung)



HAUSHALTSBEFRAGUNG

STICHPROBE UND RÜCKLAUF

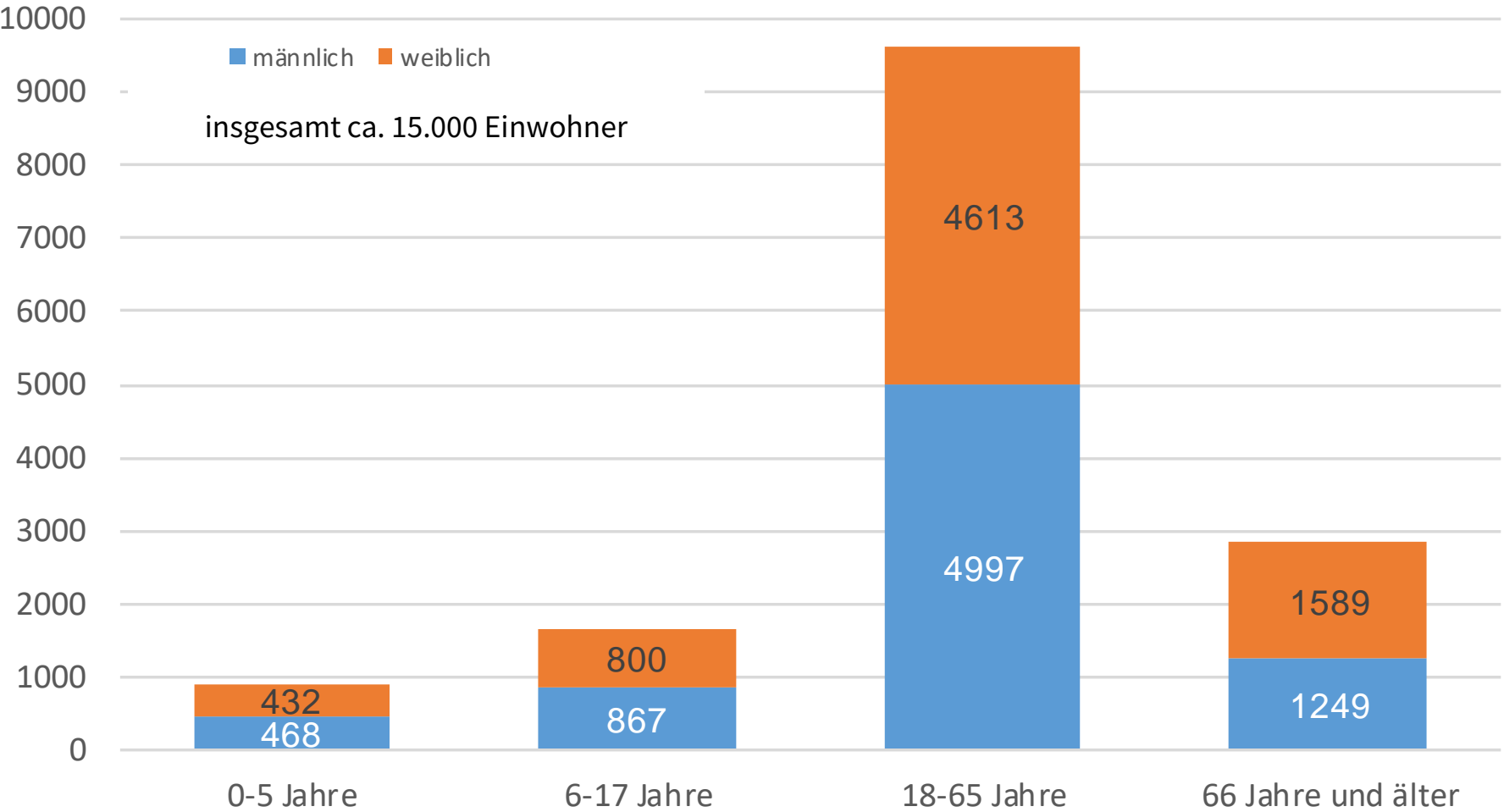
- Von 7.000 ausgegebenen Fragebögen sind 800 verwertbare Fragebögen wieder eingesammelt bzw. zurückgegeben worden
- Insgesamt wurden ca. 1.850 Einwohner erfasst
→ von ca. 15.000 Einwohner wurden damit rund 12,2 % befragt

→ Mit einer Befragungsquote von ca. 12,2 % liegt eine gute und belastbare Datenbasis vor



BEVÖLKERUNG 2018

VERTEILUNG DER EINWOHNER NACH ALTERSGRUPPE UND GESCHLECHT



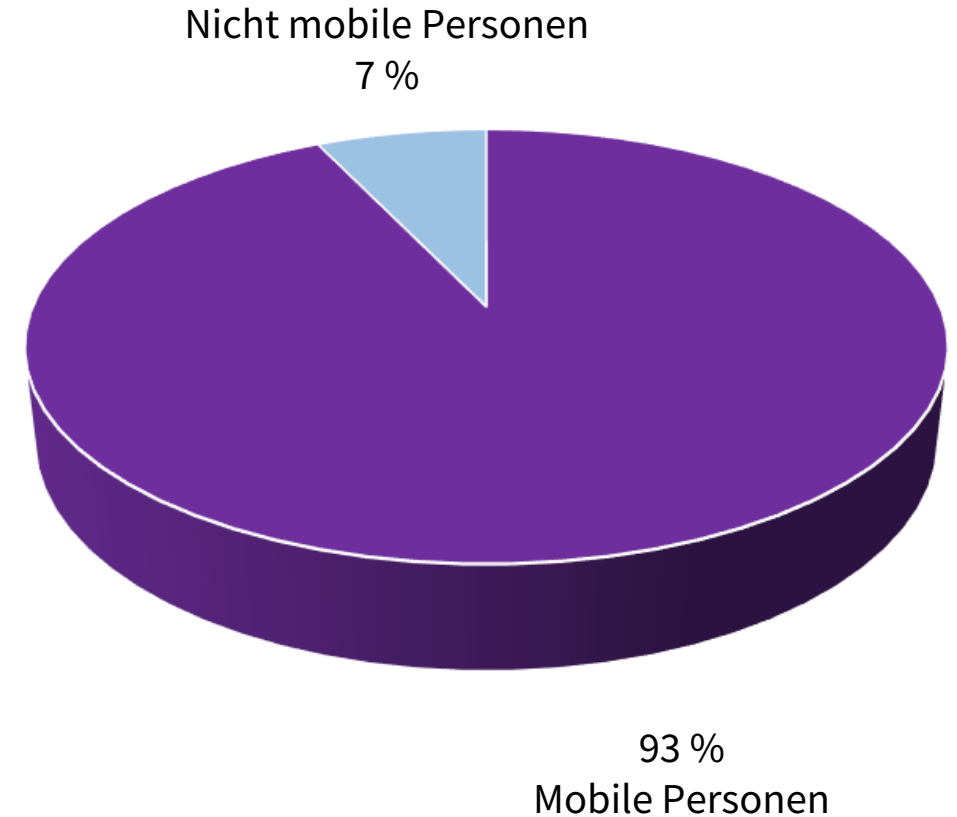


MOBILITÄTSKENNZIFFERN

AUßER-HAUS-ANTEIL

Kennziffern zur Mobilität:

- 93 % Außer-Haus-Anteil
MiD: 85 % Außer-Haus-Anteil
- 3,3 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle Personen)
MiD: 3,1 Wege/Person*Tag
- 3,6 Wege pro Person und Tag (bezogen auf alle mobilen Personen)



Quelle: Haushaltsbefragung Juli 2019, *MiD Mobilität in Deutschland 2017

- Rund 1,8 Fahrräder/Haushalt
davon 0,3 E-Bikes/Pedelecs/Haushalt
- Rund 1,5 Pkw/Haushalt
davon 0,1 mit Elektro-/Hybridantrieb
- 78 % aller Personen verfügen über einen Führerschein
- 1,3 % aller Personen sind Kunde eines CarSharing-Anbieters
- 19,5 % aller Personen verfügen über eine Dauerkarte im ÖPNV

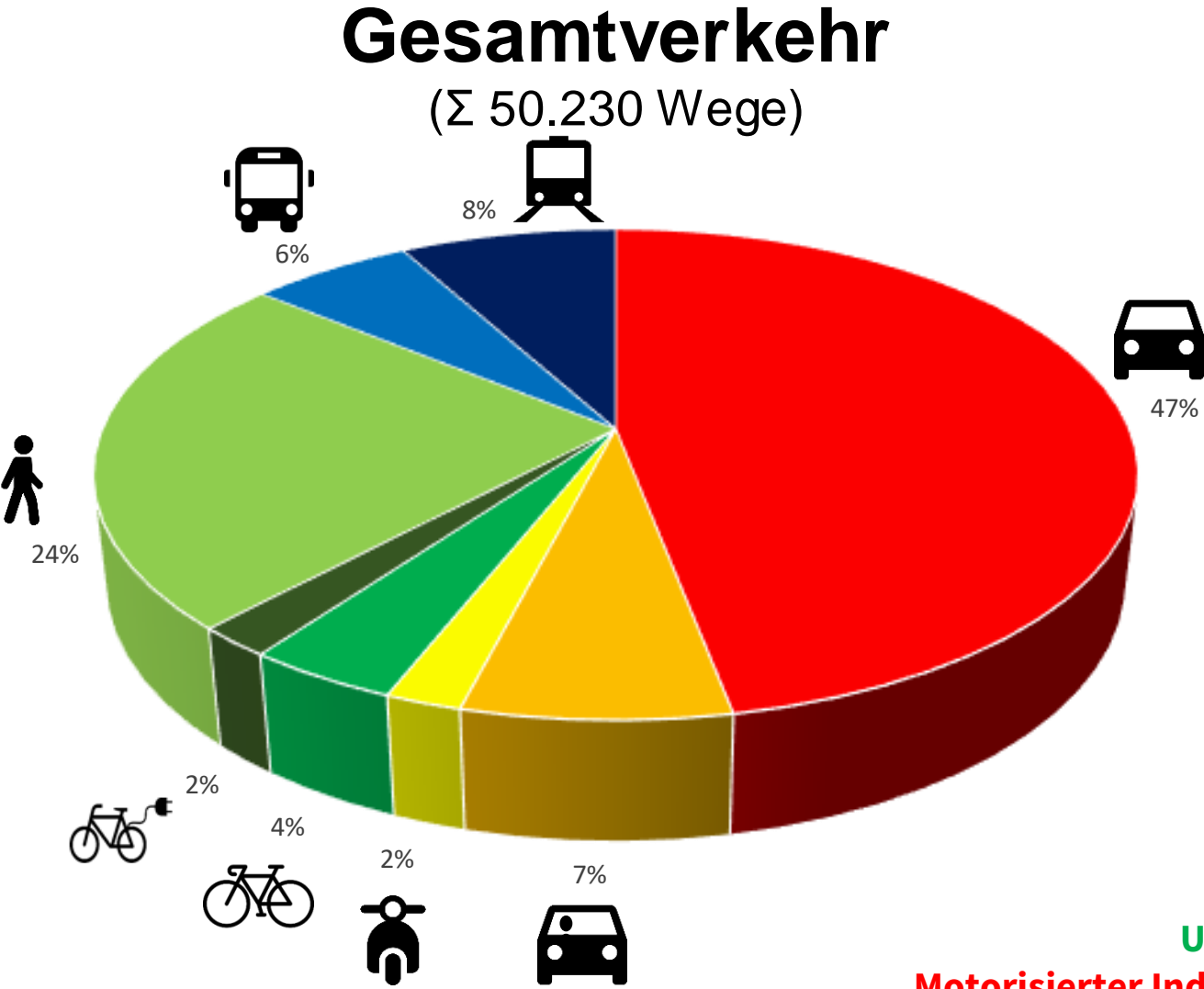
MiD*: 1,8 Fahrräder/Haushalt

MiD*: 0,1 E-Bikes/Pedelecs/Haushalt

MiD*: 1,6 Pkw/Haushalt

MiD*: 87 % aller Erwachsenen

Quelle: Haushaltsbefragung Juli 2019, [*MiD Mobilität in Deutschland 2017](#)

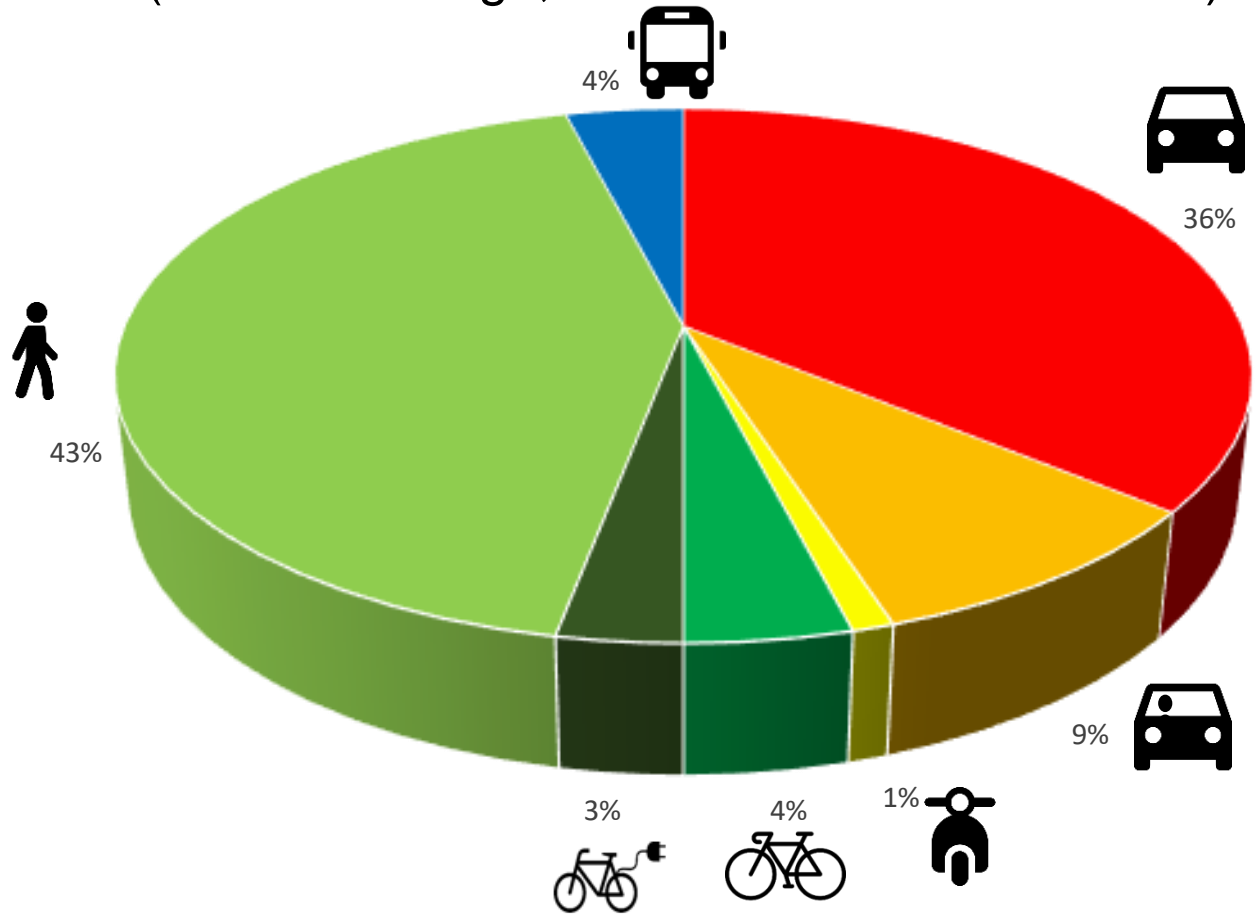


Umweltverbund: 44 %
Motorisierter Individualverkehr: 56 %



Binnenverkehr

(Σ 21.470 Wege, 43 % des Gesamtverkehrs)



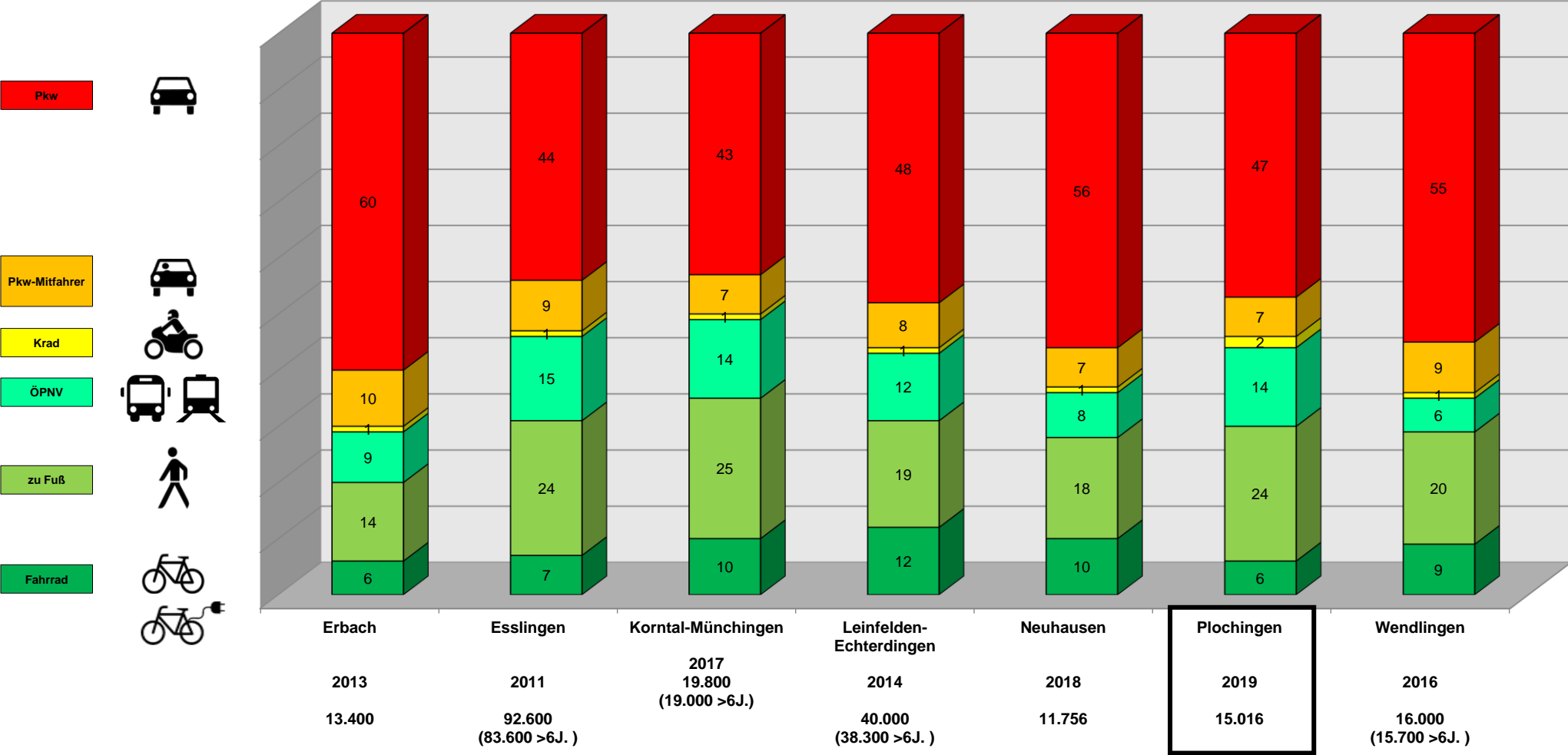
Umweltverbund: 54 %

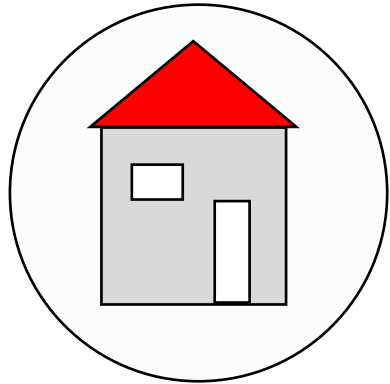
Motorisierter Individualverkehr: 46 %



VERKEHRSMITTELWAHL DER BÜRGERINNEN UND BÜRGER

KOMMUNALER VERGLEICH





Bestandsaufnahme 2019

Bürgermeinungen

Ergebnisse Haushaltsbefragung



- Rücklauf: insgesamt sind über **1.700 Kommentare** eingegangen
- Insbesondere die Themen **Radverkehr** sowie das **Parken** im öffentlichen Raum wurden stark diskutiert

Busverkehr



Taktzeiten der Busse erhöhen	(108x)
Mängel am Bahnhofsgebäude	(71x)
Ticketpreise für den Bus zu teuer	(64x)
den ÖPNV empfinde ich als „gut“	(55x)
schlechte Abstimmung zwischen Bus und Bahn	(53x)



- Rücklauf: insgesamt sind über **1.700 Kommentare** eingegangen
- Insbesondere die Themen **Radverkehr** sowie das **Parken** im öffentlichen Raum wurden stark diskutiert

Radverkehr



Radweg auf der Schorndorfer Straße ist sehr gefährlich	(119x)
schlechter Zustand der Radwege	(81x)
Radweg auf der Esslinger Straße ist sehr gefährlich	(49x)
schlechte Markierung/Beschilderung der Radwege	(45x)
Trennung vom Kfz- und Radverkehr notwendig	(44x)



- Rücklauf: insgesamt sind über **1.700 Kommentare** eingegangen
- Insbesondere die Themen **Radverkehr** sowie das **Parken** im öffentlichen Raum wurden stark diskutiert

Fußverkehr



schlechter Zustand der Gehwege	(22x)
mehr und sicherere Fußgängerüberwege	(17x)
Radverkehr nutzt häufig die Gehwege	(16x)
Barrierefreiheit erhöhen	(11x)
Radverkehr in der Marktstraße (Fußgängerzone) verbieten	(5x)



- Rücklauf: insgesamt sind über **1.700 Kommentare** eingegangen
- Insbesondere die Themen **Radverkehr** sowie das **Parken** im öffentlichen Raum wurden stark diskutiert

Kfz-Verkehr



Zu hohes Verkehrsaufkommen in Stoßzeiten	(54x)
Straßensanierungen notwendig (Schlaglöcher, abgesenkte Kanaldeckel)	(54x)
hohe Auslastung der Schorndorfer Straße	(40x)
Geschwindigkeitsreduzierungen/Einführen von Tempo-Zonen	(29x)
Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten	(27x)
mehr Geschwindigkeitskontrollen	(27x)



- Rücklauf: insgesamt sind über **1.700 Kommentare** eingegangen
- Insbesondere die Themen **Radverkehr** sowie das **Parken** im öffentlichen Raum wurden stark diskutiert

Parken im öffentlichen Raum



Zu wenig Parkplätze vorhanden	(166x)
kostenloses Kurzzeitparken zum Einkaufen ermöglichen	(71x)
mehr kostenlose Parkplätze anbieten	(50x)
Parkgebühren zu hoch	(35x)
hohe Parkgebühren schwächen den Einzelhandel	(34x)



- Rücklauf: insgesamt sind über **1.700 Kommentare** eingegangen
- Insbesondere die Themen **Radverkehr** sowie das **Parken** im öffentlichen Raum wurden stark diskutiert

Neue Mobilitätsformen



CarSharing

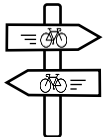
(62x)

Kein Bedarf an neuen Mobilitätsformen

(36x)

Bike-Sharing

(31x)



Aufbau Ladeinfrastruktur für E-Mobilität

(22x)

Elektromobilität

(17x)



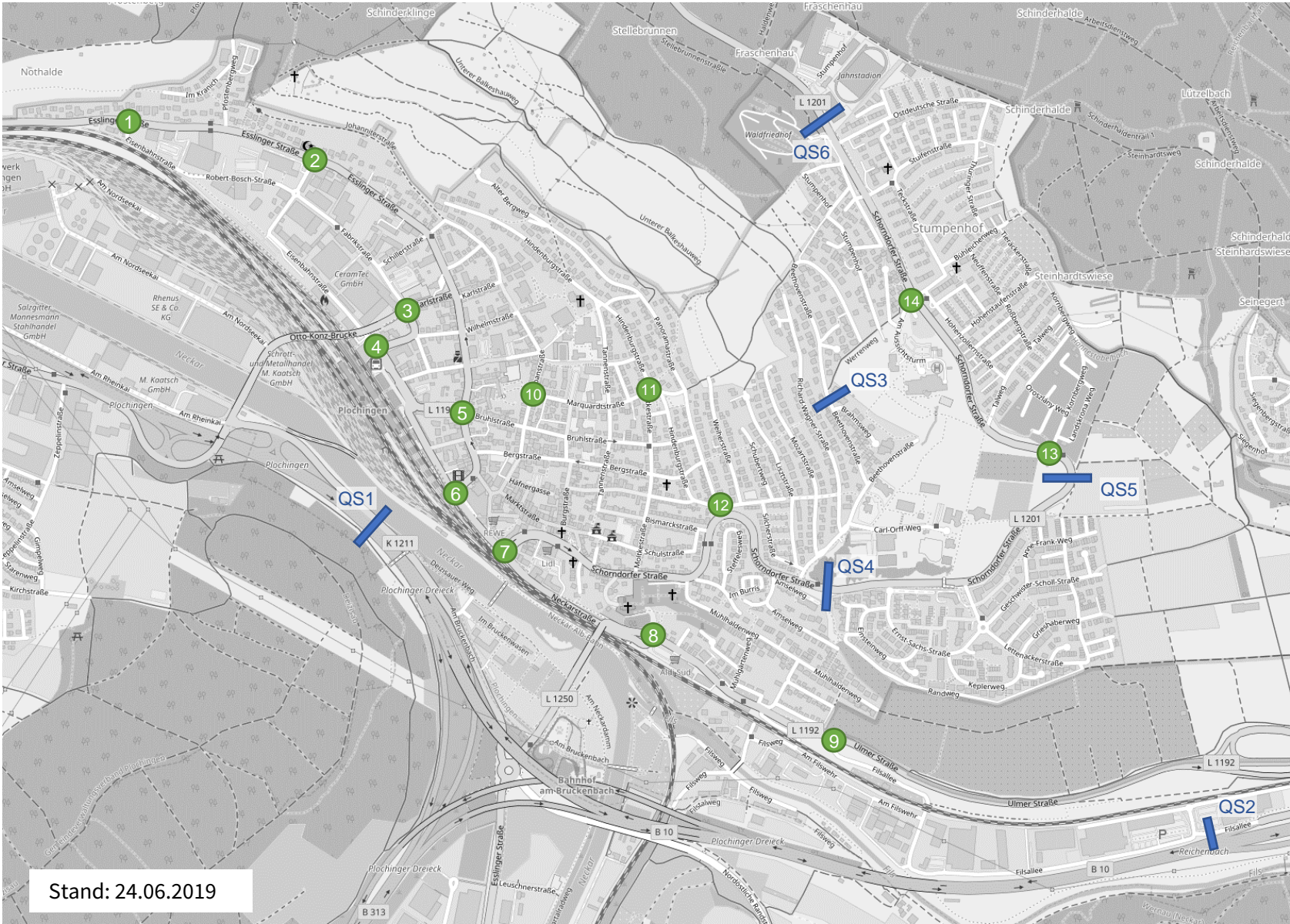
Bestandsaufnahme 2019 Kfz-Verkehrsstärken

Ergebnisse Verkehrszählungen



VERKEHRSZÄHLUNGEN

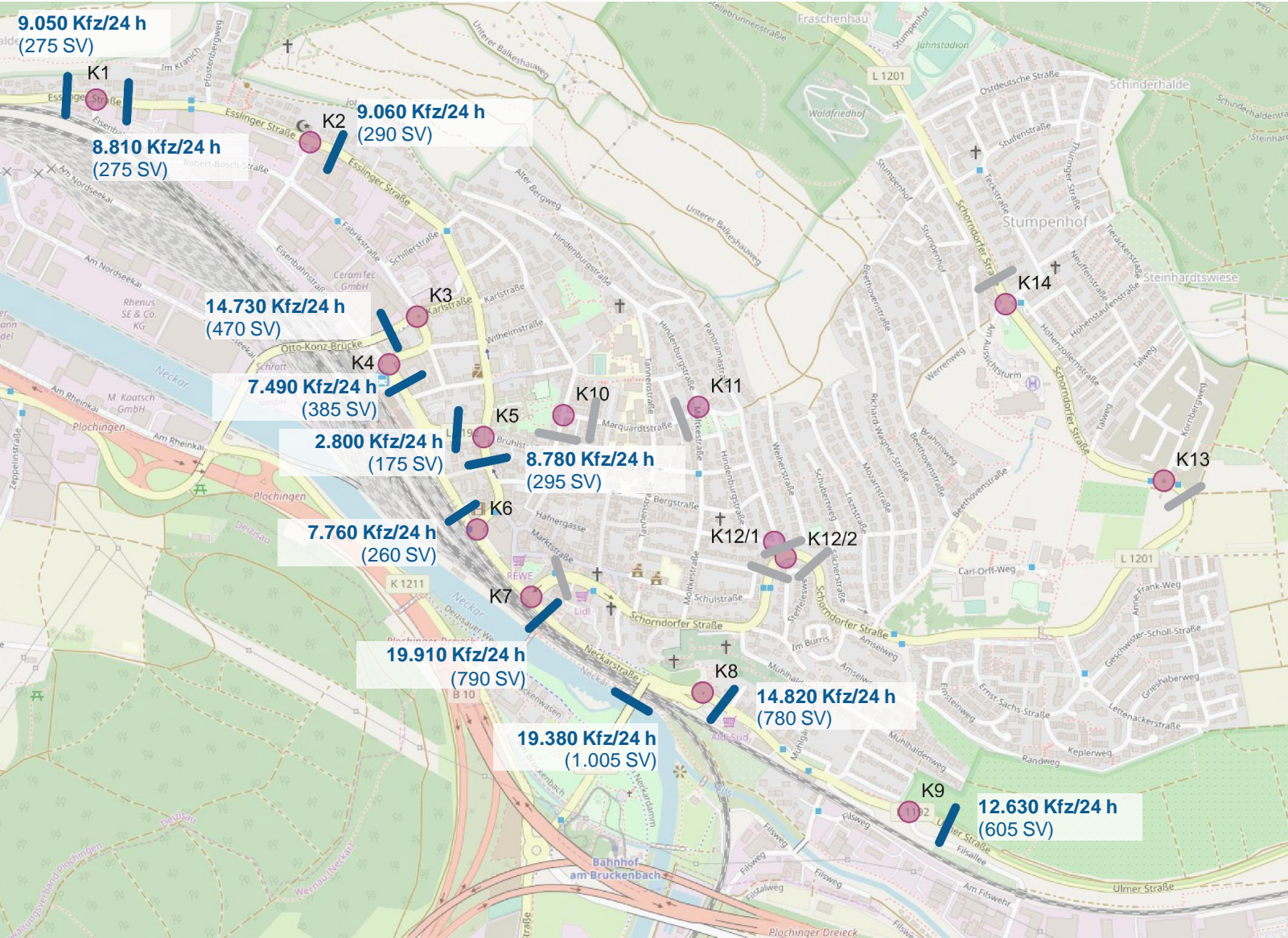
ZÄHLSTELLENKONZEPT





VERKEHRSZÄHLUNGEN

ERGEBNISSE IM QUERSCHNITT



Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

Verkehrsstromzählung über 24 h (14 Knotenpunkte)

Verkehrsmengen im Querschnitt [Kfz/24 h]



VERKEHRSZÄHLUNGEN

ERGEBNISSE IM QUERSCHNITT





Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

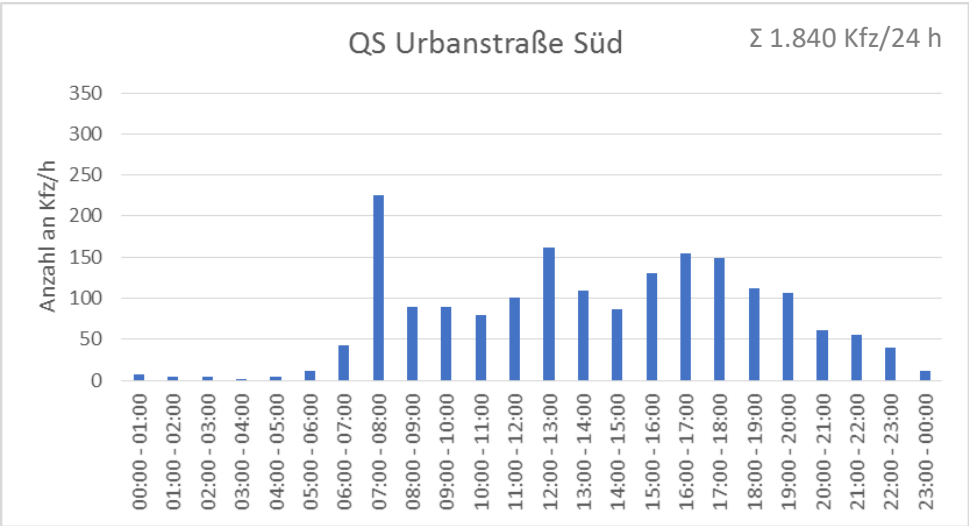
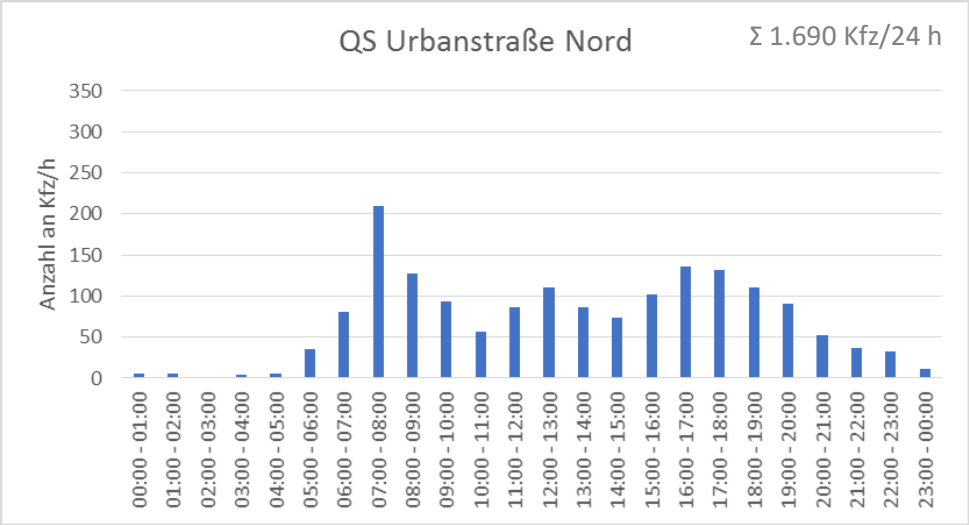
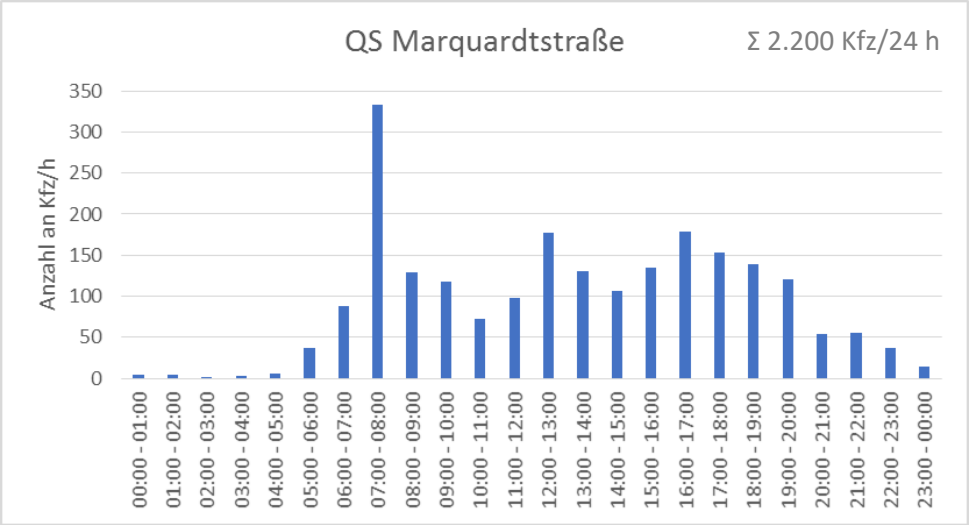
 Verkehrsstromzählung über 24 h (14 Knotenpunkte)

 Verkehrsmengen im Querschnitt [Kfz/24 h]



AUSWERTUNG QUERSCHNITTE AM SCHULZENTRUM

KNOTENPUNKT URBANSTRASSE/MARQUARDTSTRASSE





AUSWERTUNG QUERSCHNITTE AM SCHULZENTRUM

KNOTENPUNKT URBANSTRASSE/MARQUARDTSTRASSE

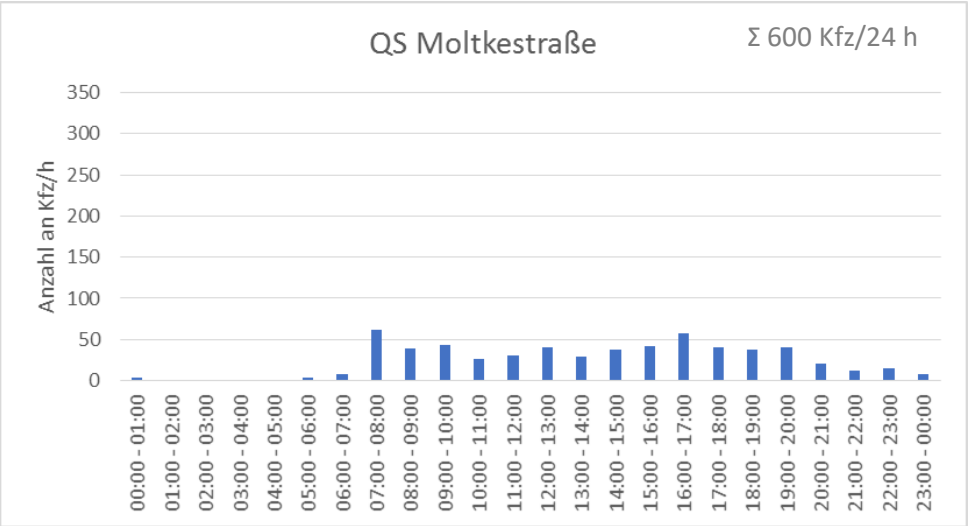
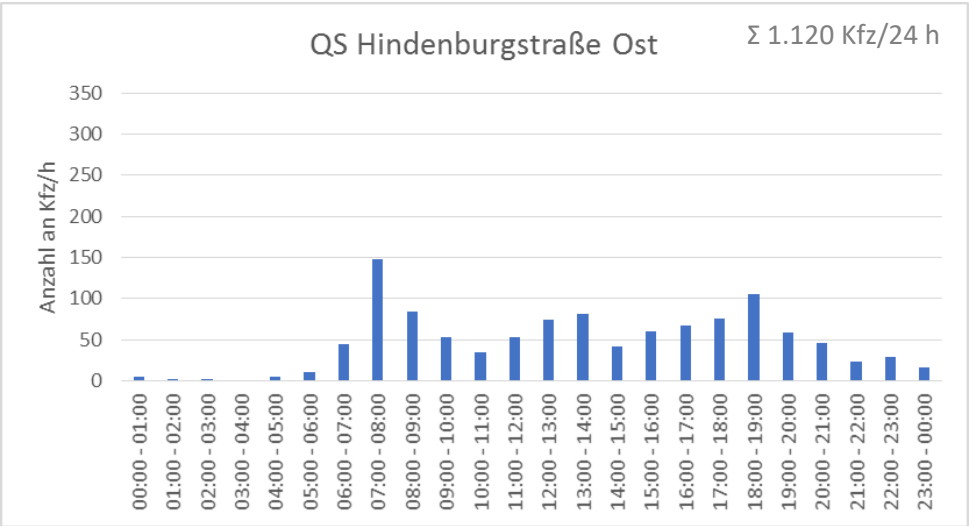
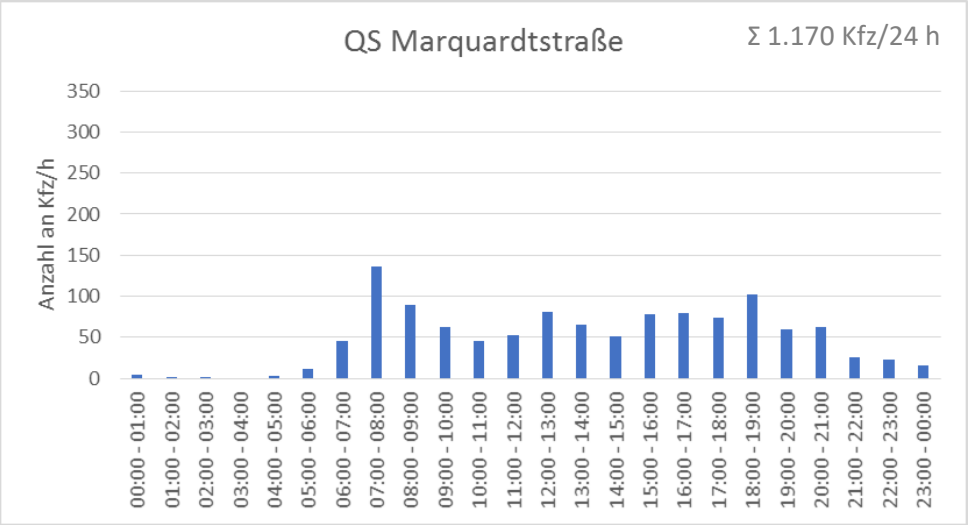
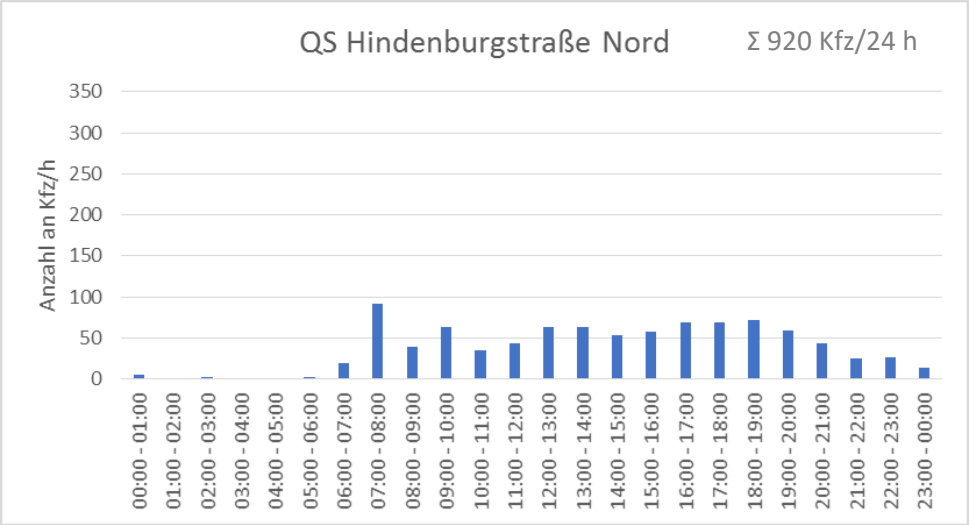
Erkenntnisse:

- Höchstes Verkehrsaufkommen am Querschnitt der Marquardtstraße sowie der südlichen Urbanstraße
- Der stärkste Strom fährt von der Marquardtstraße rechts in die nördliche Urbanstraße
- Rund 600 Kfz fahren pro Tag in die Marquardtstraße ein, sogar rund 1.600 Kfz wieder aus
- Der stärkste Strom, der in die Marquardtstraße einfährt, kommt aus der südlichen Urbanstraße. Aus dem Norden kommen pro 24 h lediglich 41 Kfz
- Deutliche Morgenspitze zwischen 07:00 – 08:00 Uhr zur Schulanfangszeit



AUSWERTUNG QUERSCHNITTE AM SCHULZENTRUM

KNOTENPUNKT MARQUARDTSTRAÙE/HINDENBURGSTRAÙE/MOLTKESTRAÙE





AUSWERTUNG QUERSCHNITTE AM SCHULZENTRUM

KNOTENPUNKT URBANSTRASSE/MARQUARDTSTRASSE

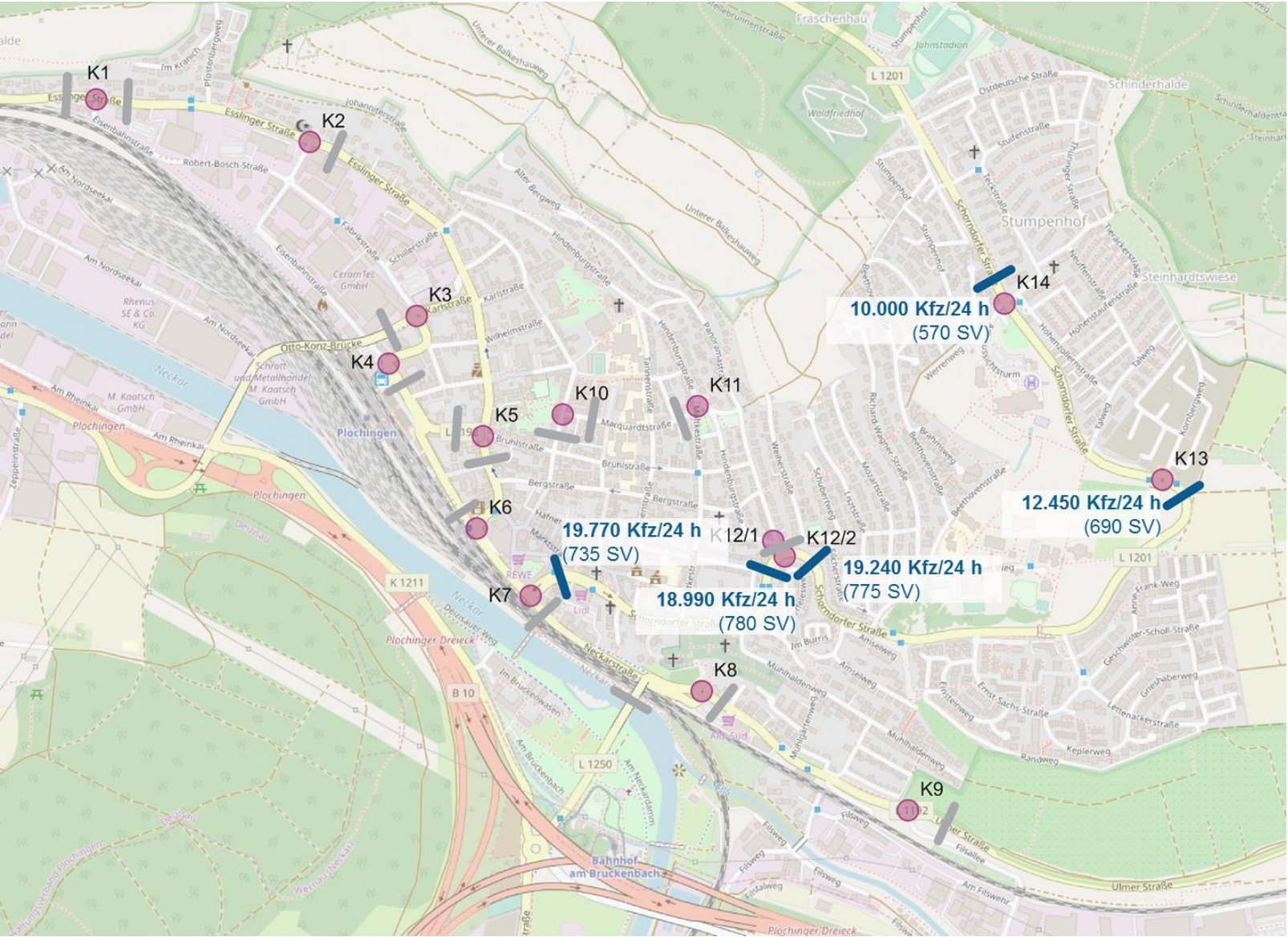
Erkenntnisse:

- Höchstes Verkehrsaufkommen am Querschnitt der Marquardtstraße und der östlichen Hindenburgstraße
- Der stärkste Strom fährt von der östlichen Hindenburgstraße geradeaus auf die Marquardtstraße
- Rund 700 Kfz fahren pro Tag in die Marquardtstraße ein, nur rund 470 Kfz wieder aus
- Deutliche Morgenspitze zwischen 07:00 – 08:00 Uhr zur Schulanfangszeit



VERKEHRSZÄHLUNGEN

ERGEBNISSE IM QUERSCHNITT



Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

Verkehrsstromzählung über 24 h (14 Knotenpunkte)

Verkehrsmengen im Querschnitt [Kfz/24 h]



VERKEHRSZÄHLUNGEN

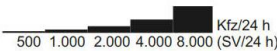
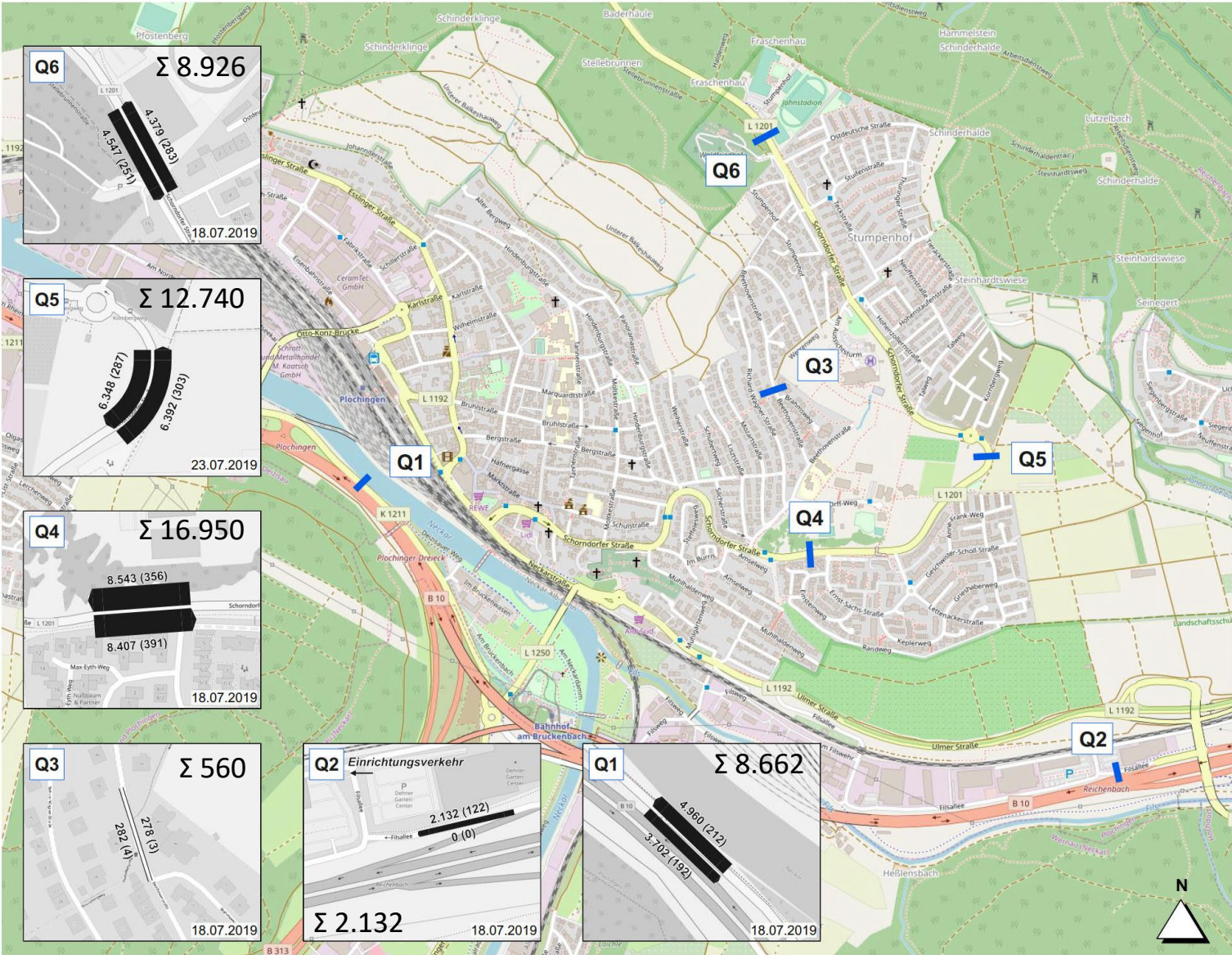
ERGEBNISSE IM QUERSCHNITT

Verkehrsstärken 24 h

Q1 – Q4, Q6:
Donnerstag, 18.07.19

Q5
Dienstag, 23.07.19

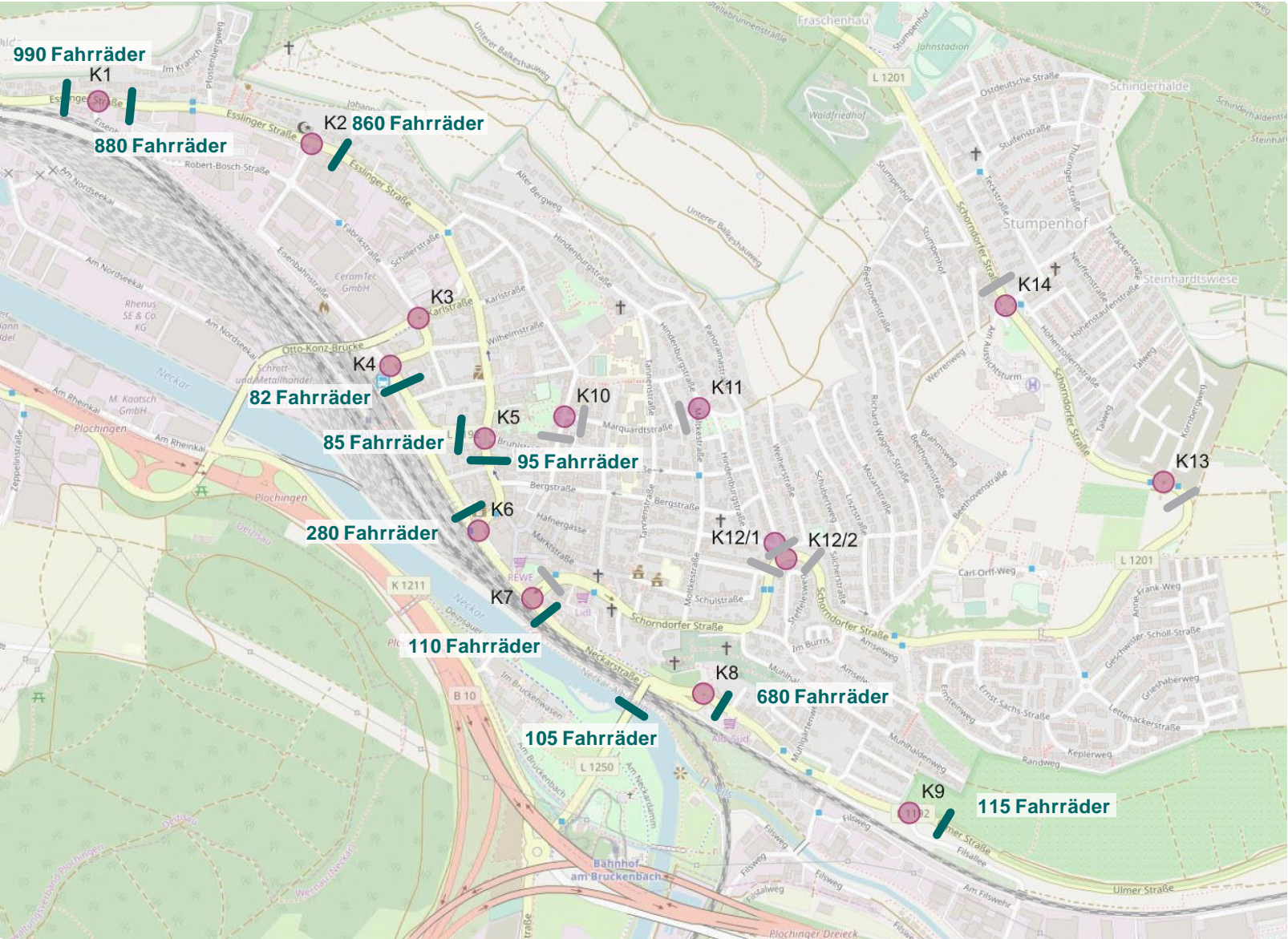
Verkehrsmengen im
Querschnitt
[Kfz/24 h]





VERKEHRSZÄHLUNGEN

RADVERKEHR IM QUERSCHNITT



Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

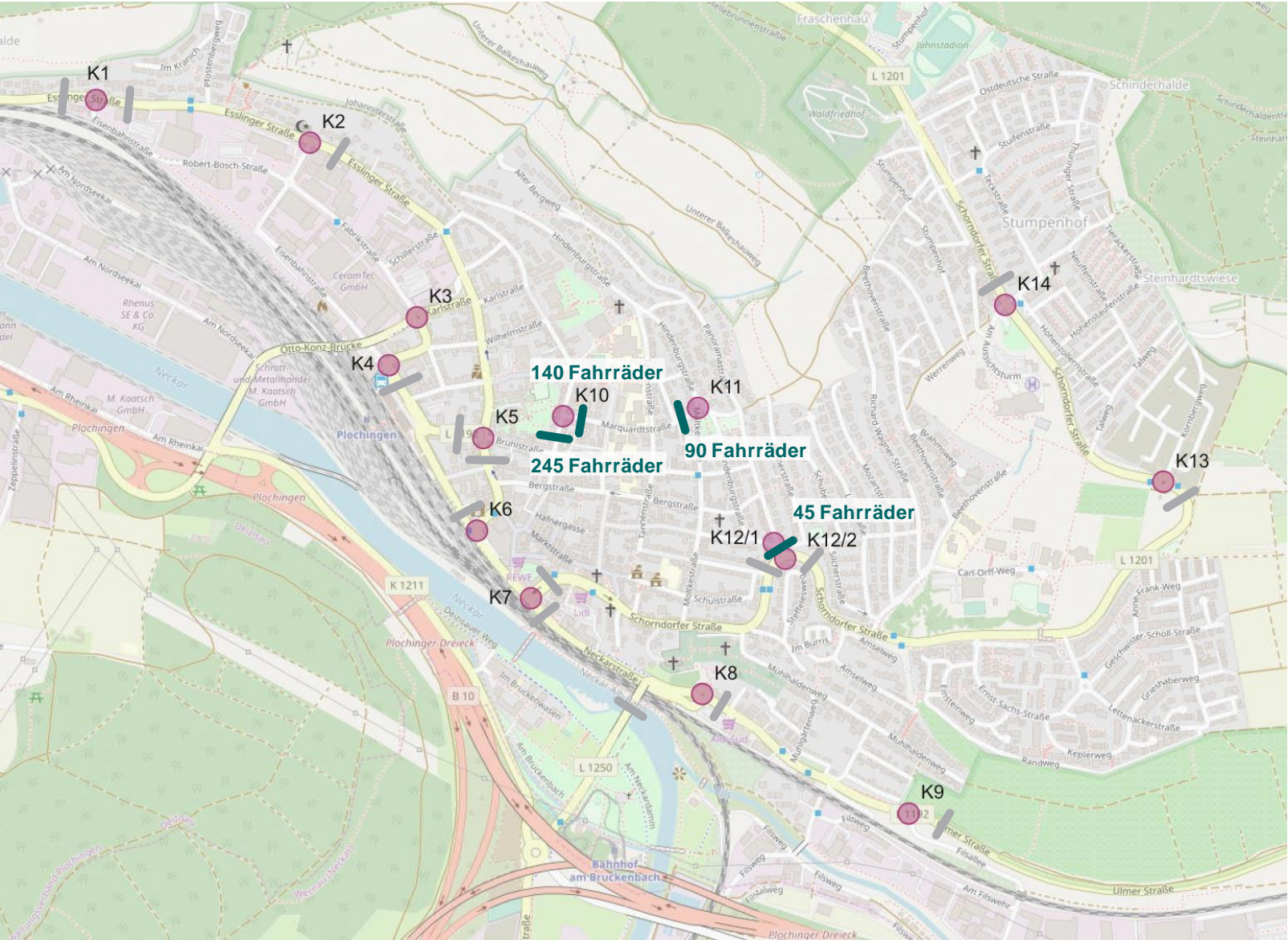
Verkehrsstromzählung über 24 h (14 Knotenpunkte)

Verkehrsmengen im Querschnitt [Kfz/24 h]



VERKEHRSZÄHLUNGEN

RADVERKEHR IM QUERSCHNITT



Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

Verkehrsstromzählung über
24 h (14 Knotenpunkte)

Verkehrsmengen im
Querschnitt
[Kfz/24 h]



VERKEHRSZÄHLUNGEN

RADVERKEHR IM QUERSCHNITT



Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

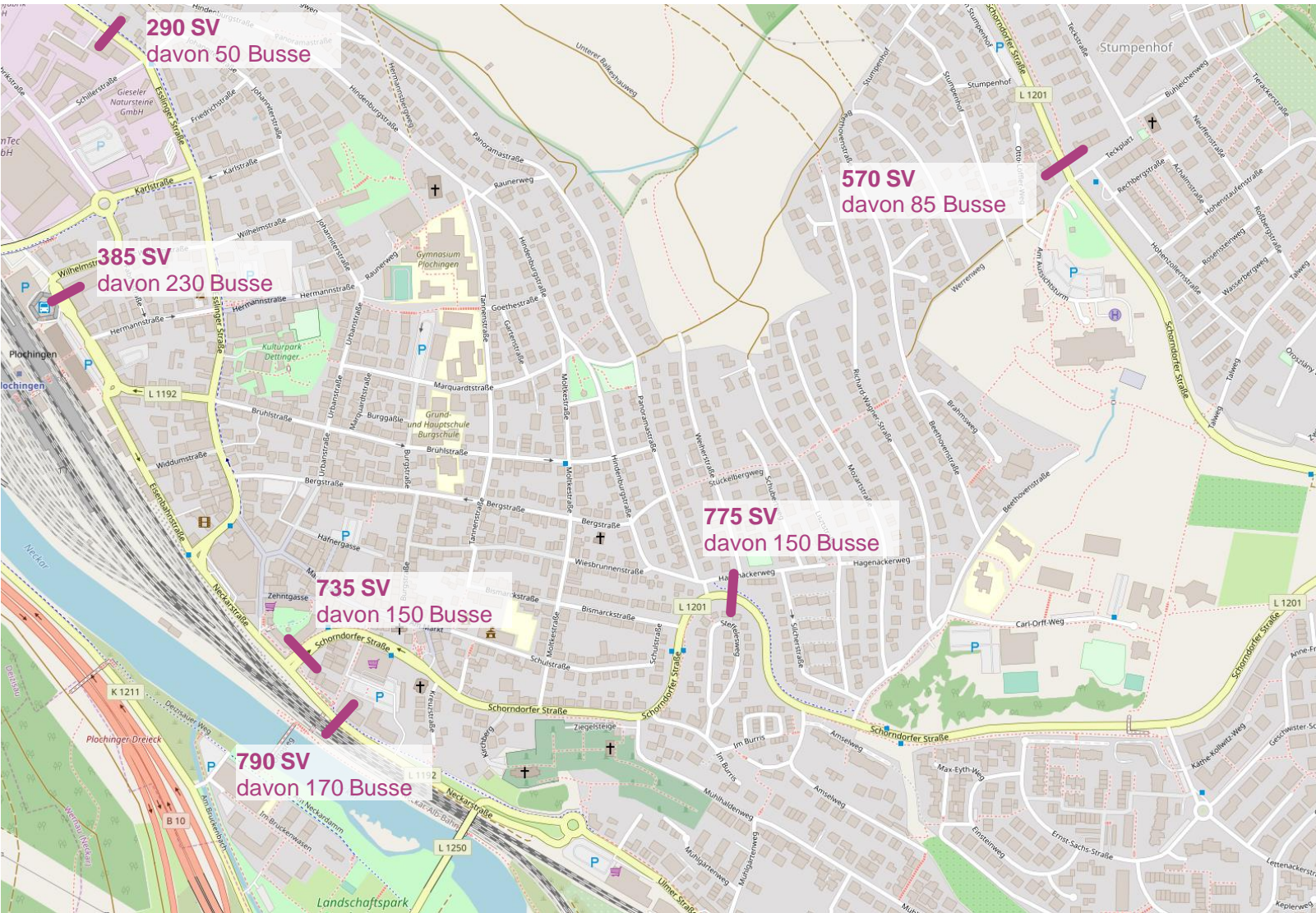
Verkehrsstromzählung über
24 h (14 Knotenpunkte)

Verkehrsmengen im
Querschnitt
[Kfz/24 h]



VERKEHRSZÄHLUNGEN

SCHWERVERKEHR IM QUERSCHNITT



Verkehrszählungen

K1 – K3, K5 – K10:
Dienstag, 16.07.19

K4
Dienstag, 19.11.19

K11 – K14:
Donnerstag, 18.07.19

Verkehrsstromzählung über
24 h (14 Knotenpunkte)

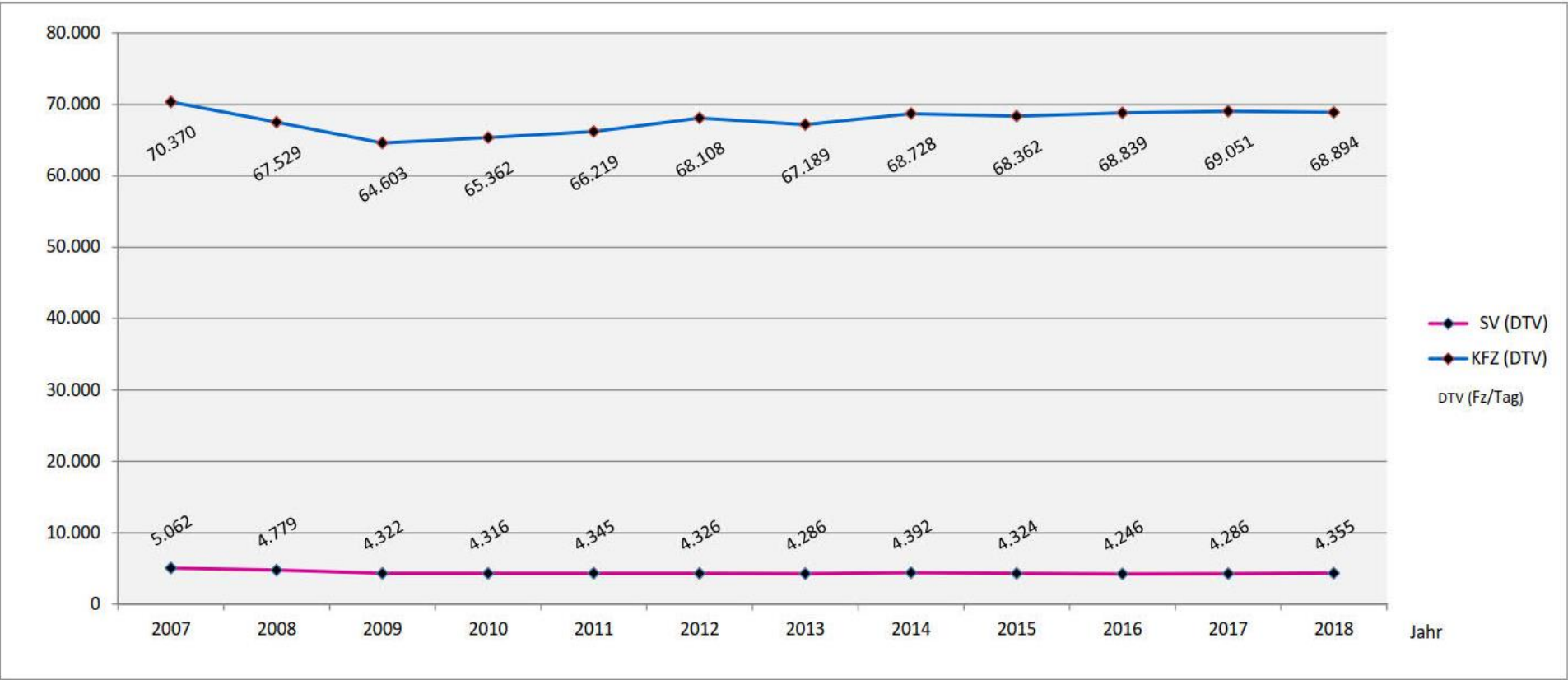
Verkehrsmengen im
Querschnitt
[Kfz/24 h]



VERKEHRSENTWICKLUNG

DAUERZÄHLSTELLE B 10 PLOCHINGEN

Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
KFZ (DTV)	70.370	67.529	64.603	65.362	66.219	68.108	67.189	68.728	68.362	68.839	69.051	68.894
SV (DTV)	5.062	4.779	4.322	4.316	4.345	4.326	4.286	4.392	4.324	4.246	4.286	4.355





VERKEHRSENTWICKLUNG

VERKEHRSMONITORING

Allgemeine Angaben			DTV		DTV 2018						
			Kfz		Kfz	SV		Mot	Pkw + PmA + Lfw	Bus + LoA	LmA + Sat
			2016	2017							
L 1201	82165		15.712	15.975	16.165	282	1,7	179	15.704	163	119
	8116	7222 1206	16.987	17.374	17.536	330	1,9	204	17.002	187	143
	L 1192/L 1201 Plochingen "Wald"		17.190	17.550	17.720	325	1,8	227	17.168	230	95
	L 1150/L 1201 "Weißer Stein"		16.646	17.086	17.107	341	2,0	207	16.559	187	154
			9.823	9.902	10.214	77	0,8	90	10.047	59	18
2	OD		Fortschreibung								
L 1201	82166		9.643	7.143	7.228	245	3,4	98	6.885	159	86
	8116	7222 1207	10.527	7.743	7.815	294	3,8	91	7.430	190	104
	L 1192/L 1201 Plochingen "Wald"		-	8.262	8.342	363	4,4	92	7.887	228	135
	L 1150/L 1201 "Weißer Stein"		9.230	7.874	7.883	301	3,8	102	7.480	193	108
			6.909	4.216	4.349	13	0,3	119	4.217	11	2
2	FS		Fortschreibung								
L 1192	82164		13.902	14.135	14.303	296	2,1	0	14.007	205	91
	8116	7222 1205	15.066	15.409	15.553	344	2,2	0	15.209	236	108
	L 1192/ L 1204 Altbach		14.365	14.666	14.808	341	2,3	280	14.187	245	96
	L 1192/L 1250 Plochingen		14.764	15.155	15.173	353	2,3	0	14.820	235	118
			8.527	8.596	8.867	74	0,8	0	8.793	66	8
2	OD		Fortschreibung								
L 1192	82156		9.450	9.608	10.436	370	3,5	148	9.918	264	106
	8116	7222 1101	10.412	10.649	11.485	440	3,8	149	10.896	314	126
	L 1192/L 1250 Plochingen		10.659	10.882	11.530	496	4,3	136	10.898	346	150
	L 1192/L 1201 Querspange Reich		10.203	10.473	11.487	433	3,8	176	10.878	307	126
			4.986	5.026	5.498	46	0,8	113	5.339	34	12
2	FS		Hochgerechnet								
B 313	82431		64.582	65.664	66.444	5.530	8,3	1.194	59.720	2.123	3.407
	8116	7322 1109	71.562	73.192	73.875	7.027	9,5	1.215	65.633	2.594	4.433
	AS Wendlingen A 8/B 313 (055)		-	76.633	77.377	8.092	10,5	621	68.664	1.912	6.180
	B 10/B 313 "Plochinger Dreieck"		62.175	63.820	63.897	5.971	9,3	1.013	56.913	2.028	3.943
			42.046	42.386	43.723	408	0,9	1.450	41.865	246	162
4	FS		Fortschreibung								

Zählung auf Schorndorfer Straße auf Höhe des Knotenpunkts Schorndorfer Straße/Kronenstraße

Zählung auf Schorndorfer Straße („Weißer Stein“)

Zählung auf Neckarstraße westlich des Knotenpunkts Neckarstraße/Schorndorfer Straße

Zählung auf Ulmer Straße östlich des Knotenpunkts Ulmer Straße/Filsallee

Zählung auf B 313 südlich der Anschlussstelle Wernau



VERKEHRSENTWICKLUNG

SCHORNDORFER STRAÙE

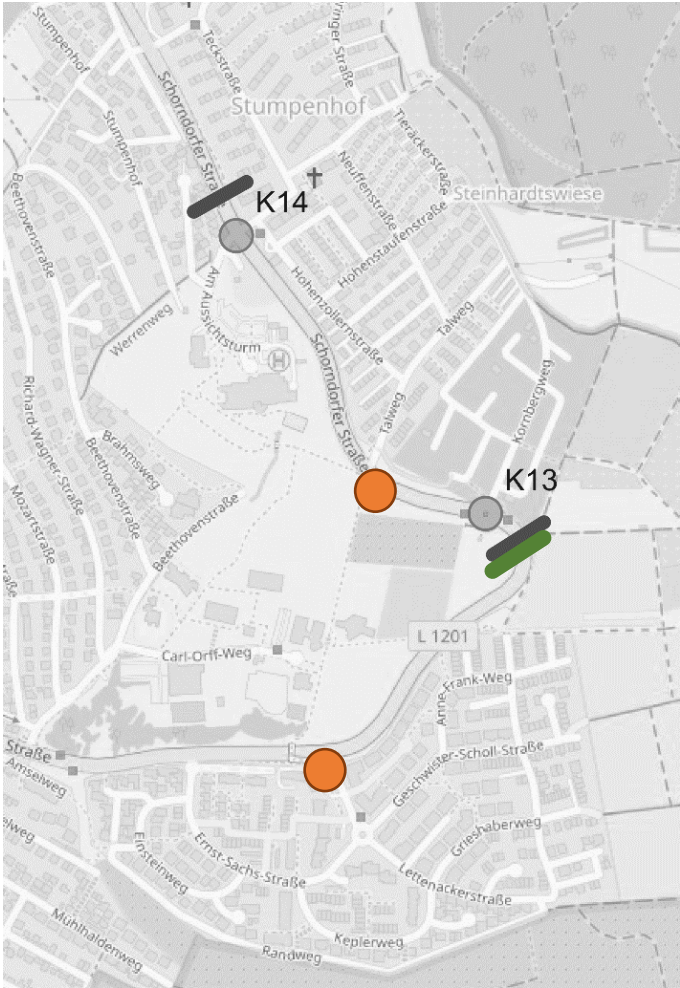
Vergleich der Verkehrsmengen in den Spitzenstunden zwischen den Knotenpunkten:

*Schorndorfer Straße/Lettenackerstraße und
Schorndorfer Straße/Talweg*

Vormittägliche Spitzenstunde (ca. zwischen 07:00 – 08:00 Uhr)

■ Thomas+Partner 2001:	960 Pkw-E/h	100 %
■ Stahl und Partner 2013:	945 Pkw-E/h	98,4 %
■ IGV 2015:	1.015 Pkw-E/h	105,7 %
■ bBI 2019:	1.119 Pkw-E/h*	116,2 %

* Begrenzte Vergleichbarkeit, Wohngebiet war in Vergleichsgutachten noch nicht bebaut





VERKEHRSENTWICKLUNG

SCHORNDORFER STRAÙE

Vergleich der Verkehrsmengen in den Spitzenstunden zwischen den Knotenpunkten:

*Schorndorfer Straße/Lettenackerstraße und
Schorndorfer Straße/Talweg*

Nachmittägliche Spitzenstunde (ca. zwischen 17:00 – 18:00 Uhr)

■ Thomas+Partner 2001:	999 Pkw-E/h	100 %
■ Stahl und Partner 2013:	1.083 Pkw-E/h	108,4 %
■ IGV 2015:	1.177 Pkw-E/h	117,8 %
■ bBI 2019:	1.179 Pkw-E/h	118,0 %

* Begrenzte Vergleichbarkeit, Wohngebiet war in Vergleichsgutachten noch nicht bebaut



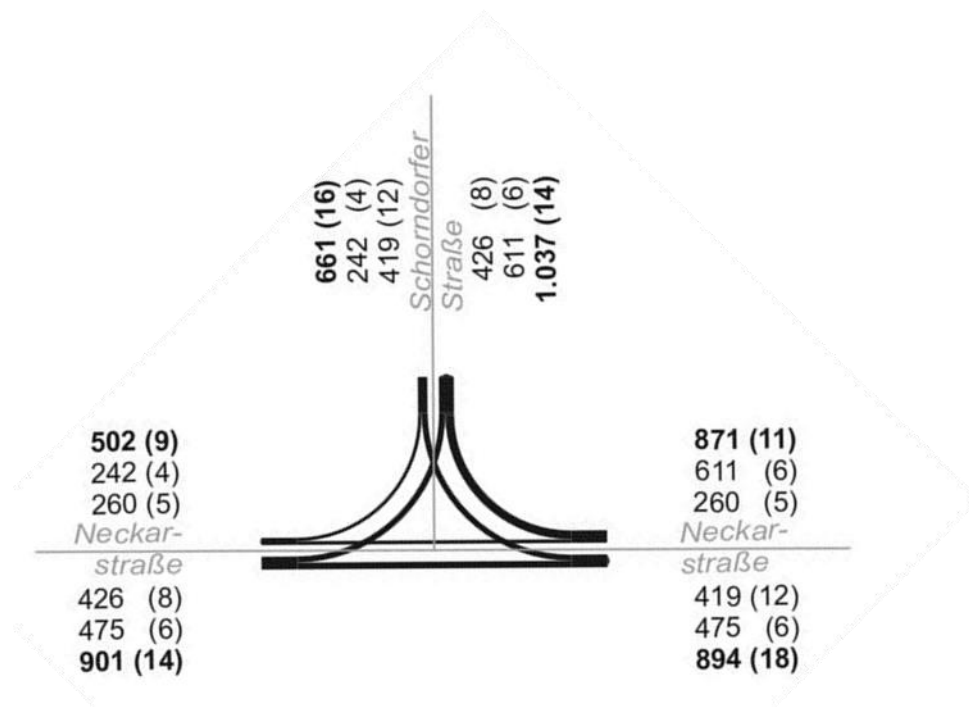


VERKEHRSENTWICKLUNG

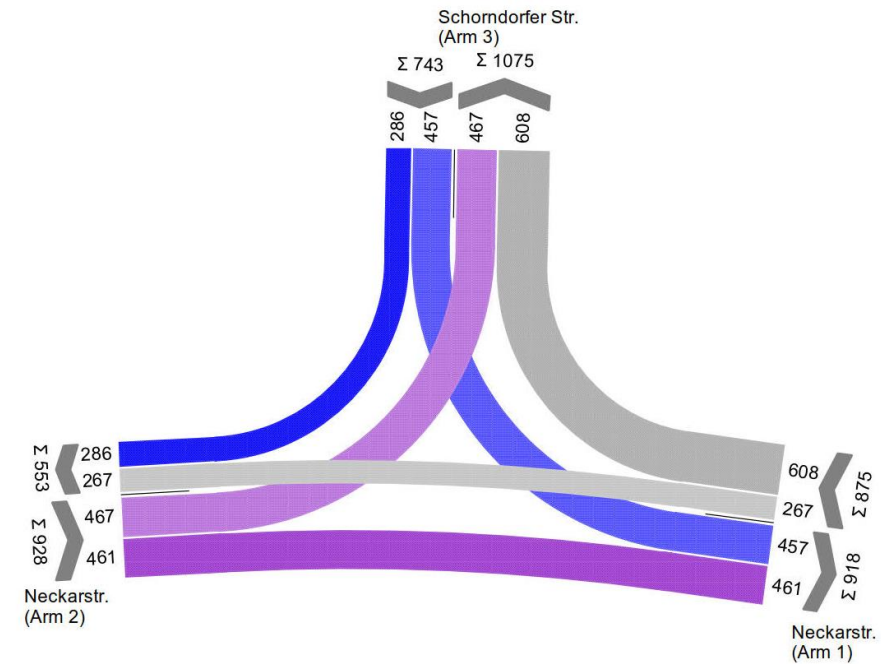
SCHORNDORFER STRAÙE

Vergleich der Verkehrsmengen in der Abendspitzenstunde (ca. zwischen 17:00 – 18:00 Uhr):

BERNARD Gruppe (2019)



Thomas und Partner (2018)





Bestandsaufnahme 2019

Ruhender Verkehr

Ergebnisse Parkraumerhebung



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ERHEBUNGSKONZEPT

- Einsatzorte: 10 Rundgänge im Bereich des Bahnhofs, Schulen und der Innenstadt
- Erhebungstag: Dienstag, den 15.10.2019
- Erhebungszeiträume:
 - (1) 08:00 Uhr
 - (2) 11:00 Uhr
 - (3) 14:00 Uhr
 - (4) 17:00 Uhr
 - (5) 19:00 Uhr
- Erhebung des P+R-Parkhaus am Bahnhof über Verband Region Stuttgart erhalten



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

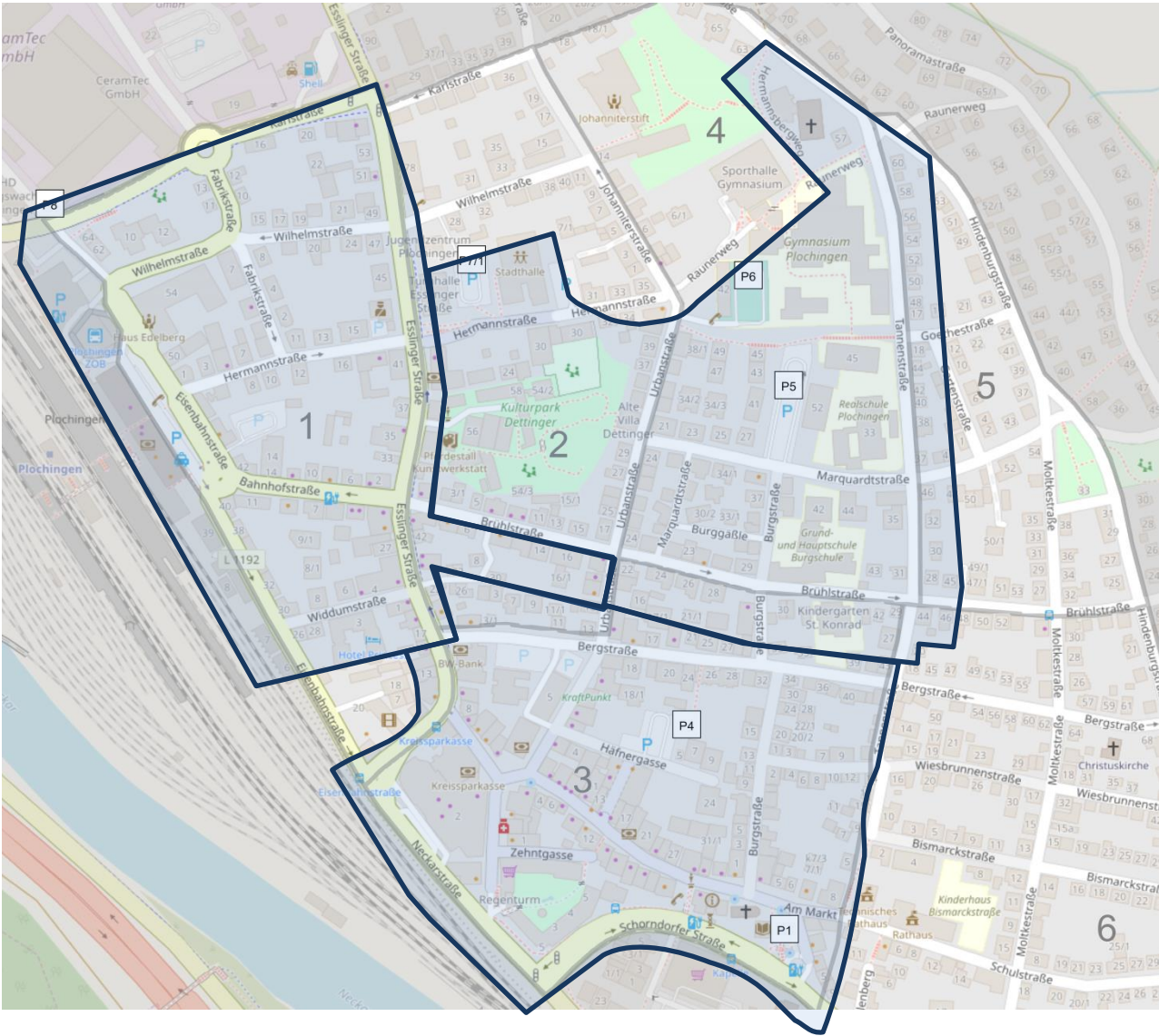
EINTEILUNG IN ERFASSUNGSBEREICHE

- Bereich 1 – Zone Bahnhof – 209 Stellplätze
(zusätzlich: P+R-Anlage am Bahnhof – 270 Stellplätze)
 - Bereich 2 – Zone Schule – 334 Stellplätze
 - Bereich 3 – Zone Stadtmitte – 184 Stellplätze
- Insgesamt 997 Stellplätze in den drei Untersuchungsbereichen
- Ermittlung der Auslastung über den Tagesverlauf
- Bewertung der Ergebnisse



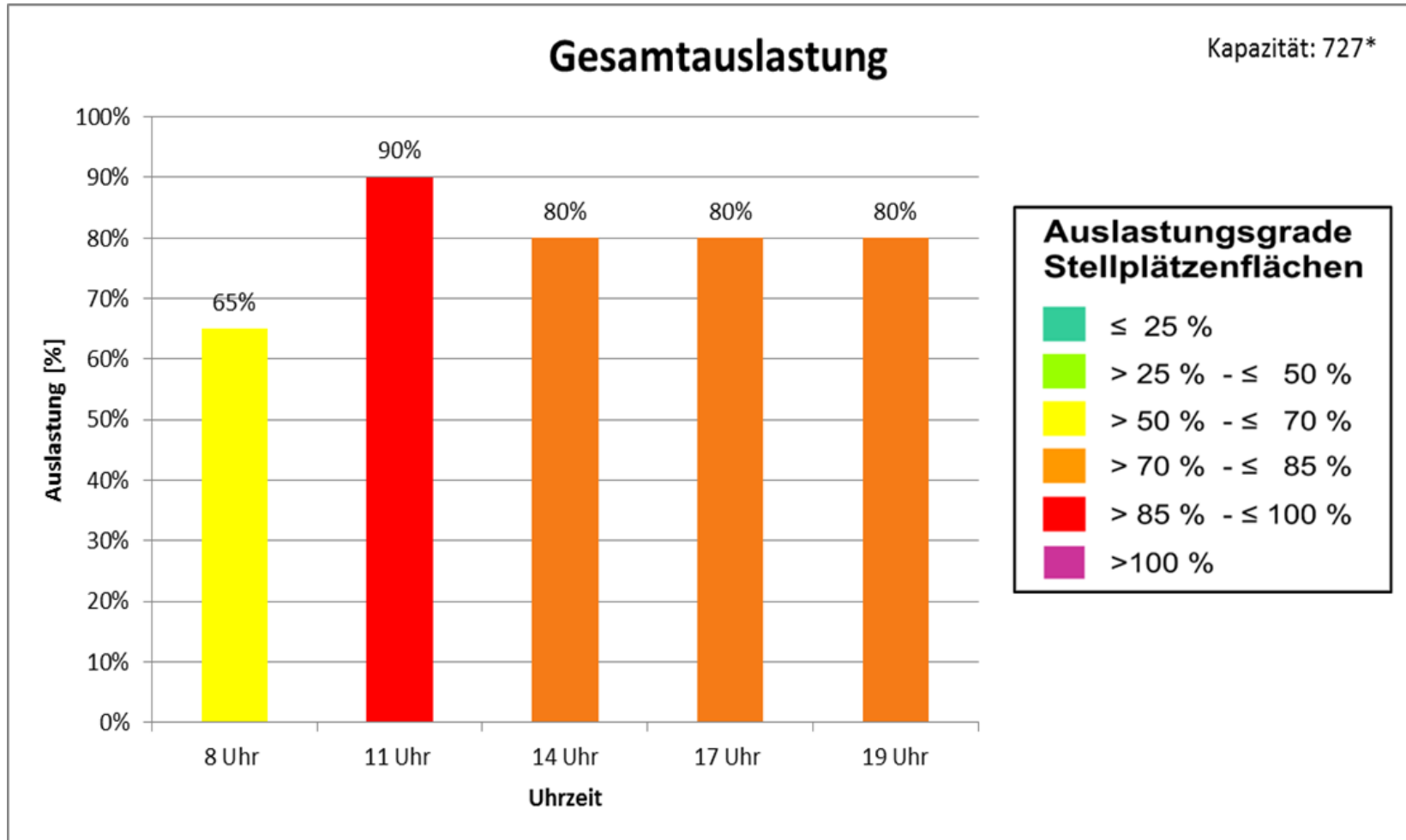
AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ERFASSUNGSBEREICHE



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

AUSLASTUNG IN DEN GESAMTEN ERFASSUNGSBEREICHEN



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

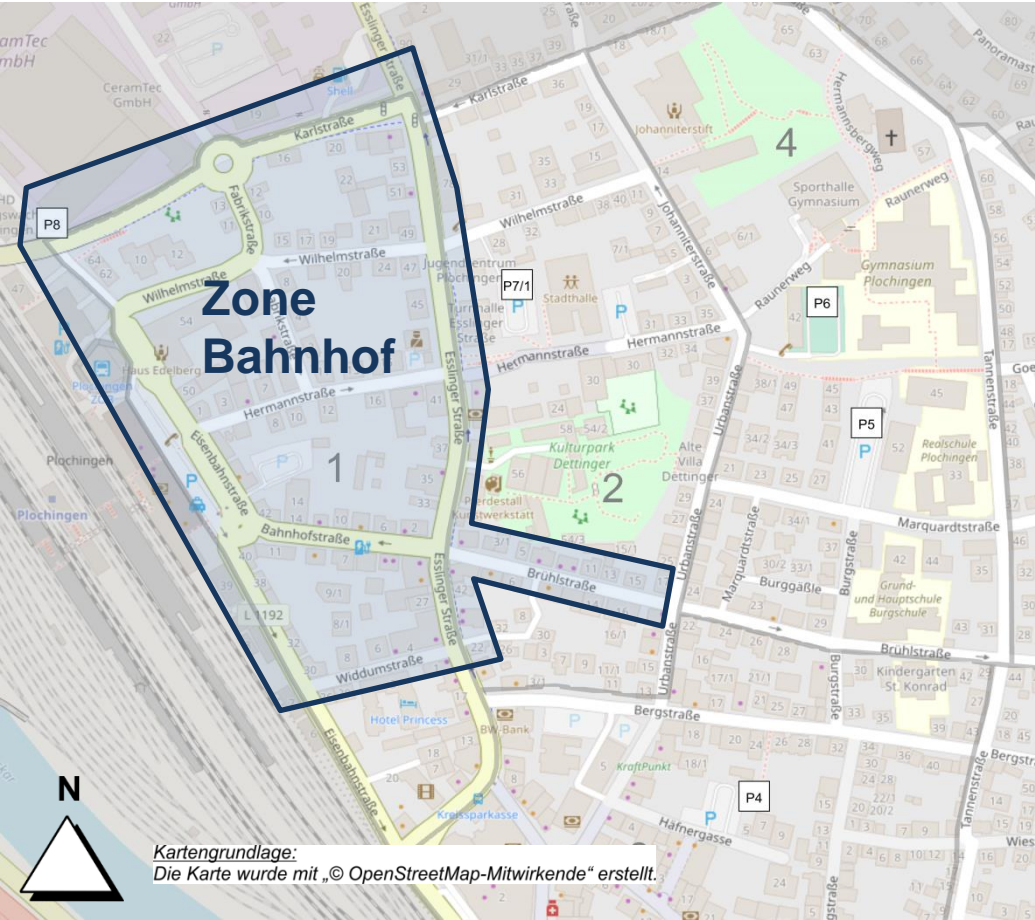
ERKENNTNISSE FÜR DIE GESAMTEN ERFASSUNGSBEREICHE

- Ø Tagesbelastung im gesamten Erfassungsbereich bei 79 %
- Maximale Auslastung über alle erfassten Stellplätze um 11:00 Uhr bei 90 %
- Über das gesamte Erfassungsgebiet hinweg, liegt die geringste Auslastung um 8:00 Uhr morgens bei rund 65 %
- In den Nachmittag- und Abendstunden konstante Auslastung bei rund 80 %



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ZONE BAHNHOF

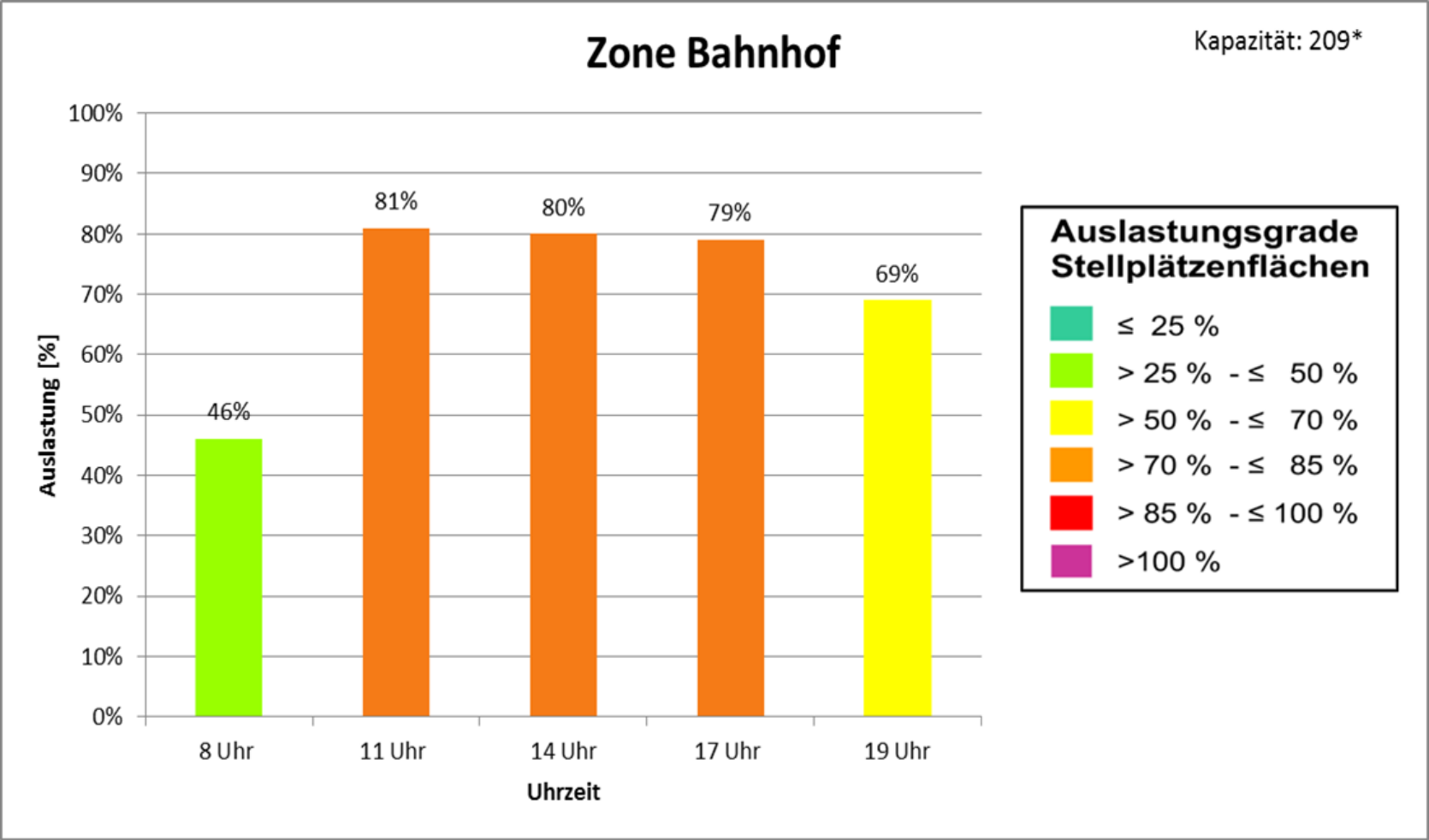


Σ 209 Parkplätze (+ 270 aus P+R-Anlage)
 \varnothing 71 % Auslastung



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

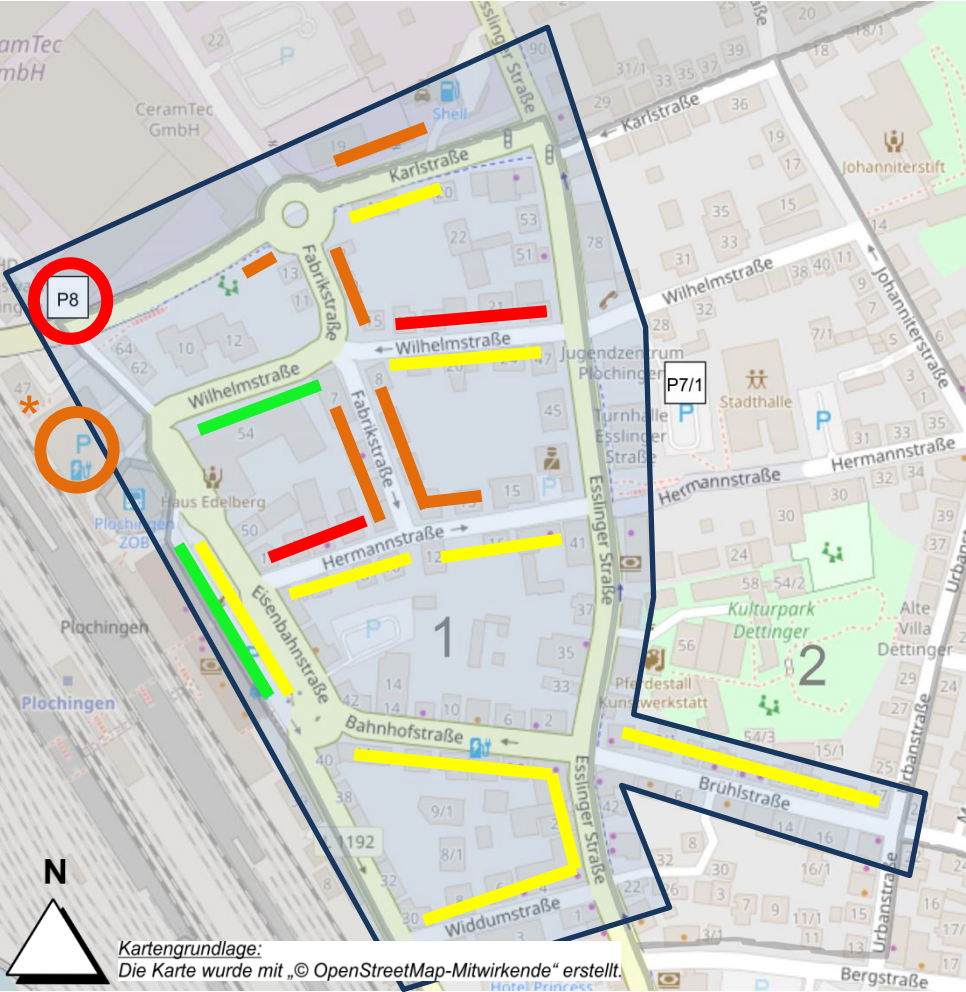
AUSLASTUNG ZONE BAHNHOF





AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

AUSLASTUNG ZONE BAHNHOF - DETAILANSICHT



Auslastungsgrade
Stellplatzflächen

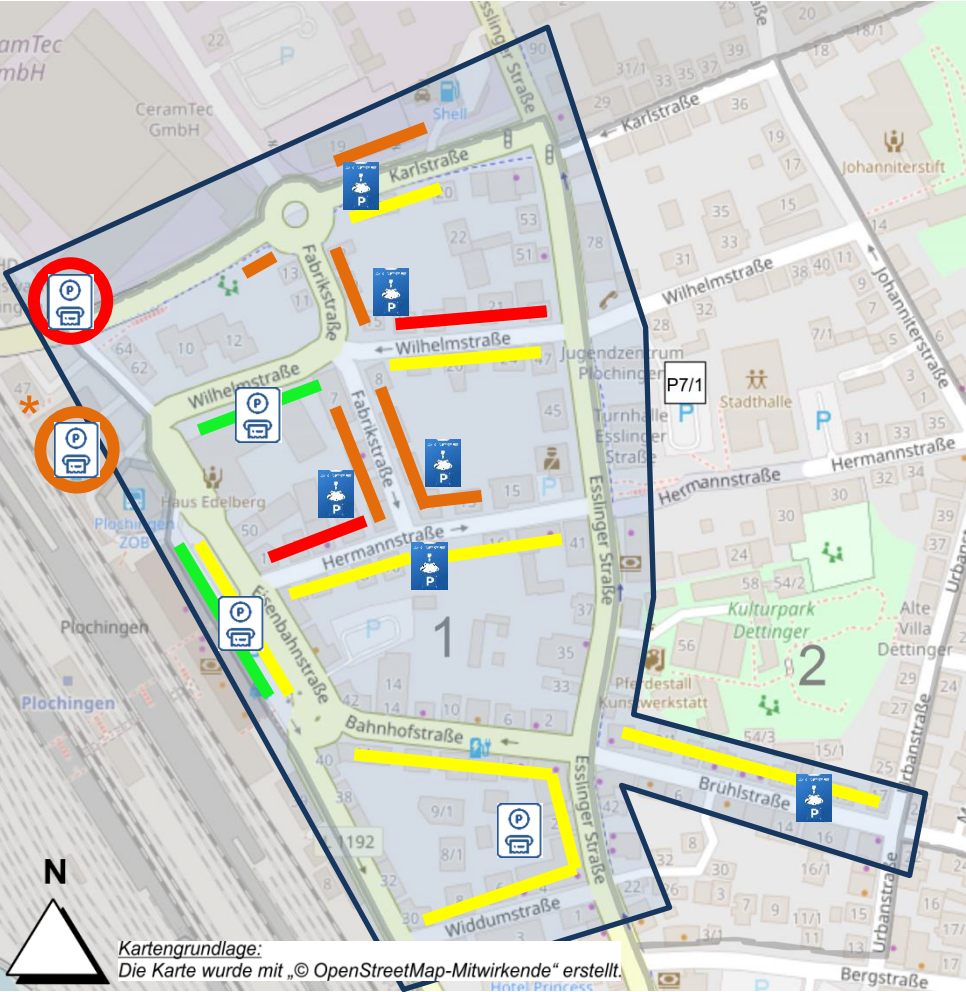
- ≤ 25%
- >25% - ≤ 50%
- >50% - ≤ 70%
- >70% - ≤ 85 %
- >85% - ≤ 100%
- >100%

* Erhebung der Verband Region Stuttgart



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

AUSLASTUNG ZONE BAHNHOF - DETAILANSICHT



Auslastungsgrade Stellplatzflächen

- ≤ 25%
- >25% - ≤ 50%
- >50% - ≤ 70%
- >70% - ≤ 85%
- >85% - ≤ 100%
- >100%



Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheibe



Parkraumbewirtschaftung mittels Parkschein

* Erhebung der Verband Region Stuttgart



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ERKENNTNISSE FÜR DIE ZONE BAHNHOF

- Die Zone Bahnhof ist die am schwächsten ausgelastete Zone in den erfassten Bereichen (Ø Tagesauslastung bei 71 %)
- Die maximale Auslastung liegt in den Tagesstunden zwischen 11 – 17 Uhr bei konstant rund 80 %
- In den Morgenstunden (8 Uhr) sind im Durchschnitt mehr als die Hälfte der Stellplätze in der Bahnhofszone frei
- Abends um 19 Uhr liegt die Auslastung lediglich bei 69 %

→ Klassischer Pendlerverkehr



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ERKENNTNISSE FÜR DIE ZONE BAHNHOF

- Stellplätze an der westlichen Wilhelmstraße, dem Bahnhofsvorplatz sowie der Widdum- und Bahnhofstraße sind recht gering ausgelastet

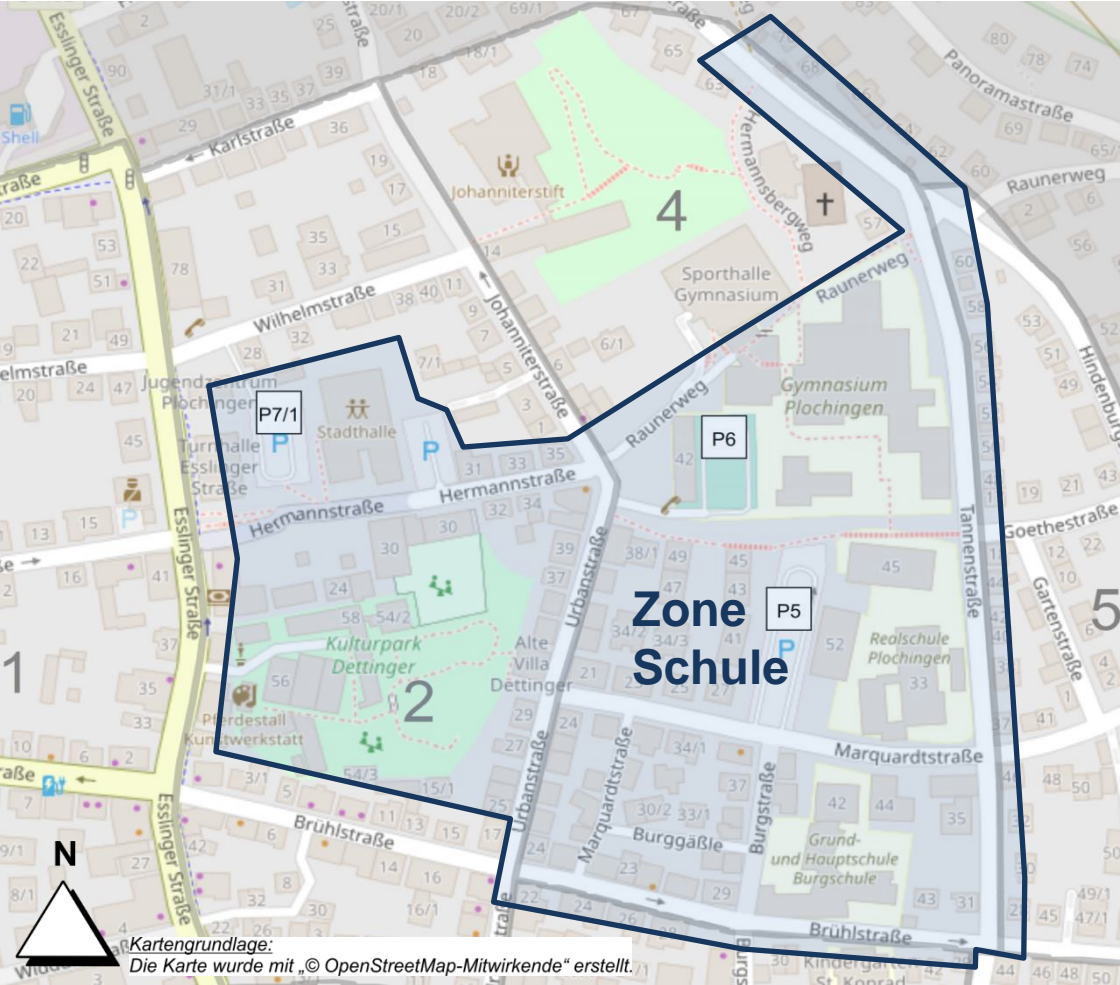
→ Parkraumbewirtschaftung mittels Parkschein
- Die Stellplätze entlang der östlichen Wilhelmstraße, der Hermann-, Fabrik- und Karlstraße hingegen weisen eine sehr hohe Auslastung auf

→ Parkscheibe (2 Stunden freies Parken mit Parkscheibe)



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ZONE SCHULE

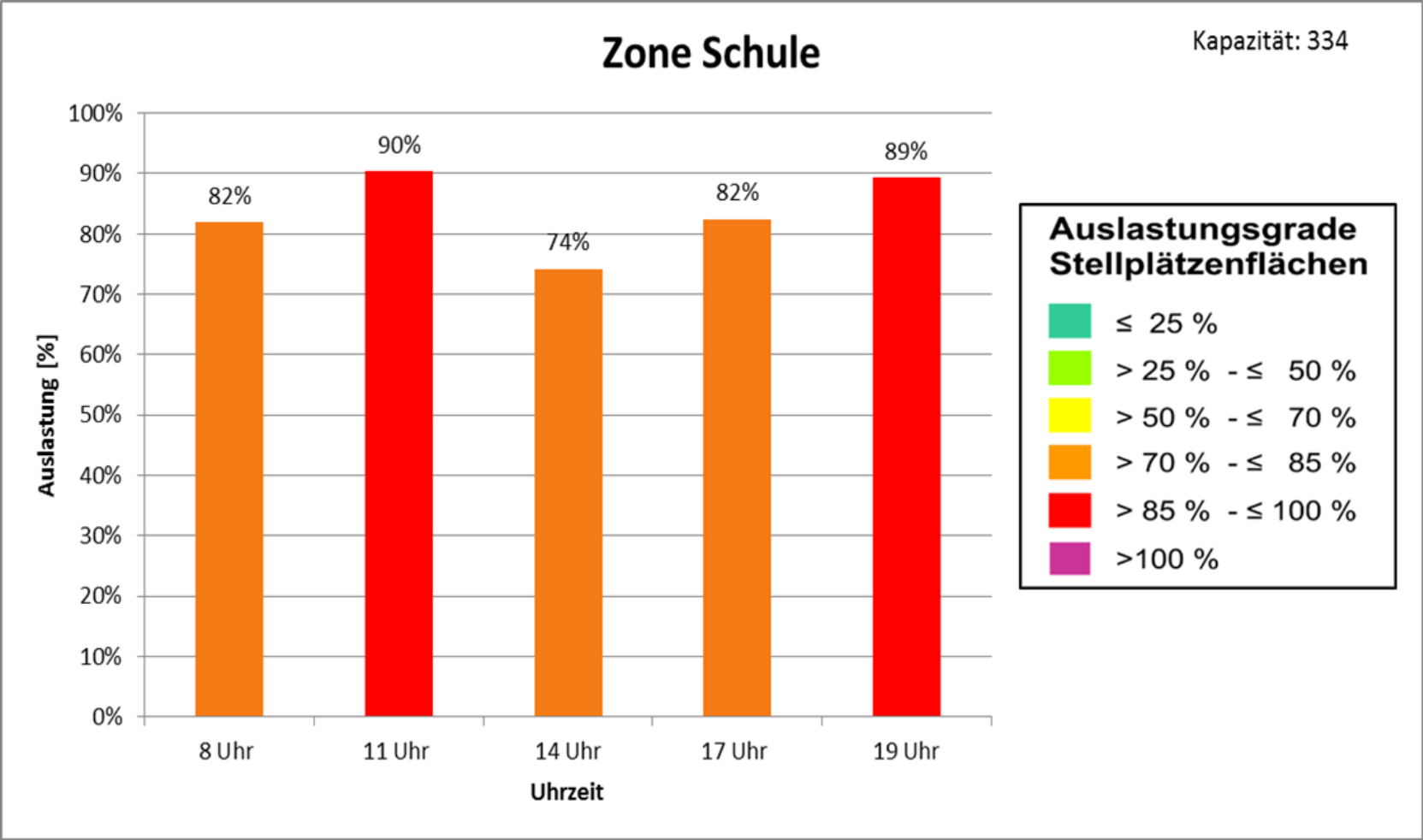


Σ 334 Parkplätze
Ø 84 % Auslastung



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

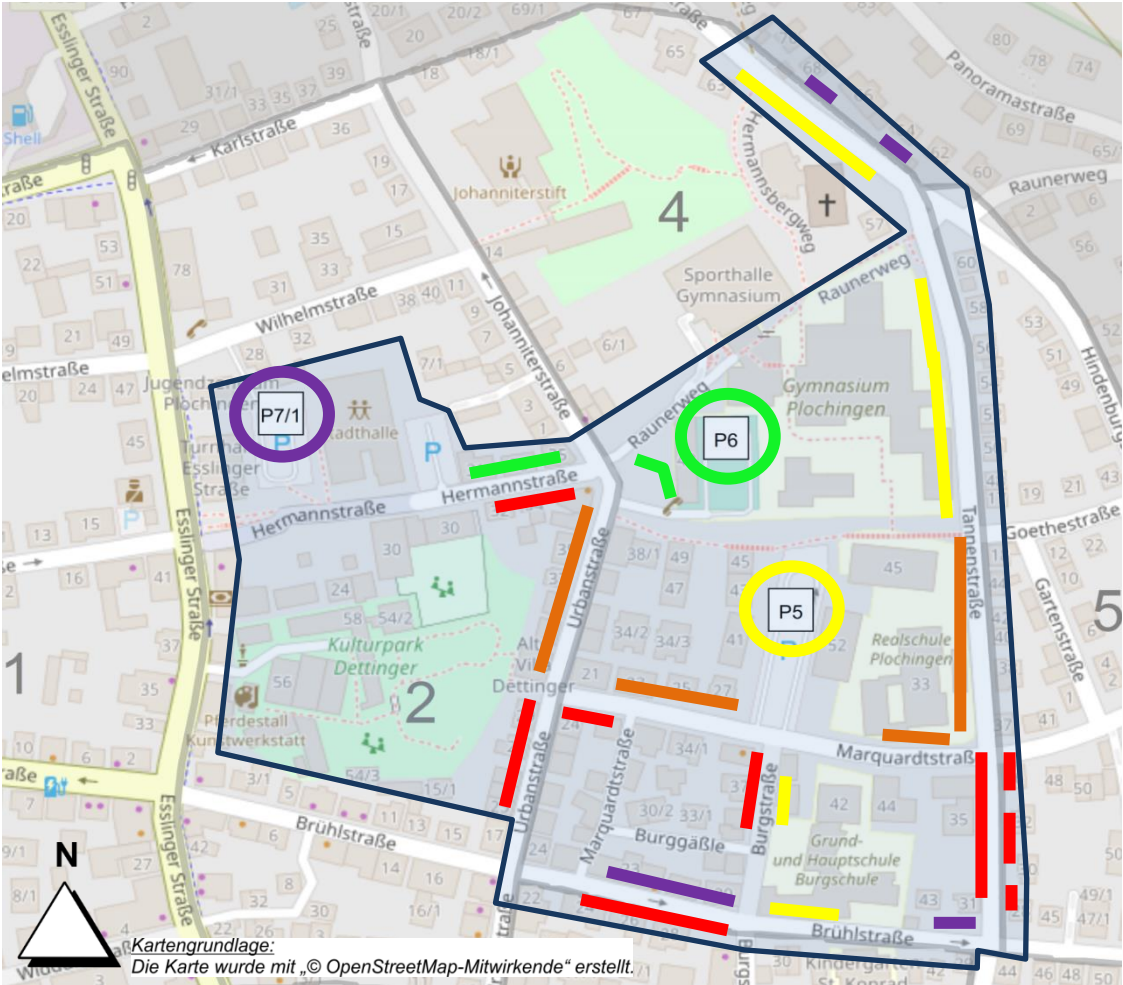
AUSLASTUNG ZONE SCHULE





AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

AUSLASTUNG ZONE SCHULE - DETAILANSICHT



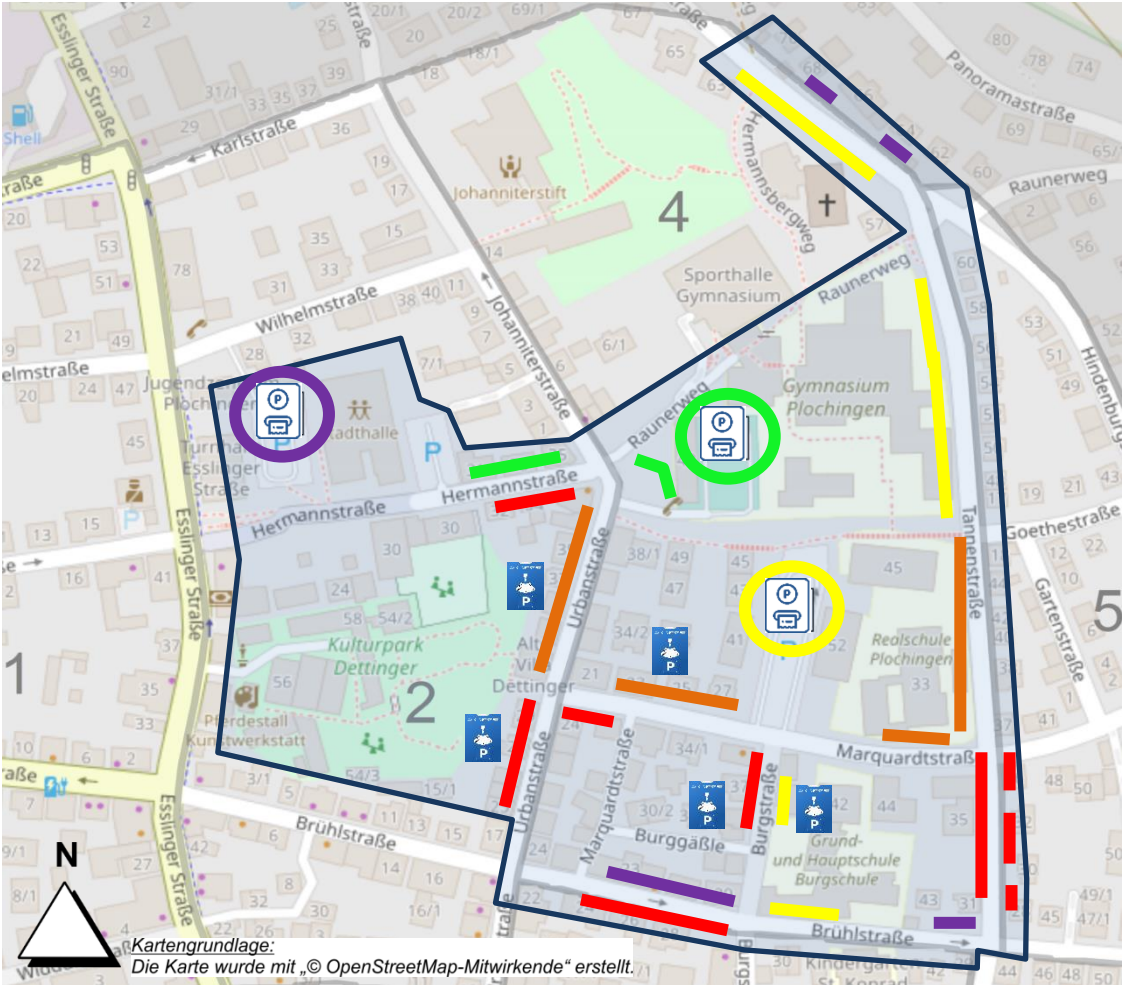
Auslastungsgrade
Stellplatzflächen

- ≤ 25%
- >25% - ≤50%
- >50% - ≤70%
- >70% - ≤85 %
- >85% - ≤100%
- >100%



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

AUSLASTUNG ZONE SCHULE - DETAILANSICHT



Auslastungsgrade
Stellplatzflächen

- ≤ 25%
- >25% - ≤ 50%
- >50% - ≤ 70%
- >70% - ≤ 85 %
- >85% - ≤ 100%
- >100%



Parkraumbewirtschaftung mittels Parkscheibe



Parkraumbewirtschaftung mittels Parkschein



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

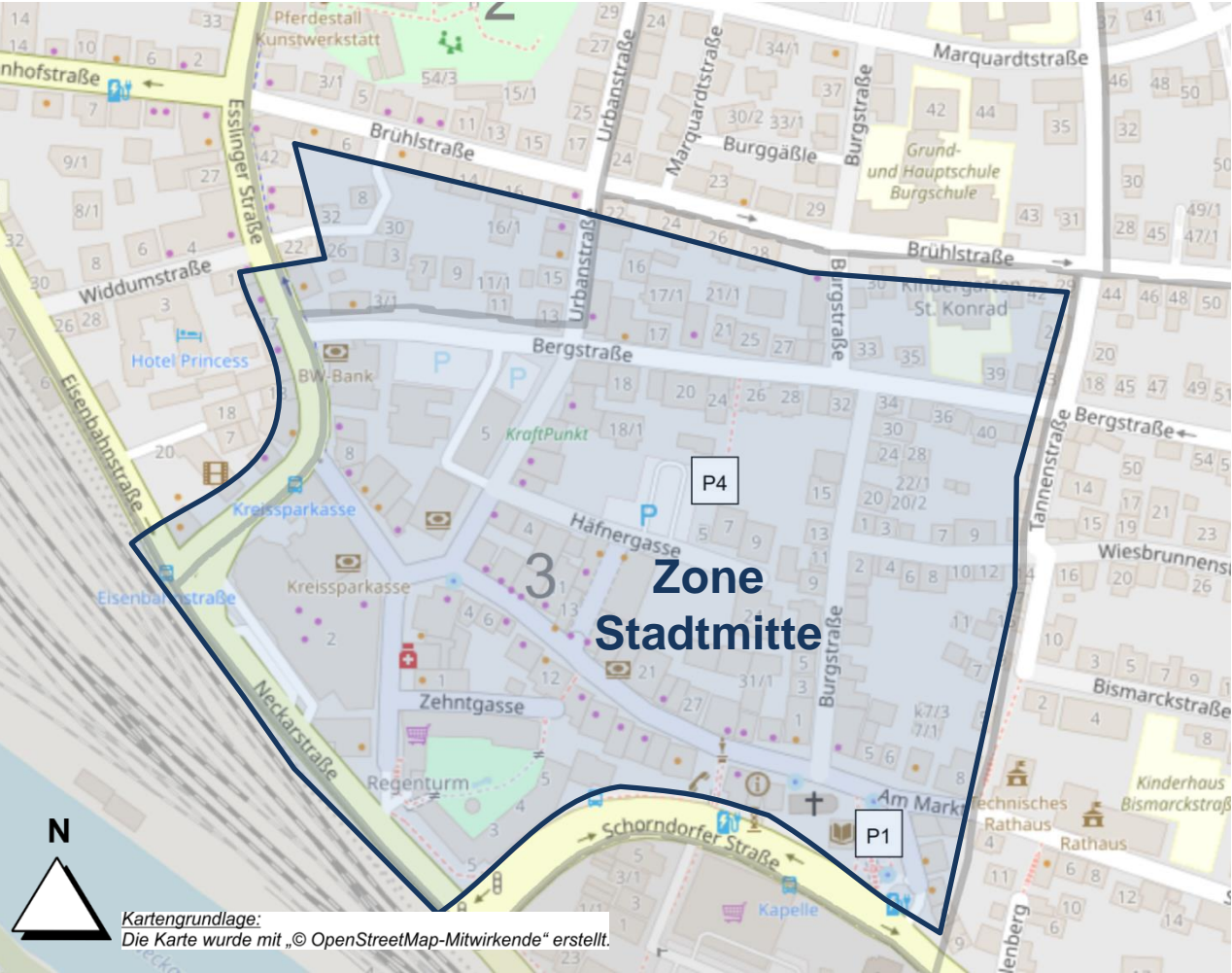
ERKENNTNISSE FÜR DIE ZONE SCHULE

- Im gesamten Tagesverlauf sehr hohe Auslastung
→ am stärksten ausgelastete Zone
- Ø Tagesauslastung bei 84 %
- Sehr hohe Auslastungen um 11:00 Uhr und um 19:00 Uhr (90 % bzw. 89 %)
→ nicht nur Schulverkehr, sondern auch starke Parkraumnachfrage durch Anwohner
- Minimale Auslastung um 14 Uhr (74 %)
→ Großteil des Schulverkehrs wieder weg, Anwohner noch nicht anwesend
- Grundsätzlich weist der Bereich der Schulen viele Stellplätze ohne Parkraumbewirtschaftung auf (Tannenstraße, Brühlstraße, Teile der Marquardtstraße, Hermannstraße), die dementsprechend stark genutzt werden
→ v. a. die Brühlstraße ist von einem sehr hohen Parkdruck geprägt, was zu widerrechtlichem Abstellen von Fahrzeugen führt
→ auch die südliche Tannenstraße und die südliche Urbanstraße ist voll ausgelastet



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ZONE STADTMITTE

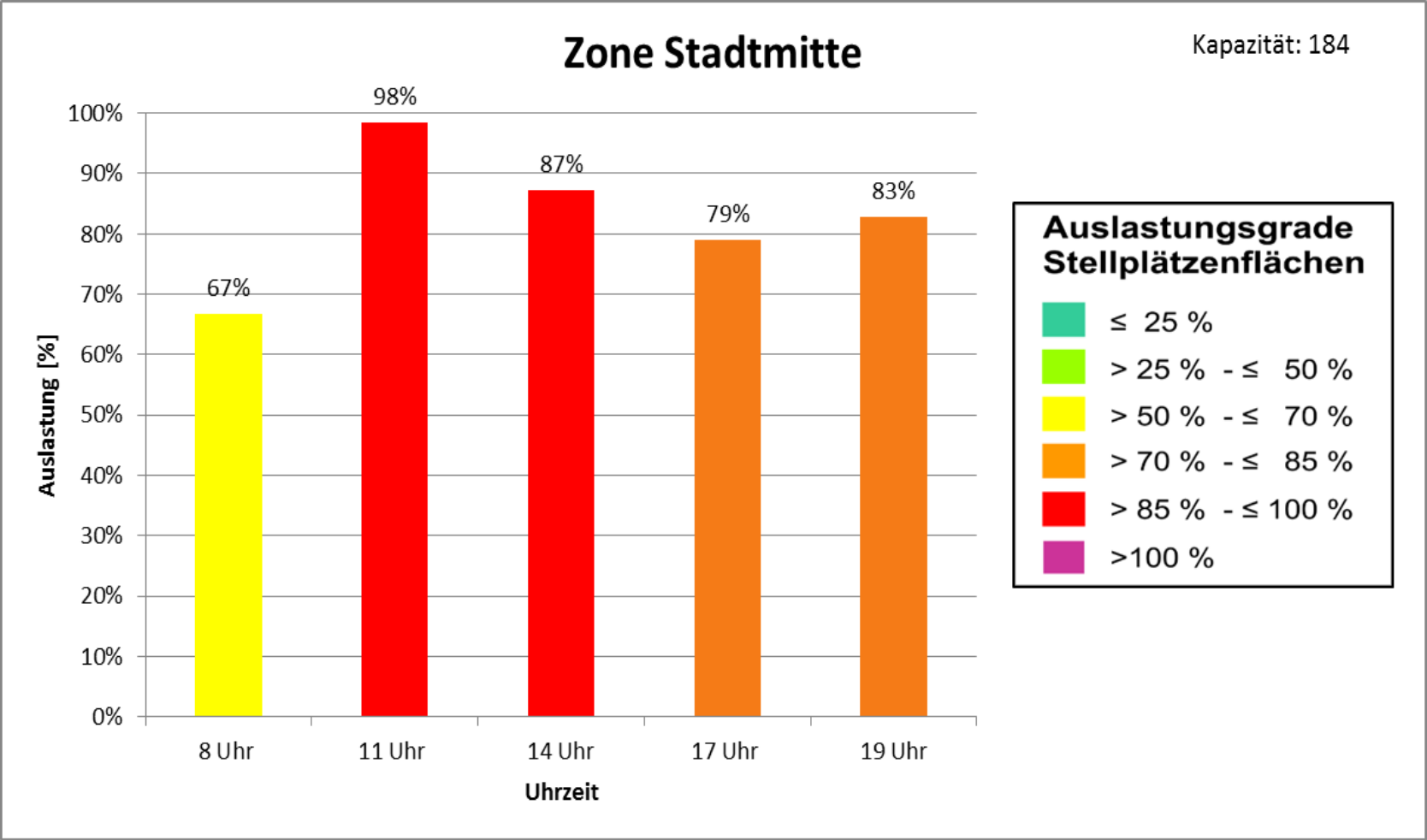


Σ 184 Parkplätze
Ø 83 % Auslastung



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

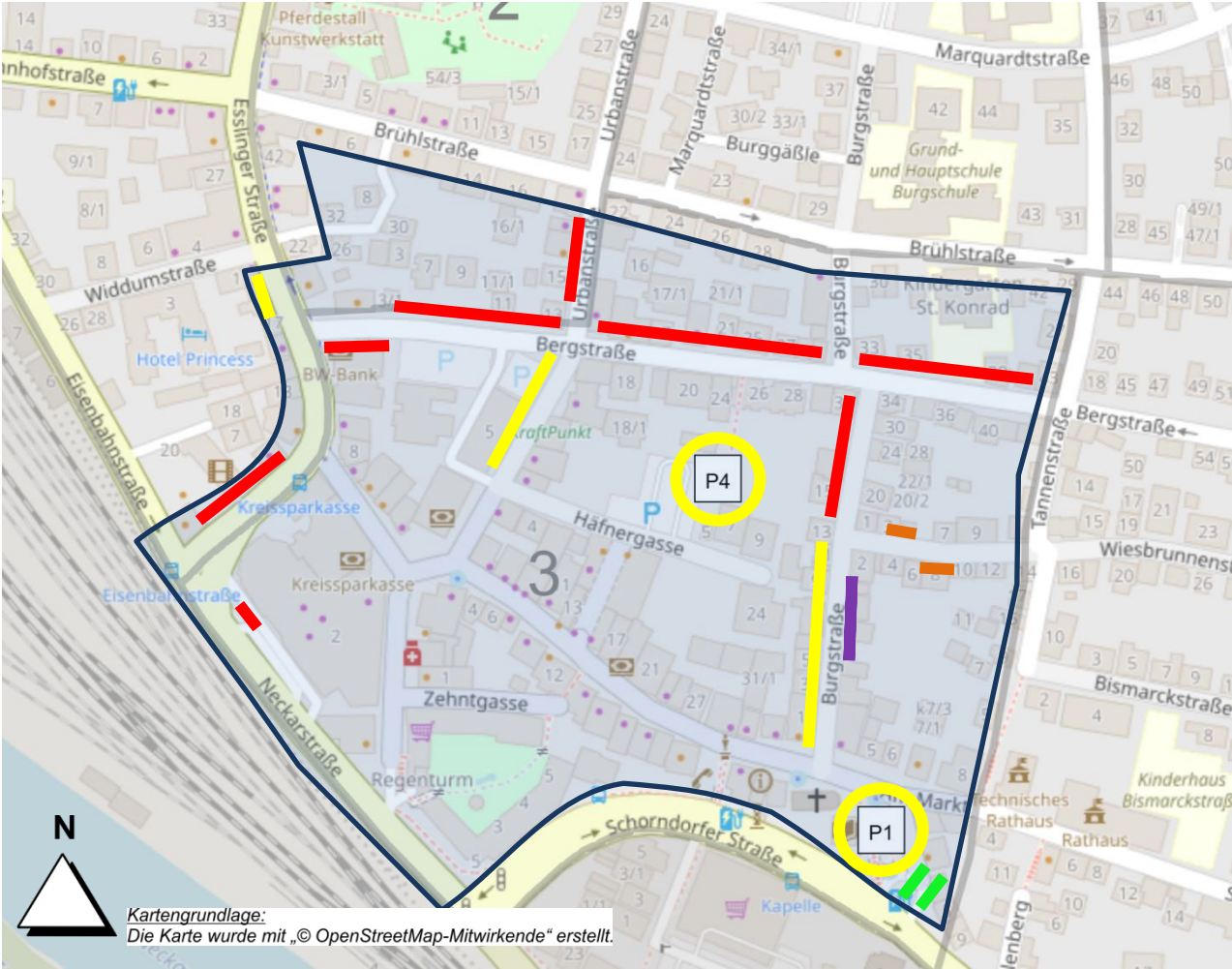
AUSLASTUNG ZONE STADTMITTE





AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ZONE STADTMITTE - DETAILANSICHT



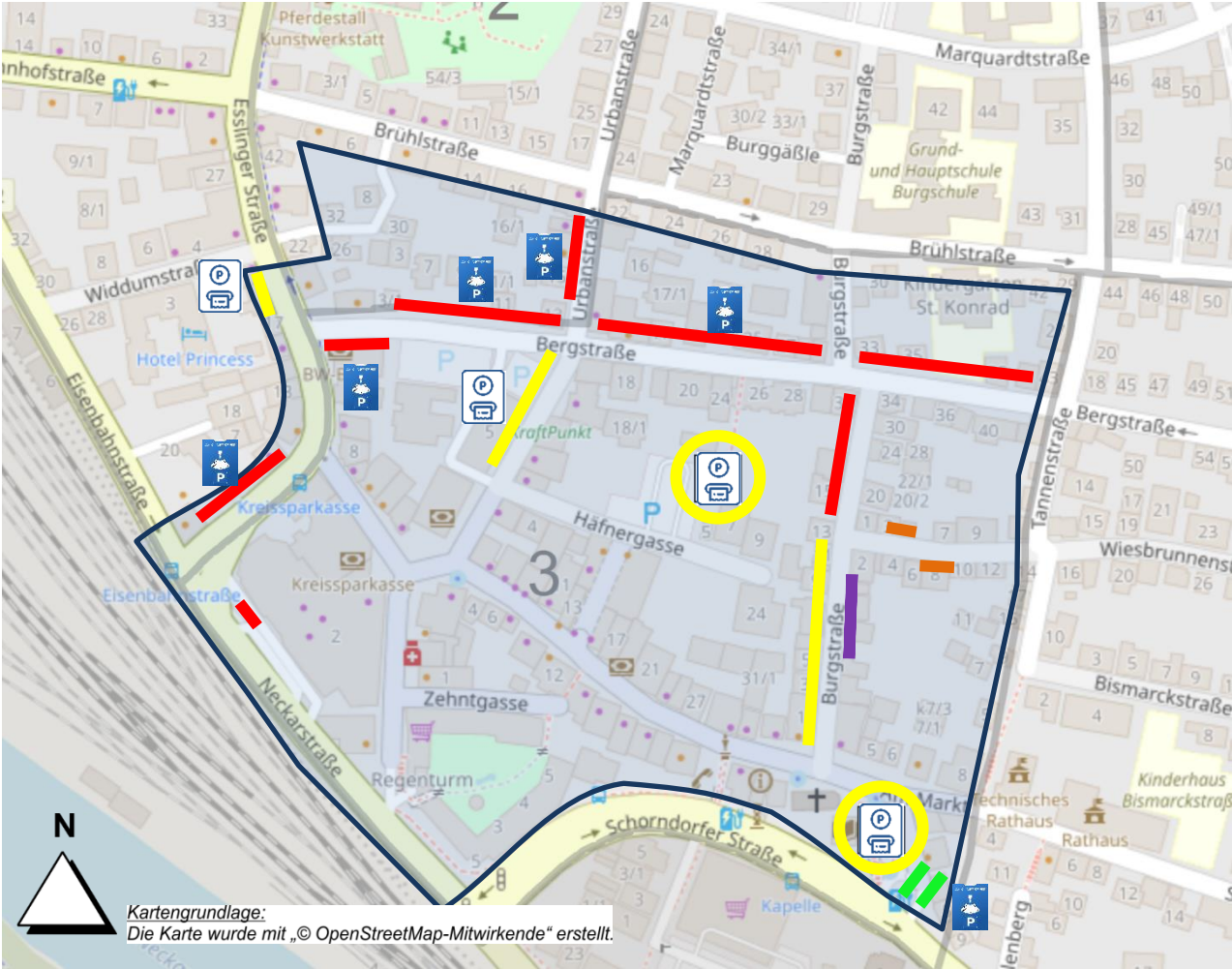
Auslastungsgrade
Stellplatzflächen

- $\leq 25\%$
- $>25\% - \leq 50\%$
- $>50\% - \leq 70\%$
- $>70\% - \leq 85\%$
- $>85\% - \leq 100\%$
- $>100\%$



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ZONE STADTMITTE - DETAILANSICHT



Auslastungsgrade
Stellplatzflächen

- ≤ 25%
- >25% - ≤ 50%
- >50% - ≤ 70%
- >70% - ≤ 85 %
- >85% - ≤ 100%
- >100%



Parkraumbewirtschaftung mittels
Parkscheibe



Parkraumbewirtschaftung mittels
Parkschein



AUFNAHME DES RUHENDEN VERKEHRS

ERKENNTNISSE FÜR DIE ZONE STADTMITTE

- Mit der Zone Schule die am stärksten ausgelastete Zone im Erfassungsbereich
- Maximale Auslastung von 98 % um 11:00 Uhr
- Durchschnittliche Auslastung der Zone bei 83 %
- In den Morgenstunden (8 Uhr) liegt die Auslastung nur bei 67 %, anschließend durchweg sehr hohe Auslastung von mindestens rund 80 %
- Auch hier sind die Straßen mit Parkscheibenregelung (Esslinger Straße, Bergstraße und Urbanstraße) sehr stark ausgelastet (über 85 % im Tagesdurchschnitt)
- Die südliche Urbanstraße wird nicht so stark genutzt (Parkschein)

Bestandsaufnahme 2019

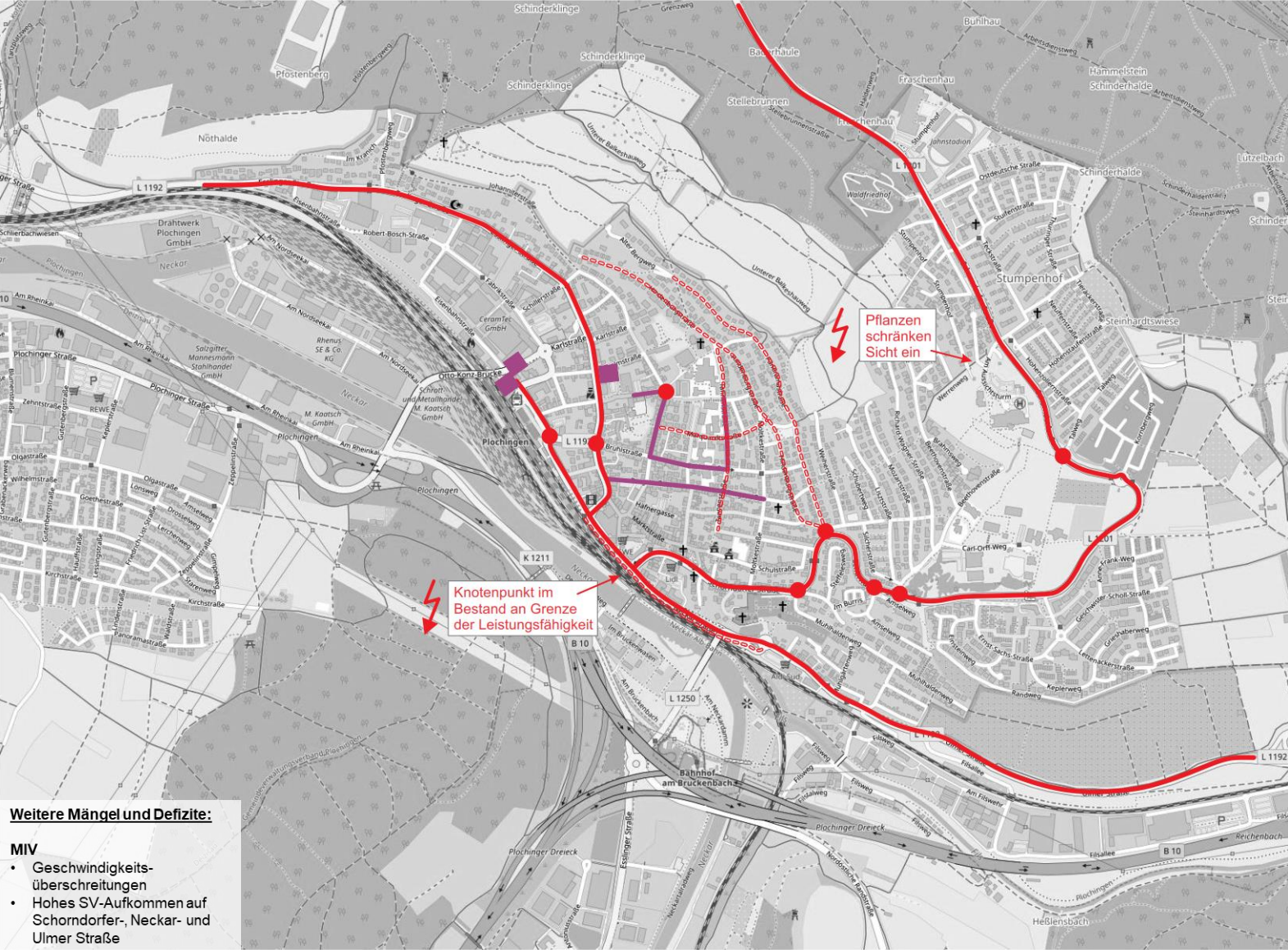
Defizitanalyse und Konfliktkatalog

Ergebnisse



KONFLIKT- UND DEFIZITKATALOG

MIV



Legende

MIV fließend

- Hohes Verkehrsaufkommen
- Schlechter Zustand (z. B. Schlaglöcher etc.)
- Gefahrenstelle
- Sonstige Mängel

MIV ruhend*

- Hohe Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Raum/ auf Parkplätzen/ in Parkhäusern

Weitere Mängel und Defizite:

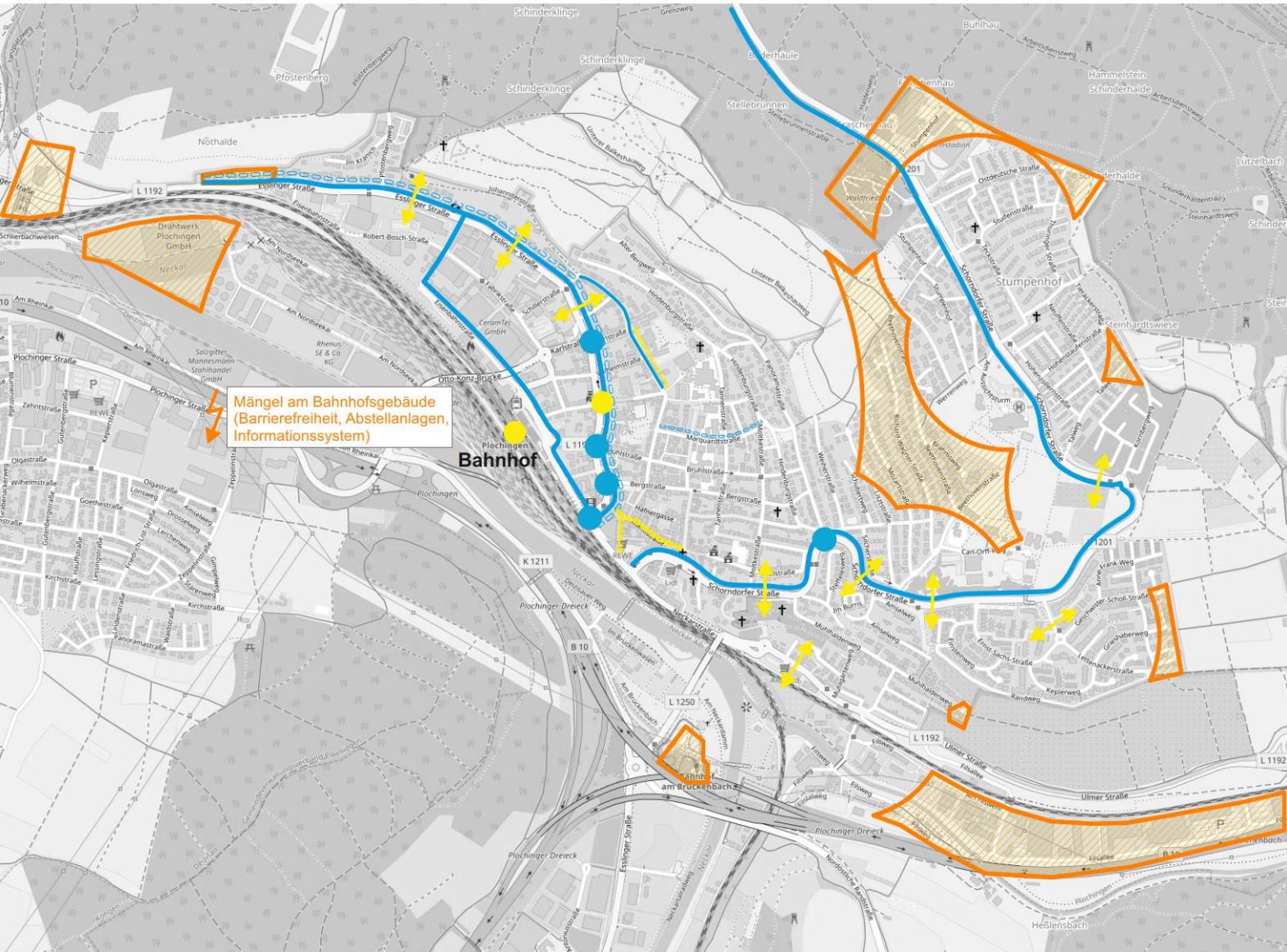
- MIV
- Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Hohes SV-Aufkommen auf Schorndorfer-, Neckar- und Ulmer Straße

* Ergebnisse aus den Erhebungen im vereinbarten Untersuchungsraum



KONFLIKT- UND DEFIZITKATALOG

RAD- UND FUßVERKEHR, ÖPNV



Legende

Radverkehr

- Radwege ausbauen (Sicherheitsmängel, Radwege nicht vorhanden, nicht ausgewiesen oder zu schmal)
- Schlechter Zustand (z. B. Schlaglöcher etc.)
- Gefahrenstelle

Fußverkehr

- Schlechter Zustand (z. B. Schlaglöcher etc.)
- Mangelnde soziale Sicherheit in Unterführungen
- Fehlende Querungsmöglichkeiten

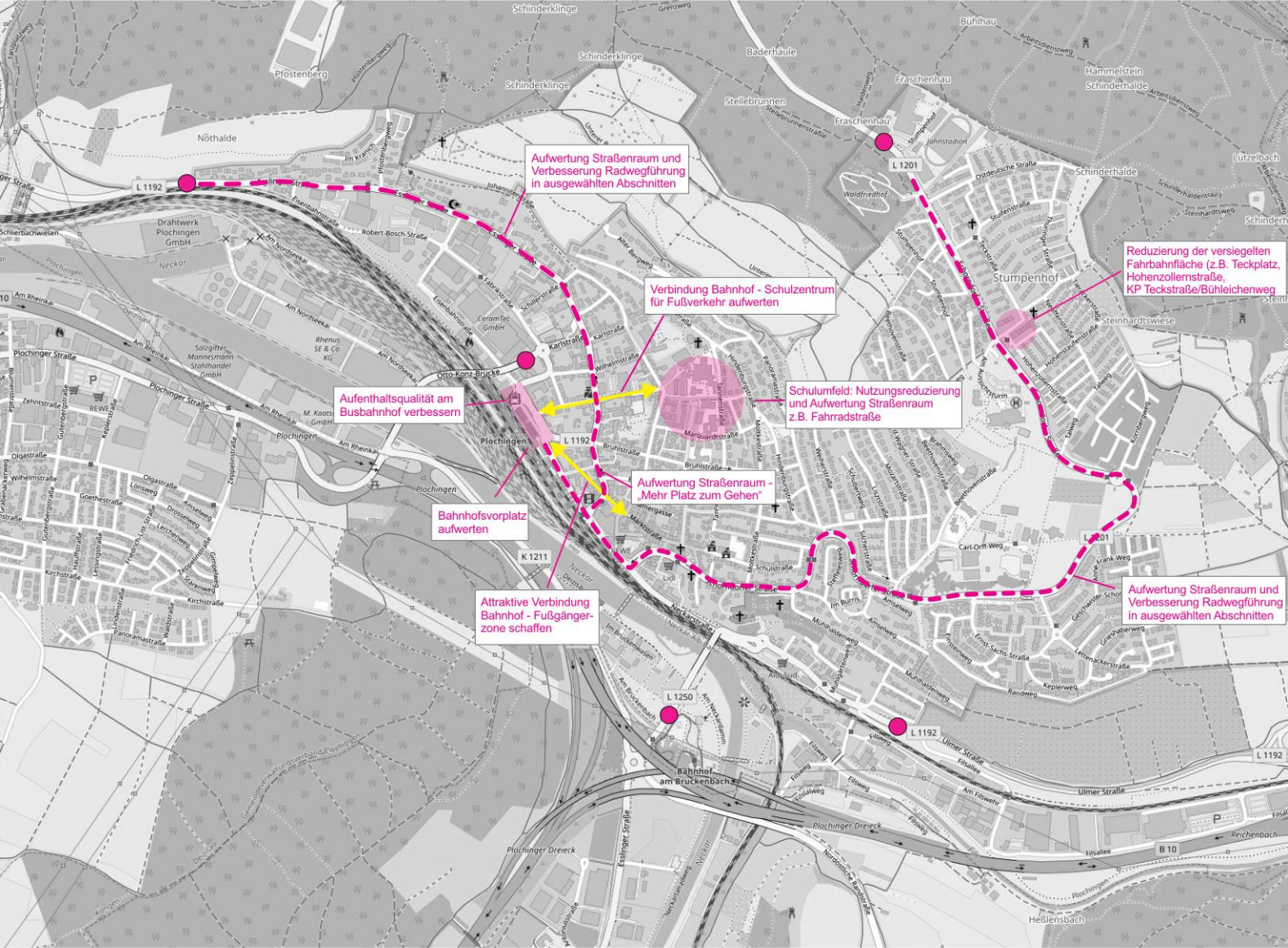
ÖPNV

- Sonstige Mängel
- vom ÖPNV mangelhaft erschlossene Bereiche → zusätzliche Haltestellen prüfen



KONFLIKT- UND DEFIZITKATALOG

GESTALTERISCHE DEFIZITE



KAPITEL 2

BÜRGERBETEILIGUNG UND LEITBILD 2035

Online-Bürgerbeteiligung, Leitbild 2035

Erste Online-Bürgerbeteiligung

Ergebnisse

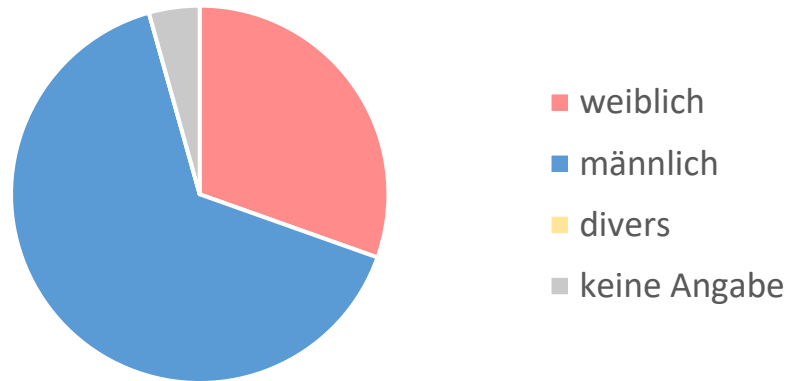


AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

PERSÖNLICHE ANGABEN

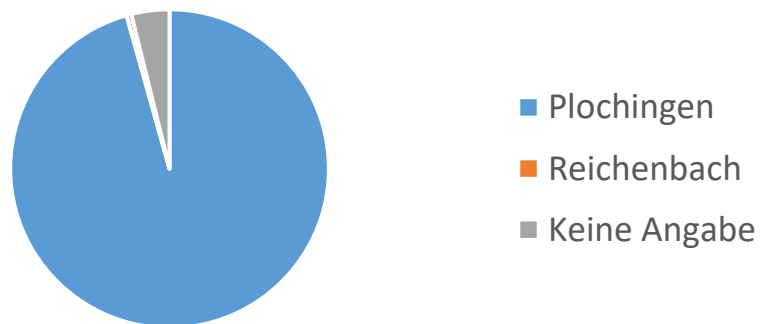
Geschlecht der TeilnehmerInnen

Σ207 TeilnehmerInnen



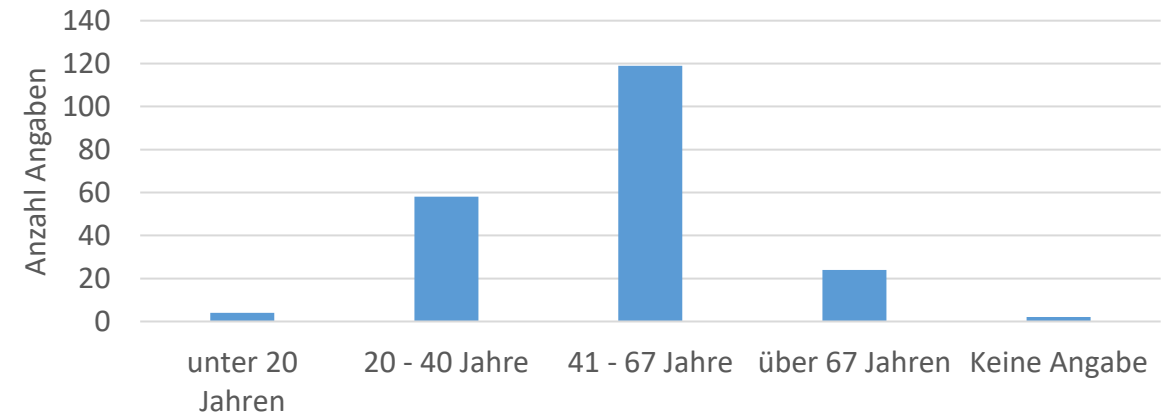
Wohnort der TeilnehmerInnen

Σ207 TeilnehmerInnen



Alter der TeilnehmerInnen

Σ207 TeilnehmerInnen



- TeilnehmerInnen insgesamt: **313**
 - Davon nicht vollständig beendet: 106
- Im Durchschnitt haben die TeilnehmerInnen **32 Minuten** für das Ausfüllen benötigt
(Berücksichtigung der Werte <= 2h)



Ganzheitlicher Mobilitätsansatz

„Intensivierung eines ganzheitlichen Mobilitätsansatzes zur nachhaltigen Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere durch Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

LEITBILD 1

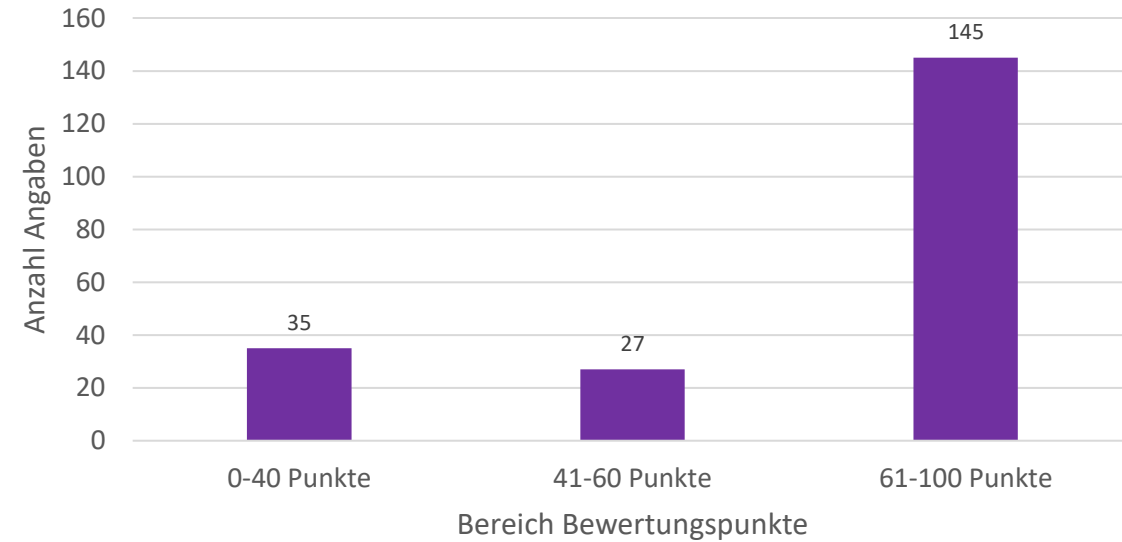
- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung

- Umsetzung nicht möglich (8x)
- Vorteile eines PKWs überwiegen (6x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung

- positive Umwelteinflüsse (28x)
„Wichtig, da Möglichkeit zur Verbesserung der Luftqualität, Lärminderung“
- Senkung des PKW-Verkehrsaufkommens (20x)
- Steigerung der Lebensqualität (10x)



Öffentlicher Personennahverkehr

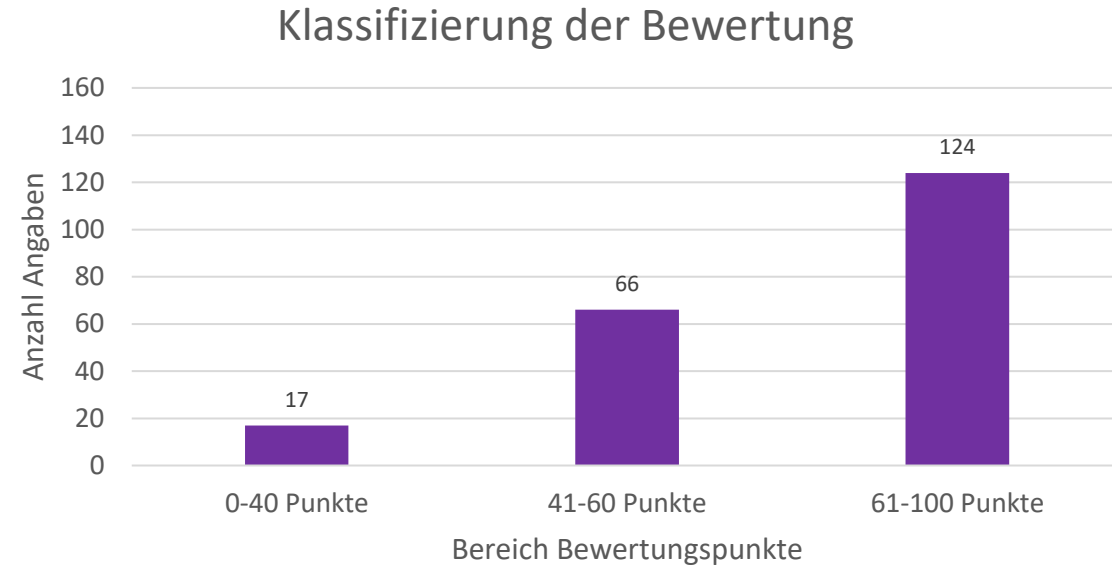
„Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und Erhöhung der Attraktivität (u. a. Verbesserung der Taktfrequenzen, Schaffung von Ergänzungsangeboten, Erhöhung der Kapazitäten sowie Erhöhung der Anzahl an Haltestellen).“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

LEITBILD 2

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Anbindung aller Ortsteile (nicht nur der Innenstadt) (14x)
 - Derzeitiges ÖPNV-Angebot ist ausreichend (8x)

- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (33x)
„Wenn der ÖPNV vermehrt genutzt werden soll, MUSS ein Umstieg möglichst attraktiv und bequem gemacht werden.“
 - Senkung des PKW-Verkehrsaufkommens (8x)
 - Positive Umwelteinflüsse (7x)



Nahmobilität / Radverkehr

„Förderung der Nahmobilität, insbesondere deutliche Verbesserung der Angebotsqualität im Radverkehr für ein sicheres und durchgängiges Radwegenetz im Stadtgebiet.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

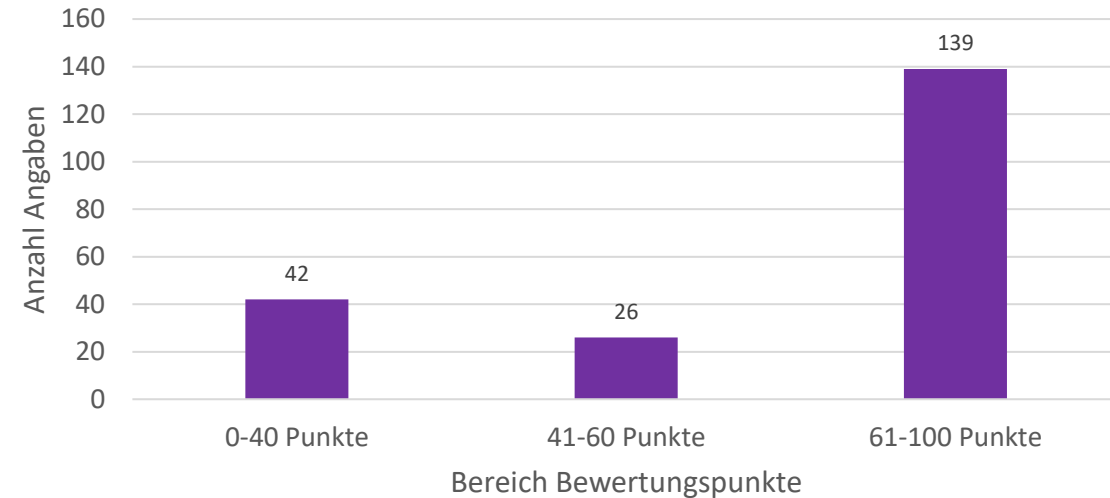
LEITBILD 3

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Durch Topographie Radfahren nicht möglich (7x)
 - Derzeitiger Bestand ausreichend (6x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Notwendigkeit des Ausbaus von Radwegen (17x)
„Plochingen ist Verkehrsknotenpunkt. Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr muss dem Auto gleichgestellt bzw. verbessert werden“
 - Steigerung der Verkehrssicherheit für Radfahrende (15x)
 - Aufbau eines neuen Radnetzes (14x)



Nahmobilität/Fußverkehr

„Verbesserung der Sicherheit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität im Fußverkehr.“



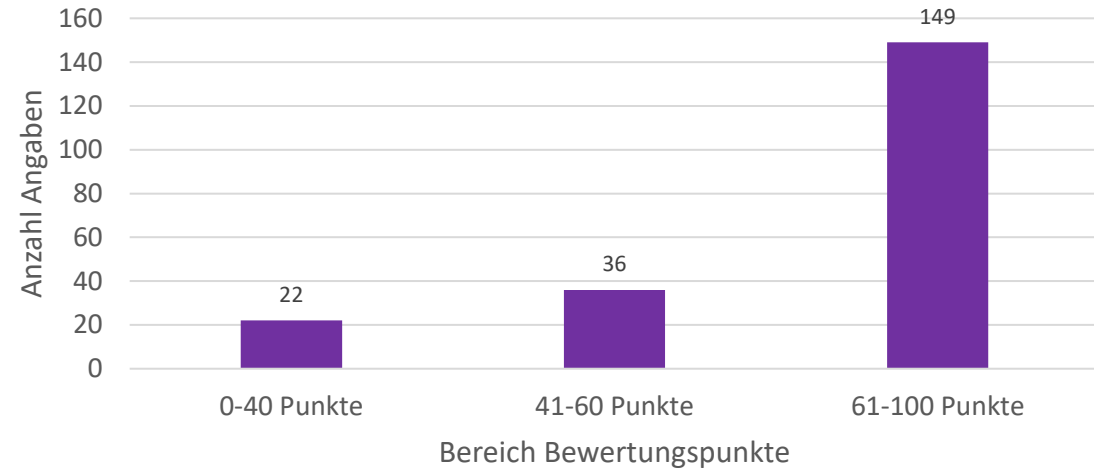
AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

LEITBILD 4

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung

- Derzeitiger Bestand ausreichend (24x)
- Fußgängerüberwege sind wichtiger (7x)

- Begründung der „wichtig“ Bewertung

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (7x)
„Mehr Sicherheit für Kinder und Fußgänger!“
- Ausbau von Gehwegen (7x)
- Steigerung der Attraktivität des Zufußgehens (6x)



Aufwertung von Straßenräumen

„Aufwertung von Straßenräumen durch Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Menge und Geschwindigkeit), gestalterische Maßnahmen und Verkehrsberuhigung.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

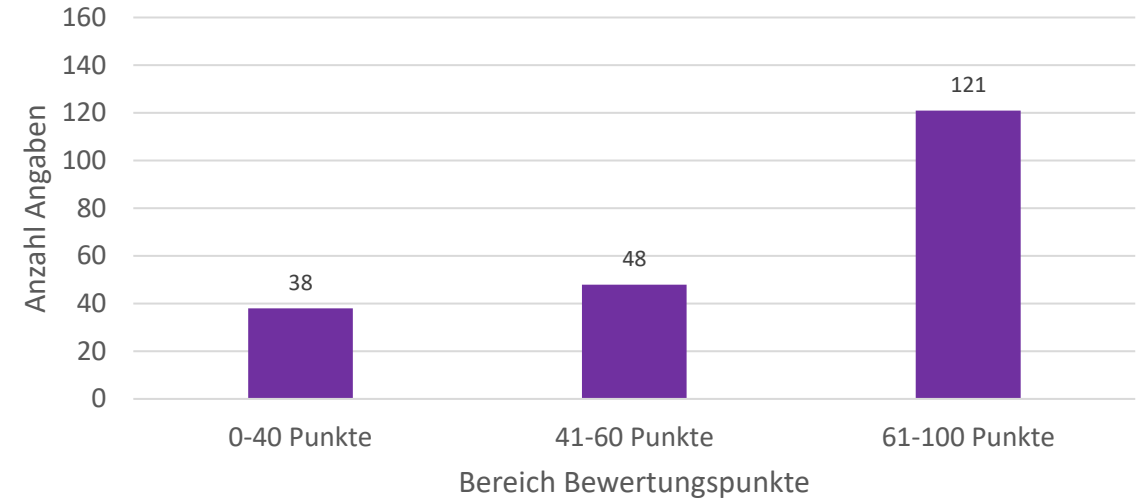
LEITBILD 5

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Kontrolle der Geschwindigkeiten wichtiger (10x)
 - Derzeitiger Bestand ausreichend (6x)
 - Keine Be-/ Einschränkungen für PKW (6x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität (16x)
„Plochingen ist in vielen Bereichen als autogerechte Stadt gestaltet. Wir brauchen Raum für Menschen, nicht für Autos!“
 - Steigerung der Lebensqualität (11x)
 - Senkung des PKW-Verkehrsaufkommens (7x)



Konzentration auf verkehrsreiche Straßenabschnitte

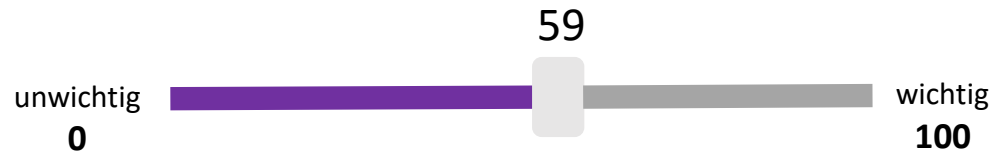
„Konzentration der verkehrstechnischen Maßnahmen auf Bereiche,
die unter hohen Verkehrsbelastungen leiden.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

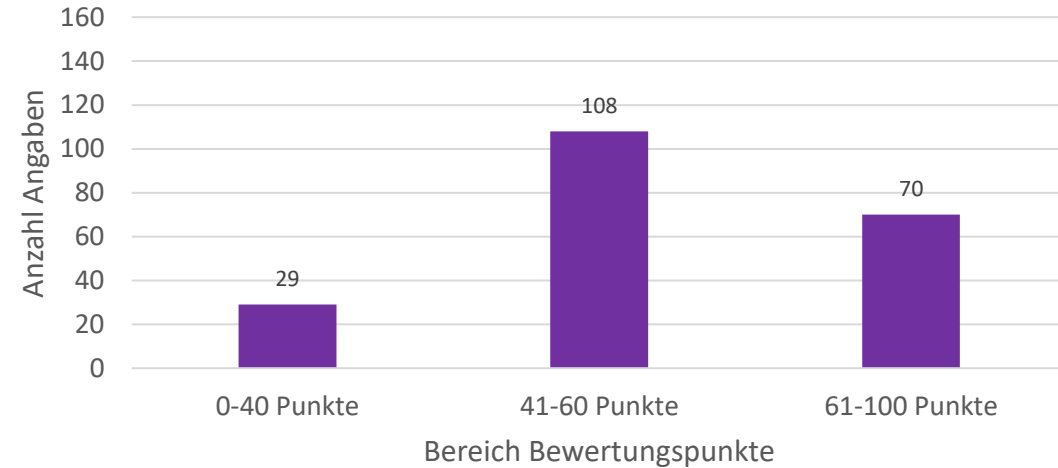
LEITBILD 6

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Umfassende Betrachtung (nicht einzelne Straßen) (16x)
 - Eine Umgehungsstraße bauen ist wichtiger (8x)
 - Bedarfsorientierte Straßenabschnitte (nicht an einem Wert festmachen) (3x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Belastung auf stark frequentierten Straßen senken (8x)
„Immer höheres Verkehrsaufkommen durch Neubaugebiete und Arbeitsplätze sowie Publikumsverkehr des Landratsamtes.“
 - Parallelführung des Durchgangsverkehrs (7x)
 - Positive Umwelteinflüsse (3x)



Innerstädtisches Parkraumkonzept

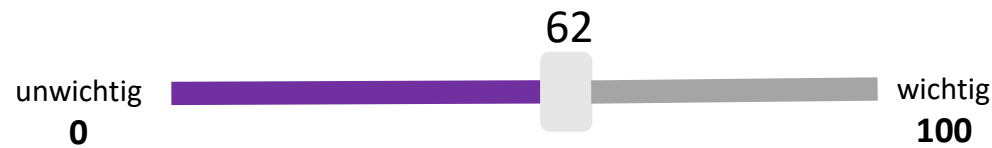
„Ausbau des innerstädtischen Parkraumkonzeptes zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

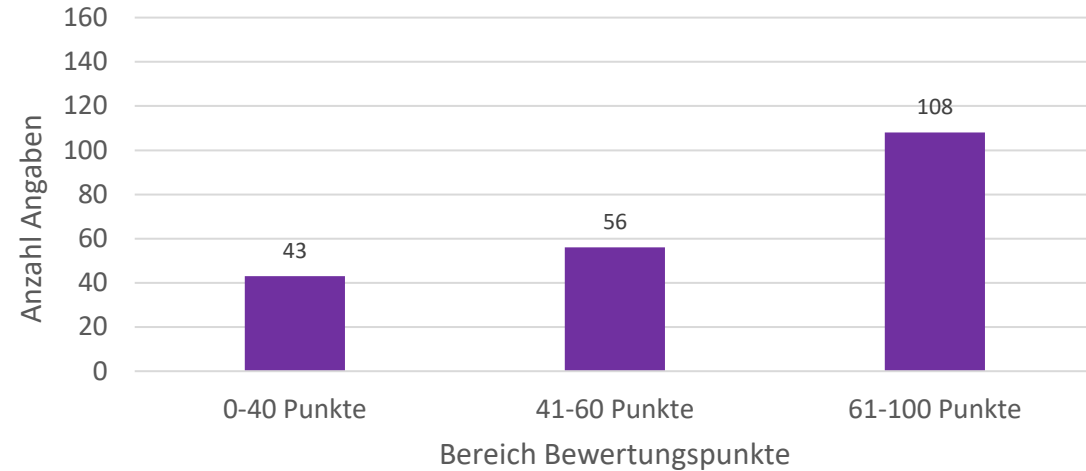
LEITBILD 7

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Keine Anreize für PKW in der Innenstadt schaffen (10x)
 - Derzeitiger Bestand ausreichend (7x)
 - Mindert Aufenthaltsqualität (7x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Stellplätze sind notwendig (11x)
„Es werden viel mehr Parkmöglichkeiten und – flächen benötigt, z. B. freitags während des Wochenmarkts.“
 - Unterstützung des Einzelhandels (11x)
 - Parksuchverkehr vermeiden (10x)



„City-Logistik“-Konzept

„Aufbau eines innerstädtischen „City-Logistik“-Konzepts zur Reduzierung des Lieferverkehrs im Rahmen der Paket-Logistik (durch DHL, UPS etc.).“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

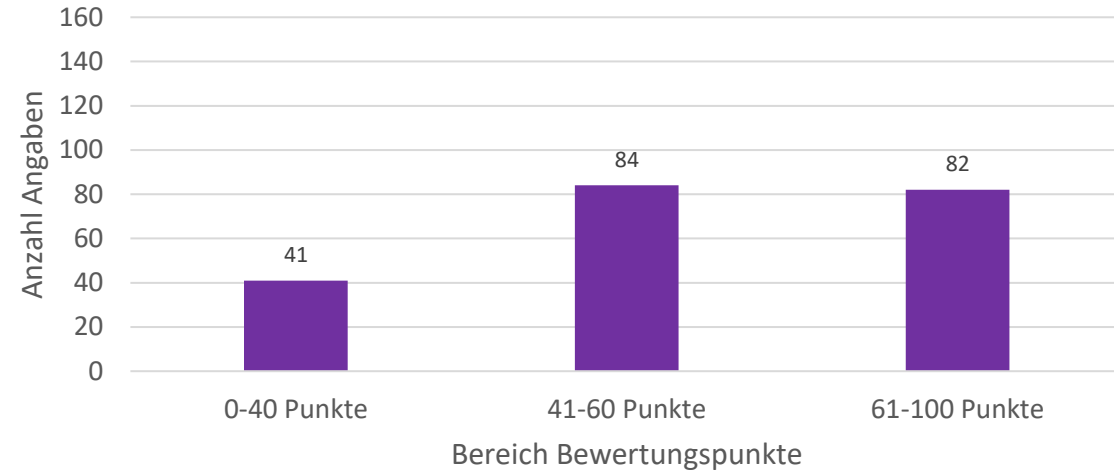
LEITBILD 8

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Nicht umsetzbar (16x)
 - Kein Bedarf vorhanden (12x)
 - Eine Umgewöhnung ist nicht gewünscht (3x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehr kann vermindert werden (12x)
„Eine sehr gute Idee. Der Lieferverkehr in Plochingen ist enorm. Gefühlt an jeder Ecke stehen und fahren DHL (etc.) Fahrzeuge.“
 - Positive Umwelteinflüsse (6x)
 - Zukunftsweisend (6x)



Inter- und Multimodalität

„Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und insbesondere Entwicklung des Bahnhofsareals zum multimodalen Verkehrsknoten.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

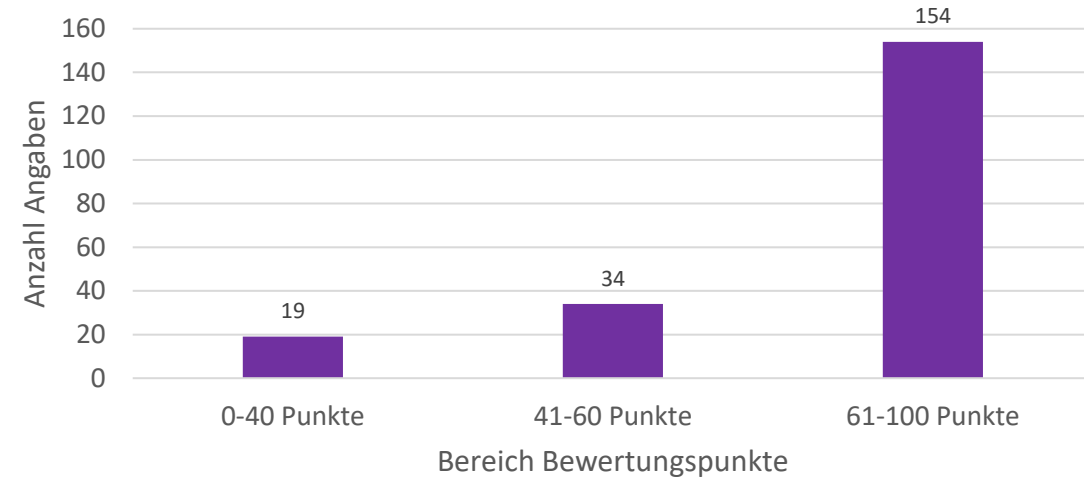
LEITBILD 9

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Sichere Stellplatzmöglichkeiten (Fahrrad) wichtiger (33x)
 - Kein Bedarf vorhanden (7x)

Bewertung Leitbild 9



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (12x)
„Verknüpfung der Verkehrsarten als Schlüssel für die Verkehrswende. Steigert die Attraktivität für Alternativen zum Auto.“
 - Zukunftsweisend (3x)
 - Nachhaltig (3x)



Stadt der kurzen Wege

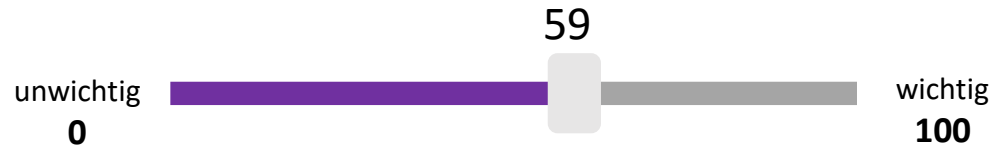
Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“ durch funktional durchmischte Siedlungsstrukturen (Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten)



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

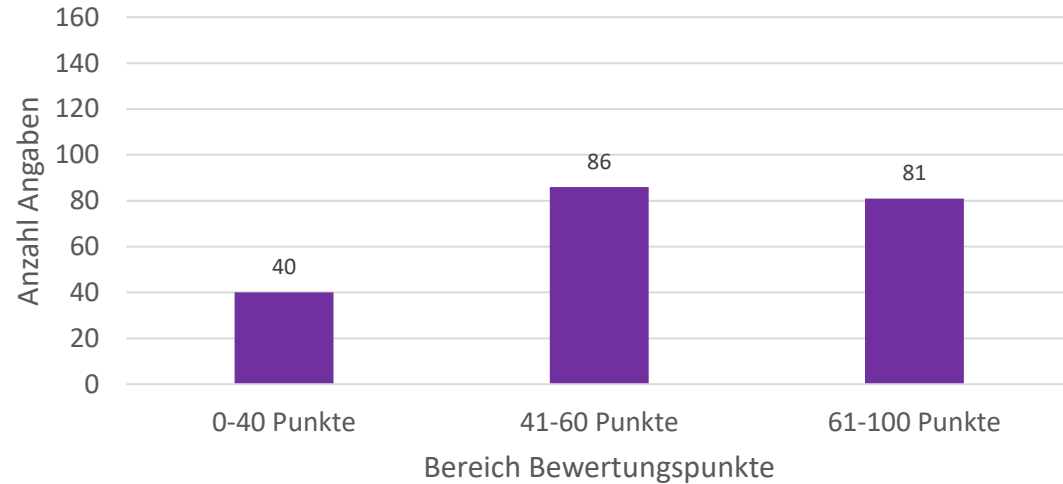
LEITBILD 10

- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung
 - Schwierig umsetzbar (20x)
 - Konflikt zwischen Gewerbe und Wohnen (11x)
 - Es gibt zu viele Pendler (6x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung
 - Steigerung der Lebensqualität (3x)
„Außer der umweltfreundlichen Mobilität werden so auch soziale Kontakte im Quartier gefördert“
 - Zukunftsweisend (3x)
 - Engeres Netz von Dienstleistungen sinnvoll (1x)



Neue Mobilitätskonzepte und -angebote

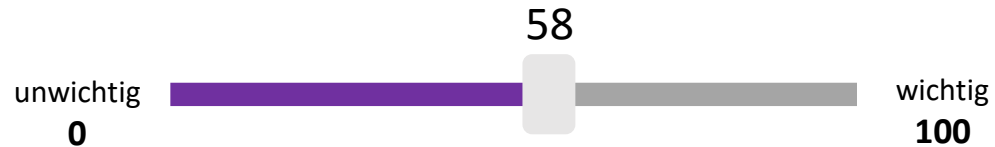
„Förderung neuer Mobilitätskonzepte und Schaffung neuer
Mobilitätsangebote.“



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

LEITBILD 11

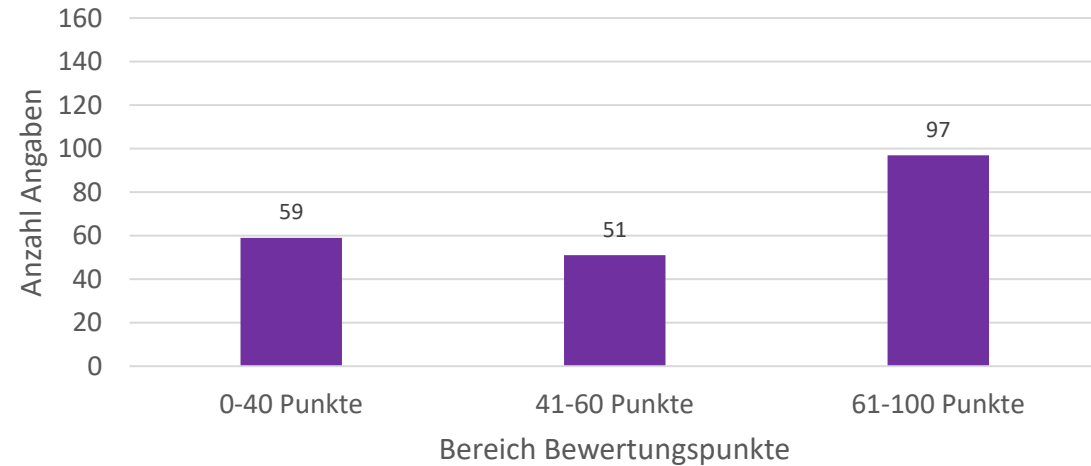
- Mittelwert der Bewertung (Bewertungspunkte)



- Begründung der „unwichtig“ Bewertung

- Zugang für alle Bürger wichtig (9x)
- Kein Bedarf vorhanden (8x)
- Nicht wirtschaftlich (8x)

Klassifizierung der Bewertung



- Begründung der „wichtig“ Bewertung

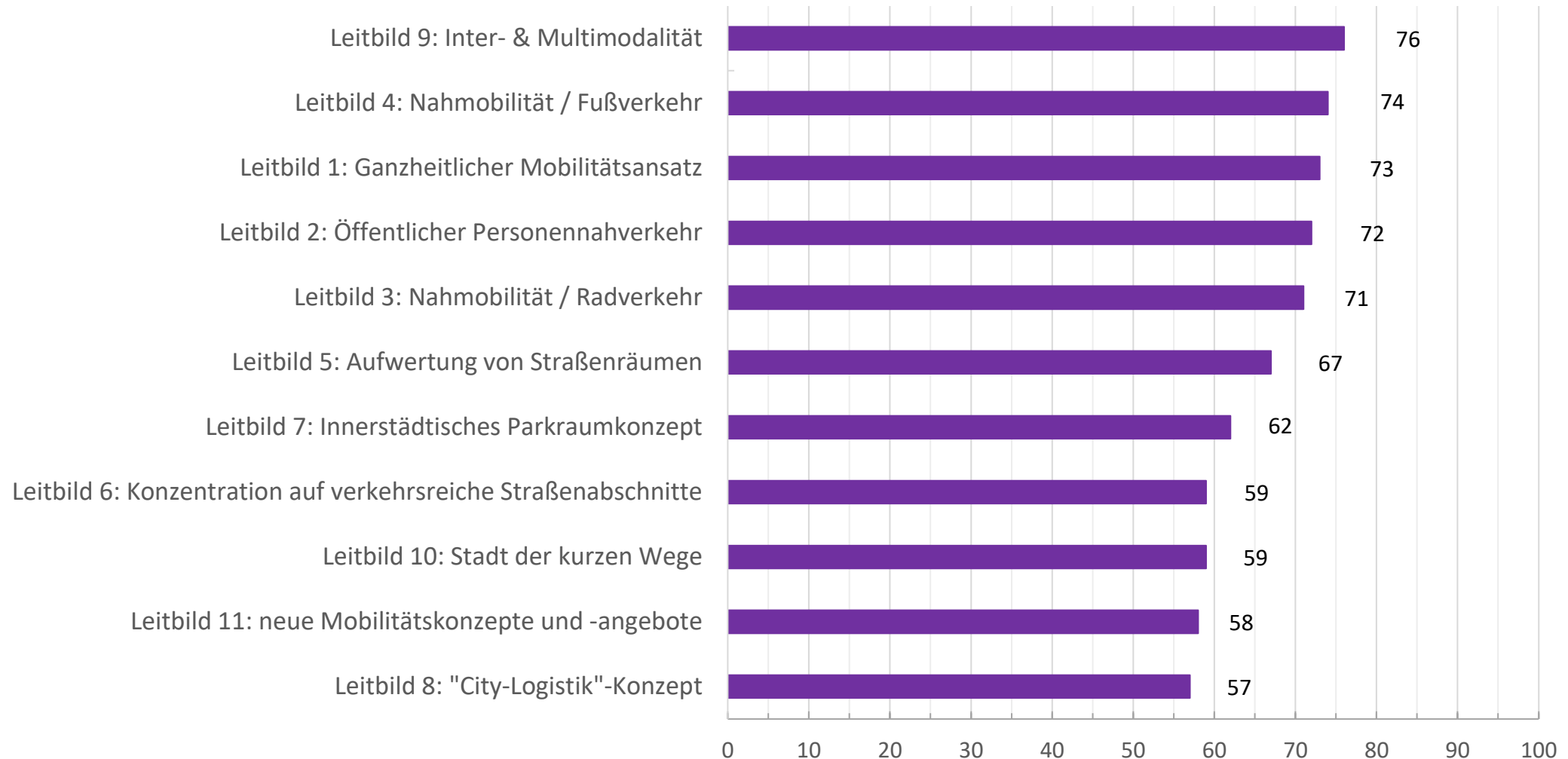
- Zukunftsweisend (14x)
„Halte ich einen sehr wichtigen Bestandteil für unsere Mobilität der Zukunft“
- Umstieg von eigenem PKW erleichtern (5x)
- Höhere Flexibilität (5x)



AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

ÜBERBLICK ÜBER BEWERTUNG DER LEITBILDER

Vergleich Bewertung der Leitbilder (Bewertungspunkte)





AUSWERTUNG ONLINE-BETEILIGUNG

ÜBERBLICK ÜBER BEWERTUNG DER LEITBILDER



Verkehrliches Leitbild 2035

Beschlussvorlage



Plochingen bewegt sich beim Thema Mobilität und Verkehr hin zu ...

... einem ganzheitlichen und verknüpften Mobilitätsansatz:

- Nachhaltige Steuerung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Förderung des Ansatzes einer ganzheitlichen Mobilität, insbesondere durch den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel.
- Verbesserung der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und insbesondere die Entwicklung des Bahnhofsareals zum multimodalen Verkehrsknoten.
- Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“ durch funktional durchmischte Siedlungsstrukturen (Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten).



Plochingen bewegt sich beim Thema Mobilität und Verkehr hin zu ...

... einer Stärkung des Umweltverbundes:

- Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und Erhöhung der Attraktivität (u. a. Verbesserung der Taktfrequenzen, Schaffung von Ergänzungsangeboten, Erhöhung der Kapazitäten sowie Erhöhung der Anzahl an Haltestellen).
- Förderung der Nahmobilität, insbesondere der deutlichen Verbesserung der Angebotsqualität im Radverkehr für ein sicheres und durchgängiges Radwegenetz (auch für den Schulweg) im Stadtgebiet.
- Verbesserung der Sicherheit, Barrierefreiheit und Angebotsqualität (auch für den Schulweg) im Fußverkehr.



Plochingen bewegt sich beim Thema Mobilität und Verkehr hin zu ...

... mehr Lebensqualität:

- Aufwertung von Straßenräumen und Verringerung der Lärmeinwirkung durch Reduzierung der Verkehrsbelastung (Menge und Geschwindigkeit), gestalterische Maßnahmen und Verkehrsberuhigung.
- Konzentration der verkehrstechnischen Maßnahmen auf Bereiche, die unter hohen Verkehrsbelastungen leiden.
- Ausbau des innerstädtischen Parkraumkonzeptes zur Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes.



Plochingen bewegt sich beim Thema Mobilität und Verkehr hin zu ...

... innovativen Mobilitätskonzepten:

- Förderung neuer Mobilitätskonzepte und Schaffung neuer Mobilitätsangebote.
- Aufbau eines innerstädtischen „City-Logistik“-Konzepts zur Reduzierung des Lieferverkehrs im Rahmen der Paket-Logistik (durch DHL, UPS, etc.)

KAPITEL 4

VERKEHRSPROGNOSE

Allgemeine und strukturelle Verkehrsprognose, Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens



VERKEHRSPROGNOSE

GRUNDLAGE DES PROGNOSENULLFALLS 2035

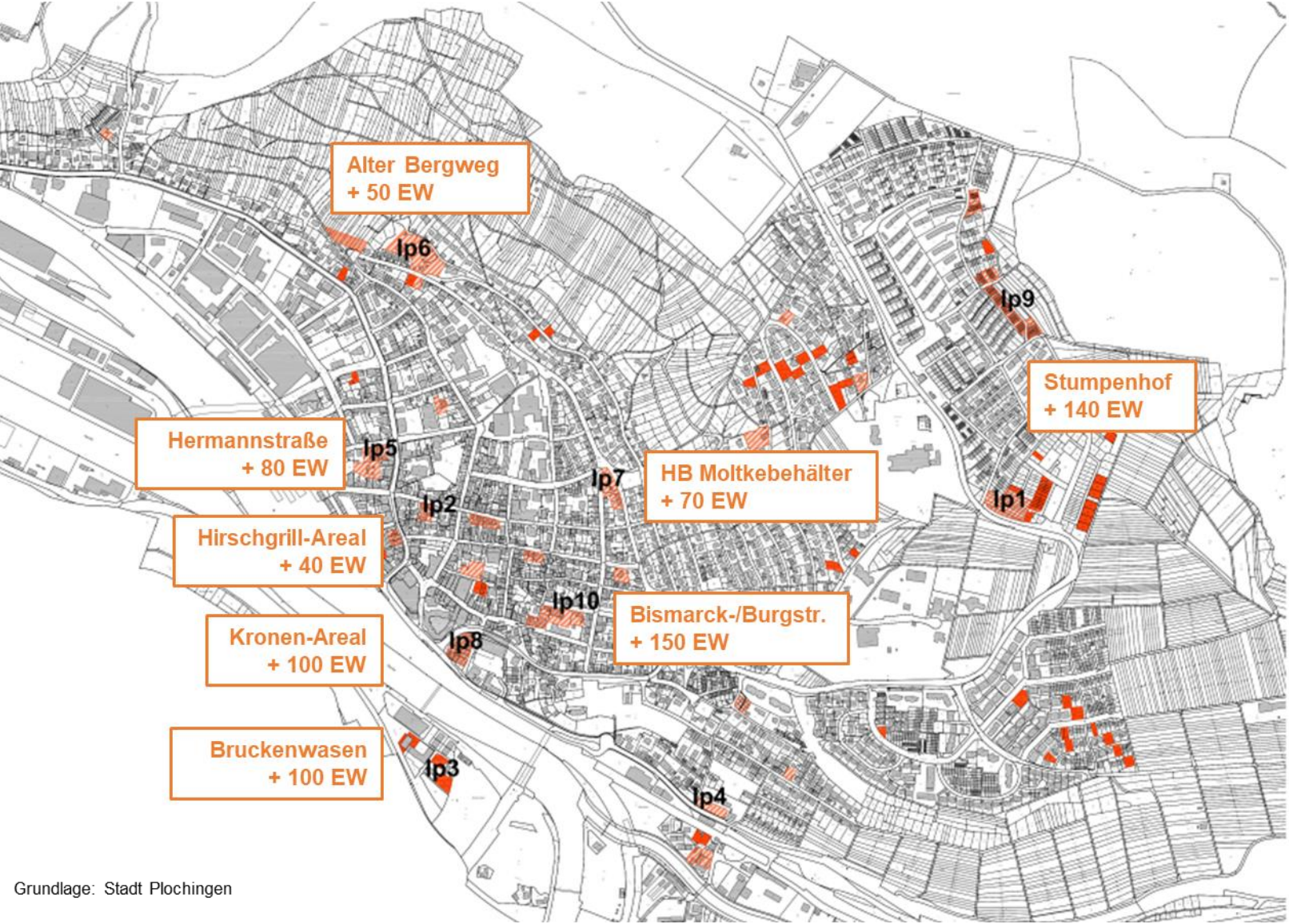
- Allgemeine Verkehrsprognose
 - Berücksichtigung der Motorisierung und Jahresfahrleistung
 - Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung im Landkreis Esslingen bis 2035
→ Bildung eines gemeinsamen Prognosefaktors
- Strukturelle Verkehrsprognose
 - Übernahme der Strukturdaten zu Einwohner- und Gewerbeentwicklungen in Plochingen bis zum Prognosejahr 2035

→ In Summe ergibt sich der Prognosenullfall 2035



PROGNOSENULLFALL 2035

STRUKTURDATEN – WOHNENTWICKLUNG BIS 2035



Grundlage: Stadt Plochingen

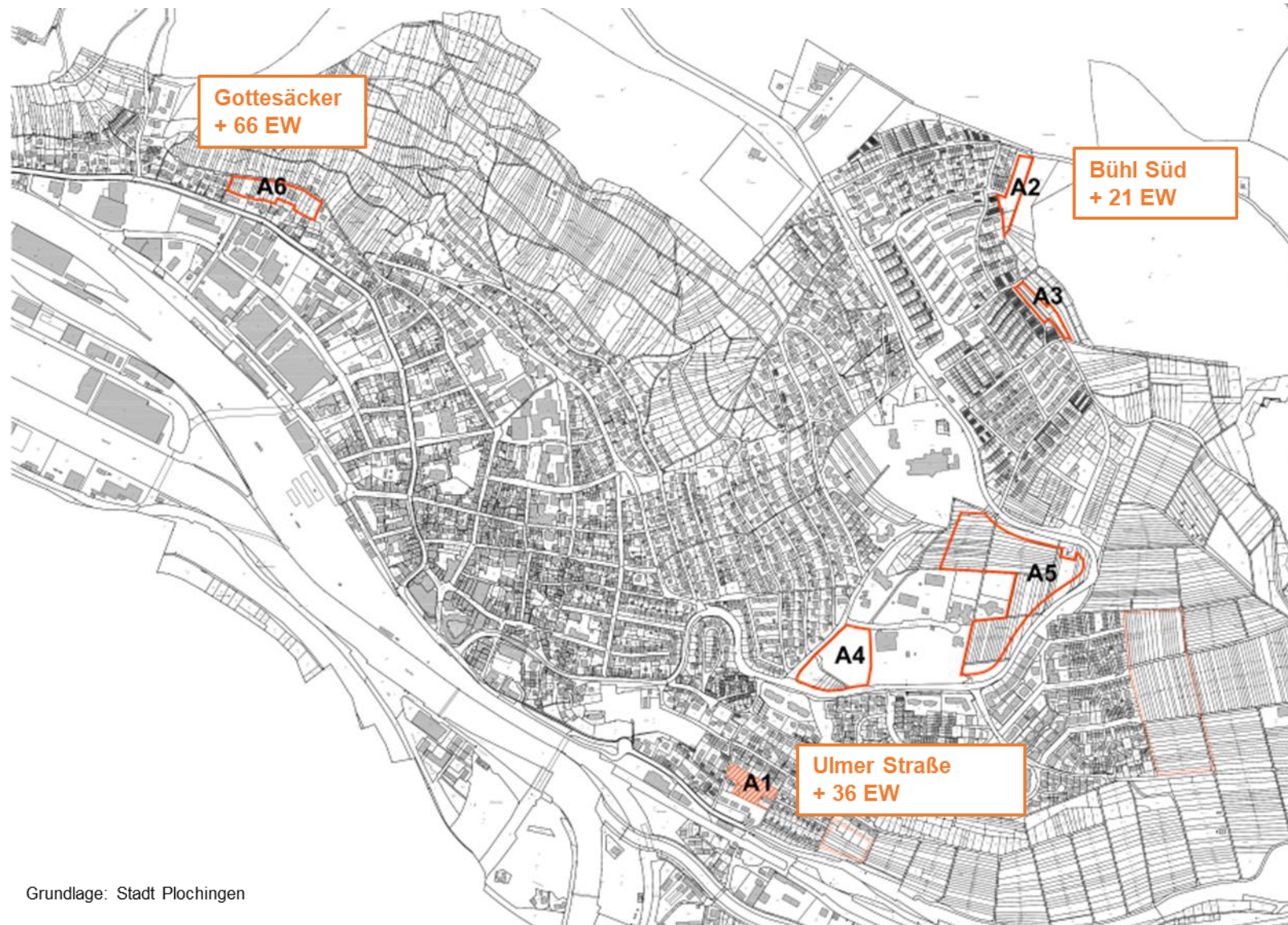
Summe Einwohnerzuwachs (EW) bis 2035
+ 730 Einwohner



PROGNOSENULLFALL 2035

STRUKTURDATEN – WOHNENTWICKLUNG BIS 2035

BERNARD
GRUPPE



Summe Einwohnerzuwachs (EW) bis 2035
+ 123 Einwohner

Insgesamt: 853 Einwohner

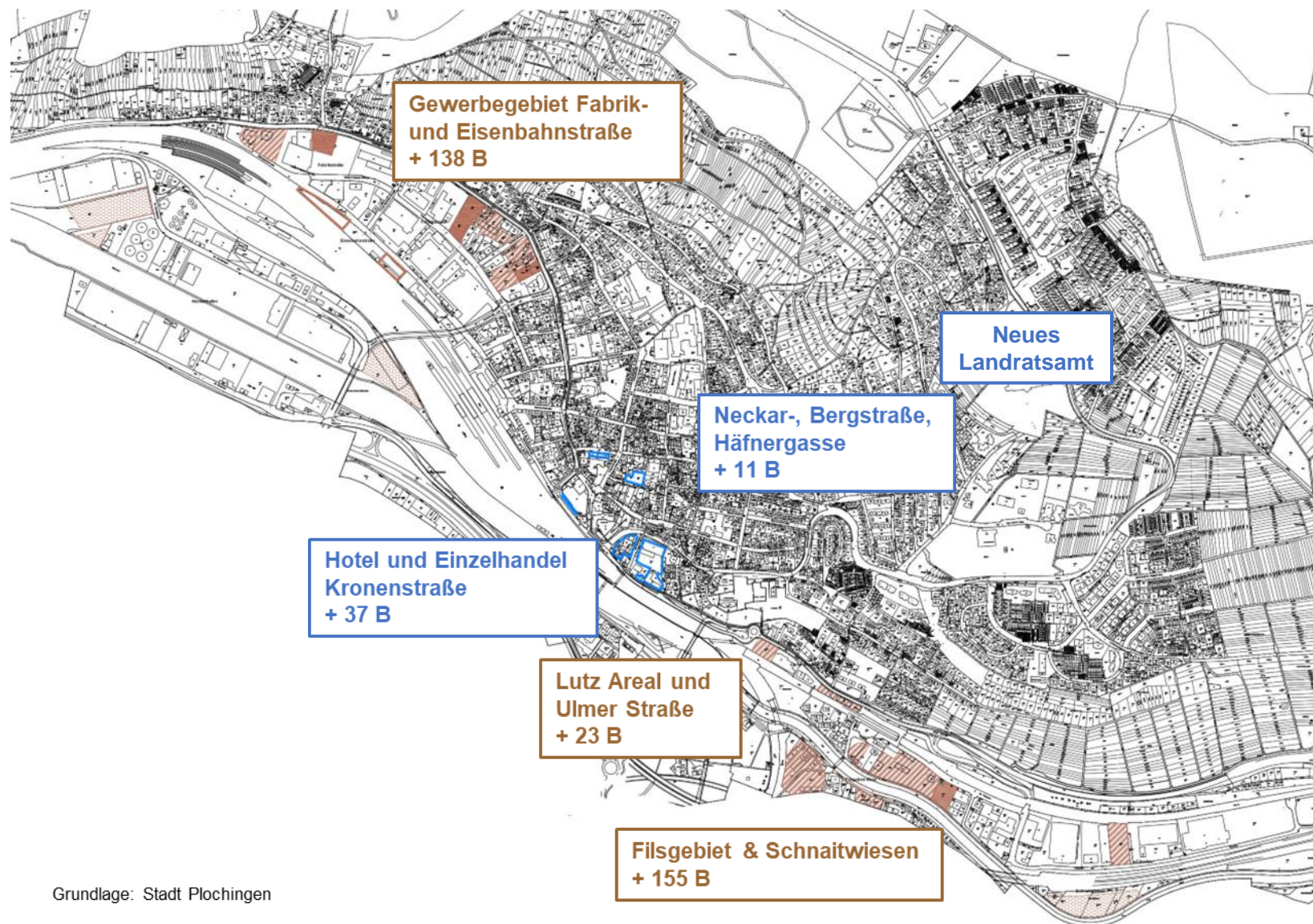
Grundlage: Stadt Plochingen



PROGNOSENULLFALL 2035

STRUKTURDATEN – GEWERBE- UND EINZELHANDELENTWICKLUNG BIS 2035

BERNARD
GRUPPE

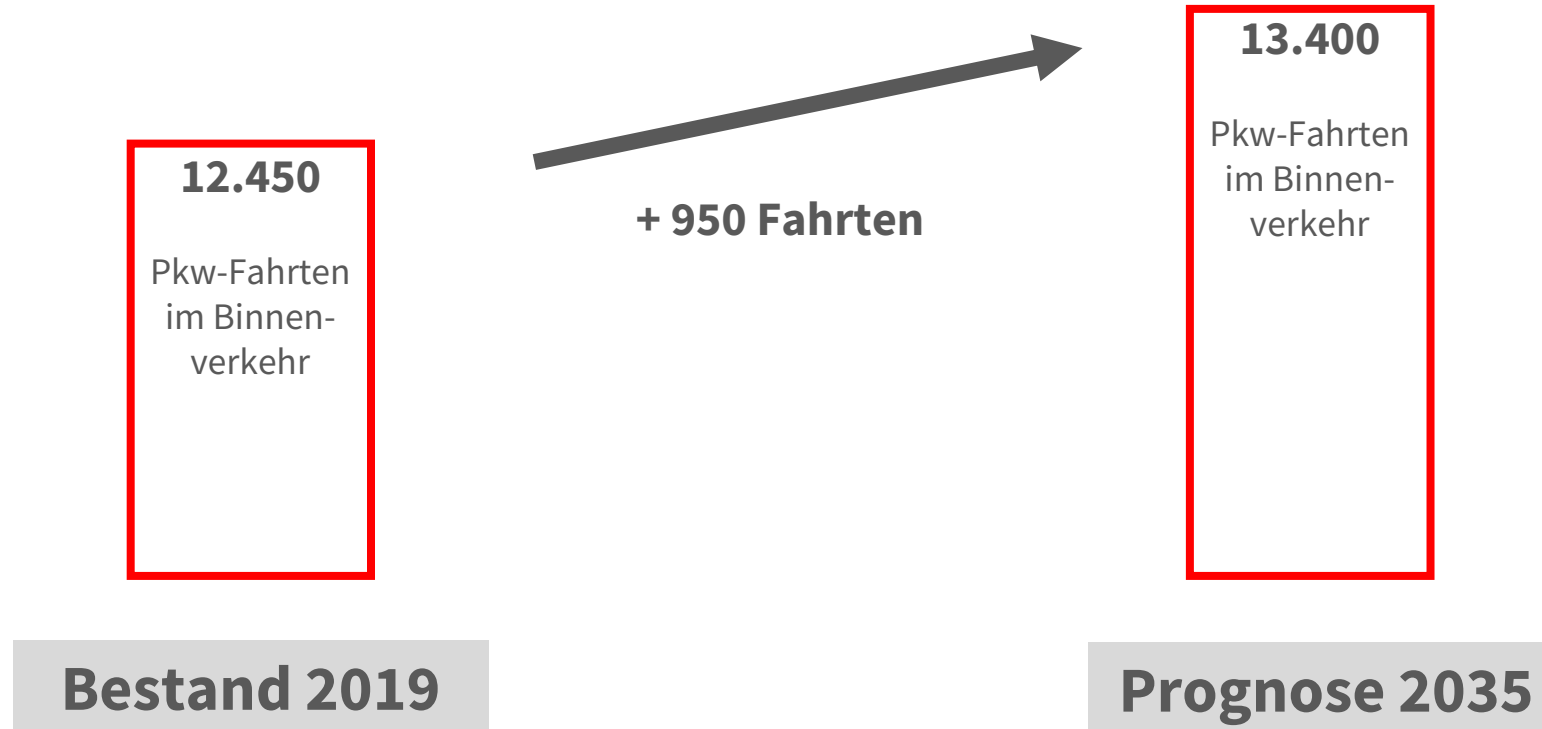


Summe Beschäftigtenzuwachs (B) bis 2035

Insgesamt: 364 Beschäftigte

Grundlage: Stadt Plochingen

- Anstieg der Pkw-Fahrten um rund **8,0 %**
- Um die Anzahl an Pkw-Fahrten aus dem Jahr 2019 beizubehalten, ist es notwendig bis zum Jahr 2035 rund **950 Pkw-Fahrten** zu reduzieren

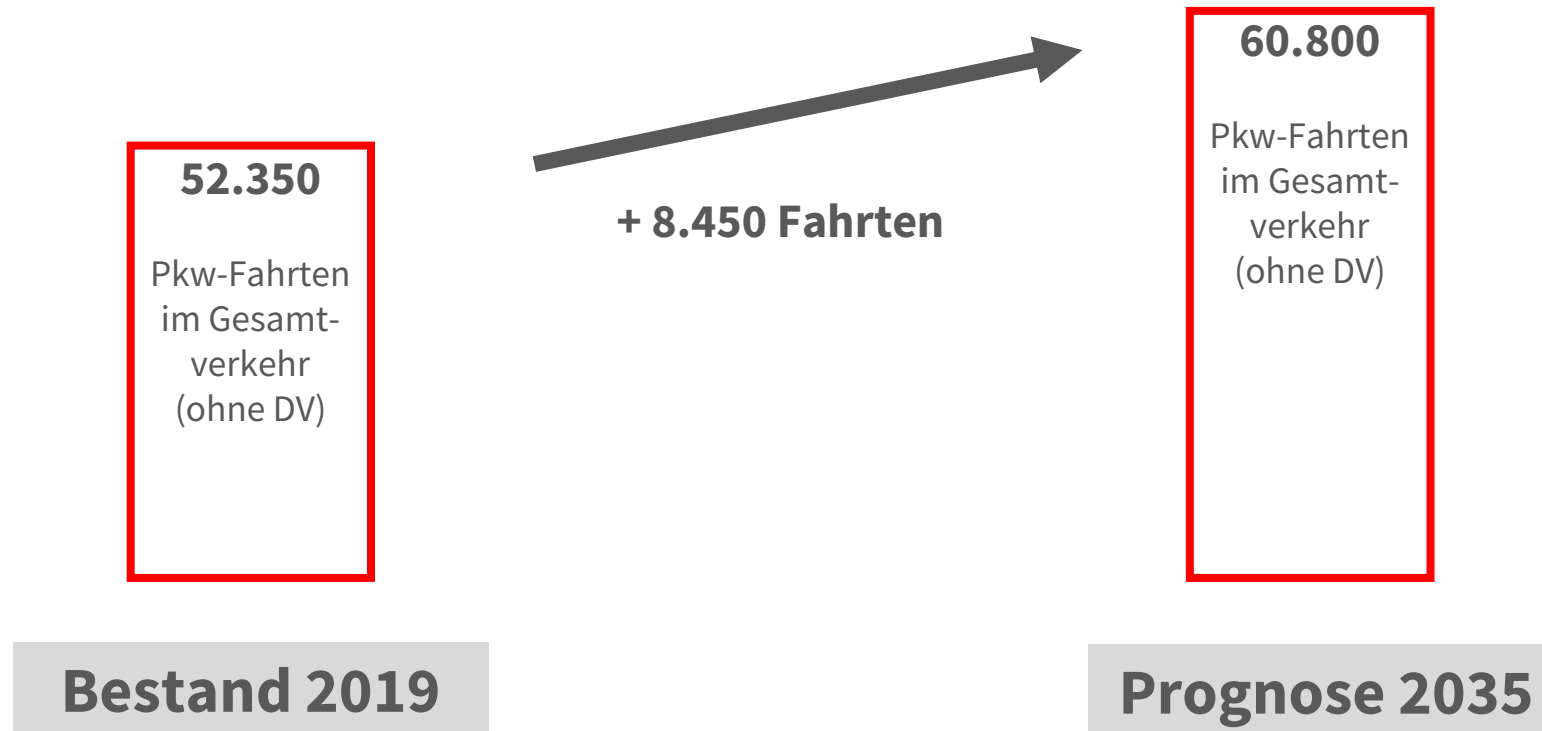




VERKEHRSPROGNOSE

ENTWICKLUNG DES PKW-GESAMTVERKEHRS IN PLOCHINGEN (OHNE DV)

- Anstieg der Pkw-Fahrten um rund **16,0 %**
- Um die Anzahl an Pkw-Fahrten aus dem Jahr 2019 beizubehalten, ist es notwendig bis zum Jahr 2035 rund **8.450 Pkw-Fahrten** zu reduzieren



KAPITEL 5

BÜRGERBETEILIGUNG UND MAßNAHMENKONZEPTION

Verkehrliches Leitbild 2035, Maßnahmen Bus-, Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit, Inter- und Multimodalität, Öffentlichkeitsarbeit

Schwerpunktmaßnahmen MIV

Schwerpunktbereich 1 „Ost-West-Trasse“



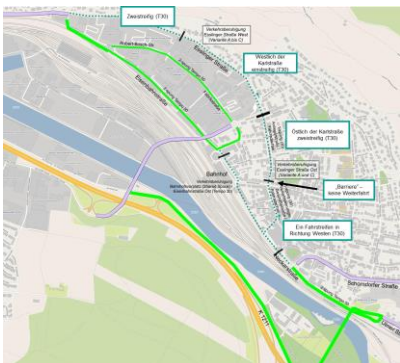
MAßNAHMENSCHWERPUNKT „OST-WEST-TRASSE“



- Variante A: Eisenbahnstraße zweispurig
- Variante A.a: Eisenbahnstraße Zwischenstufe



- Variante B: Einbahnstraßenring groß
- Variante B.b: Einbahnstraßenring klein

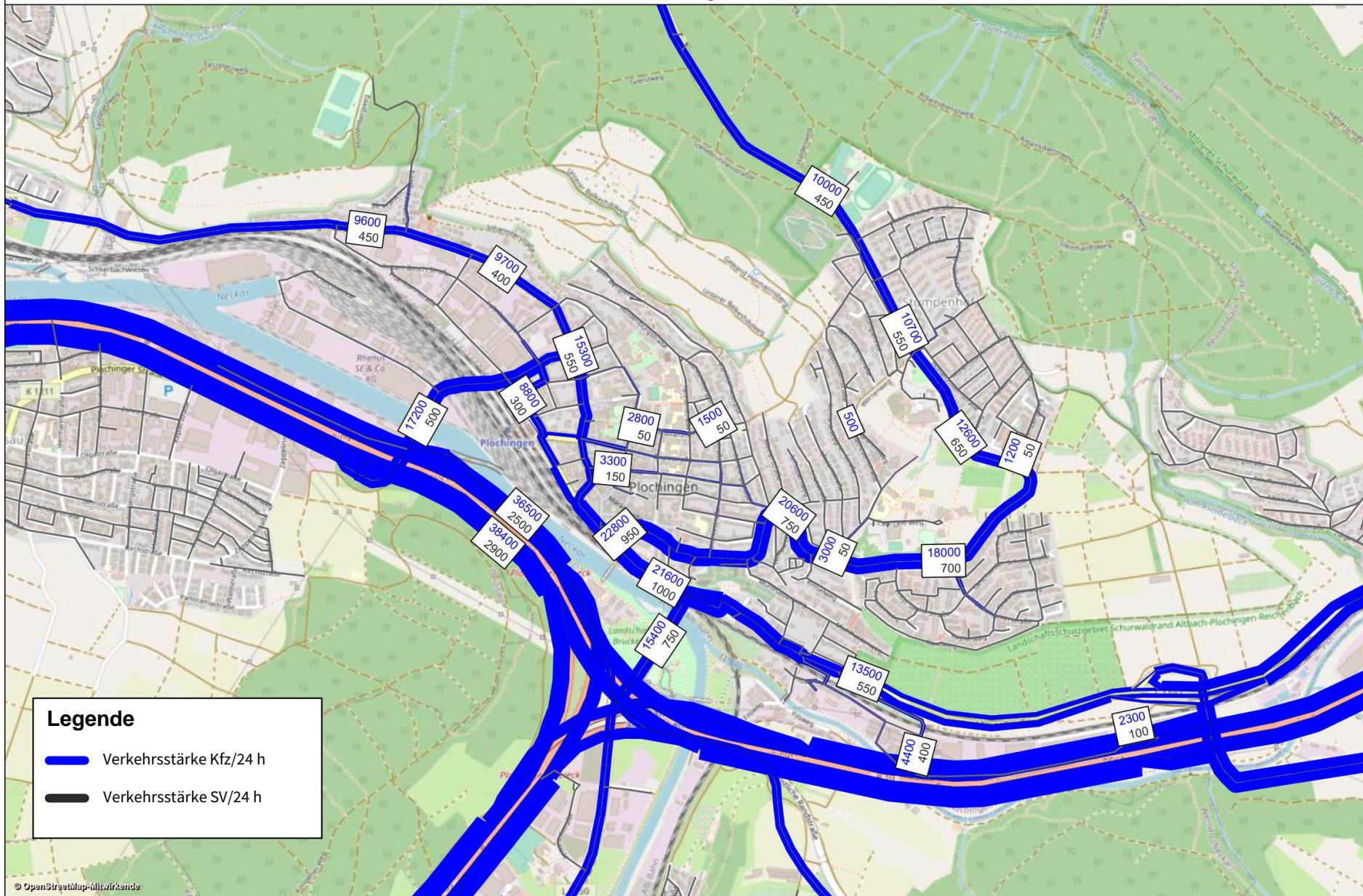


- Variante C: Tangentiallösung

Berechnungsgrundlage:
Prognosenullfall 2035

Aufbau des Prognosenullfalls 2035

- Allgemeine Verkehrsprognose (Motorisierung, Jahresfahrleistung und Einwohnerentwicklung im Landkreis Esslingen bis 2035)
- Abgestimmte Strukturdaten zu Einwohner- und Gewerbeentwicklung
- Keine Maßnahmen im Straßennetz sowie bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds





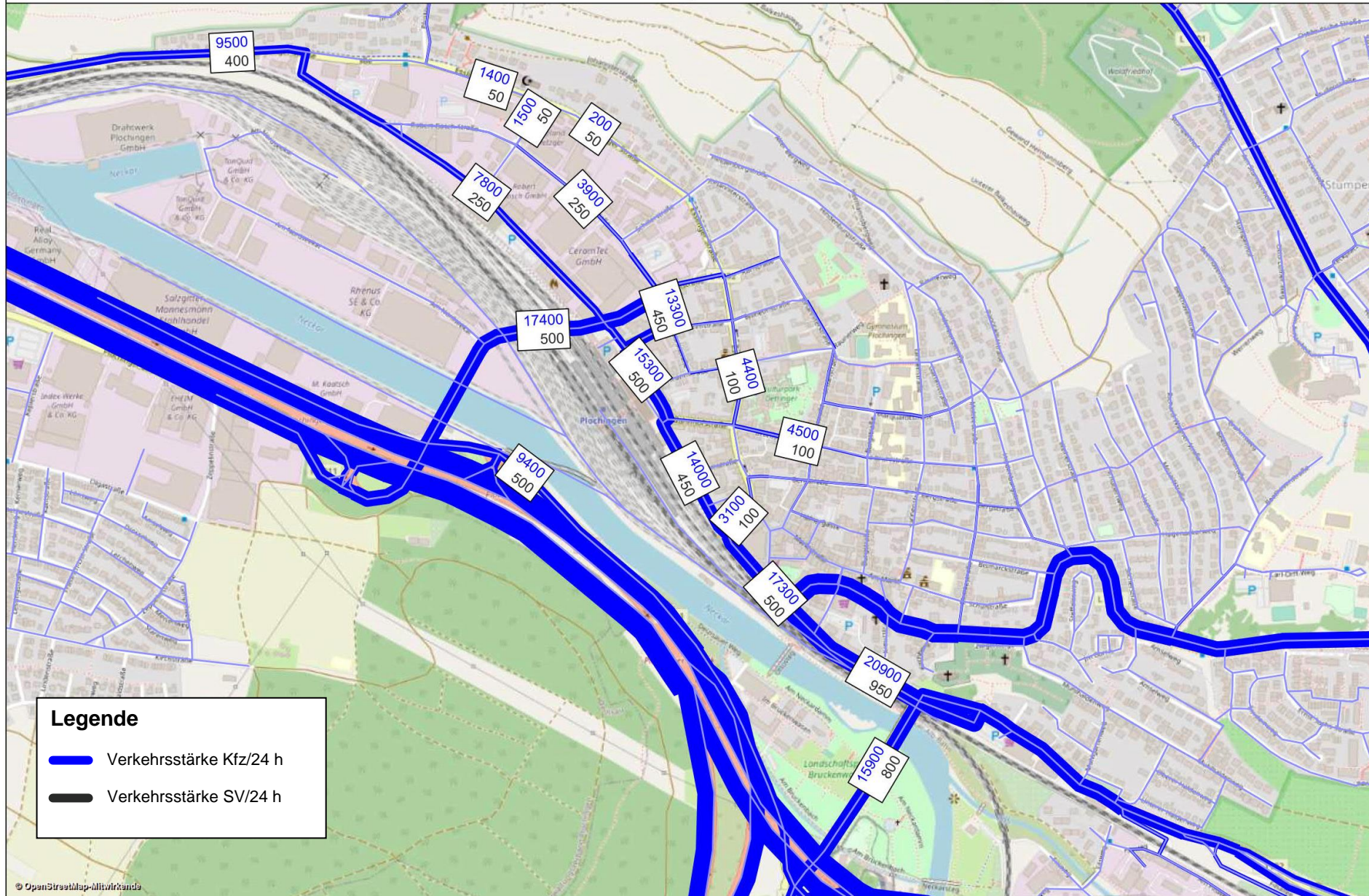
Variante A – Eisenbahnstraße zweispurig

Variante A:

- Neuer Knotenpunkt: Kreisverkehr Esslinger Straße/Eisenbahnstraße
- Ausbau Eisenbahnstraße
 - Zweirichtungsverkehr
 - Tempolimit 50 km/h
 - Im Bereich des Bahnhofs Tempolimit 30 km/h
- Robert-Bosch-Straße, Fabrikstraße
 - Tempolimit 50 km/h
- Verkehrsberuhigung Esslinger Straße
 - Tempolimit 30 km/h
 - Richtungsverkehre wie im Bestand belassen



Verkehrsstärken Variante A (Eisenbahnstraße zweispurig)



Legende

- Verkehrsstärke Kfz/24 h
- Verkehrsstärke SV/24 h

© OpenStreetMap-Mitwirkende

Differenz Variante A zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

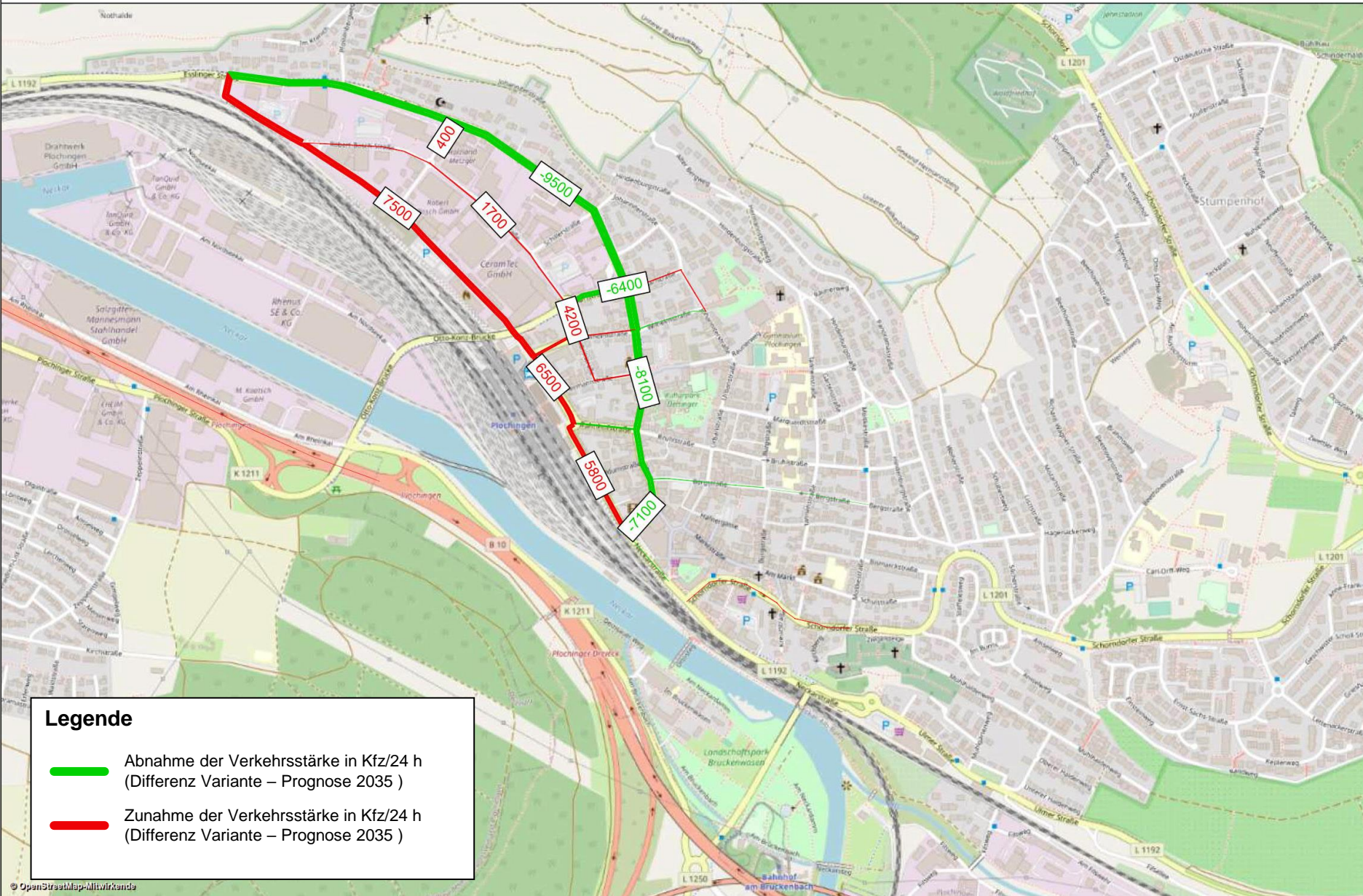
- Starke Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Keine/geringe Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Keine Schleichverkehre durch Wohngebiete

Nachteile

- Höchste Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 15.300 Kfz/24 h)

Legende

- Abnahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)
- Zunahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)

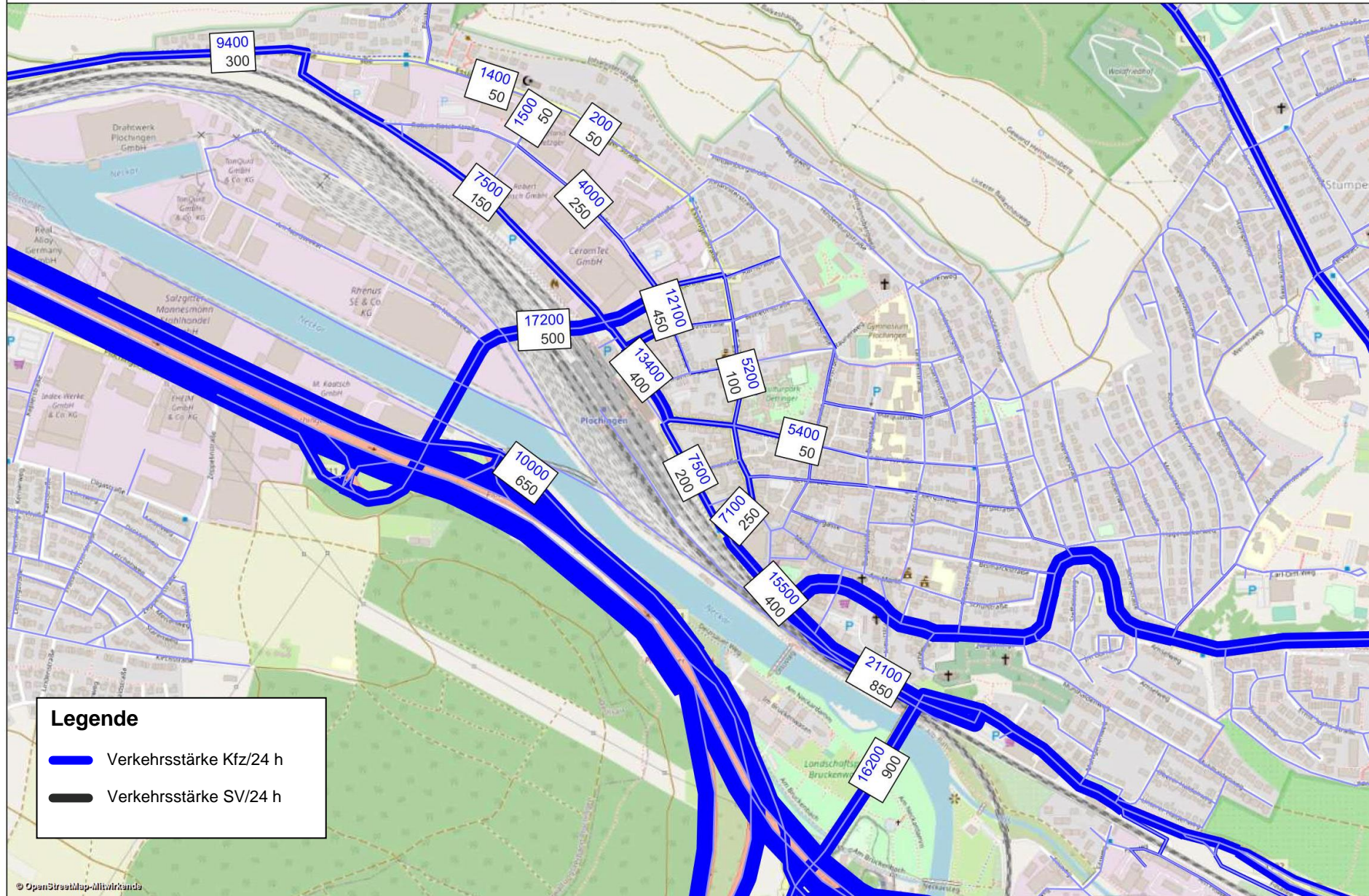


Variante A mit folgenden Anpassungen

- Zweirichtungsverkehr bis Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Bahnhofstraße
- Einrichtungsverkehr im Osten

- Einrichtungsverkehr vom Knotenpunkt Eisenbahnstraße/ Esslinger Straße/Neckarstraße bis zur Bahnhofstraße

Verkehrsstärken Variante A.a (Eisenbahnstraße zweispurig) - Zwischenstufe



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Differenz Variante A.a zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

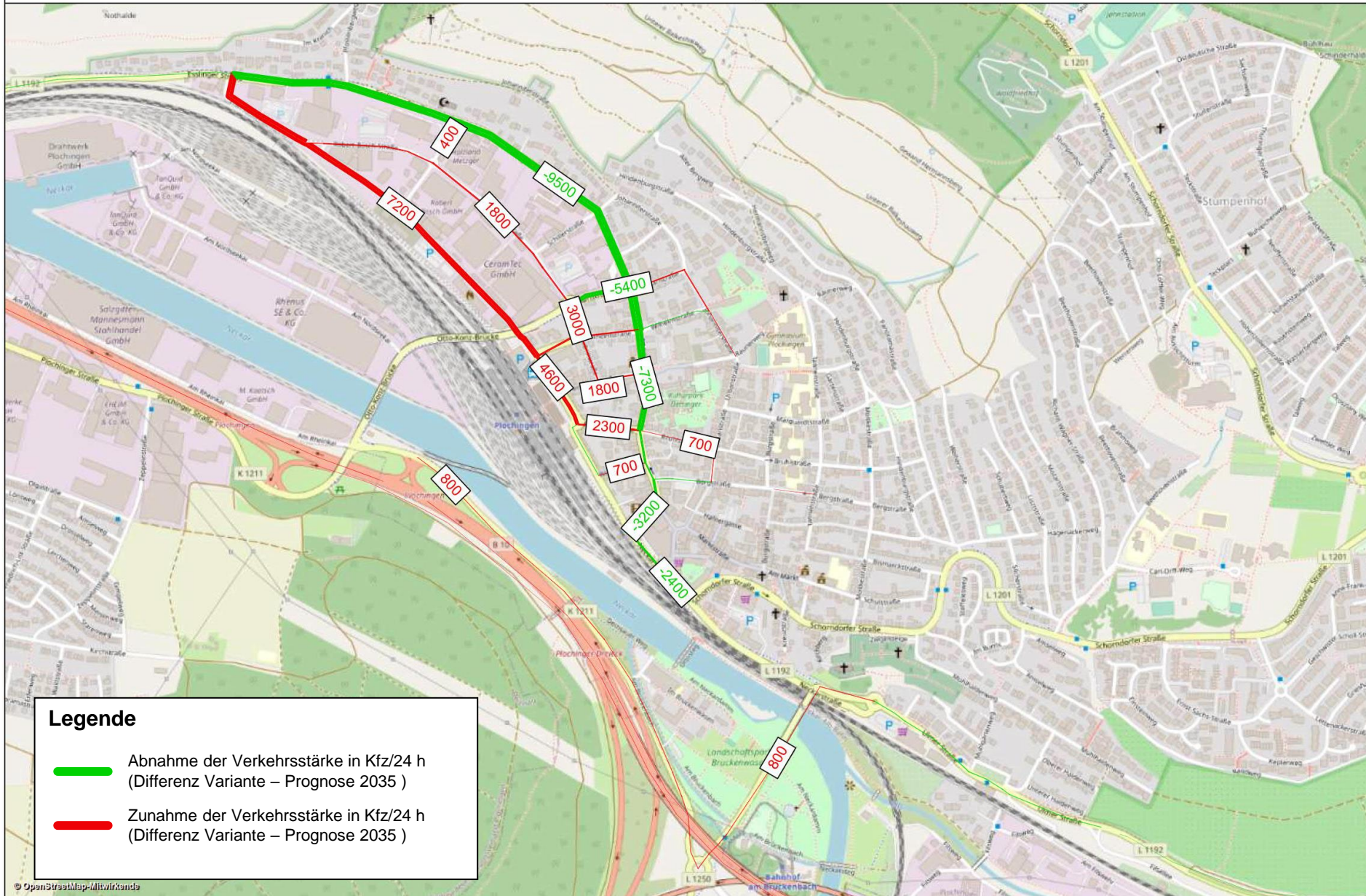
- Starke Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Geringe Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung

Nachteile

- Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 13.400 Kfz/24 h)
- Schleichverkehre auf Widdum-, Hermann- und Brühlstraße

Legende

- Abnahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)
- Zunahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)



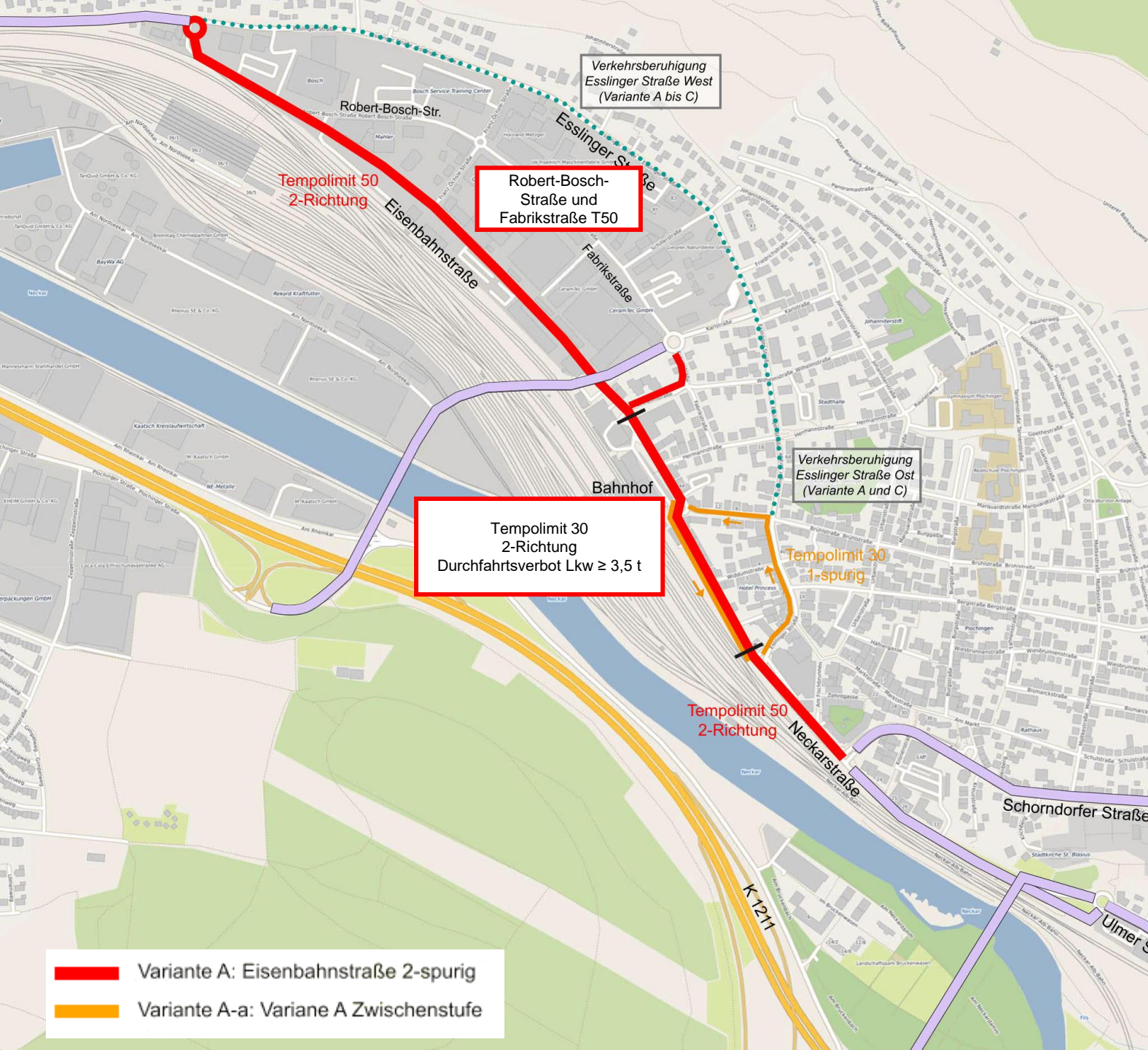


Variante A – Eisenbahnstraße zweispurig

Prüfauftrag: Durchfahrtsverbot für Lkw $\geq 3,5$ t

Variante A:

- Neuer Knotenpunkt: Kreisverkehr Esslinger Straße/Eisenbahnstraße
- Ausbau Eisenbahnstraße
 - Zweirichtungsverkehr
 - Tempolimit 50 km/h
 - Im Bereich des Bahnhofs Tempolimit 30 km/h
 - **Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t (Anlieger und Busse frei)**
- Robert-Bosch-Straße, Fabrikstraße
 - Tempolimit 50 km/h
- Verkehrsberuhigung Esslinger Straße
 - Tempolimit 30 km/h
 - Richtungsverkehre wie im Bestand belassen



DURCHFAHRTSVERBOTE FÜR LKW AB 3,5 T

VARIANTE A – EISENBAHNSTRAßE ZWEISPURIG

- Schwerverkehrsaufkommen vor Bahnhof:

rund **500 SV/24 h**



50 % Busverkehr
25 % Quell- und Zielverkehr
25 % Durchgangsverkehr

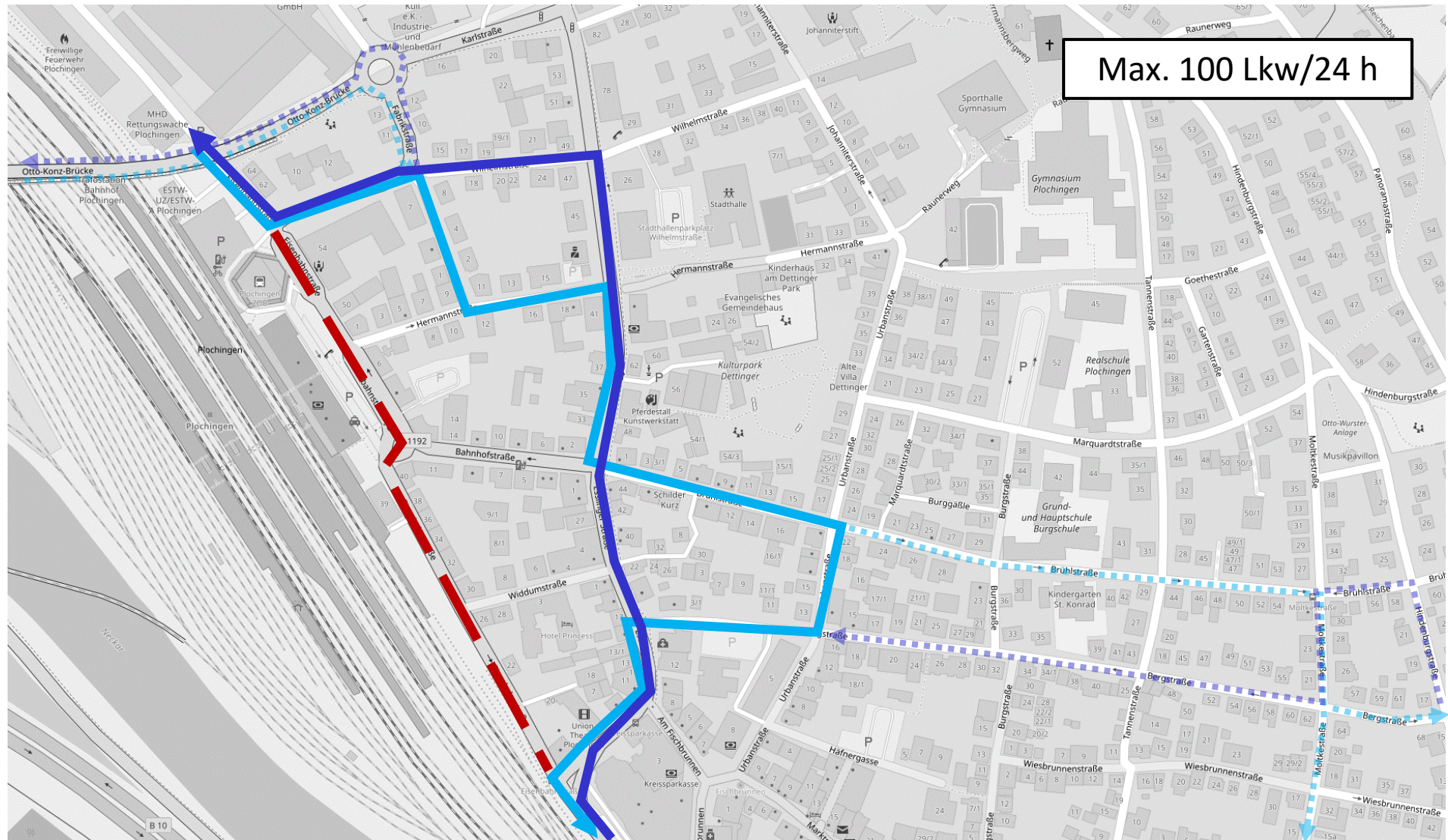
- Keiner Verlagerungseffekte für den Bus- sowie den Quell- und Zielverkehr
→ Verlagerung von **rund 125 Lkw/24 h** vor dem Bahnhof möglich
- Verlagerung des Lkw-Verkehr zu 70 % über Esslinger Straße sowie zu 30 % über Tangente

DURCHFAHRTSVERBOTE FÜR LKW AB 3,5 T

VARIANTE A – EISENBAHNSTRAßE ZWEISPURIG

Wegeführung aufgrund der Durchfahrtsverbote

- Schleichverkehr in West-Ost-Richtung durch südliche Fabrik- und Hermannstraße sowie Brühl-, Urban- und Bergstraße
- Schleichverkehr in Ost-West-Richtung durch Wilhelmstraße
- Schleichverkehre in Richtung Stumpenhof weiter durch Brühl- und Moltkestraße
- Schleichverkehre aus Richtung Stumpenhof über Brühl-, Moltke- und Bergstraße



Variante A.a:

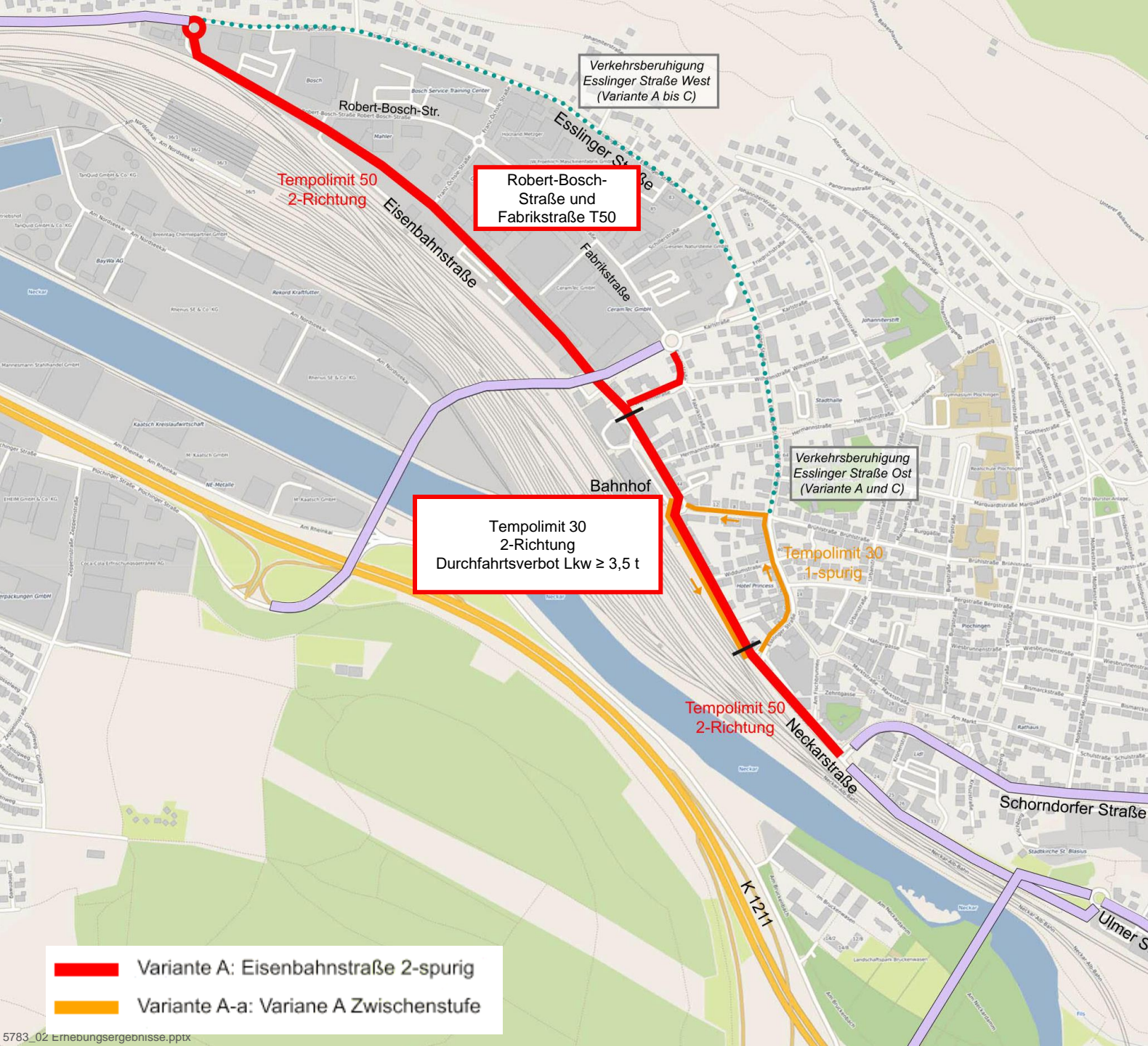
Variante A mit folgenden Anpassungen

Eisenbahnstraße:

- Zweirichtungsverkehr bis Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße
- Einrichtungsverkehr im Osten

Esslinger Straße:

- Einrichtungsverkehr vom Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Esslinger Straße/Neckarstraße bis zur Bahnhofstraße



■ Variante A: Eisenbahnstraße 2-spurig
■ Variante A.a: Variante A Zwischenstufe



DURCHFAHRTSVERBOTE FÜR LKW AB 3,5 T

VARIANTE A.A – EISENBAHNSTRAßE ZWEISPURIG ZWISCHENSTUFE

- Schwerverkehrsaufkommen vor Bahnhof:

rund **400 SV/24 h**



65 % Busverkehr
5 % Quell- und Zielverkehr
30 % Durchgangsverkehr

- Grund für geringen Anteil an Quell- und Zielverkehren: Durchgangsverkehre vorrangig in West-Ost-Richtung vorhanden. Da entlang der Eisenbahnstraße die Durchfahrt in Ost-West-Richtung untersagt ist, ist der Anteil an Durchgangsverkehren am Gesamtverkehr gestiegen. Quell- und Zielverkehre haben sich auf andere Relationen verlagert.
- Keiner Verlagerungseffekte für den Bus- sowie den Quell- und Zielverkehr
→ Verlagerung von **rund 125 Lkw/24 h** vor dem Bahnhof möglich
- Verlagerung des Lkw-Verkehr zu 90 % über Esslinger Straße sowie zu 10 % über Tangente
(Grund: in Variante A.a hat bereits eine Verlagerung auf die Tangente stattgefunden, Verlagerungspotenzial nicht mehr so hoch)

DURCHFAHRTSVERBOTE FÜR LKW AB 3,5 T

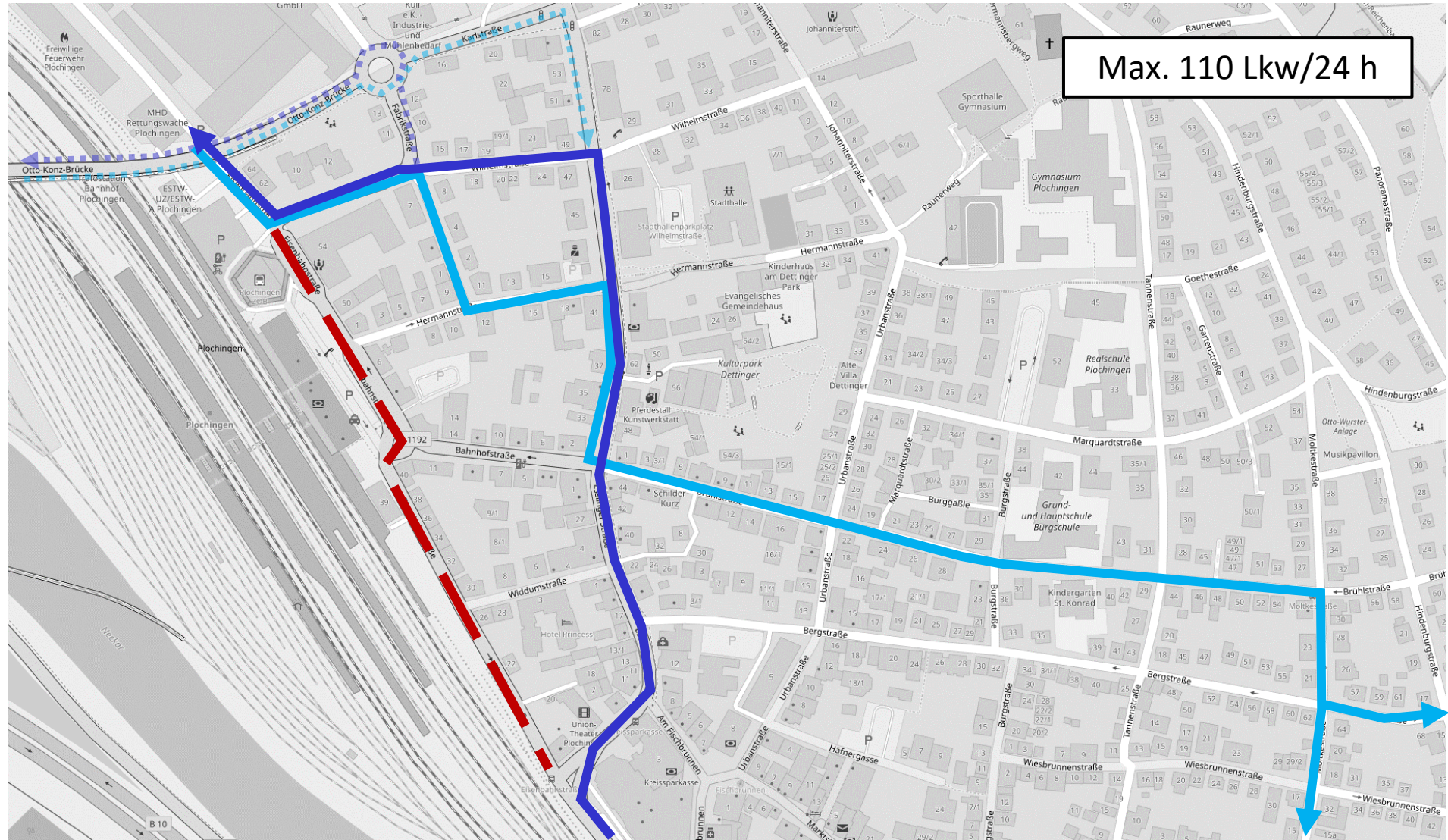
VARIANTE A – EISENBAHNSTRAßE ZWEISPURIG

BERNARD
GRUPPE

Wegeführung aufgrund der Durchfahrtsverbote

- Schleichverkehr in West-Ost-Richtung durch südliche Fabrik- und Hermannstraße sowie Brühl- und Moltke- bzw. Bergstraße in Richtung Schorndorfer Straße
- Schleichverkehr in Ost-West-Richtung durch Wilhelmstraße

In Variante A.a ist die Durchfahrt aus Osten in Richtung Westen ausschließlich über das untere Schulzentrum möglich!



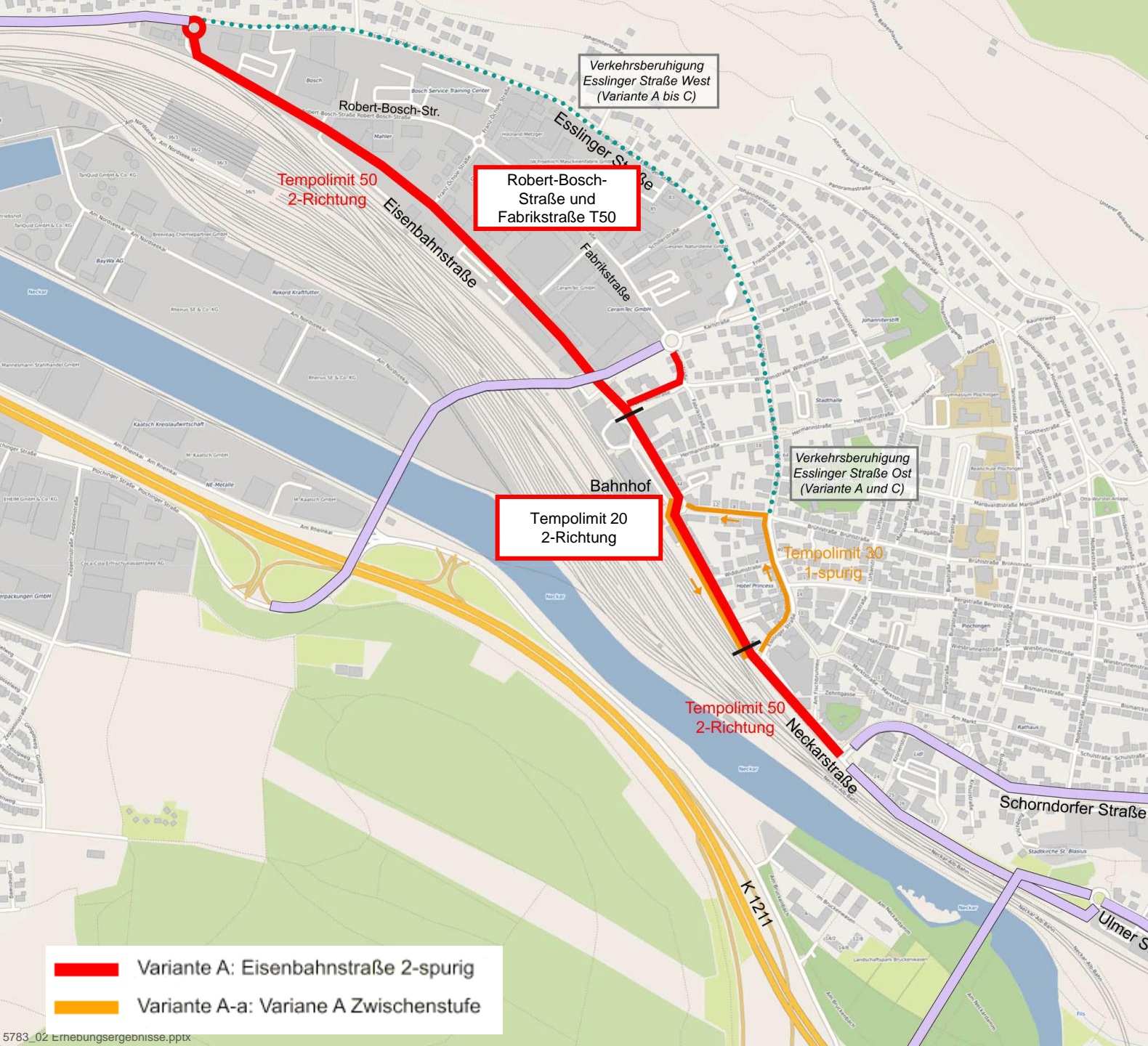


Variante A – Eisenbahnstraße zweispurig

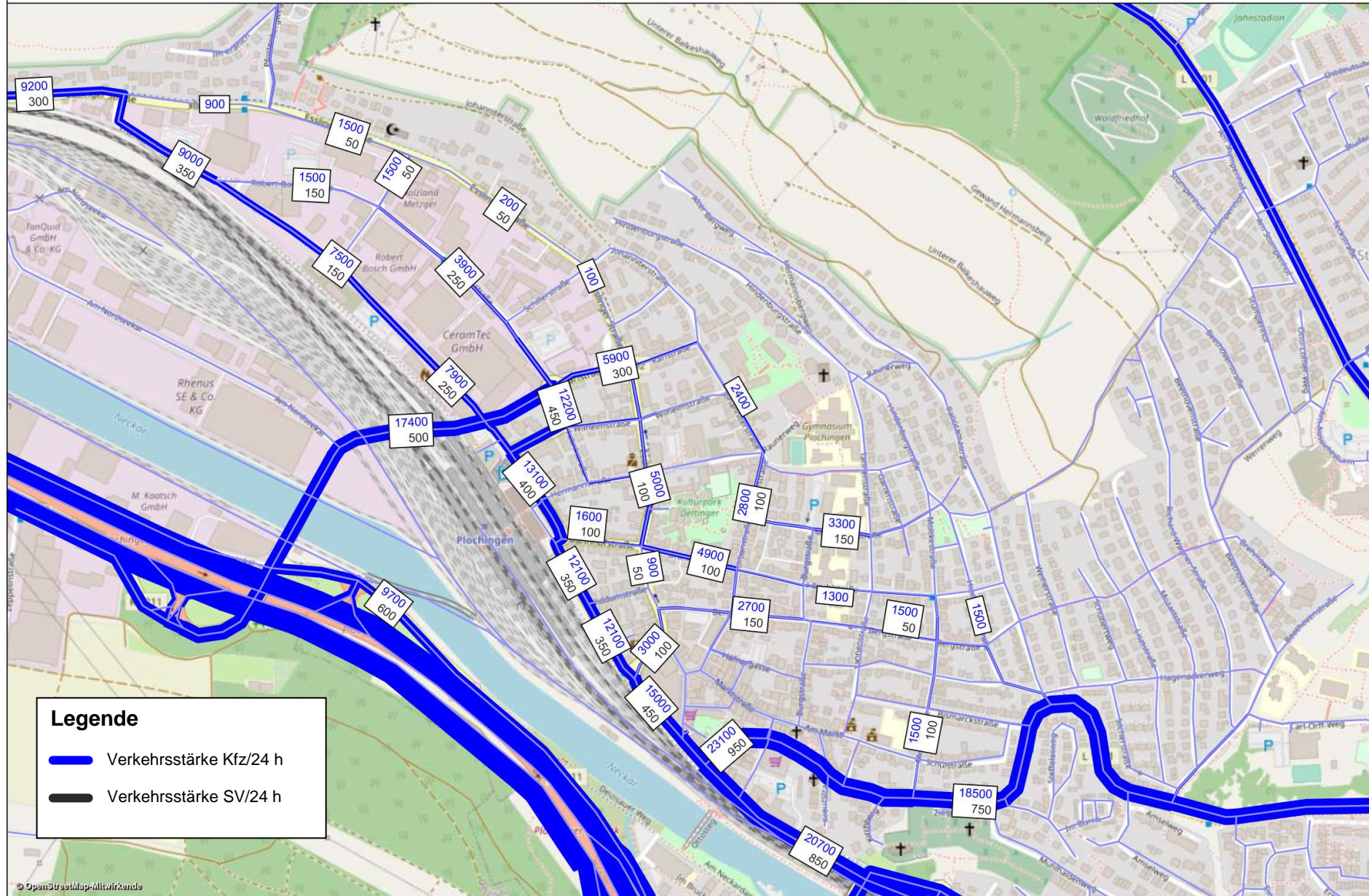
Prüfauftrag: Tempo 20 km/h am Bahnhof

Variante A:

- Neuer Knotenpunkt: Kreisverkehr Esslinger Straße/Eisenbahnstraße
- Ausbau Eisenbahnstraße
 - Zweirichtungsverkehr
 - Tempolimit 50 km/h
 - **Im Bereich des Bahnhofs Tempolimit 20 km/h**
- Robert-Bosch-Straße, Fabrikstraße
 - Tempolimit 50 km/h
- Verkehrsberuhigung Esslinger Straße
 - Tempolimit 30 km/h
 - Richtungsverkehre wie im Bestand belassen



Verkehrsstärken Variante A (Eisenbahnstraße zweispurig), T20 vor Bahnhof



Legende

Verkehrsstärke Kfz/24 h

Verkehrsstärke SV/24 h

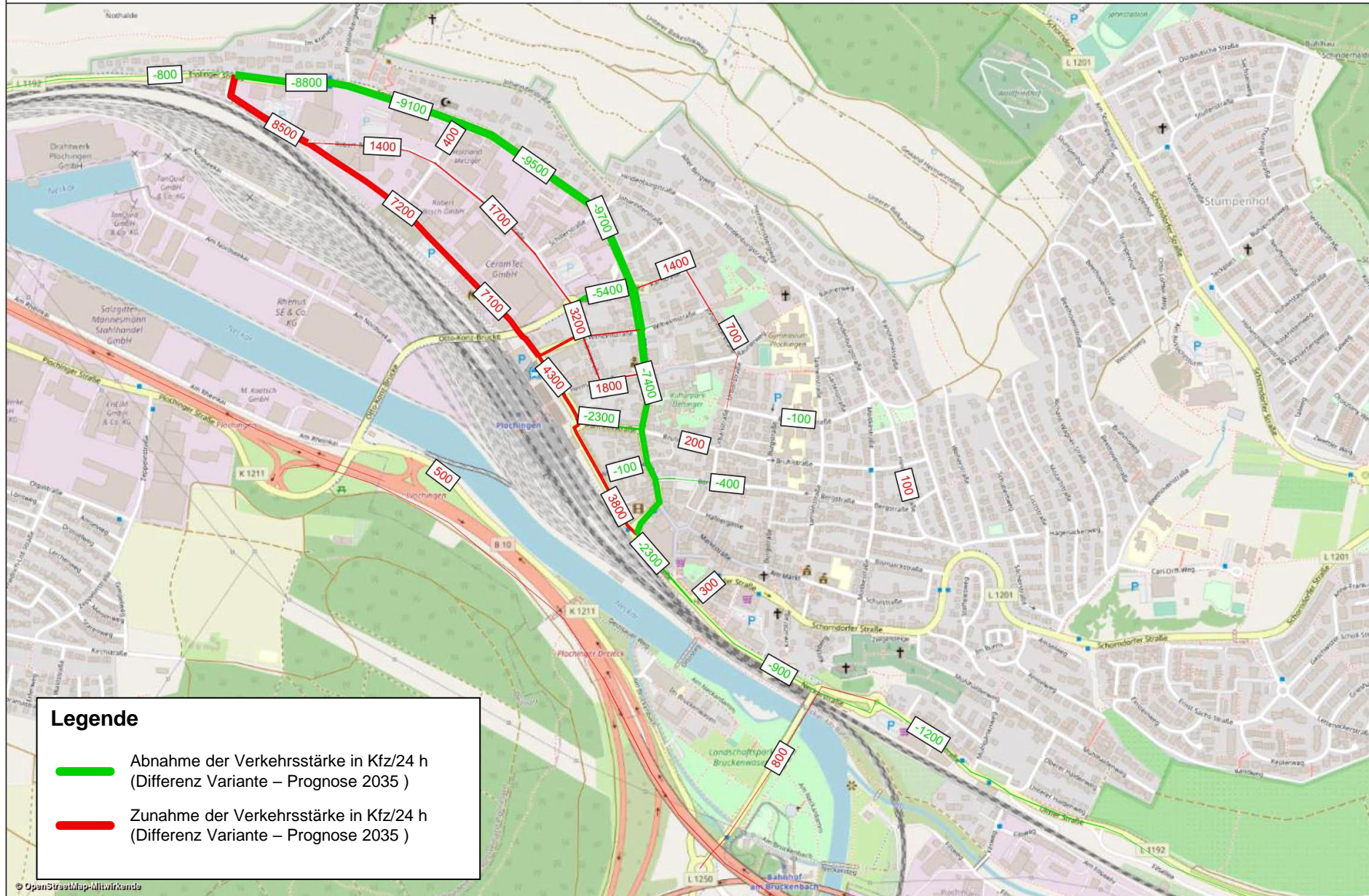
Differenz Variante A (T20 vor Bahnhof) zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

- Starke Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Geringe Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Verlagerung von Verkehren auf Tangente

Nachteile

- Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 13.100 Kfz/24 h)
- Schleichverkehre auf Hermannstraße
- Starke Erhöhung der Reisezeiten durch zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen



Variante A.a:

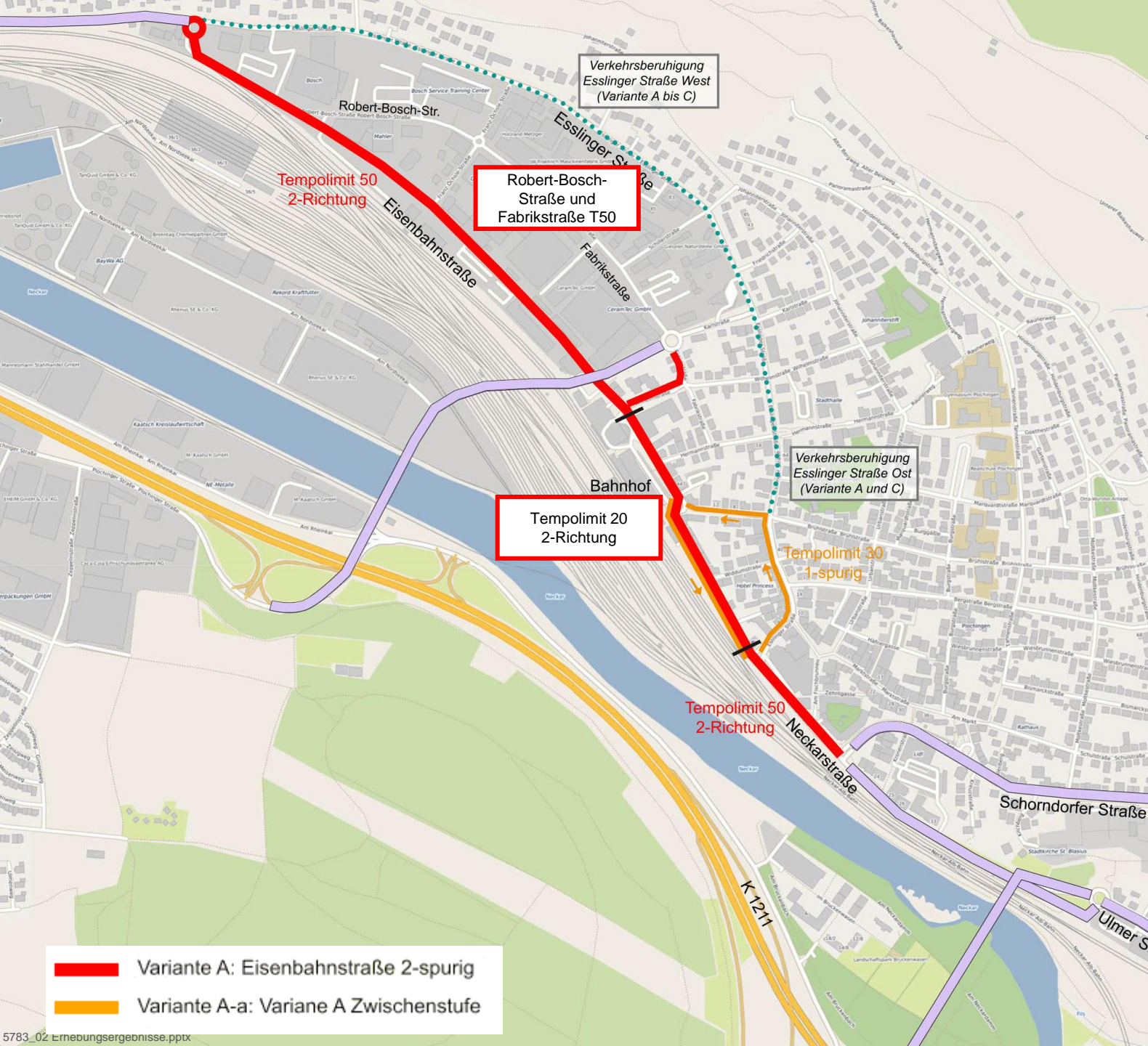
Variante A mit folgenden Anpassungen

Eisenbahnstraße:

- Zweirichtungsverkehr bis Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Bahnhofstraße
- Einrichtungsverkehr im Osten

Esslinger Straße:

- Einrichtungsverkehr vom Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Esslinger Straße/Neckarstraße bis zur Bahnhofstraße



BERNARD

GRUPPE



Differenz Variante A.a (T20 vor Bahnhof) zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

- Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Verlagerungen auf Tangente (ca. 1.200 Kfz-Fahrten auf Tangente, 1.000 Kfz-Fahrten auf Esslinger Straße)

Nachteile

- Starke Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 11.100 Kfz/24 h)
- Schleichverkehre auf Widdum-, Hermann- und Brühlstraße
- Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Starke Erhöhung der Reisezeiten durch zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Legende

- Abnahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)
- Zunahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)

© OpenStreetMap-Mitwirkende



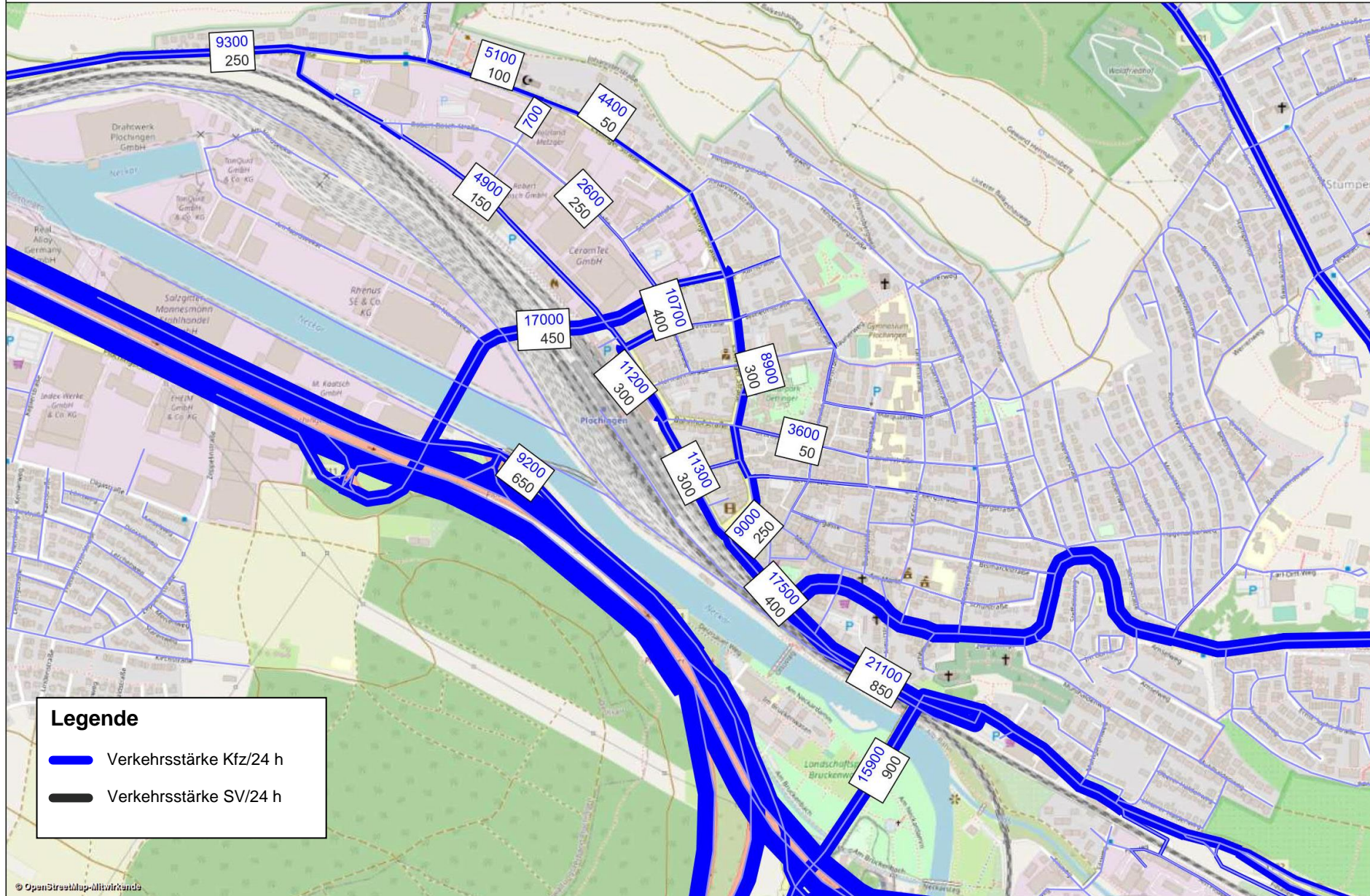
Variante B – Einbahnstraßenring

Variante B:

- Neuer Knotenpunkt: Kreisverkehr Esslinger Straße/Eisenbahnstraße
- Ausbau Eisenbahnstraße
 - Einrichtungsverkehr i. R. Osten
 - Tempolimit 50 km/h
 - Im Bereich des Bahnhofs Tempolimit 30 km/h
- Esslinger Straße
 - Einrichtungsverkehr i. R. Westen
 - Tempolimit 30 km/h



Verkehrsstärken Variante B (Einbahnstraßenring groß)



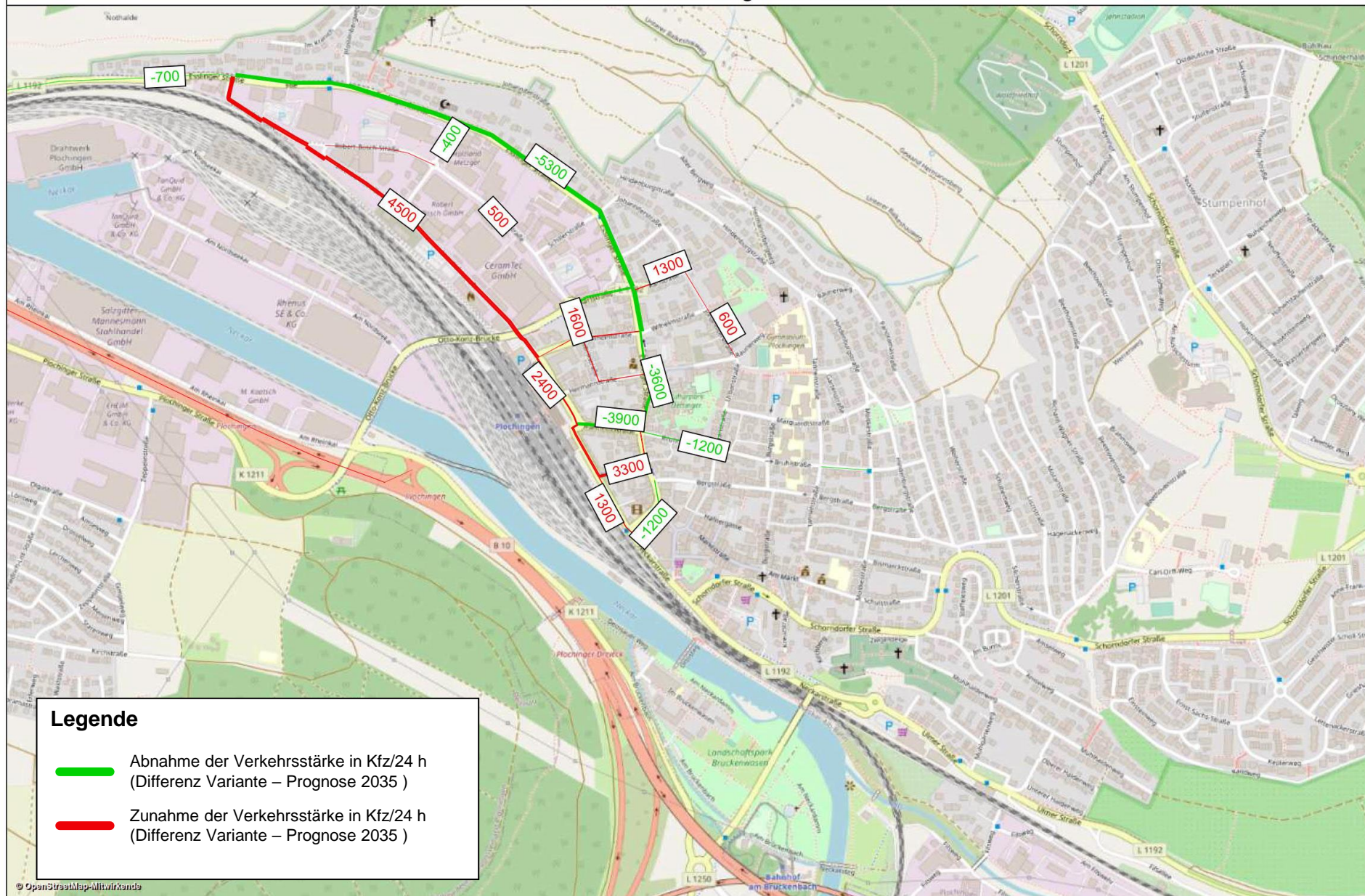
BERNARD Gruppe ZT GmbH	Bearb.: AnS, Stand: 15.02.2021	Verkehrsstärken Variante B
20.01	5783/D2104 Plochingen MOVE	Netz: 46_Teilnetz_Plochingen

BERNARD GRUPPE

- Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße

Aber: Verkehrsreduzierung bei dieser Variante am schwächsten

- Starke Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 11.200 Kfz/24 h)
- Schleichverkehre durch Wohnstraßen (z. B. Widdum-, Johanniter-, Karl-, Wilhelm- und Hermannstraße)



Variante B.b:

Variante B mit folgenden Anpassungen

Karlstraße/Fabrikstraße/Wilhelmstraße

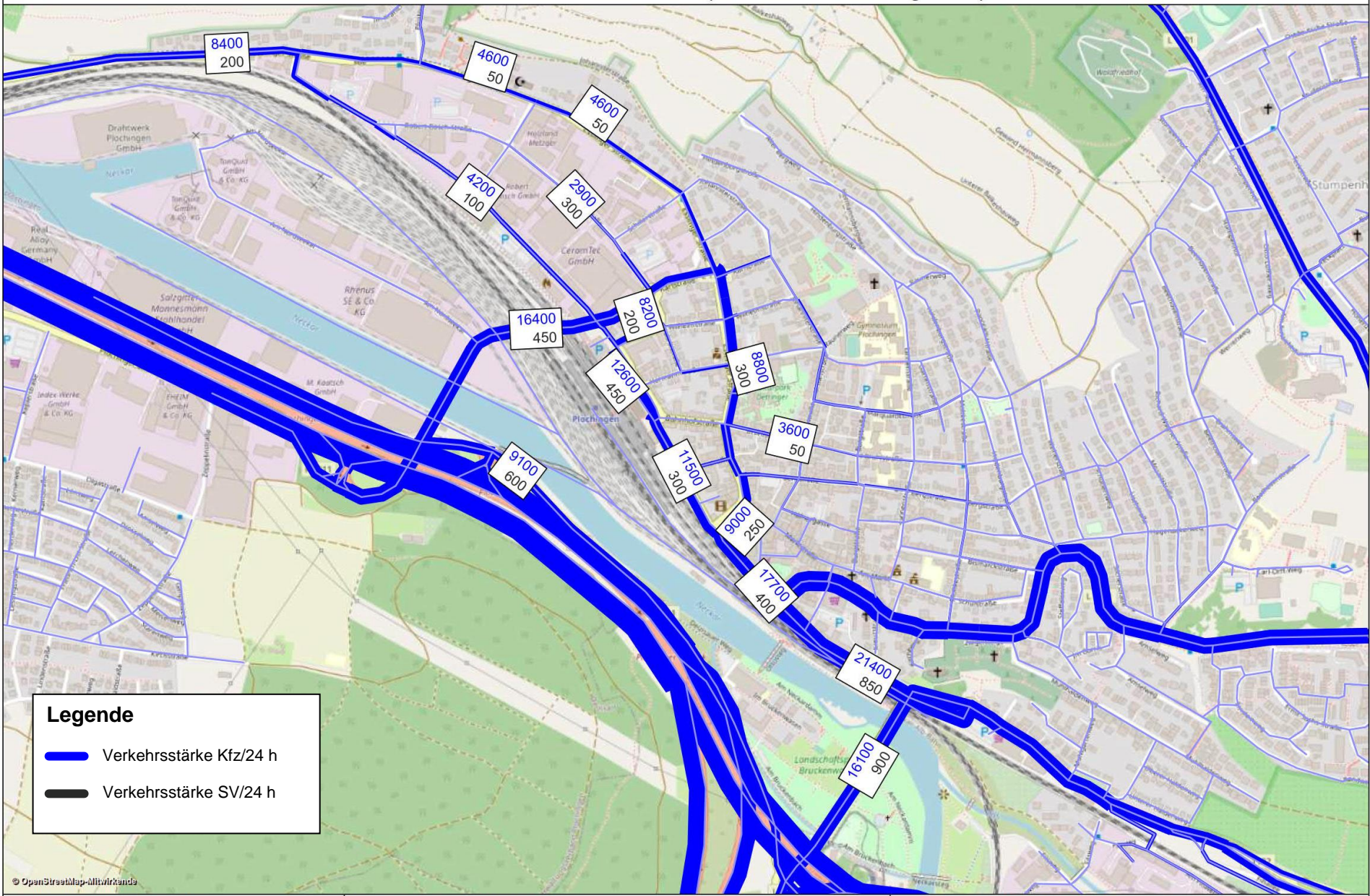
- Einrichtungsverkehr i. R. Bhf

Franz-Öchsle-Straße

- Einrichtungsverkehr i. R. Eisenbahnstraße



Verkehrsstärken Variante B.b (Einbahnstraßenring klein)



Differenz Variante B.b zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

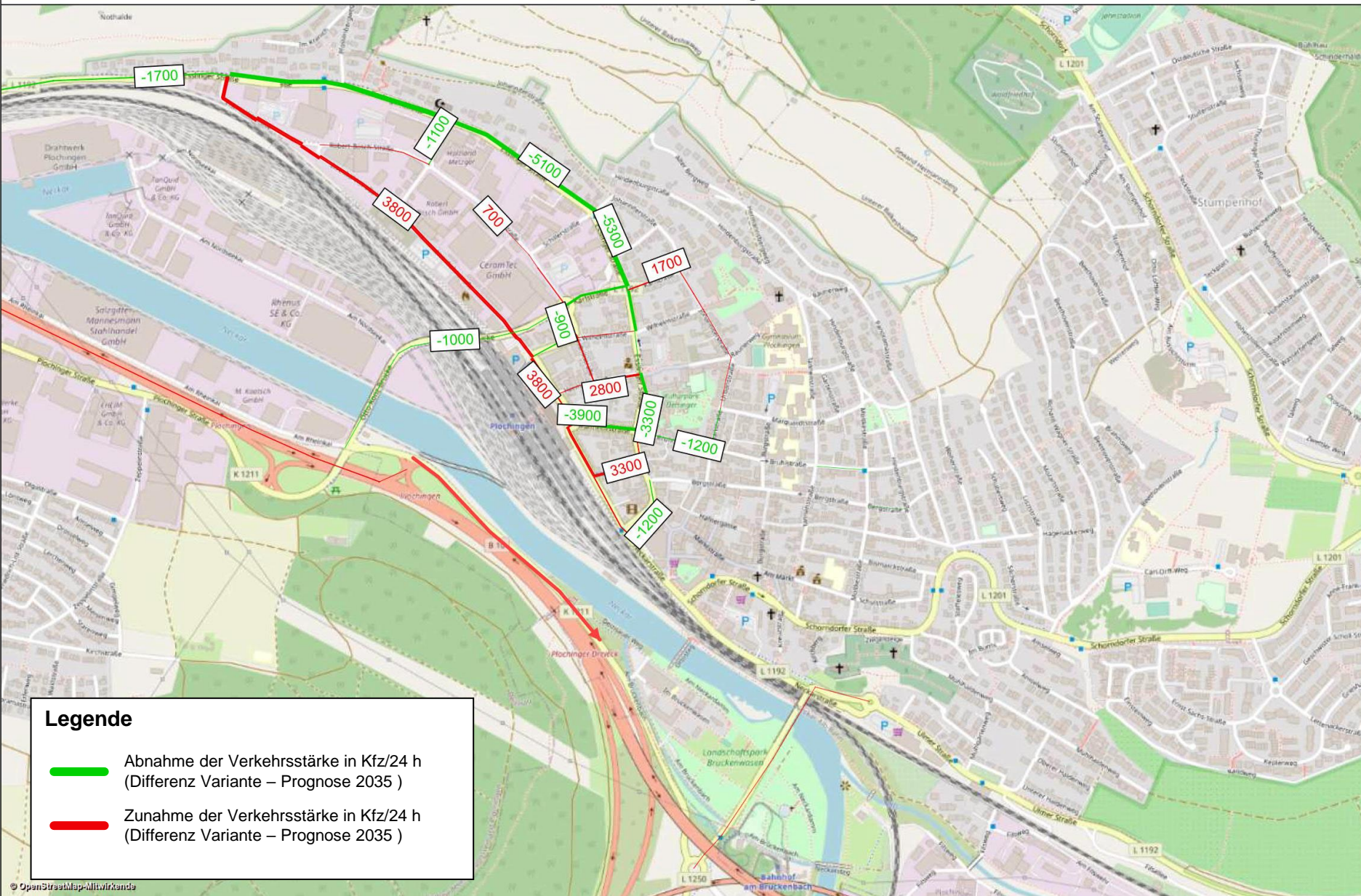
- Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Reduzierung der Verkehrsmengen auf Wilhelmstraße und östlicher Fabrikstraße

Nachteile

- Starke Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 12.600 Kfz/24 h)
- Starke Schleichverkehre durch Wohnstraßen, v. a. auf Widdum- und Hermannstraße

Legende

- Abnahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)
- Zunahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)

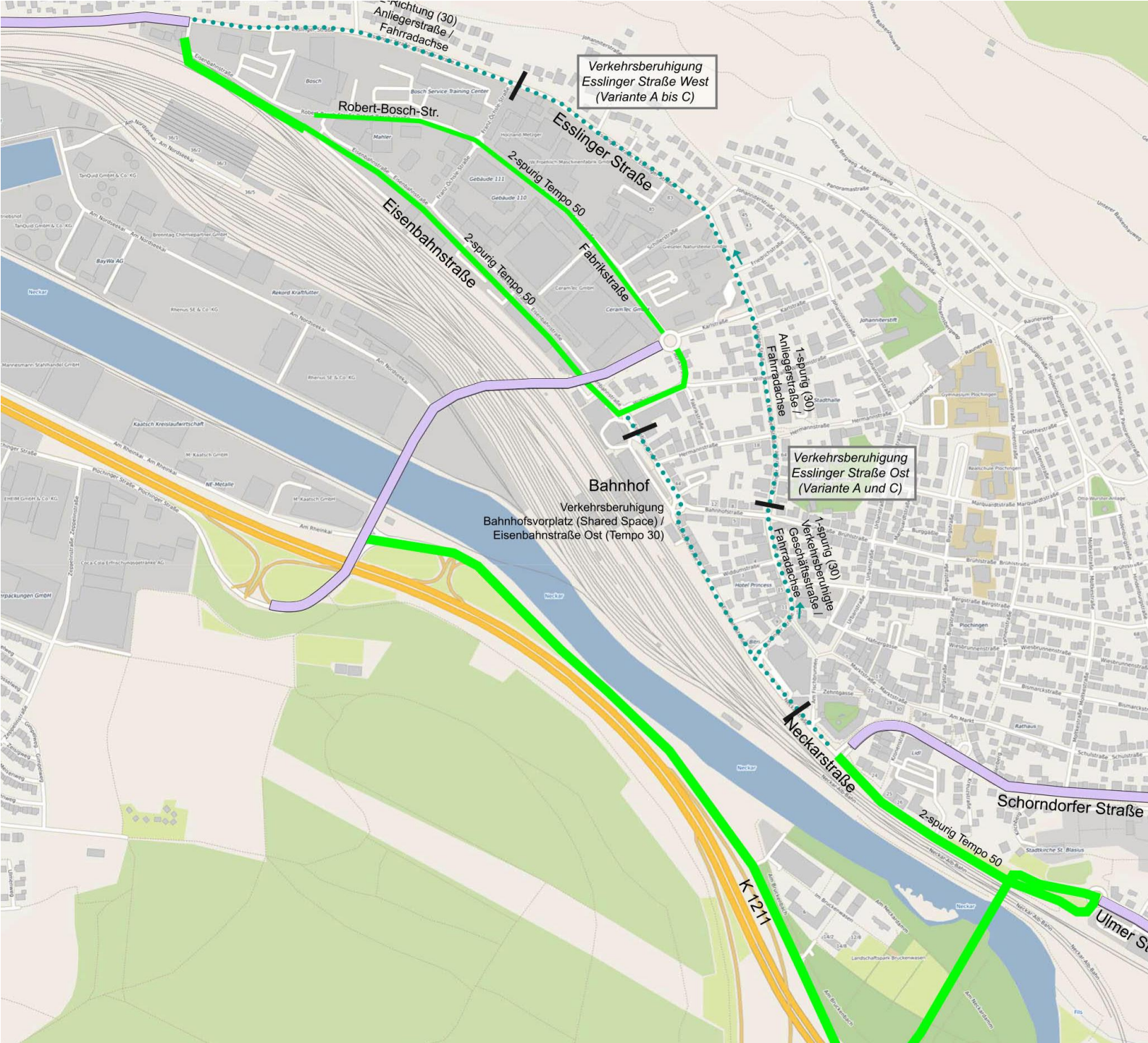




Variante C – Tangentenlösung

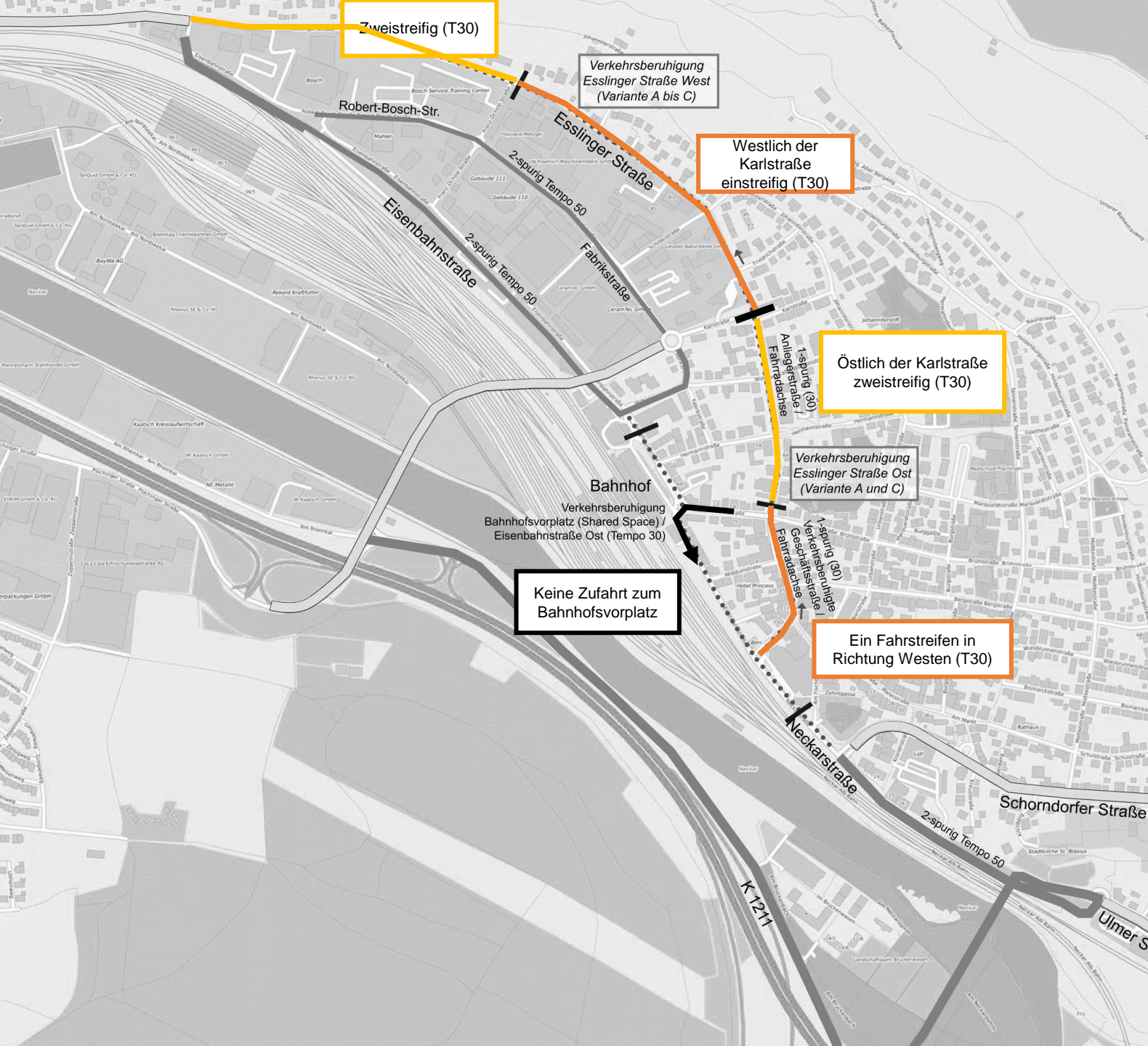
Variante C:

- Neuer Knotenpunkt: Kreisverkehr Esslinger Straße/Eisenbahnstraße
- Ausbau Eisenbahnstraße
 - Zweirichtungsverkehr bis Knotenpunkt Eisenbahnstraße/Wilhelmstraße
 - Tempolimit 50 km/h
- Ausbau Robert-Bosch-Straße und Fabrikstraße
 - Tempolimit 50 km/h
- Bahnhofsbereich
 - Tempolimit 30 km/h
- Durchbindung Schillerstraße

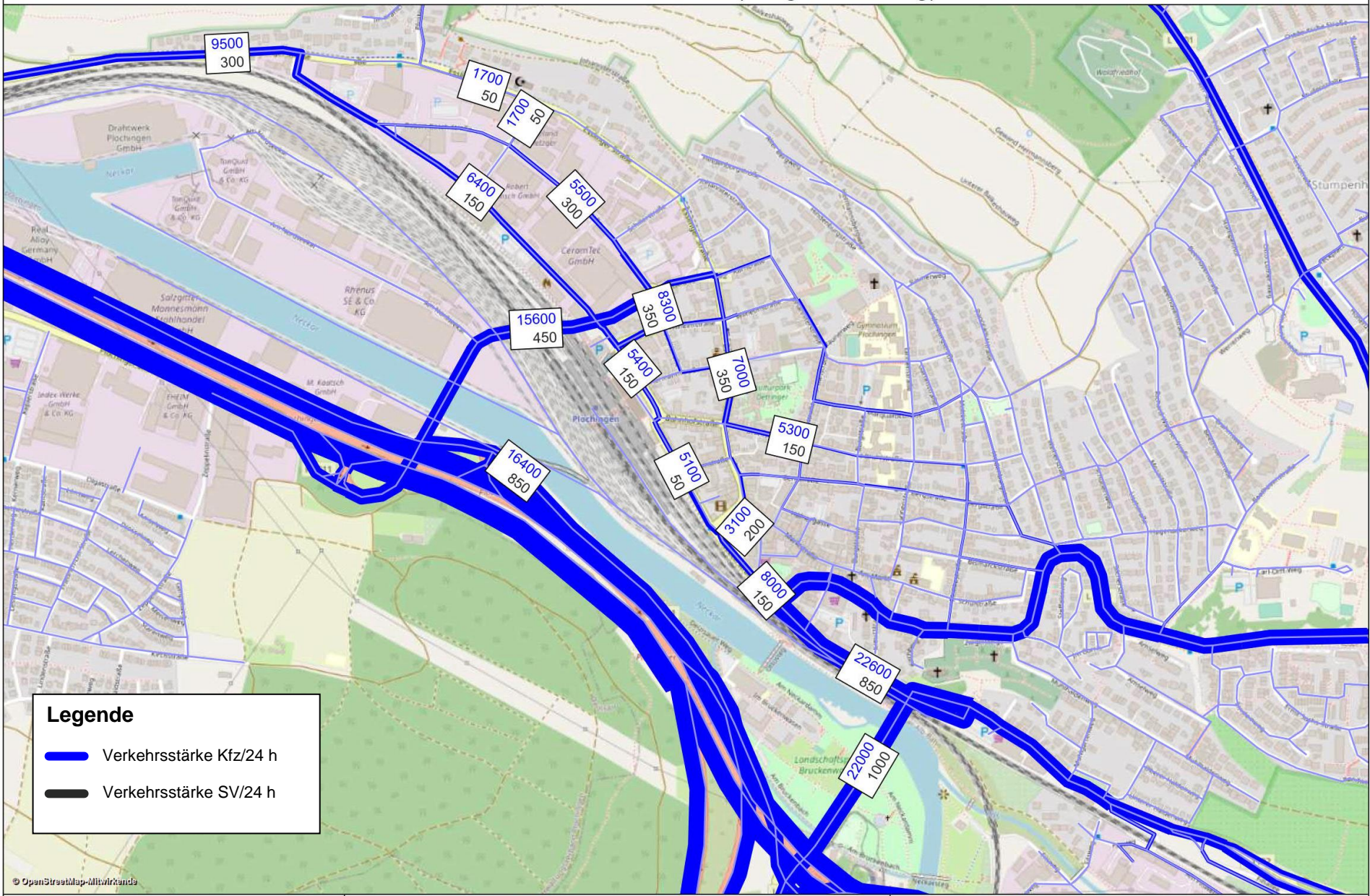


Variante C:

- Einrichtungsverkehre Esslinger Str
 - Zwischen Karlstraße und Franz-Öchsle-Straße sowie
 - Zwischen Neckarstraße/Eisenbahnstraße und Bahnhofstraße
- Zweirichtungsverkehre Esslinger Str
 - Zwischen Eisenbahnstraße und Franz-Öchsle-Straße sowie
 - Zwischen Karlstraße und Bahnhofstraße
- Keine Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz von Bahnhofstraße



Verkehrsstärken Variante C (Tangentenlösung)



Differenz Variante C zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

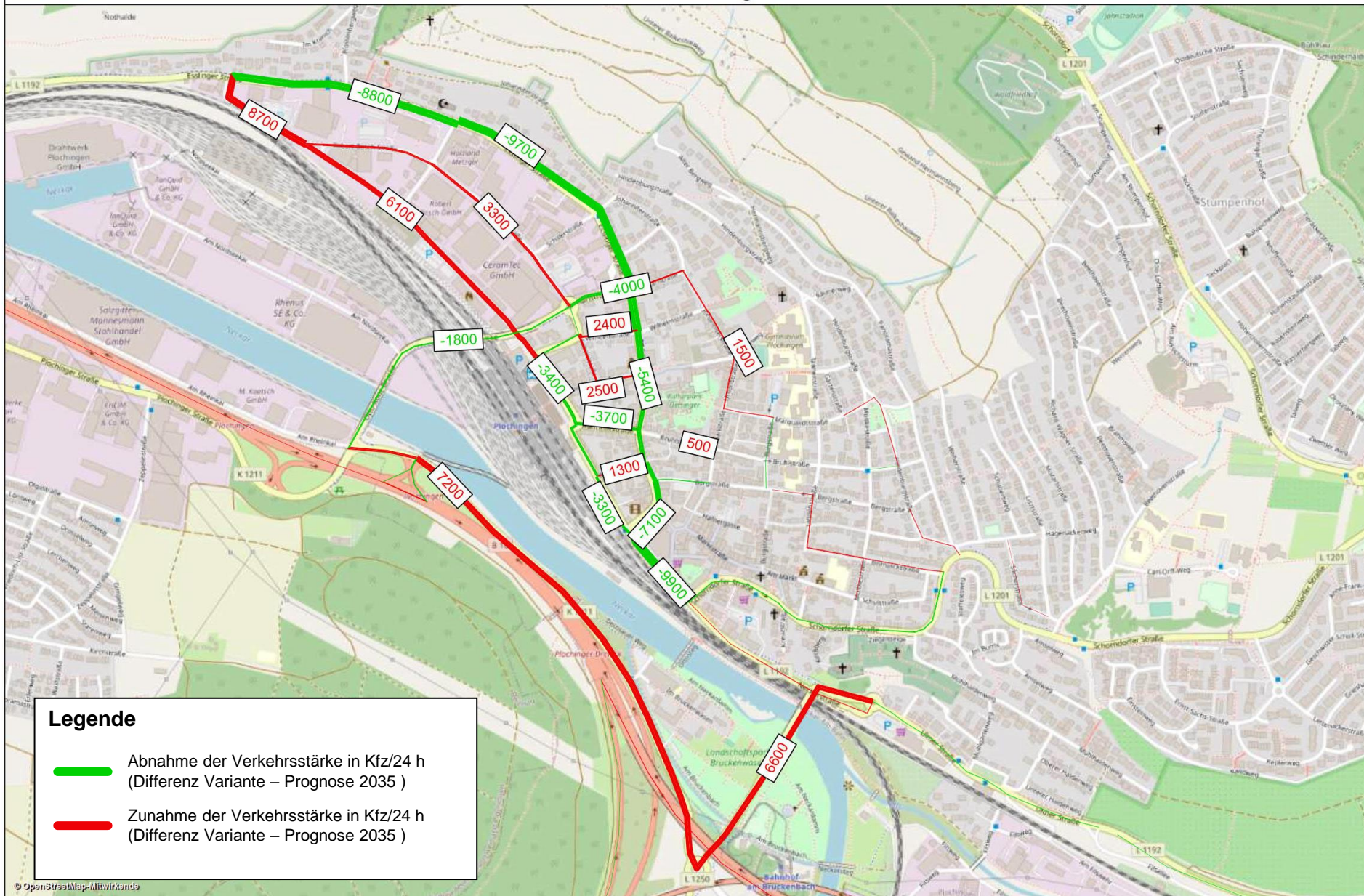
- Höchste Reduzierung der Verkehrsmengen im Bahnhofsbereich
- Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Verlagerung des Verkehrs aus Osten auf Tangente

Nachteile

- Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Verlagerung des Verkehrs auf Wohngebiete (v.a. entlang des Schulareals, der Moltke- und Hindenburgstraße sowie der Hermann-, Wilhelm- und Widdumstraße)

Legende

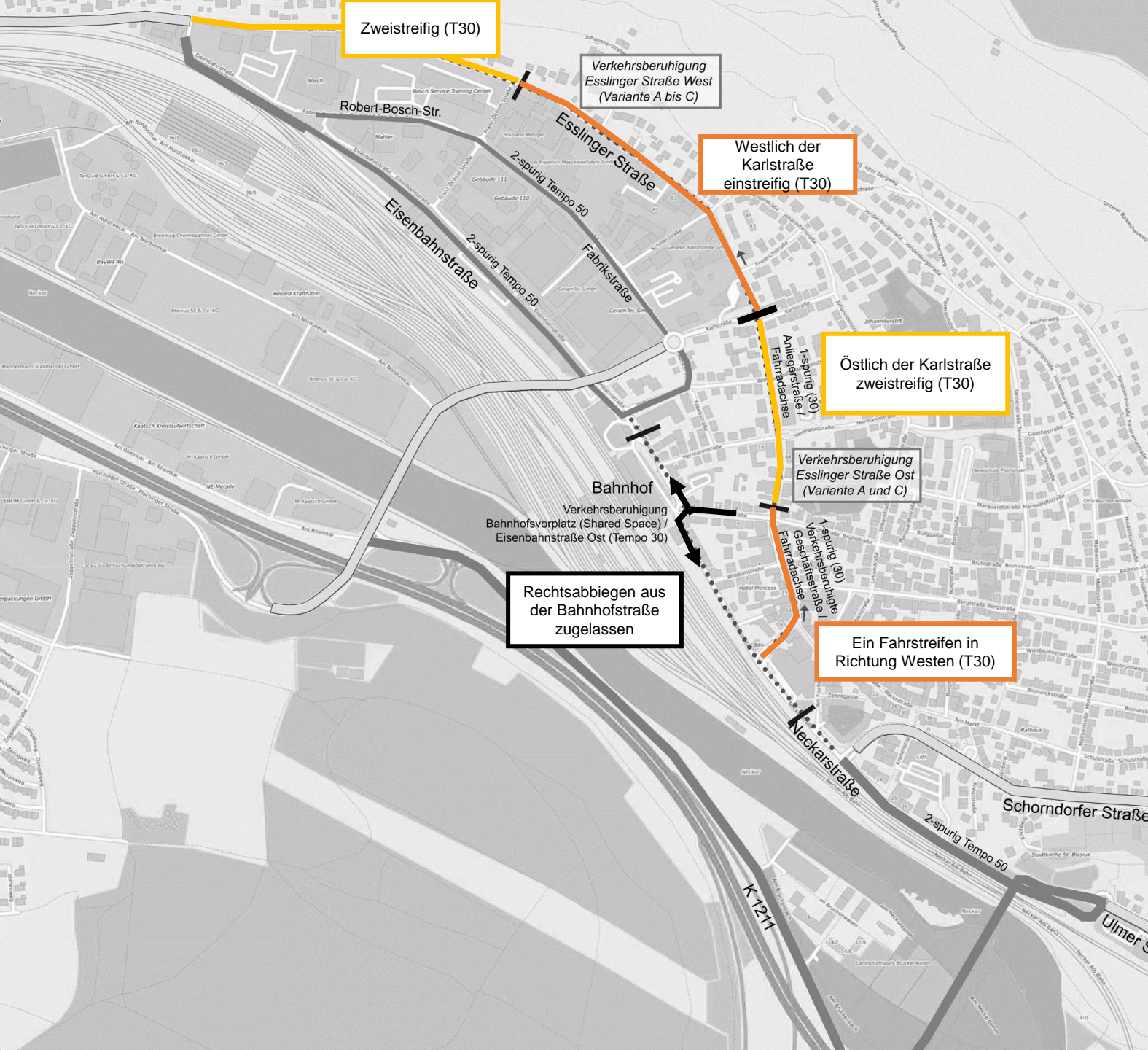
- Abnahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)
- Zunahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)



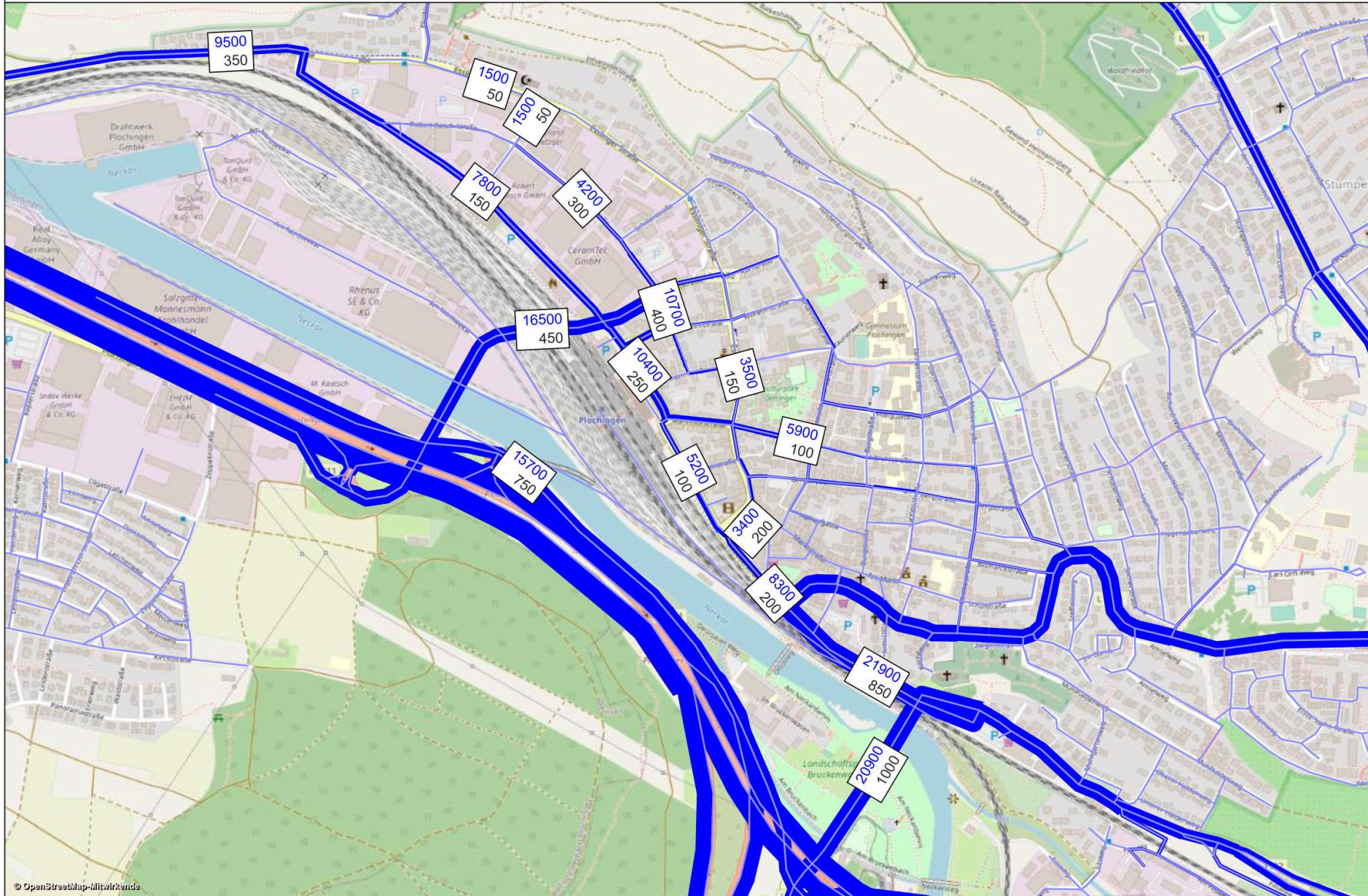
Variante C:

- Einrichtungsverkehre Esslinger Str
 - Zwischen Karlstraße und Franz-Öchsle-Straße sowie
 - Zwischen Neckarstraße/Eisenbahnstraße und Bahnhofstraße

- Zweirichtungsverkehre Esslinger Str
 - Zwischen Eisenbahnstraße und Franz-Öchsle-Straße sowie
 - Zwischen Karlstraße und Bahnhofstraße



Verkehrsstärken Variante C (Tangentenlösung, mit Rechtsabbieger in Bahnhofstraße)



BERNARD Gruppe ZT GmbH	Bearb.: AnS, Stand: 23.02.2021	Verkehrsstärken Variante C
20.01	5783/D2104 Plochingen MOVE	Netz: 46_Teilnetz_Plochingen

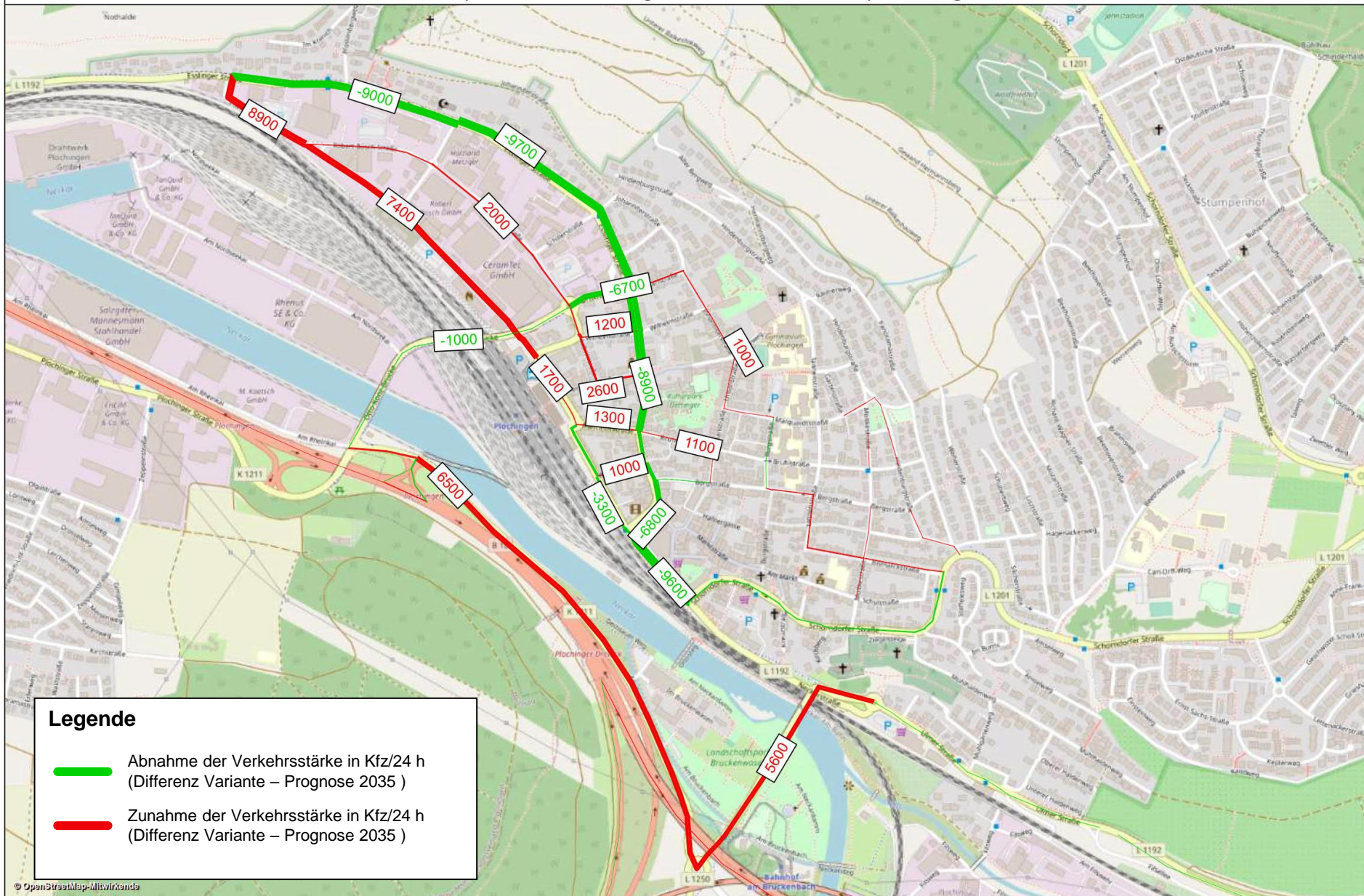
Differenz Variante C (mit Rechtsabbieger in Bahnhofstraße) zu Prognosenullfall 2035

Vorteile

- Höchste Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße
- Verlagerung des Verkehrs aus Osten auf Tangente

Nachteile

- Zunahme der Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 10.400 Kfz/24 h)
- Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung
- Verlagerung des Verkehrs auf Wohngebiete (v.a. entlang des Schulareals, der Moltke-, Bismarck-, Hindenburgstraße sowie der Hermann-, Wilhelm-Brühl- und Widdumstraße)





Variantenvergleich



VARIANTENVERGLEICH

Varianten	Fahrzeugkilometer im Vergleich zum PNF 2035*	Fahrzeiten im Vergleich zum PNF 2035*	Verkehrsstärke am Bahnhof	Verkehrsstärke auf Esslinger Str. (Höhe Hermannstraße)
Prognosenullfall 2035	Basis	Basis	8.800 Kfz/24 h	12.500 Kfz/24 h
Variante A – Eisenbahnstraße zweispurig	- 600 km	+ 150 h	15.300 Kfz/24 h	4.400 Kfz/24 h
Variante A.a – Zwischenvariante Eisenbahnstraße	+ 950 km	+ 200 h	13.400 Kfz/24 h	5.200 Kfz/24 h
Variante A – mit Tempo 20 am Bahnhof	+ 200 km	+ 250 h	13.100 Kfz/24 h	5.000 Kfz/24 h
Variante A.a – mit Tempo 20 am Bahnhof	+ 1.800 km	+ 300 h	11.100 Kfz/24 h	6.200 Kfz/24 h
Variante B – Einbahnstraßenring groß	+ 2.700 km	+ 200 h	11.200 Kfz/24 h	8.900 Kfz/24 h
Variante B.b – Einbahnstraßenring klein	+ 3.550 km	+ 250 h	12.600 Kfz/24 h	8.800 Kfz/24 h
Variante C – Tangentenlösung	+ 6.900 km	+ 350 h	5.400 Kfz/24 h	7.000 Kfz/24 h
Variante C – Tangentenlösung mit Rechtsabbieger	+ 5.450 km	+ 300 h	10.400 Kfz/24 h	3.500 Kfz/24 h

Varianten	Vorteile	Nachteile
Variante A – Eisenbahnstraße zweispurig	<ul style="list-style-type: none"> Starke Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Keine/geringe Umwegigkeit Keine Schleichverkehre durch Wohngebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Höchste Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (15.300 Kfz/24 h)
Variante A.a – Zwischenvariante Eisenbahnstraße	<ul style="list-style-type: none"> Starke Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Geringe Umwegigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 13.400 Kfz/24 h) Schleichverkehre auf Widdum-, Hermann- und Brühlstraße
Variante A – mit Tempo 20 am Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Starke Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Geringe Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung Verlagerung von Verkehren auf Tangente 	<ul style="list-style-type: none"> Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 13.100 Kfz/24 h) Schleichverkehre auf Hermannstraße Starke Erhöhung der Reisezeiten durch zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
Variante A.a – mit Tempo 20 am Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Verlagerungen auf Tangente (ca. 1.200 Kfz-Fahrten auf Tangente, 1.000 Kfz-Fahrten auf Esslinger Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> Starke Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 11.100 Kfz/24 h) Schleichverkehre auf Widdum-, Hermann- und Brühlstraße Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung Starke Erhöhung der Reisezeiten durch zahlreiche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
Variante A – mit Durchfahrtsverbot	<ul style="list-style-type: none"> Durchfahrtsverbote für Lkw ab 3,5 t verstärken Schleichverkehre im unteren Schulzentrum sowie in der Fabrik-, Hermann- und Wilhelmstraße Das Verlagerungspotenzial ist sehr gering, da der Großteil an Schwerverkehren dem Busverkehr zuzuschreiben ist Ein Durchfahrtsverbot ist nur für einen größeren Bereich (inkl. Wohngebiete und unteres Schulzentrum) sinnvoll, um Schleichverkehre zu vermeiden 	
Variante A.a – mit Durchfahrtsverbot		

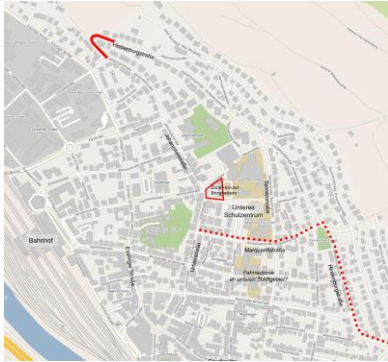
Varianten	Vorteile	Nachteile
Variante B – Einbahnstraßenring groß	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße (aber: Verkehrsreduzierung am schwächsten) 	<ul style="list-style-type: none"> Starke Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 11.200 Kfz/24 h) Schleichverkehre durch Wohnstraßen (z. B. Widdum-, Johanniter-, Karl-, Wilhelm- und Hermannstraße)
Variante B.b – Einbahnstraßenring klein	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Reduzierung der Verkehrsmengen auf Wilhelmstraße und östlicher Fabrikstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Starke Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung Hohe Verkehrsmengen am Bahnhofsvorplatz (rund 12.600 Kfz/24 h) Starke Schleichverkehre durch Wohnstraßen, v.a. auf Widdum- und Hermannstraße
Variante C – Tangentenlösung	<ul style="list-style-type: none"> Höchste Reduzierung der Verkehrsmengen im Bahnhofsbereich Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Verlagerung des Verkehrs aus Osten auf Tangente 	<ul style="list-style-type: none"> Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung Verlagerung des Verkehrs auf Wohngebiete (v.a. entlang des Schulareals, der Moltke- und Hindenburgstraße sowie der Hermann-, Wilhelm- und Widdumstraße)
Variante C – Tangentenlösung mit Rechtsabbieger	<ul style="list-style-type: none"> Höchste Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Esslinger Straße Verlagerung des Verkehrs aus Osten auf Tangente 	<ul style="list-style-type: none"> Zunahme der Verkehrsmengen am Bahnhof (10.400 Kfz/24 h) Umwegigkeit durch neue Verkehrsführung Verlagerung des Verkehrs auf Wohngebiete (v.a. entlang des Schulareals, der Moltke-, Bismarck-, Hindenburgstraße sowie der Hermann-, Wilhelm-, Brühl- und Widdumstraße)

Schwerpunktmaßnahmen MIV

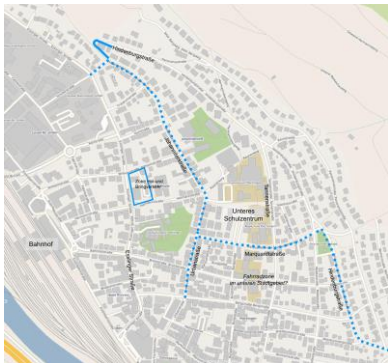
Schwerpunktbereich 2 „unteres Schulzentrum“



MAßNAHMENSCHWERPUNKT „UNTERES SCHULZENTRUM“



- Variante A: Verkehrsberuhigung Hindenburg- und Marquardtstraße + Verlängerung Hindenburgstraße



- Variante B: Variante A + Verkehrsberuhigung Urban- und Johanniterstraße



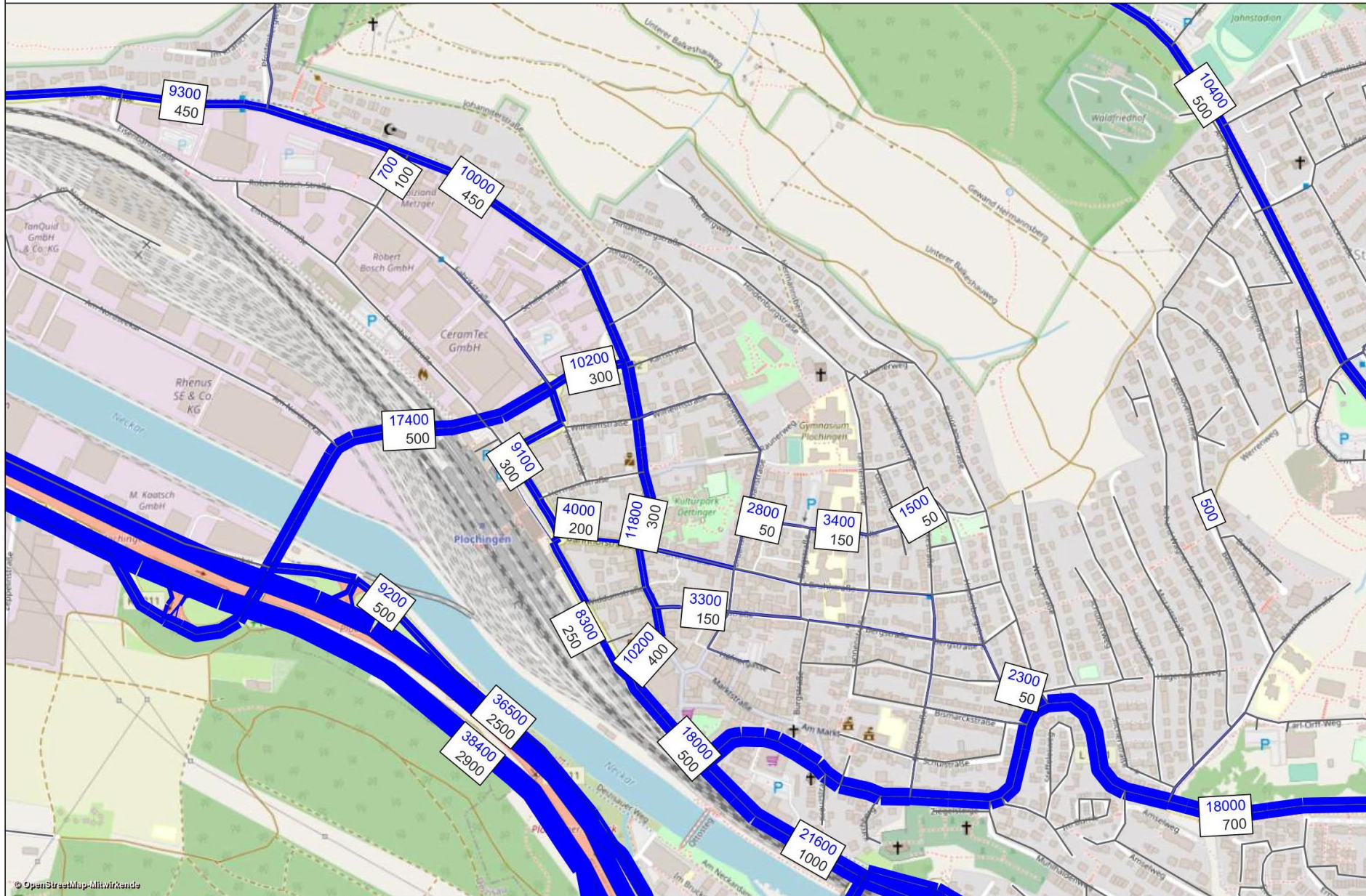
- Variante C: Einbahnstraßenverkehr Hindenburg-, Marquardt- und Tannenstraße

Berechnungsgrundlage:
Prognosenullfall 2035

Verkehrsstärken Prognosenullfall 2035

Aufbau des Prognosenullfalls 2035

- Allgemeine Verkehrsprognose (Motorisierung, Jahresfahrleistung und Einwohnerentwicklung im Landkreis Esslingen bis 2035)
- Abgestimmte Strukturdaten zu Einwohner- und Gewerbeentwicklung
- Keine Maßnahmen im Straßennetz sowie bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds



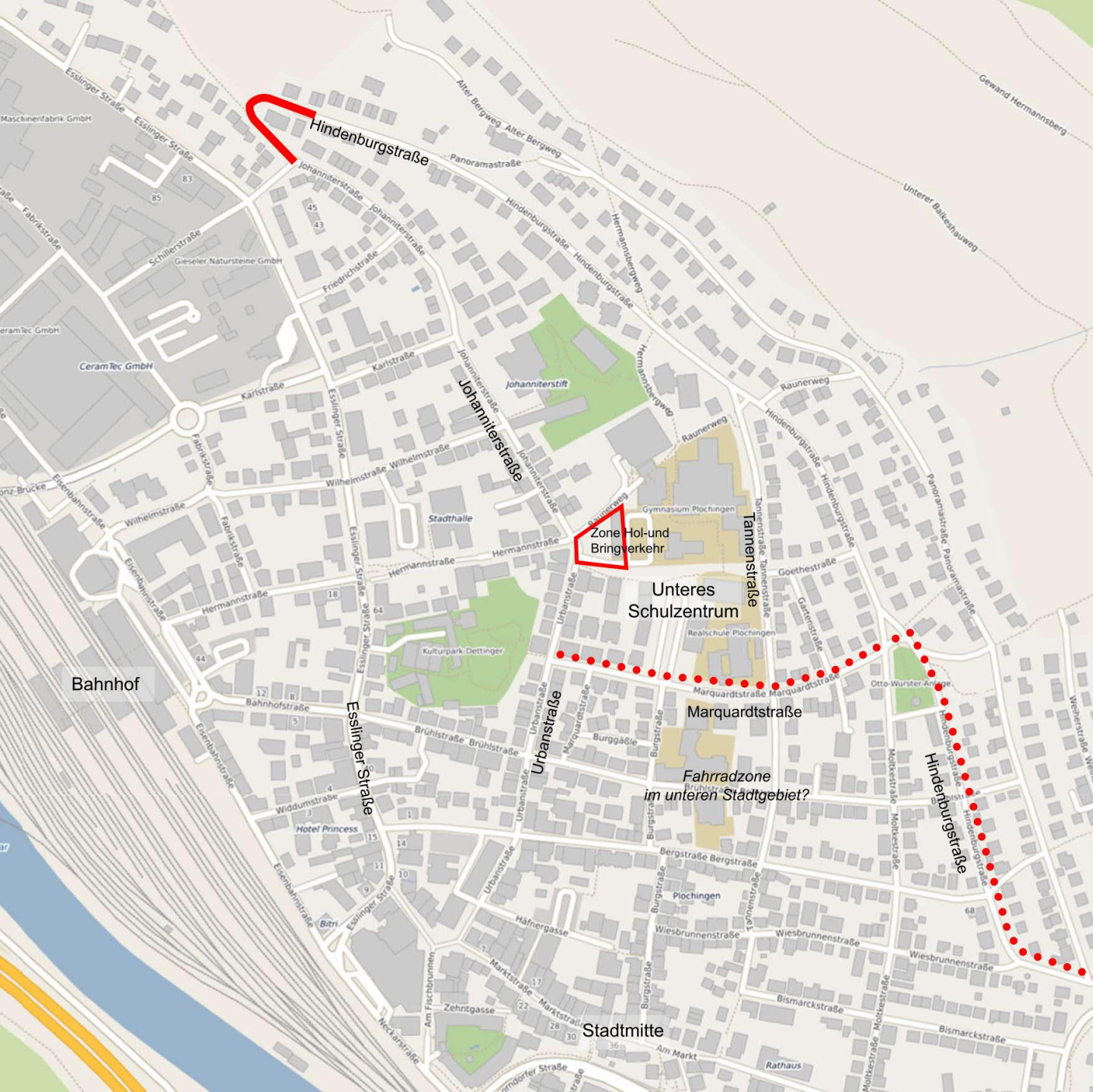


Variante A

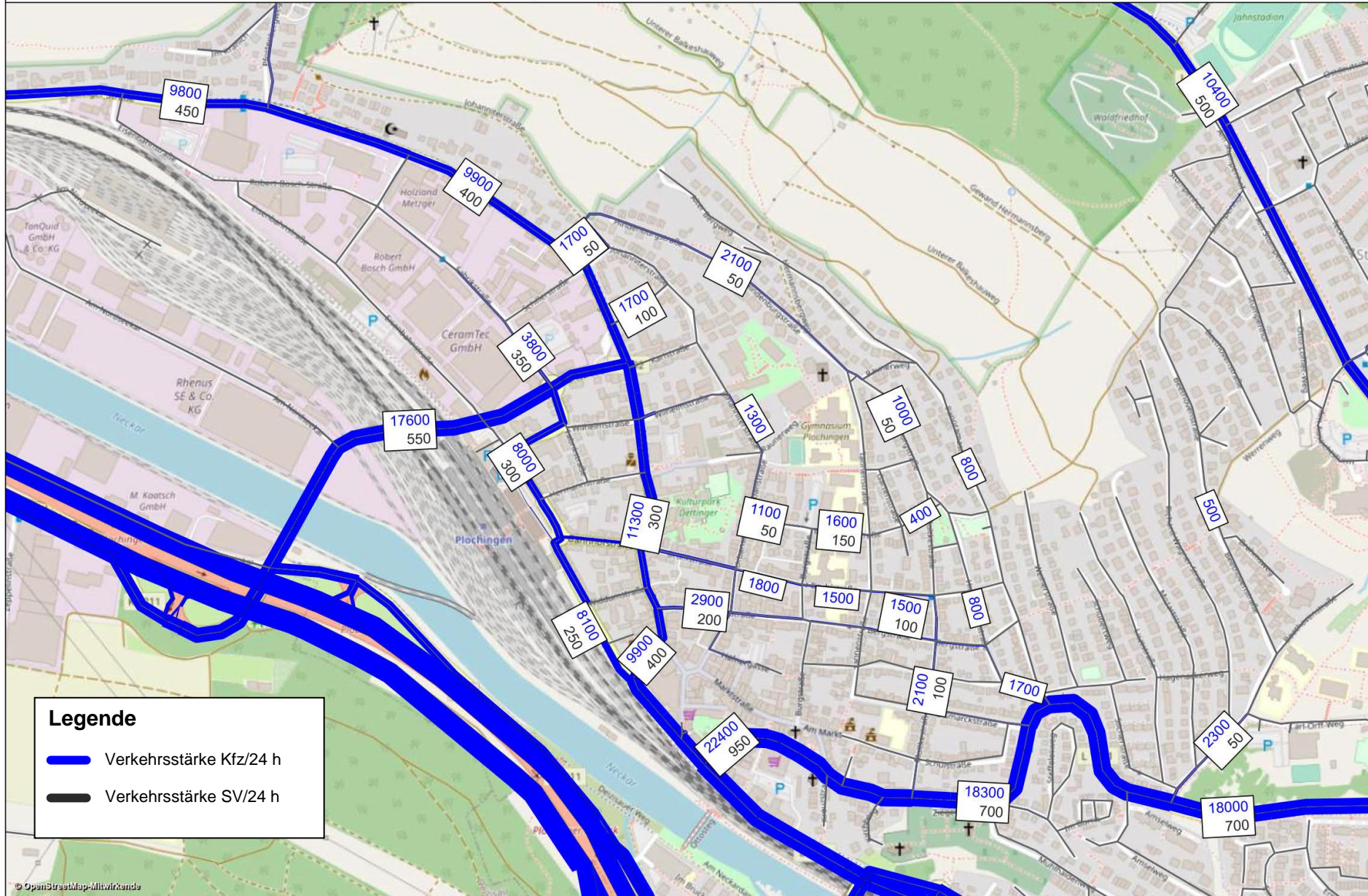
Verkehrsberuhigung Hindenburg- und Marquardtstraße +
Verlängerung Hindenburgstraße

Unteres Schulzentrum Variante A

- Verkehrsberuhigung
 - Hindenburgstraße
 - Marquardtstraße
- Durchbindung der Hindenburgstraße an Johanniterstraße



Verkehrsstärken Variante A (Verkehrsberuhigung und Verlängerung Hindenburgstraße)



BERNARD Gruppe ZT GmbH	Bearb.: AnS, Stand: 06.04.2021	Verkehrsstärken Variante A - Kernstadt
20.01	5783/D2104 Plochingen MOVE	Netz: 46_Teilnetz_Plochingen



Vorteile

- Reduzierung der Verkehrsbelastung in Marquardtstraße um mehr als 50 %
- Starke Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Hindenburgstraße
- Durchbinden der Hindenburgstraße führt zu Reduzierung der Reiseweiten und Fahrzeiten
- Verlagerung der Durchgangsverkehre aus den Wohngebieten östlich des Schulzentrums von der Marquardtstraße auf die Hindenburgstraße

Nachteile

- Verlagerung von Quell- und Zielverkehren der Hindenburgstraße auf die Bismarck- und Panoramastraße
- Entstehung von Durchgangsverkehren (aus Norden i. R. Westen) durch die Verlängerung der Hindenburgstraße

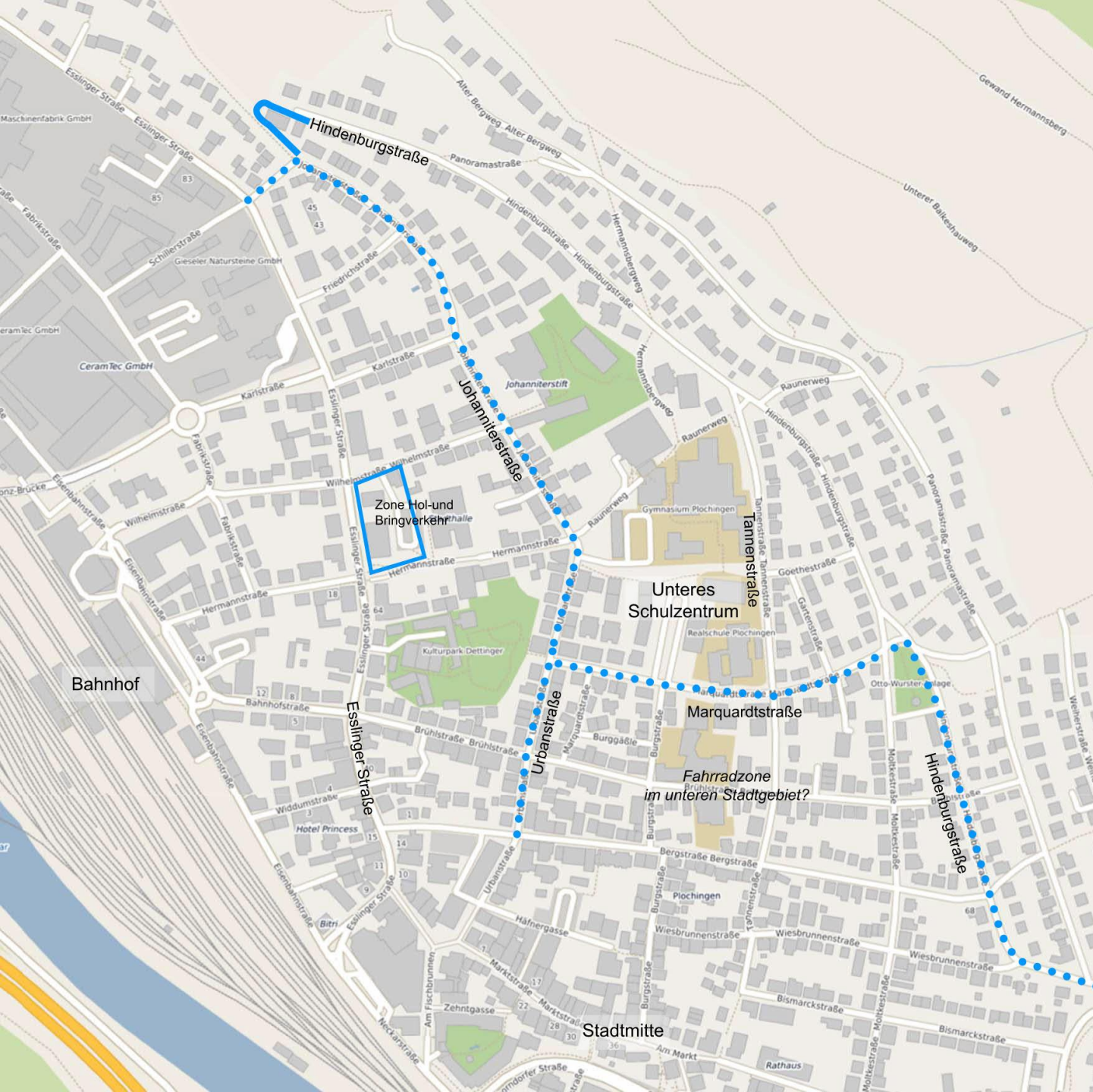


Variante B

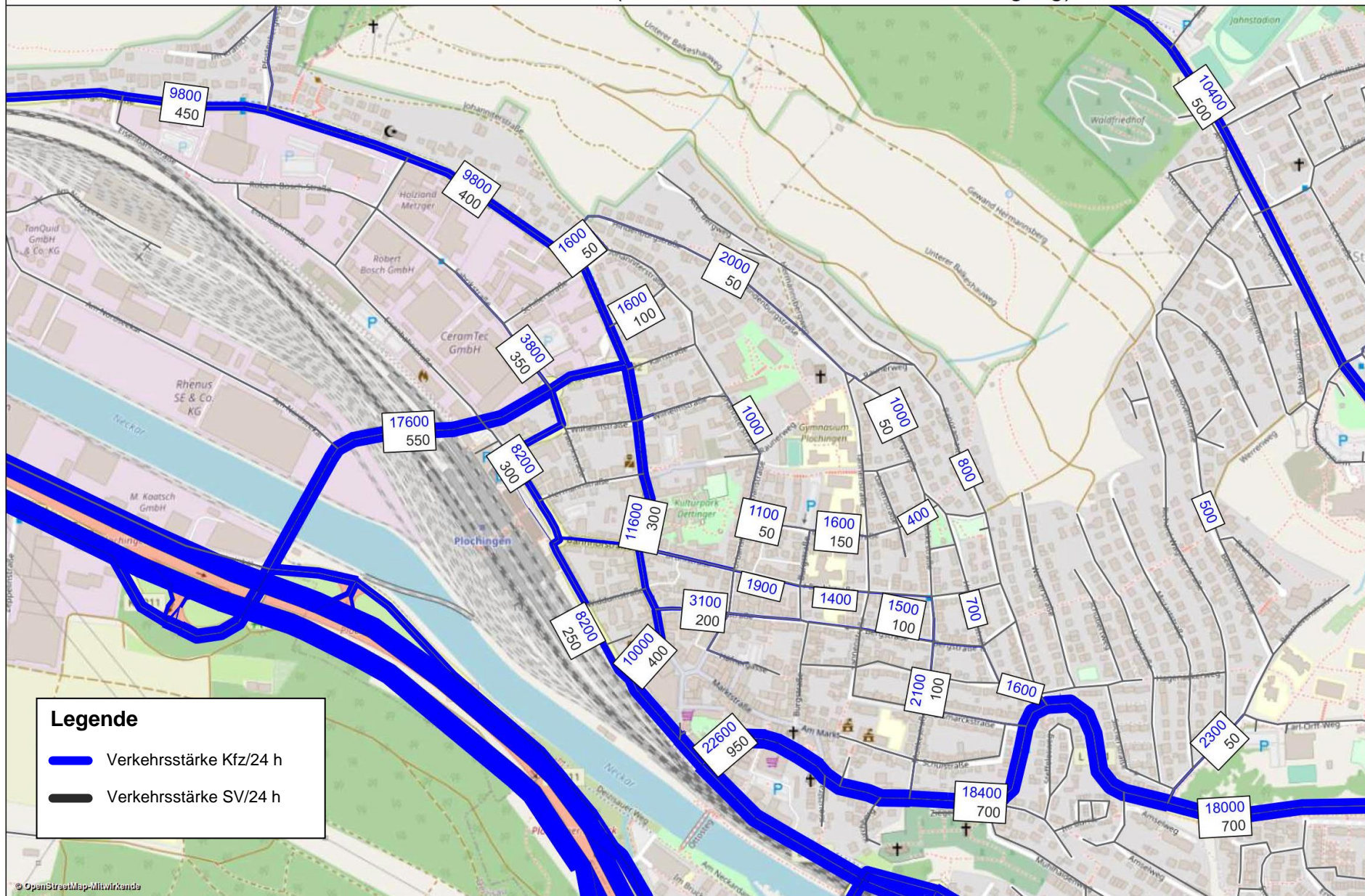
Variante A + Verkehrsberuhigung Urban- und Johanniterstraße

Unteres Schulzentrum Variante B

- Verkehrsberuhigung
 - Hindenburgstraße
 - Marquardtstraße
 - Urbanstraße
 - Johanniterstraße
 - Östliche Schillerstraße
- Durchbindung der Hindenburgstraße an Johanniterstraße



Verkehrsstärken Variante B (Variante A + weitere Verkehrsberuhigung)



BERNARD Gruppe ZT GmbH	Bearb.: AnS, Stand: 06.04.2021	Verkehrsstärken Variante B - Kernstadt
20.01	5783/D2104 Plochingen MOVE	Netz: 46_Teilnetz_Plochingen

Vorteile

- Reduzierung der Verkehrsbelastung in Marquardtstraße um mehr als 50 %
- Stärkste Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Hindenburgstraße
- Verlagerung der Durchgangsverkehre aus den Wohngebieten östlich des Schulzentrums von der Marquardtstraße auf die Hindenburgstraße

Nachteile

- Verlagerung von Quell- und Zielverkehren der Hindenburgstraße auf die Bismarck- und Panoramastraße
- Entstehung von Durchgangsverkehren (aus Norden i. R. Westen) durch die Verlängerung der Hindenburgstraße

Legende

- Abnahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)
- Zunahme der Verkehrsstärke in Kfz/24 h (Differenz Variante – Prognose 2035)



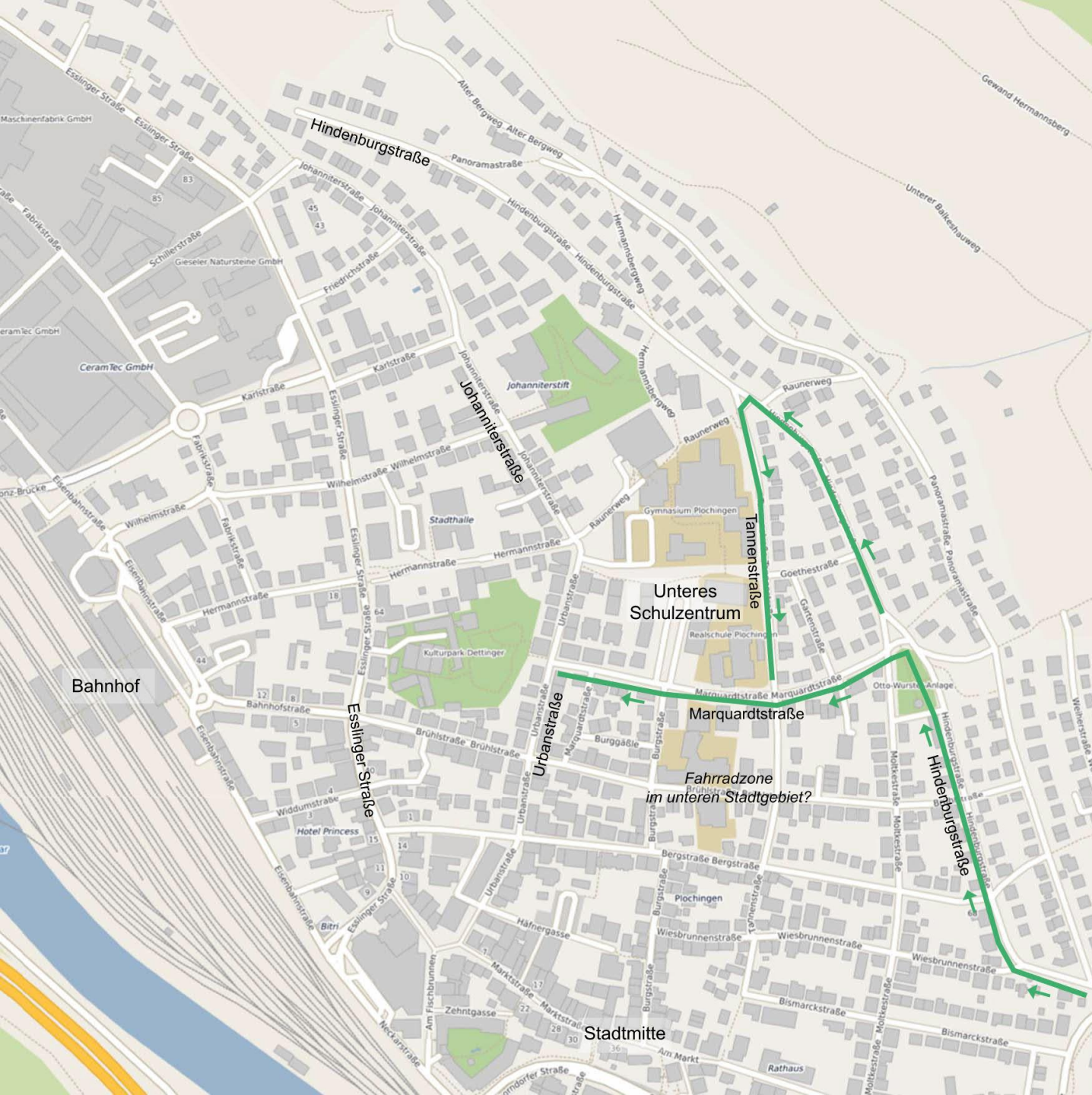


Variante C

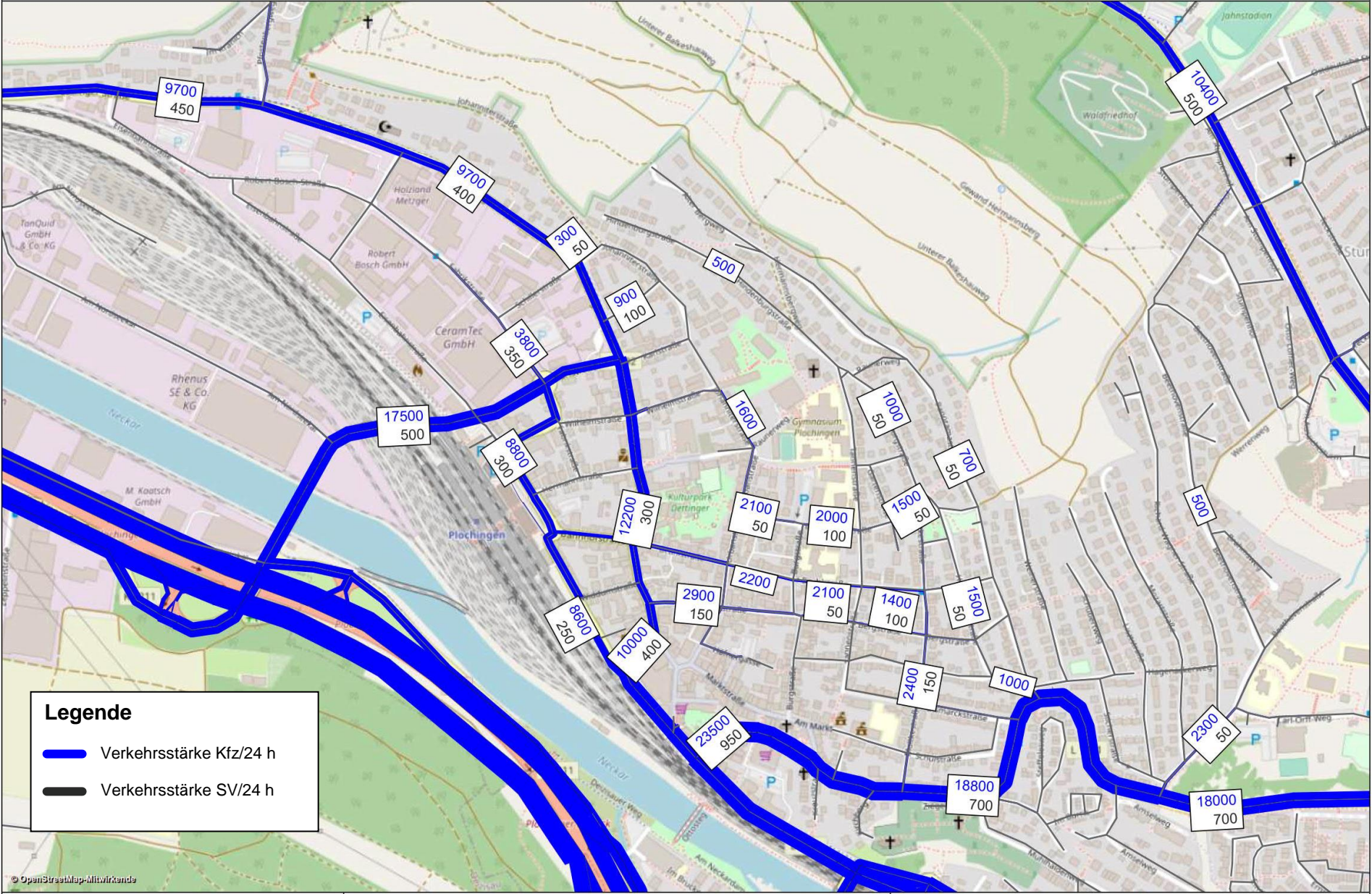
Einbahnstraßenverkehr Hindenburg-,
Marquardt- und Tannenstraße

Unteres Schulzentrum Variante C

- Einbahnverkehr
 - Hindenburgstraße
 - Marquardtstraße
 - Tannenstraße



Verkehrsstärken Variante C (Einbahnstraßenverkehr)

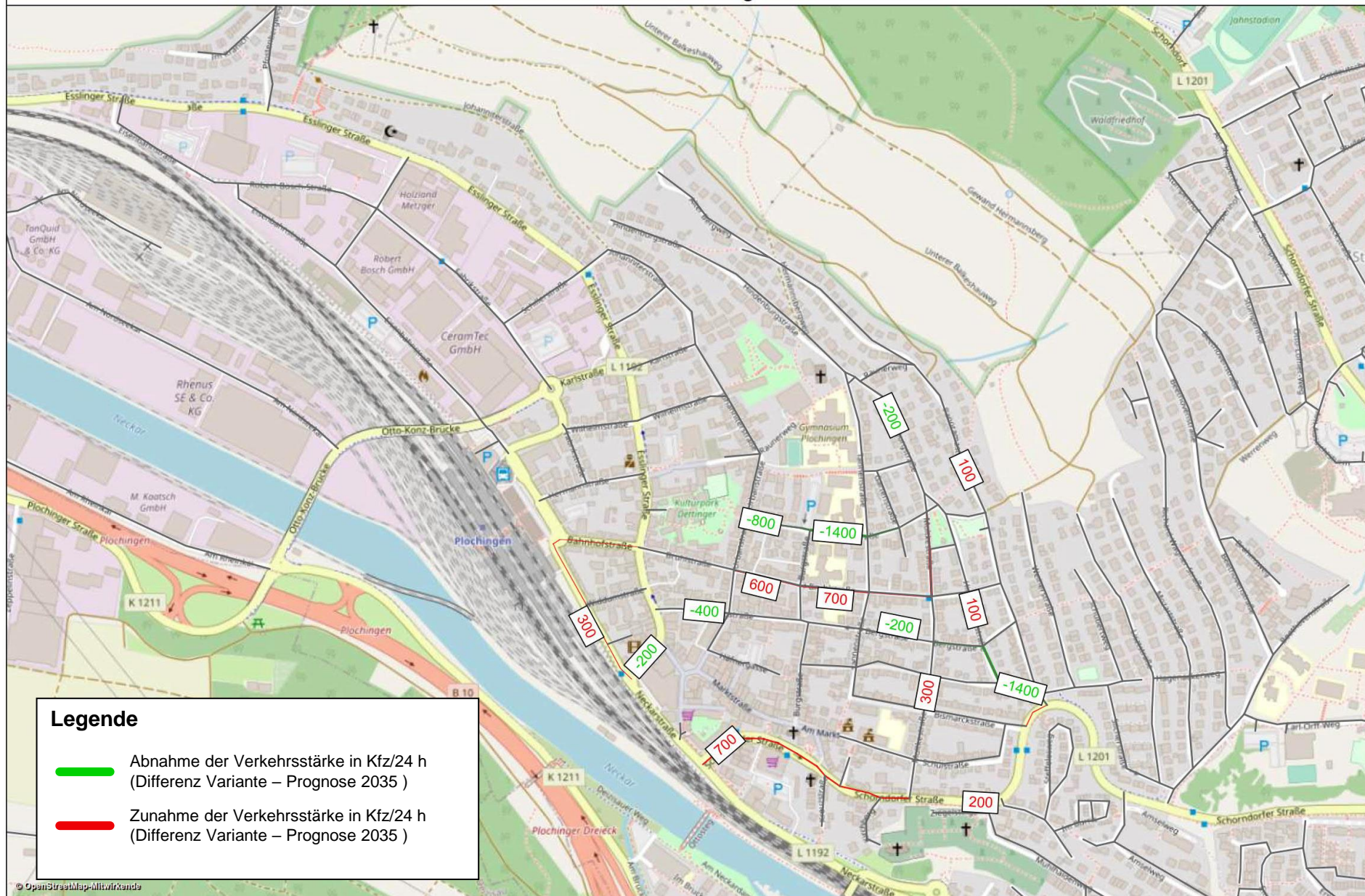


Vorteile

- Reduzierung der Verkehrsbelastung in Marquardtstraße

Nachteile

- Verkehrsbelastung auf Hindenburgstraße nimmt im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 zu
- Starke Zunahme der Umwegigkeiten
- Zunahme der Verkehrsmenge auf südlicher Schorndorfer Straße
- Starke Zunahme der Verkehrsbelastung auf Brühlstraße





Variantenvergleich

Varianten	Fahrzeugkilometer im Vergleich zum PNF 2035*	Fahrzeiten im Vergleich zum PNF 2035*	Verkehrsstärke Marquardtstraße	Verkehrsstärke Hindenburgstraße (südlich der Brühlstraße)
Prognosenullfall 2035	Basis	Basis	3.400 Kfz/24 h	1.400 Kfz/24 h
Variante A Verkehrsberuhigung + Verlängerung	- 650 km	- 250 h	1.600 Kfz/24 h	800 Kfz/24 h
Variante B Variante A + Verkehrsberuhigung	+ 50 km	+ 450 h	1.600 Kfz/24 h	700 Kfz/24 h
Variante C Einbahnstraßenregelung	+ 900 km	+ 800 h	2.000 Kfz/24 h	1.500 Kfz/24 h



Varianten	Vorteile	Nachteile
Variante A Verkehrsberuhigung + Verlängerung	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Verkehrsbelastung in Marquardtstraße um mehr als 50 % Starke Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Hindenburgstraße Durchbinden der Hindenburgstraße führt zu einer Reduzierung der Reiseweiten und Fahrzeiten 	<ul style="list-style-type: none"> Durchbinden der Hindenburgstraße zieht Verkehr an (Erhöhung der Verkehrsmengen um 1.500 Kfz/24 h in westlicher Hindenburgstraße)
Variante B Variante A + Verkehrsberuhigung	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Verkehrsbelastung in Marquardtstraße um mehr als 50 % Stärkste Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Hindenburgstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Durchbinden der Hindenburgstraße zieht Verkehr an (Erhöhung der Verkehrsmengen um 1.500 Kfz/24 h in westlicher Hindenburgstraße)
Variante C Einbahnstraßen- regelung	<ul style="list-style-type: none"> Reduzierung der Verkehrsbelastung in Marquardtstraße 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsbelastung auf Hindenburgstraße nimmt im Vergleich zum Prognosenullfall 2035 zu Starke Zunahme der Umwegigkeiten Zunahme der Verkehrsmenge auf südlicher Schorndorfer Straße Starke Zunahme der Verkehrsbelastung auf Brühlstraße

Zweite Online-Bürgerbeteiligung

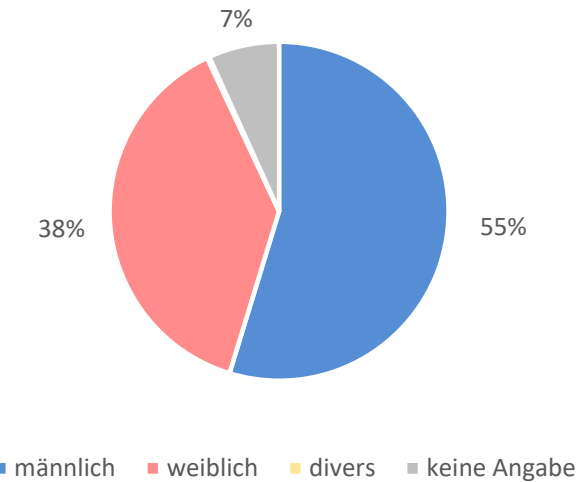
Ergebnisse



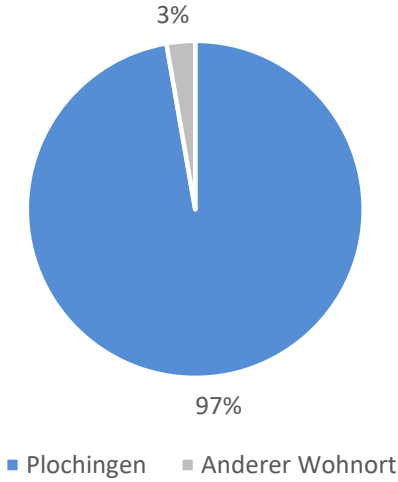
AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PERSÖNLICHE ANGABEN – GESCHLECHT, WOHNORT, ALTER

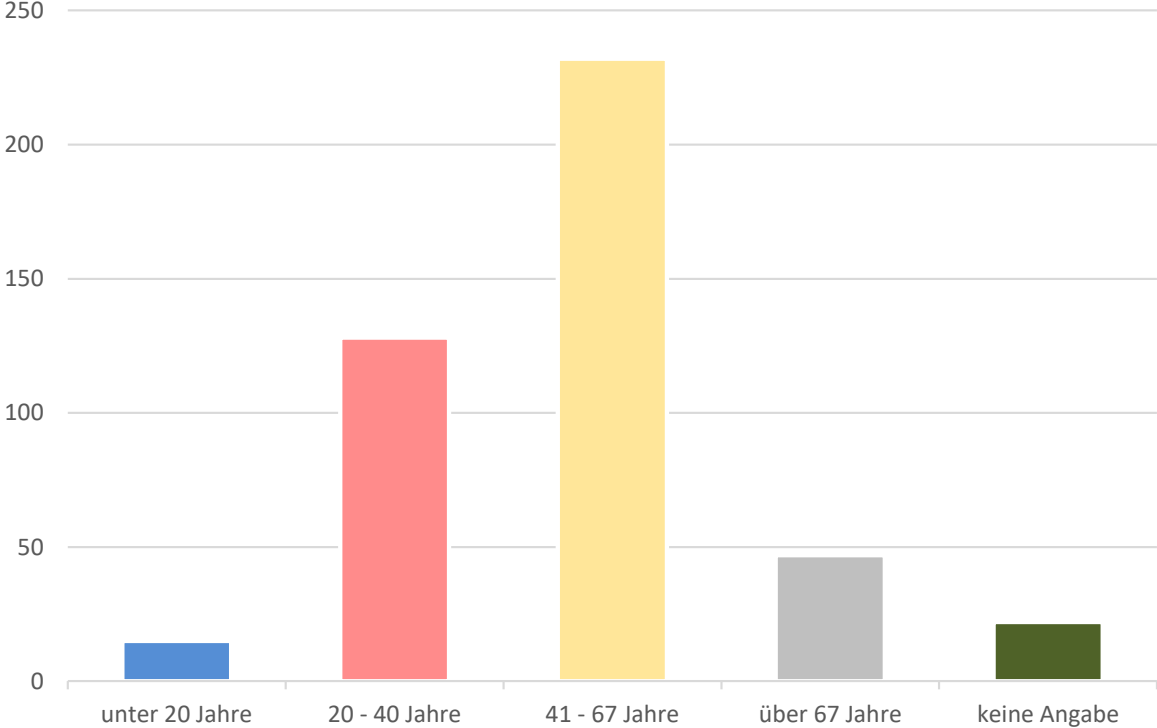
Geschlecht der TeilnehmerInnen
Σ 444 TeilnehmerInnen



Wohnort der TeilnehmerInnen
Σ 444 TeilnehmerInnen



Alter der TeilnehmerInnen
Σ 444 TeilnehmerInnen



TeilnehmerInnen insgesamt: **548**

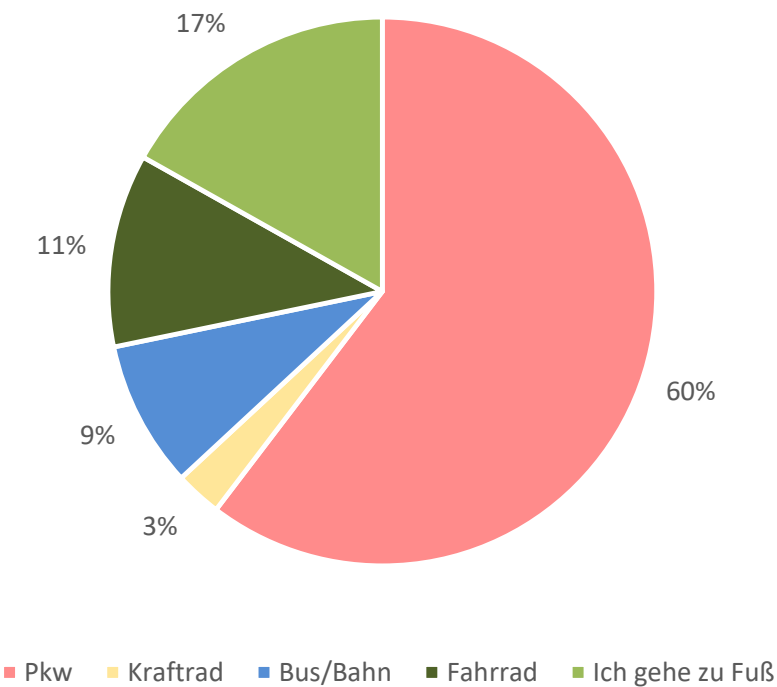
- davon Teilnahme bis zur letzten Frage: 444 (81 %)
- davon vollständig verwertbare Bögen: 297 (54 %)



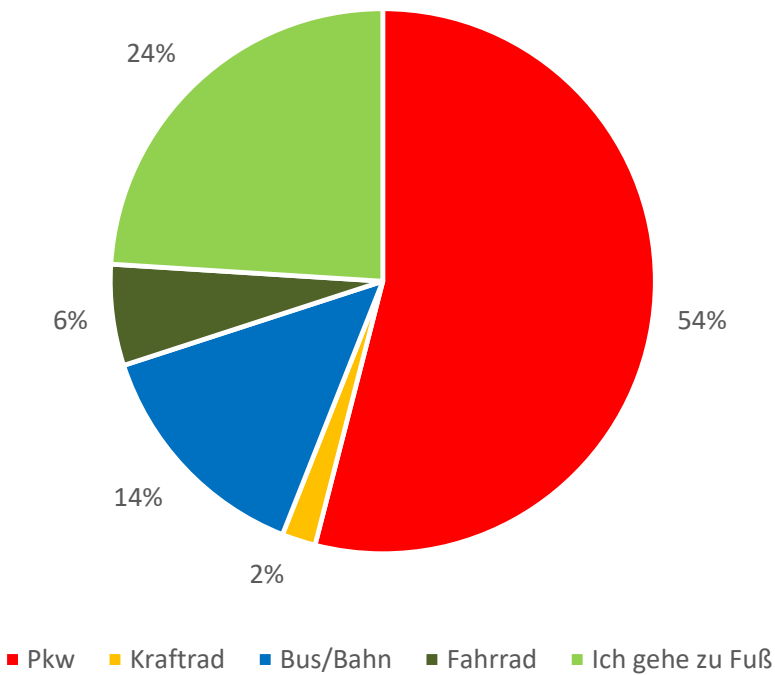
AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PERSÖNLICHE ANGABEN – MODAL SPLIT

Modal Split der TeilnehmerInnen
Σ 444 TeilnehmerInnen



Modal Split im Gesamtverkehr
(Hochrechnung aus Haushaltsbefragung Juli 2019)





AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM MIV (FLIEßEND)*

PLATZ	HÖCHSTE PRIORITÄT	PUNKTE
1	DURCHBINDUNG EISENBAHNSTRAßE AN ESSLINGER STRAßE	3,69
2	VERKEHRSBERUHIGUNG	4,67
3	VERBESSERUNG DER VERKEHRSFÜHRUNG IM UNTEREN SCHULZENTRUM	4,73
4	EINFÜHRUNG VON LKW-DURCHFARTSVERBOTEN	4,77
5	GESCHWINDIGKEITSREDUZIERUNGEN	4,99
6	BAU EINER ZWEITEN AUFSTIEGSSTRAßE ZUR ENTLASTUNG DER SCHORNDORFER STRAßE	5,45
7	OPTIMIERUNG DER LICHTSIGNALANLAGEN ZUR VERBESSERUNG DES VERKEHRSFLUSSES	5,69
8	EINRICHTUNG EINES "SHARED-SPACE" VOR DEM BAHNHOF	6,93
9	AUFBAU EINES (E-) CARSHARING-KONZEPTS	6,96
10	DURCHBINDUNG DER HINDENBURGSTRAßE AN DIE JOHANNITERSTRAßE	7,12
	GERINGSTE PRIORITÄT	



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM MIV (RUHEND)*

PLATZ	HÖCHSTE PRIORITÄT	PUNKTE
1	OPTIMIERUNG DER PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG	1,98
2	AUSBAU VON P+R-ANLAGEN	2,22
3	AUSBAU VON LADEINFRASTRUKTUR FÜR ELEKTROFAHRZEUGE/WASSERSTOFFFAHRZEUGE	2,41
4	EINFÜHRUNG EINER STELLPLATZSATZUNG	3,22
	GERINGSTE PRIORITÄT	



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM RADVERKEHR*

PLATZ	HÖCHSTE PRIORITÄT	PUNKTE
1	AUFSTELLUNG EINES RADSCHULWEGPLANS	3,83
2	SCHLIEßEN VON NETZLÜCKEN	4,30
3	EINRICHTUNG VON FAHRRADSTRAßEN	4,32
4	VERBESSERUNG DER QUERUNGSMÖGLICHKEITEN	5,01
5	AUSBAU DER RADVERKEHRSINFRASTRUKTUR	6,01
6	MARKIERUNG VON SCHUTZSTREIFEN	6,35
7	MARKIERUNG VON RADFAHRSTREIFEN	6,40
8	ANBINDUNG AN DEN RADSCHNELLWEG	6,44
9	VERBESSERUNG DER WEGWEISENDEN BESCHILDERUNG VON RADWEGEN	7,61
10	NEUORDNUNG VON STRAßENRÄUMEN	8,50
11	EINRICHTUNG VON FAHRRADZONEN	9,32
12	EINFÜHRUNG/TEILNAHME AN EINEM BIKE-SHARING-KONZEPT	9,42
GERINGSTE PRIORITÄT		



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM RADVERKEHR*

- **Neue, wichtige Hauptachsen für den Radverkehr**
 - Hindenburgstraße 22x
 - Esslinger Straße 12x
 - Johanniter- und Urbanstraße 11x
 - Lisztstraße 3x
 - Entlang der Bahnlinie/dem Neckar sowie der Eisenbahnstraße 2x
 - Vom GARP zum Stumpenhof 2x
- **Keine Hauptachsen für den Radverkehr auf...**
 - Schorndorfer Straße 33x
 - Esslinger Straße 6x
 - Beethovenstraße 5x
 - Hindenburgstraße 4x
 - Fußgängerzone (auch im Bereich Fischbrunnenplatz) 2x
- **Radschnellverbindung**
 - Nicht über Brückenwasen führen 25x
 - Attraktivere Anbindung von Plochingen an Radschnellweg notwendig 3x



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM RADVERKEHR*

▪ **Fehlende/unzureichende Hauptachsen im Radverkehr**

Vom Stumpenhof/Sportzentrum/Lettenäcker...

- In die Stadtmitte/ins Zentrum Plochingens 11x
- Zum Schulzentrum 6x
- Zum Bahnhof 2x

Von Esslingen...

- Nach Wernau 5x
- In die Stadtmitte/ins Zentrum Plochingens 2x

▪ **Mehr fahrradgerechte Aufstiegsstraßen, z. B. über folgende Verbindungen** 13x

- Johanniterstr – Hindenburgstr, weiter zum Musikerviertel/Lettenäcker
- Esslinger Str – Hindenburgstr – Johanniterstr – verlängerte Lisztstr
- Bahnhof – Hermannsberg – Stumpenhof
- Bahnhofstr – Brühlstr – Urbanstr – Marquardtstr – Hindenburgstr
- Beethovenstr – Stumpenhof

▪ **Vorgeschlagenes Wunschliniennetz ist ausreichend/gut** 5x



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM FUßVERKEHR*

PLATZ	HÖCHSTE PRIORITÄT	PUNKTE
1	REDUZIERUNG VON UMWEGIGKEITEN	3,74
2	AUFSTELLUNG EINES FUßSCHULWEGPLANS	3,76
3	DIREKTE WEGFÜHRUNG	4,34
4	DURCHGÄNGIGES FUßWEGENETZ	4,60
5	VERBESSERUNG DER BARRIEREFREIHEIT	4,82
6	VERBESSERUNG DER QUERUNGSMÖGLICHKEITEN	5,57
7	ATTRAKTIVE GESTALTUNG DES ÖFFENTLICHEN RAUMS	5,83
8	VERBESSERUNG DER SOZIALEN SICHERHEIT	6,55
9	REDUZIERUNG DER WARTEZEIT AN LICHTSIGNALANLAGEN	6,94
10	VERBESSERUNG DER WEGWEISENDEN BESCHILDERUNG VON FUßWEGEACHSEN	8,31
	GERINGSTE PRIORITÄT	



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

WUNSCHLINIENNETZ FUßVERKEHR*

- **Fehlende/unzureichende Hauptachsen im Fußverkehr**
 - Sichere Fußverbindung zum Schulzentrum 8x
 - Verbindung vom Lettenäcker/Amselweg zur Hindenburgstraße, Schulweg, Johanniterstraße und Esslinger Straße 5x
 - Verbindung Bahnhof mit Otto-Konz-Brücke 3x
 - Verbindung nach Deizisau 2x
 - Verbindung zum LIDL entlang der Schorndorfer Straße 2x
 - Verbindung in Richtung Reichenbach 1x
 - Verbindung Schafhausäcker/Neubau LRA 1x
- **Vorgeschlagenes Wunschliniennetz ist ausreichend/gut** 5x



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

WUNSCHLINIENNETZ FUßVERKEHR*

- **Neue Hauptachsen für den Fußverkehr**

- Hindenburgstraße 7x
- Johanniterstraße 7x
- Amsel- und Mühlgärtenweg 2x
- Tannenstraße 1x
- Thüringerstraße 1x

- **Keine Hauptachsen auf Wald- und Wiesenwegen** 2x



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN IM ÖPNV*

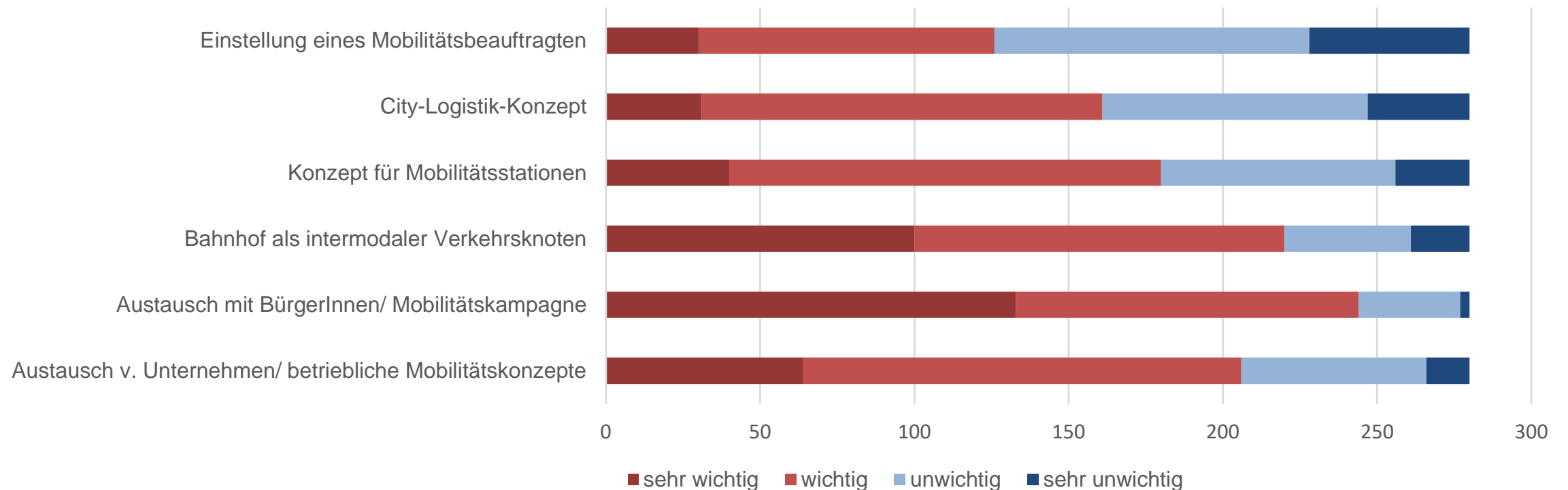
PLATZ	HÖCHSTE PRIORITÄT	PUNKTE
1	TAKTVERDICHTUNGEN	2,76
1	ABSTIMMUNG DER FAHRPLÄNE AUF HÄUFIGEN UMSTEIGEVERBINDUNGEN	2,76
3	STEIGERUNG DER AUFENTHALTSQUALITÄT AM ZOB	3,45
4	EINRICHTUNG ZUSÄTZLICHER HALTESTELLEN	3,63
5	BARRIEREFREIHEIT	3,80
6	INFORMATIONEN ÜBER AKTUELLE VERKEHRSLAGE IM BUSVERKEHR / ELEKTRONISCHE ECHTZEITANGABEN	3,92
	GERINGSTE PRIORITÄT	



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

PRIORISIERUNG DER ÜBERGEORDNETEN MAßNAHMEN

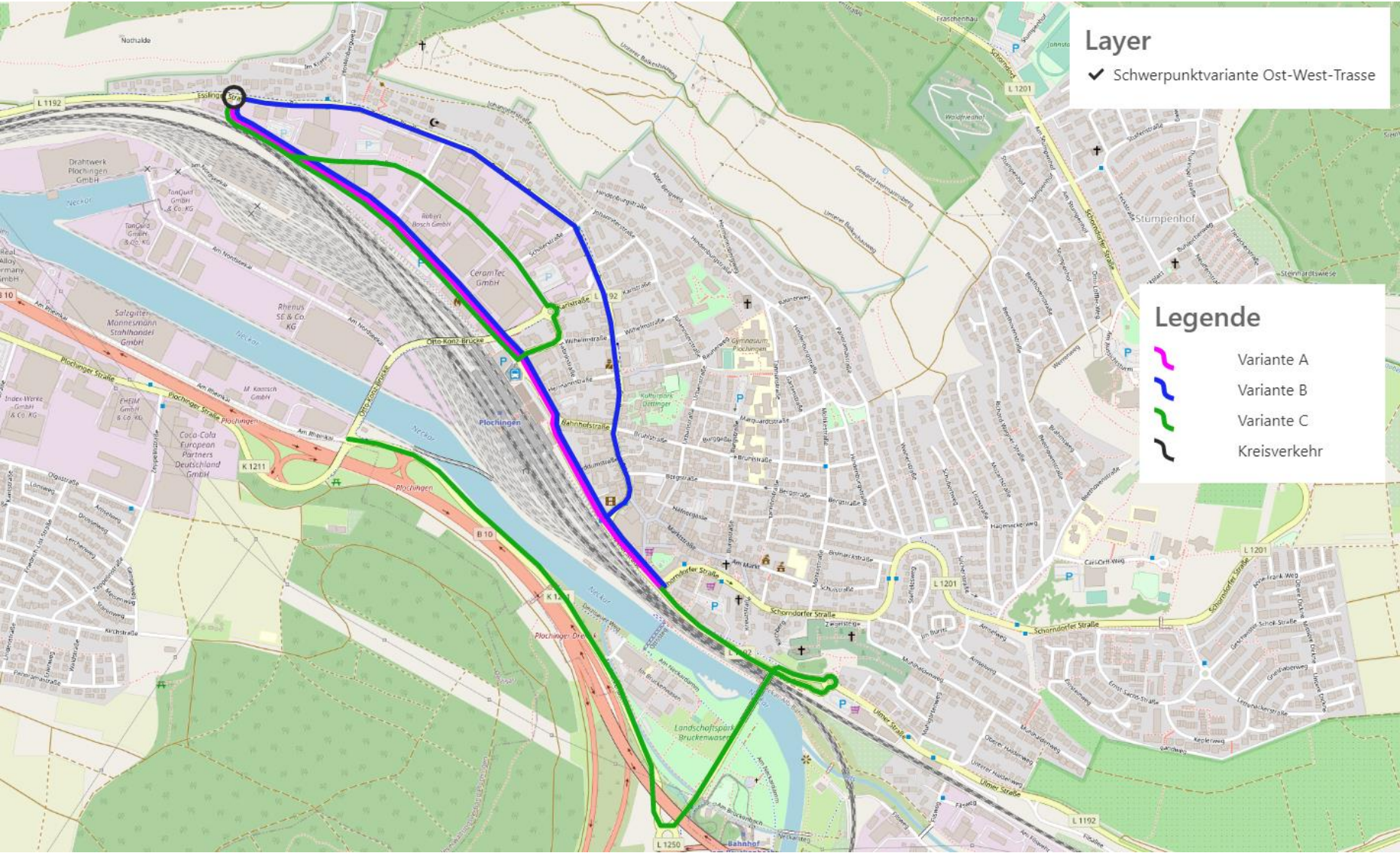
Priorisierung der übergeordneten Maßnahmen
(Σ 280 TeilnehmerInnen)





AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

SCHWERPUNKTBEREICH 1





- **Variante A: Verkehrsbündelung**

In dieser Variante soll die Eisenbahnstraße (s. pinke Markierung) als neue Hauptachse für den Ost-West-Verkehr dienen. Dazu wird die Eisenbahnstraße zweistreifig ausgebaut und mit einem Kreisverkehr an die Esslinger Straße angebunden.

- **Variante B: Verkehrsverteilung**

In Variante B soll ein Einbahnstraßenring entstehen (s. blaue Markierung). Aus der Esslinger Straße führt der Verkehr in Richtung Westen, während auf der (ebenfalls ausgebauten) Eisenbahnstraße der Verkehr in Richtung Osten geführt wird.

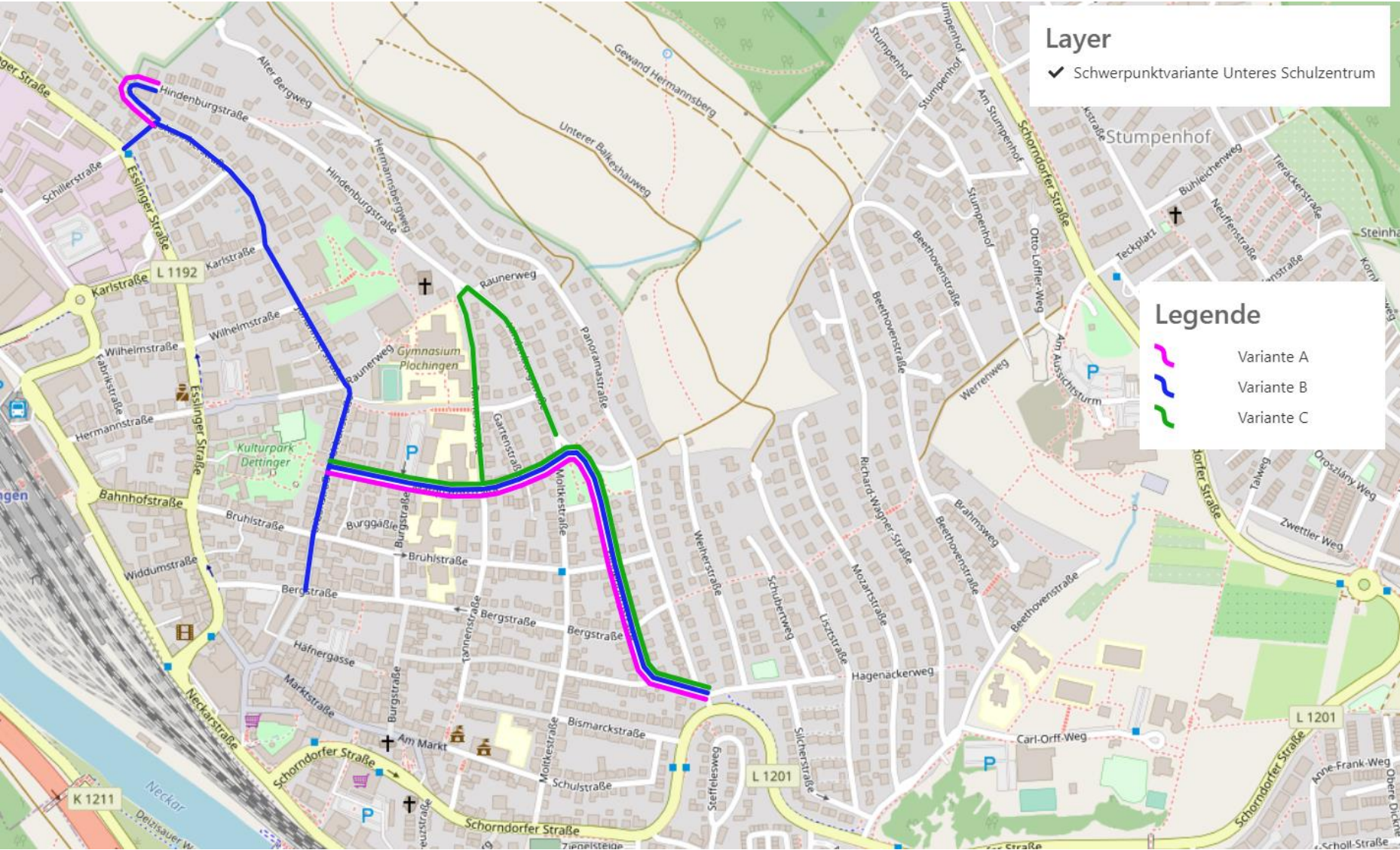
- **Variante C: Verkehrsverlagerung**

In der letzten Variante wird versucht, den Durchgangsverkehr (Ost-West-Verbindungen ohne Halt in Plochingen) auf eine Tangente im Süden (s. grüne Markierung) zu verlagern. Diese führt über die Ulmer Straße in Richtung Bruckenwasen und parallel zur B10 weiter in Richtung Westen.



AUSWERTUNG DER ONLINE-BÜRGERBETEILIGUNG

SCHWERPUNKTBEREICH 2





- **Variante A: Verkehrsberuhigung und Durchbindung Hindenburgstraße**

In der ersten Variante sollen die Hindenburg- und die Marquardtstraße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen attraktiver für den Radverkehr gestaltet werden. Die Hindenburgstraße wird im Westen an die Johanniterstraße durchgebunden.

- **Variante B: Variante A + zusätzliche Verkehrsberuhigung**

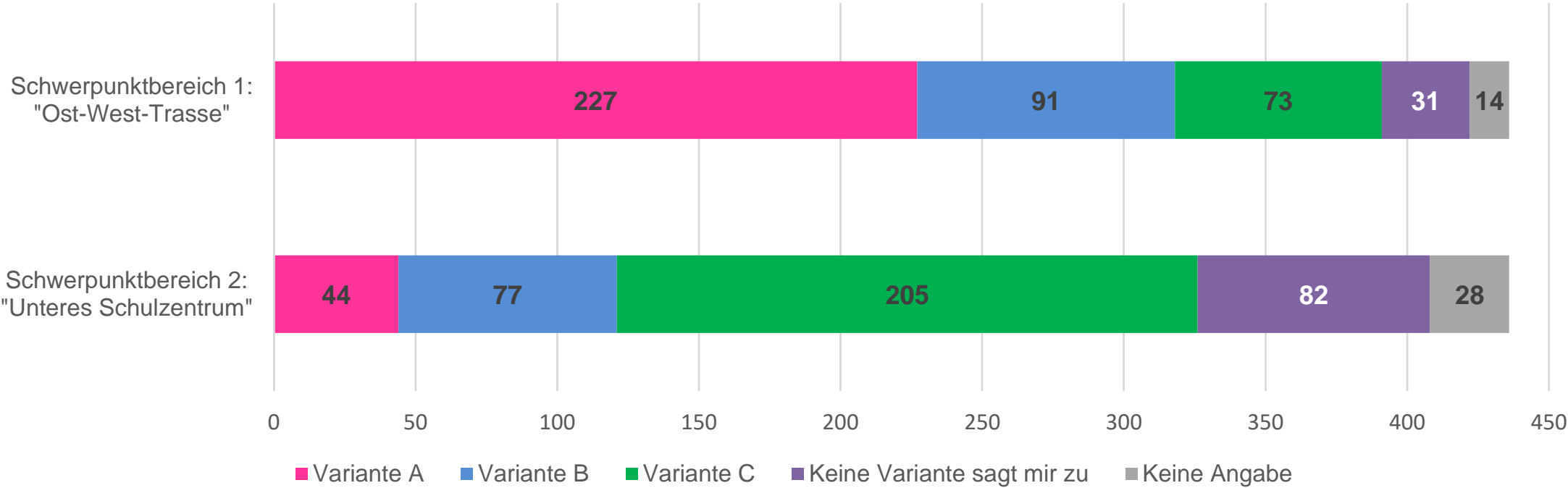
In der Variante B sollen neben der Verkehrsberuhigung in der Hindenburg- und Marquardtstraße ebenfalls die Urban- und Johanniterstraße attraktiver für den Radverkehr gestaltet werden. Die Hindenburgstraße wird im Westen an die Johanniterstraße durchgebunden.

- **Variante C: Einbahnstraßenverkehr**

In dieser Variante wird neben den bereits bestehenden Einbahnstraßenregelungen im unteren Schulzentrum ebenfalls die Hindenburg-, Marquardt- und Tannenstraße im Einbahnverkehr geführt. Dies soll die Verkehrsströme besser lenken und das Verkehrsaufkommen vor dem Schulzentrum reduzieren.



Schwerpunktbereiche "Ost-West-Trasse" und "Unteres Schulzentrum"
(Σ 436 TeilnehmerInnen)



KAPITEL 6

PROGNOSESZENARIO 2035

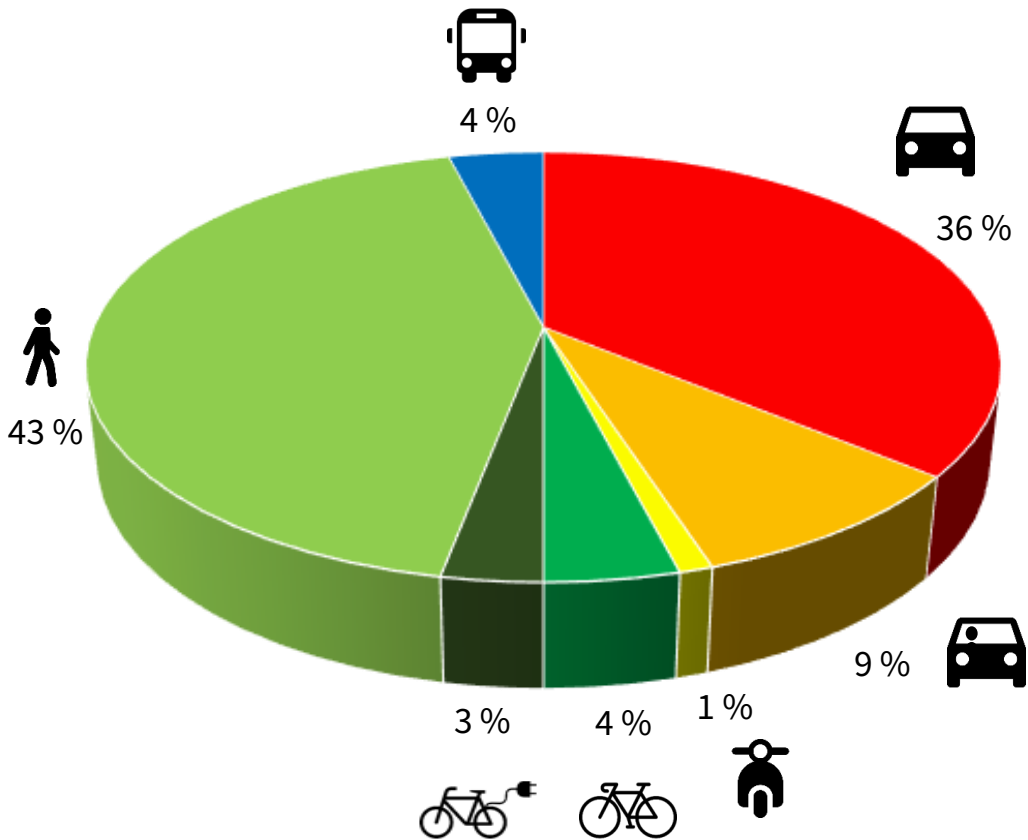
Bestandteile, Ergebnisse, Entwicklung auf ausgewählten Querschnitten



VERKEHRSMITTELWAHL

ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT IM BINNENVERKEHR

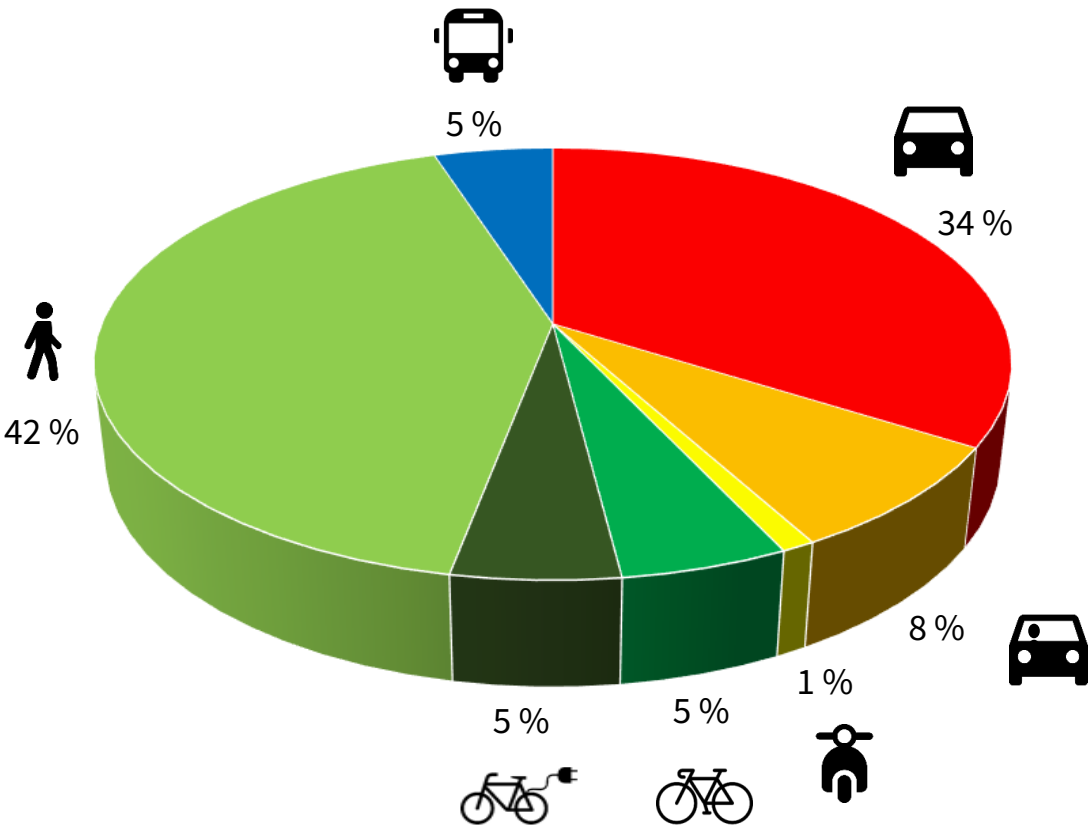
BESTAND 2019



Umweltverbund: 54 %

Motorisierter Individualverkehr: 46 %

PROGNOSESZENARIO 2035



Umweltverbund: 57 %

Motorisierter Individualverkehr: 43 %



VERKEHRSMITTELWAHL

ENTWICKLUNG DES MODAL SPLIT IM BINNENVERKEHR

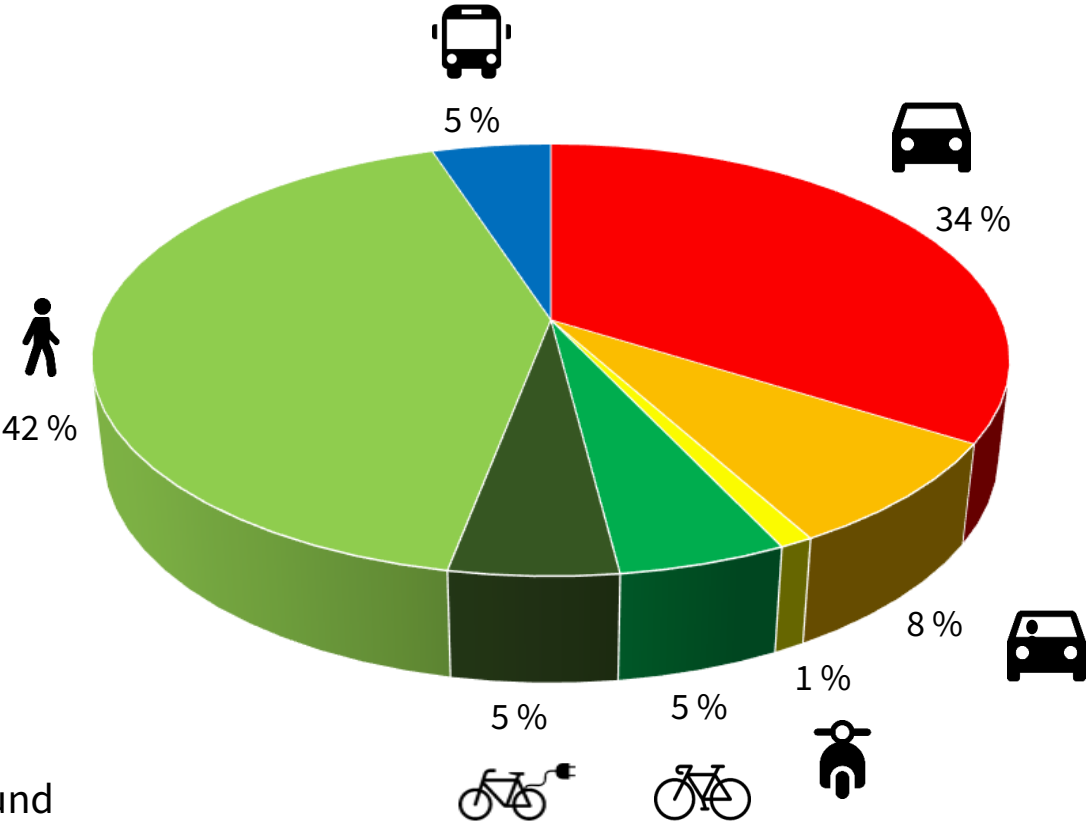
PROGNOSESZENARIO 2035

Veränderungen im Modal Split

(Vergleich Prognoseszenario 2035 vs. Bestand 2019)

Pkw	- 2 %
Pkw-Mitfahrer	- 1 %
Krafttrad	+ - 0 %
Fahrrad (inkl. E-Bikes)	+ 3 %
Fuß	- 1 %
Bus	+ 1 %

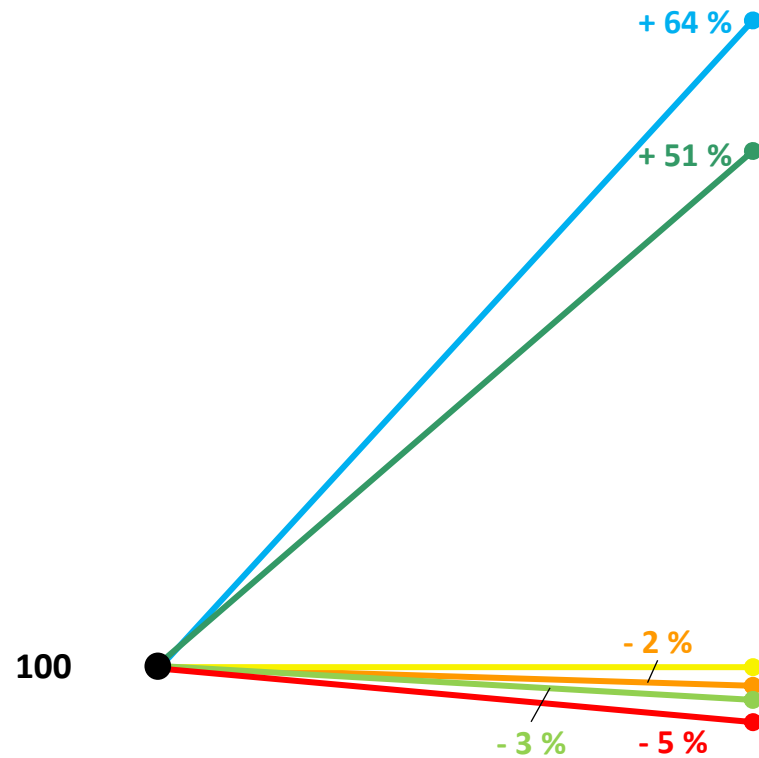
→ Verlagerung von rund **3 % aller Wege** auf den Umweltverbund



Umweltverbund: 57 %

Motorisierter Individualverkehr: 43 %

BESTAND 2019



PROGNOSESZENARIO 2035

Fahrgäste im Busverkehr

Radfahrer (von 1.400 Wege auf 2.125 Wege)

Kraftrad
Pkw-Mitfahrer
Fußgänger
Pkw-Fahrer (von 7.700 Wege auf 7.300 Wege)

Starke Zunahme des Wegeaufkommens aufgrund von ...

- ... allgemeiner Zunahme der Wege durch Einwohner- und Gewerbeentwicklung
- ... Verlagerung von Wegen des MIV und Fußverkehrs auf Rad- und Busverkehr

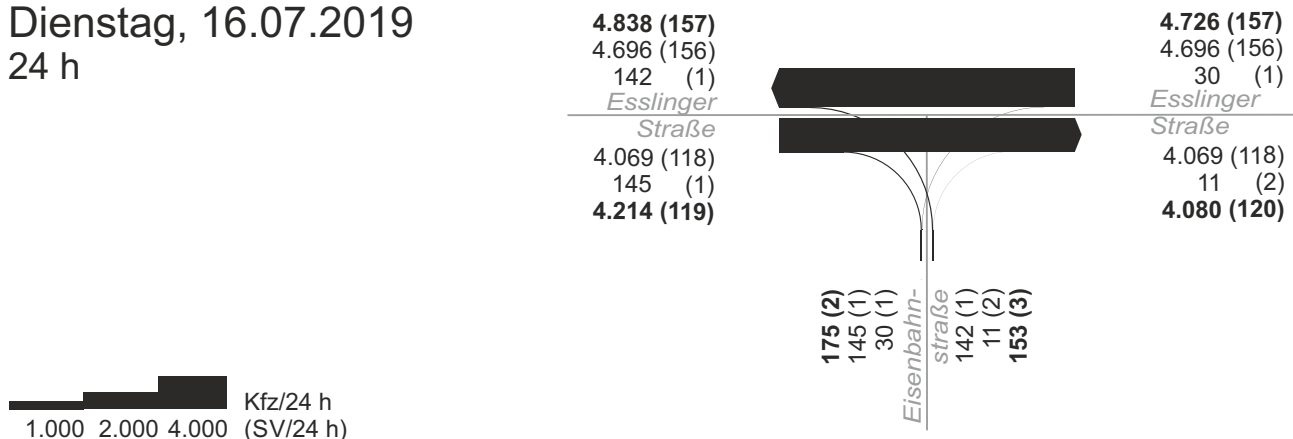
Anlage 1

Ergebnisse Verkehrszählungen
(Knotenpunkte)

(K1) Knotenpunkt L 1192 Esslinger Straße/ Eisenbahnstraße

Dienstag, 16.07.2019

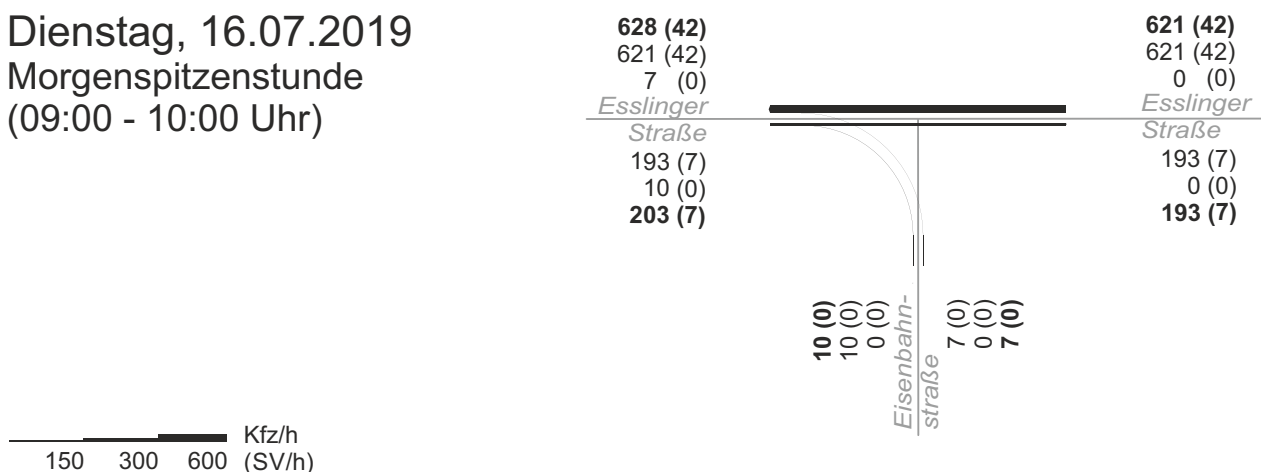
24 h



(K1) Knotenpunkt L 1192 Esslinger Straße/ Eisenbahnstraße

Dienstag, 16.07.2019

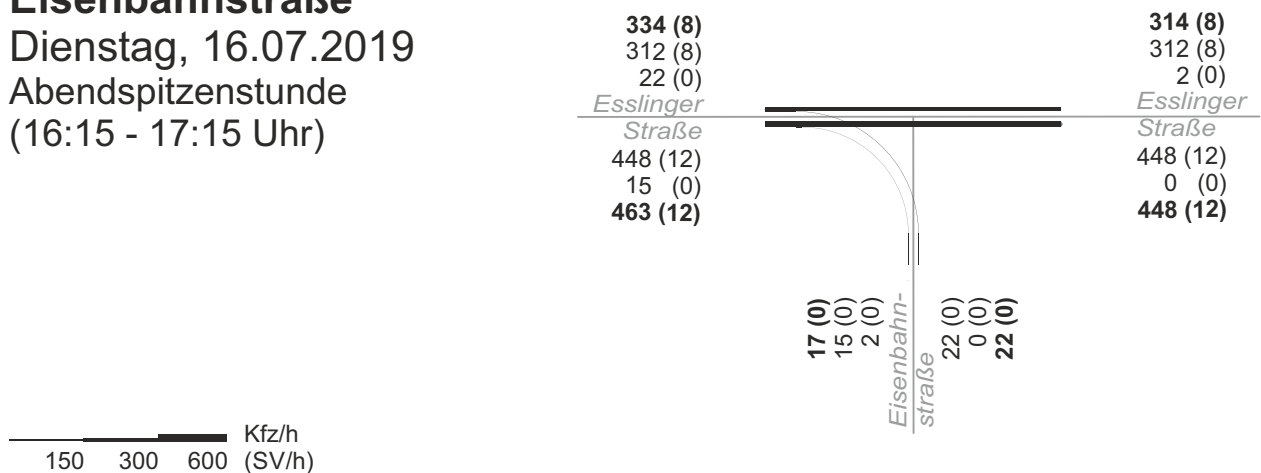
Morgenspitzenstunde
(09:00 - 10:00 Uhr)



(K1) Knotenpunkt L 1192 Esslinger Straße/ Eisenbahnstraße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde
(16:15 - 17:15 Uhr)



Anlage 1.1

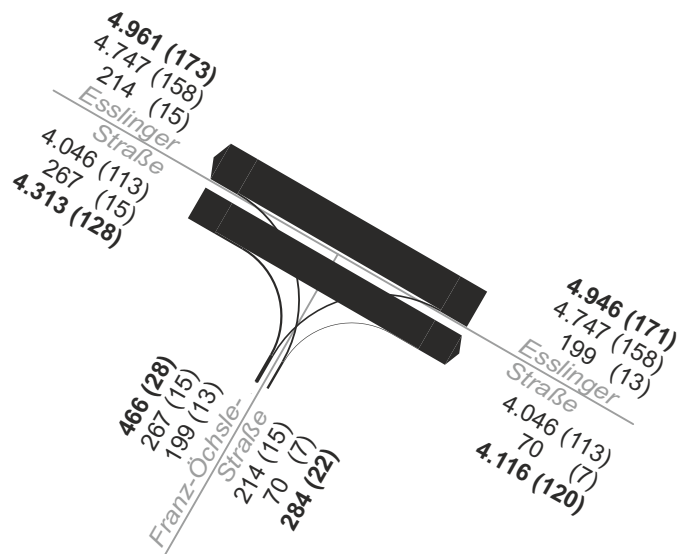
BERNARD
GRUPPE

(K2) Knotenpunkt L 1192 Esslinger Straße/

Franz-Öchsle-Straße

Dienstag, 16.07.2019

24 h



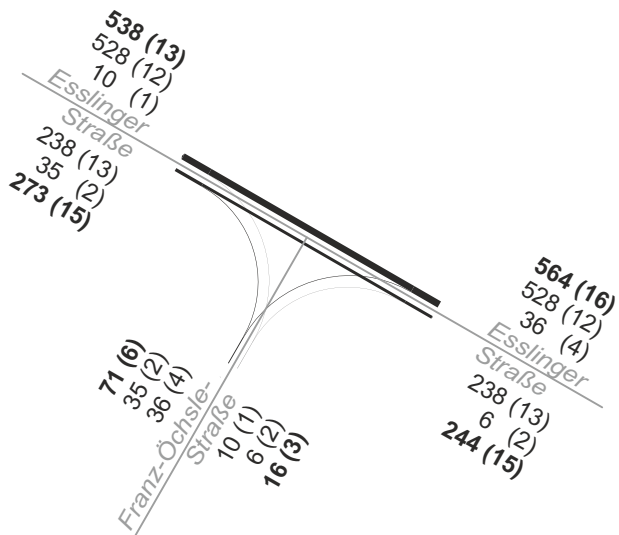
(K2) Knotenpunkt L 1192 Esslinger Straße/

Franz-Öchsle-Straße

Dienstag, 16.07.2019

Morgenspitzenstunde

(07:00 - 8:00 Uhr)



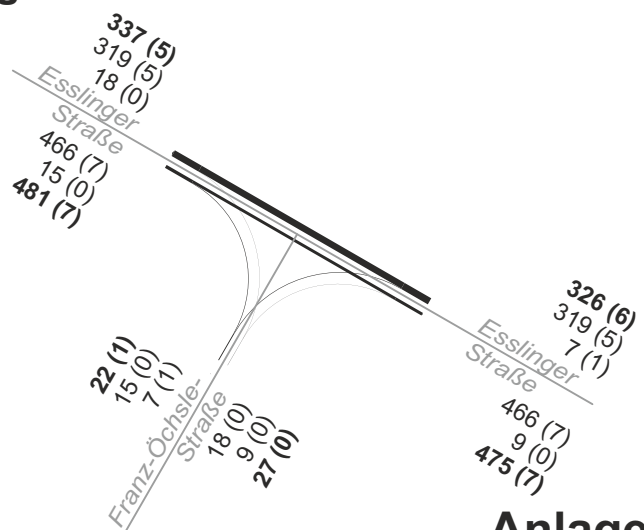
(K2) Knotenpunkt L 1192 Esslinger Straße/

Franz-Öchsle-Straße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde

(16:45 - 17:45 Uhr)



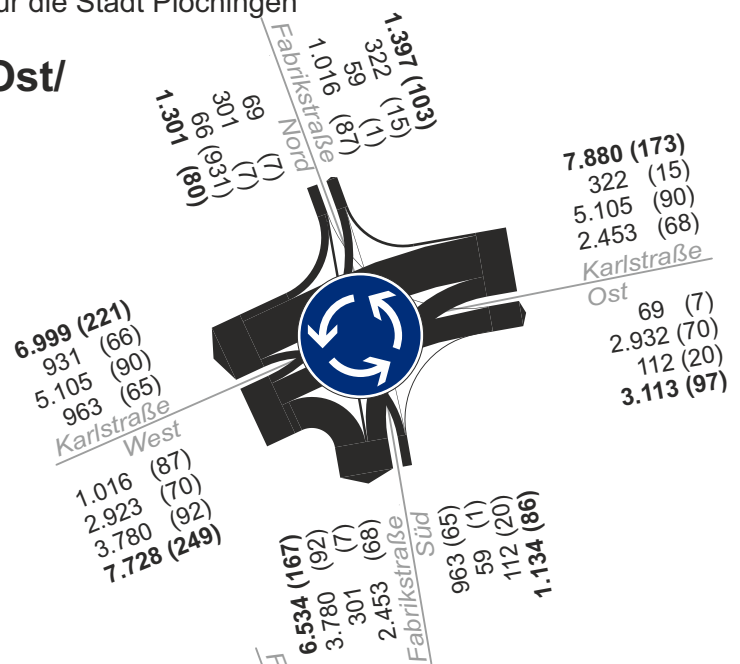
Anlage 1.2

BERNARD
GRUPPE

**(K3) Kreisverkehr Karlstraße Ost/
Karlstraße West/
Fabrikstraße Nord/
Fabrikstraße Süd**

Dienstag, 16.07.2019

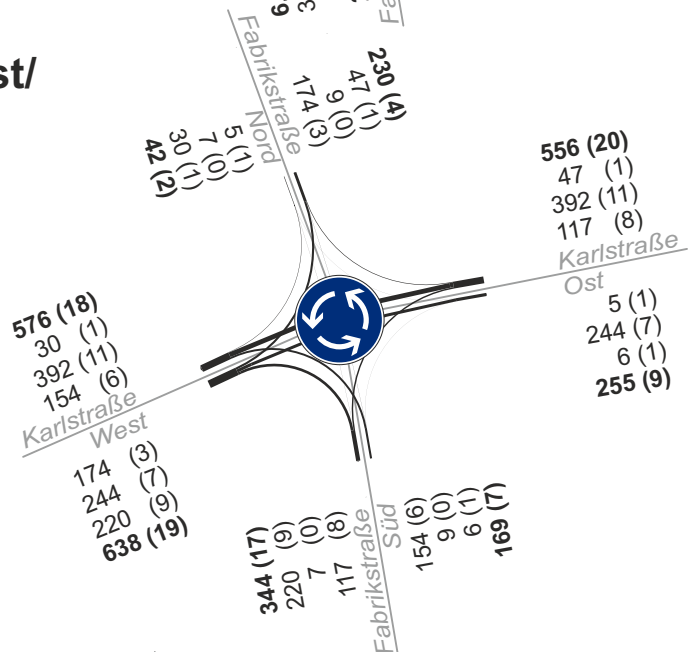
24 h



**(K3) Kreisverkehr Karlstraße Ost/
Karlstraße West/
Fabrikstraße Nord/
Fabrikstraße Süd**

Dienstag, 16.07.2019

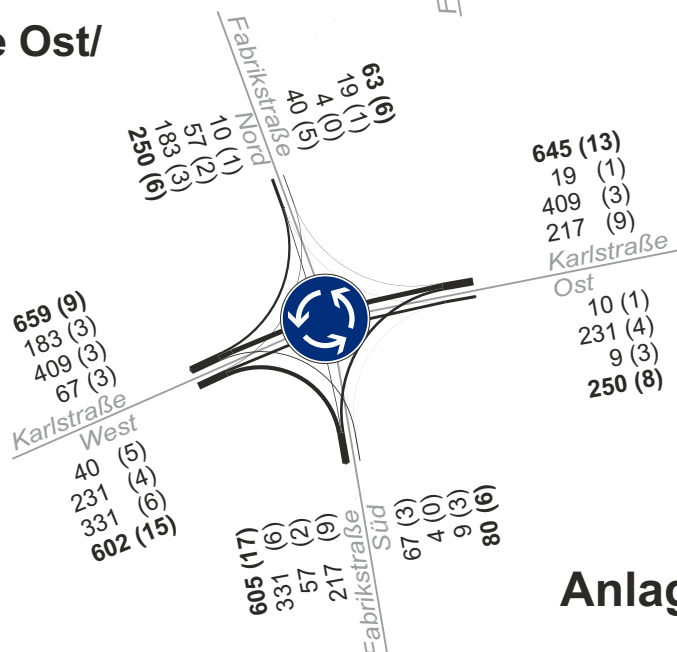
Morgenspitzenstunde
(07:00 - 8:00 Uhr)



**(K3) Kreisverkehr Karlstraße Ost/
Karlstraße West/
Fabrikstraße Nord/
Fabrikstraße Süd**

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde
(15:45 - 16:45 Uhr)



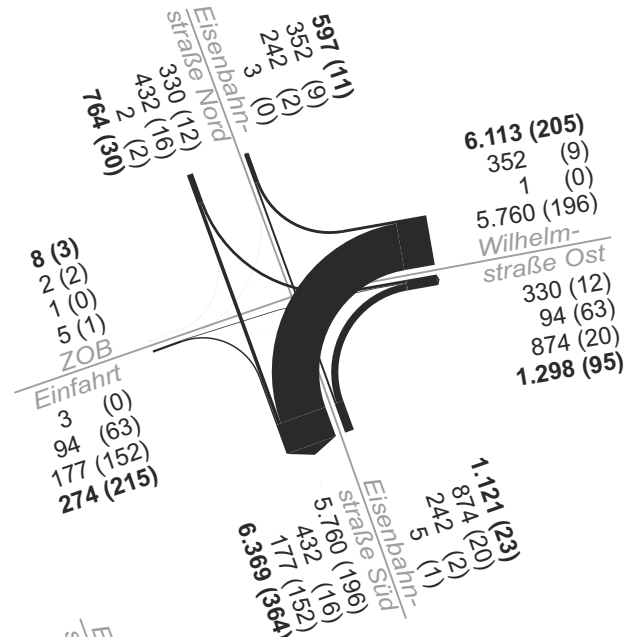
Anlage 1.3

BERNARD
GRUPPE

**(K4) Wilhelmstraße Ost/
Eisenbahnstraße Nord/
Eisenbahnstraße Süd/
ZOB Einfahrt**

Dienstag, 19.11.2019

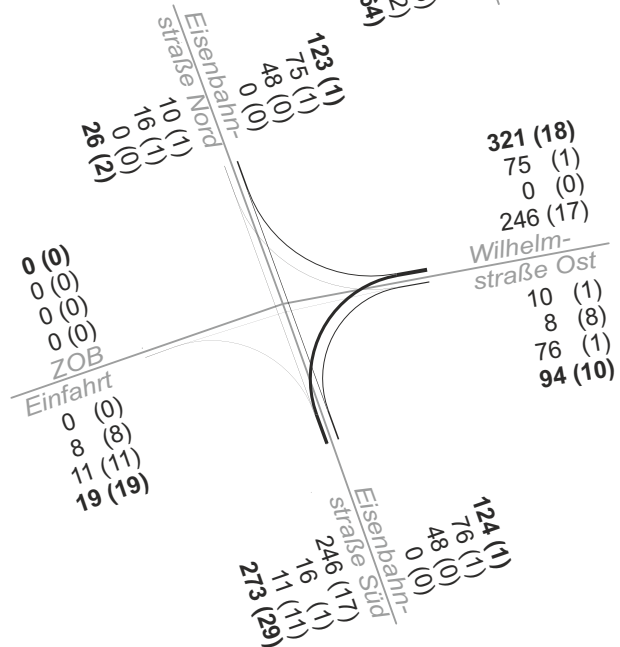
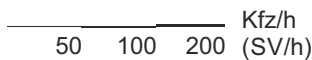
24 h



**(K4) Wilhelmstraße Ost/
Eisenbahnstraße Nord/
Eisenbahnstraße Süd/
ZOB Einfahrt**

Dienstag, 19.11.2019

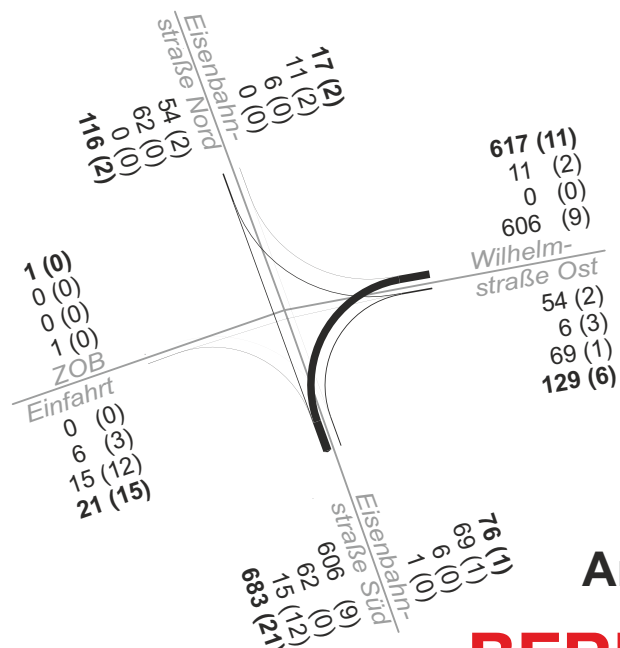
Morgenspitzenstunde
(07:00 - 8:00 Uhr)



**(K4) Wilhelmstraße Ost/
Eisenbahnstraße Nord/
Eisenbahnstraße Süd/
ZOB Einfahrt**

Dienstag, 19.11.2019

Abendspitzenstunde
(16:45 - 17:45 Uhr)



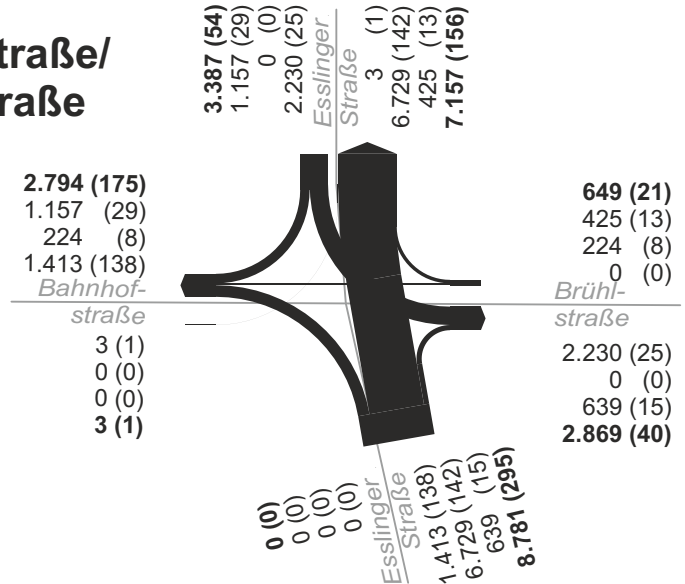
Anlage 1.4

BERNARD
GRUPPE

(K5) Knotenpunkt Esslinger Straße/ Brühlstraße/L 1192 Bahnhofstraße

Dienstag, 16.07.2019

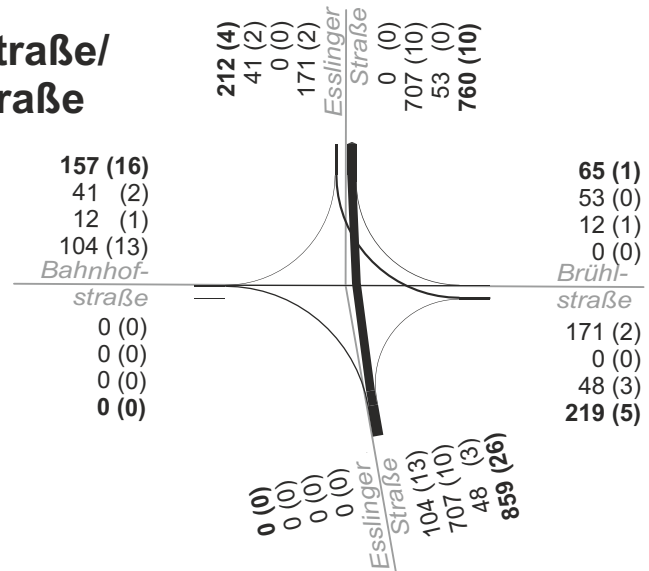
24 h



(K5) Knotenpunkt Esslinger Straße/ Brühlstraße/L 1192 Bahnhofstraße

Dienstag, 16.07.2019

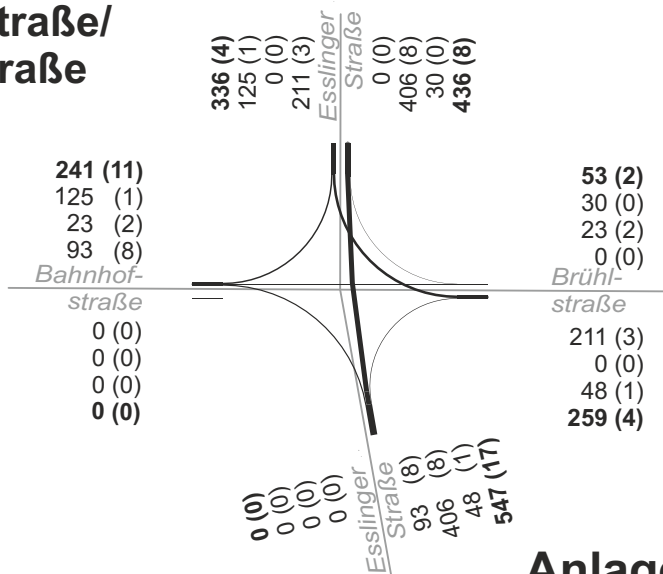
Morgenspitzenstunde
(07:00 - 8:00 Uhr)



(K5) Knotenpunkt Esslinger Straße/ Brühlstraße/L 1192 Bahnhofstraße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde
(15:15 - 16:15 Uhr)



Anlage 1.5

BERNARD
GRUPPE

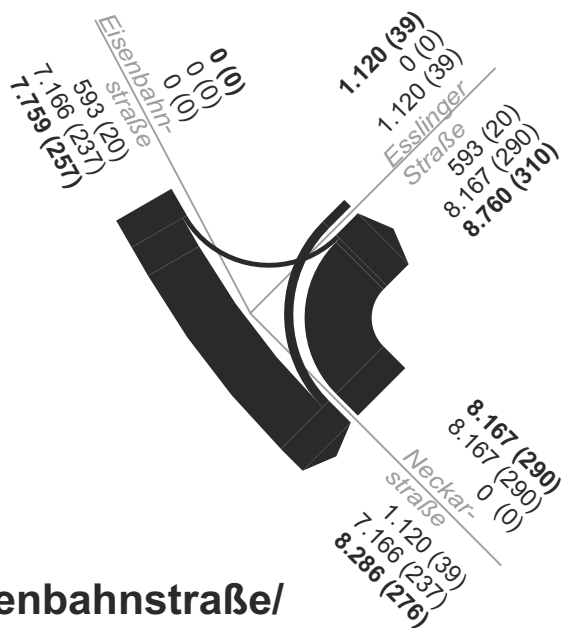
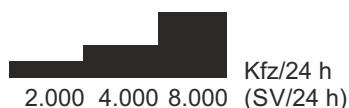
(K6) Knotenpunkt L 1192 Eisenbahnstraße/

L 1192 Neckarstraße/

Esslinger Straße

Dienstag, 16.07.2019

24 h



(K6) Knotenpunkt L 1192 Eisenbahnstraße/

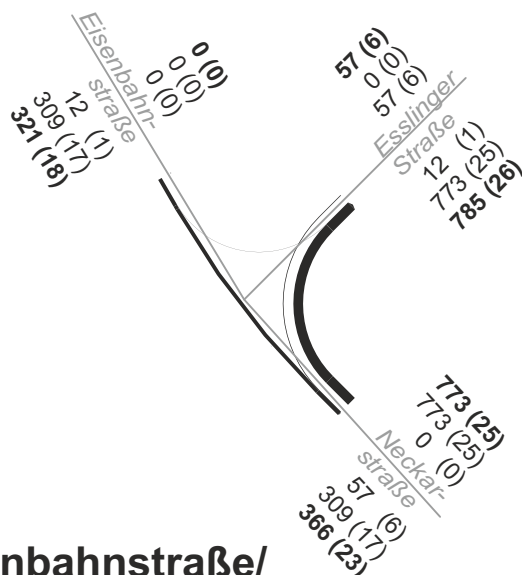
L 1192 Neckarstraße/

Esslinger Straße

Dienstag, 16.07.2019

Morgenspitzenstunde

(07:00 - 8:00 Uhr)



(K6) Knotenpunkt L 1192 Eisenbahnstraße/

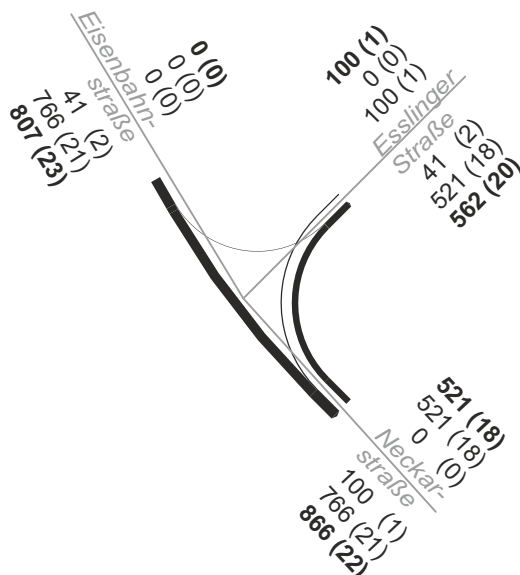
L 1192 Neckarstraße/

Esslinger Straße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde

(16:45 - 17:45 Uhr)



Anlage 1.6

BERNARD
GRUPPE

(K7) Knotenpunkt L 1192 Neckarstraße/

L 1201 Schorndorfer Straße

Dienstag, 16.07.2019

24 h

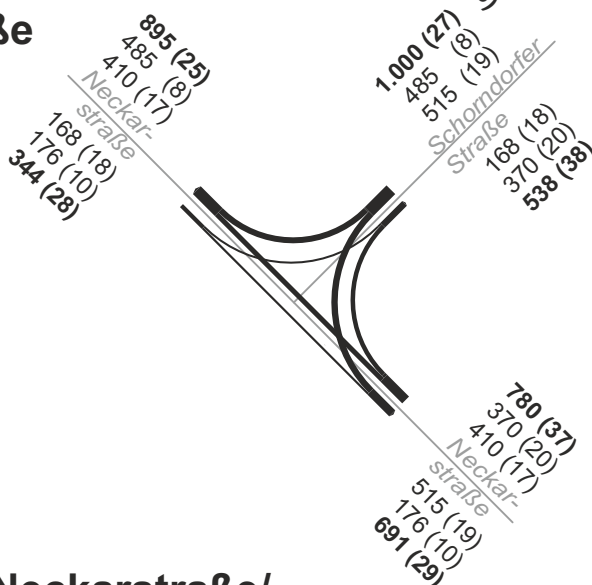


(K7) Knotenpunkt L 1192 Neckarstraße/

L 1201 Schorndorfer Straße

Dienstag, 16.07.2019

Morgenspitzenstunde
(07:00 - 8:00 Uhr)

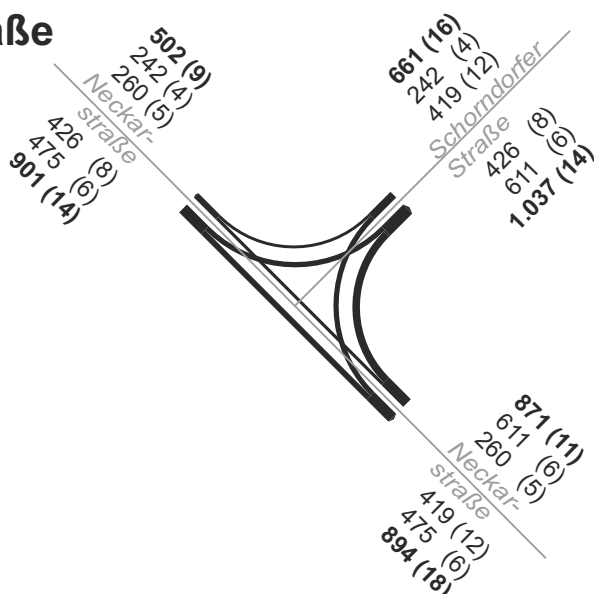


(K7) Knotenpunkt L 1192 Neckarstraße/

L 1201 Schorndorfer Straße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde
(17:00 - 18:00 Uhr)



Anlage 1.7

BERNARD
GRUPPE

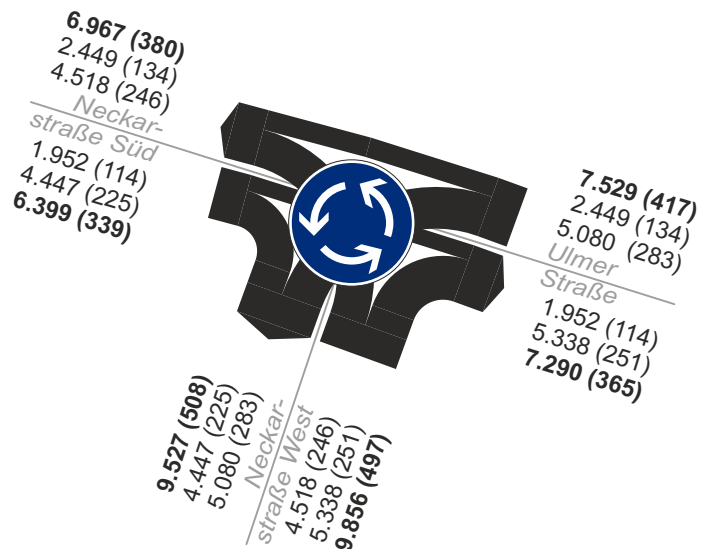
(K8) Kreisverkehr L 1250 Neckarstraße Süd/

L 1192 Neckarstraße West/

L 1192 Ulmer Straße

Dienstag, 16.07.2019

24 h



(K8) Kreisverkehr L 1250 Neckarstraße Süd/

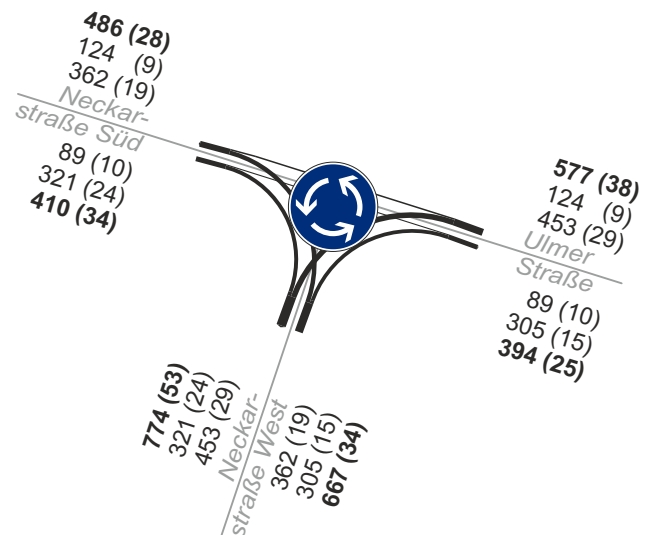
L 1192 Neckarstraße West/

L 1192 Ulmer Straße

Dienstag, 16.07.2019

Morgenspitzenstunde

(07:00 - 8:00 Uhr)



(K8) Kreisverkehr L 1250 Neckarstraße Süd/

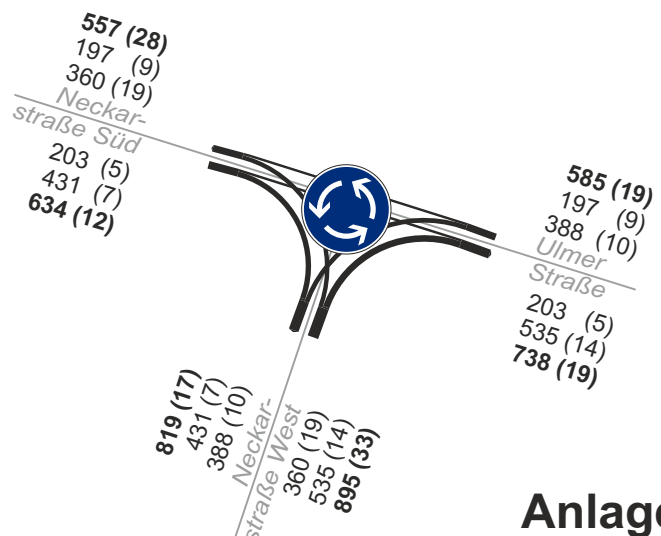
L 1192 Neckarstraße West/

L 1192 Ulmer Straße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde

(17:00 - 18:00 Uhr)



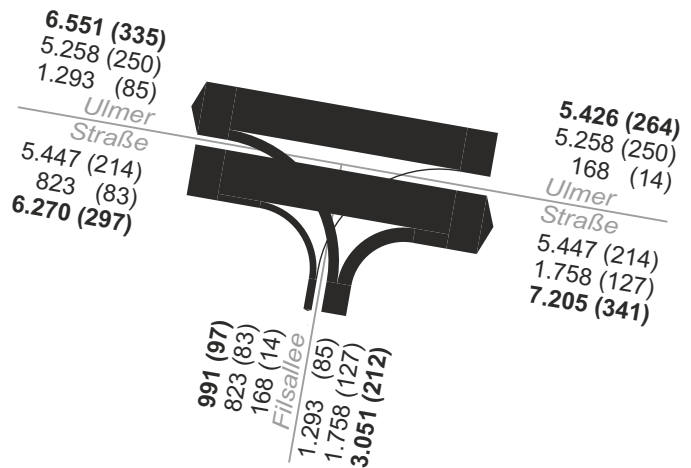
Anlage 1.8

BERNARD
GRUPPE

(K9) Knotenpunkt L 1192 Ulmer Straße/ Filsallee

Dienstag, 16.07.2019

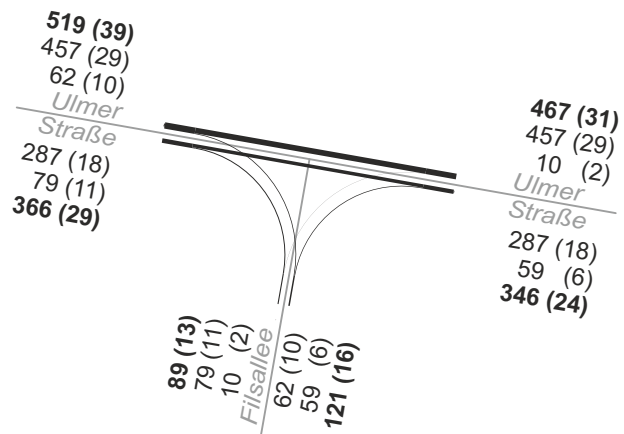
24 h



(K9) Knotenpunkt L 1192 Ulmer Straße/ Filsallee

Dienstag, 16.07.2019

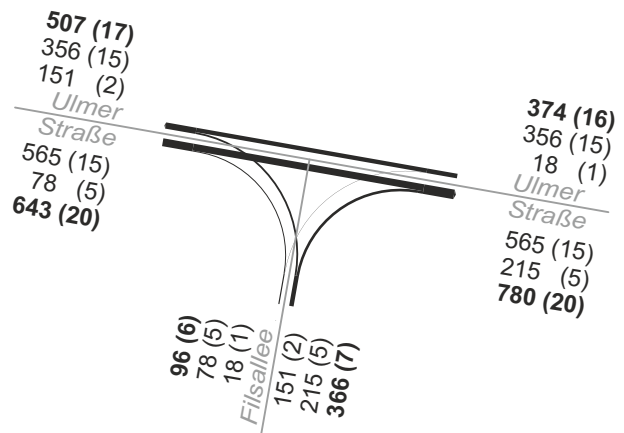
Morgenspitzenstunde
(09:00 - 10:00 Uhr)



(K9) Knotenpunkt L 1192 Ulmer Straße/ Filsallee

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde
(16:30 - 17:30 Uhr)



Anlage 1.9

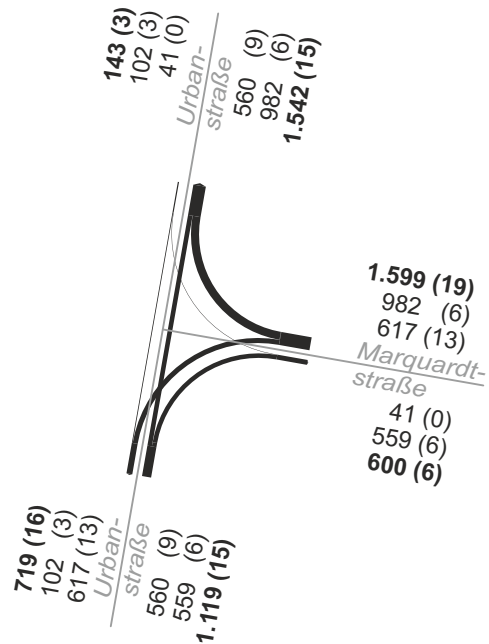
BERNARD
GRUPPE

(K10) Knotenpunkt Urbanstraße/ Marquardtstraße

Dienstag, 16.07.2019

24 h

200 400 800 Kfz/24 h
(SV/24 h)

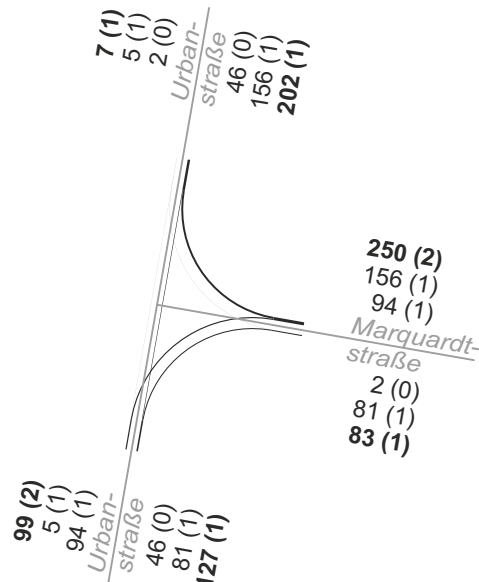


(K10) Knotenpunkt Urbanstraße/ Marquardtstraße

Dienstag, 16.07.2019

Morgenspitzenstunde
(07:15 - 08:15 Uhr)

25 50 100 Kfz/h
(SV/h)

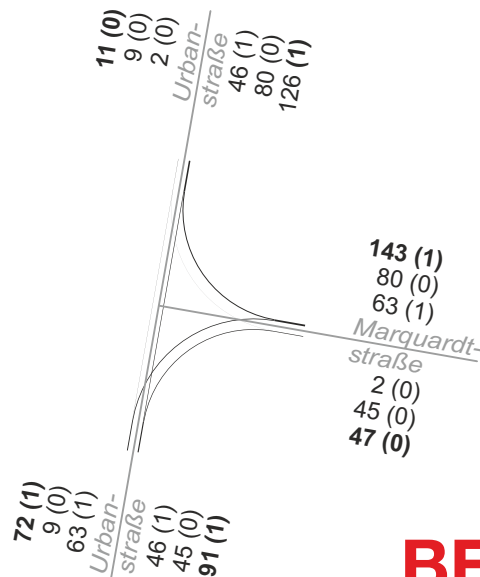


(K10) Knotenpunkt Urbanstraße/ Marquardtstraße

Dienstag, 16.07.2019

Abendspitzenstunde
(15:45 - 16:45 Uhr)

25 50 100 Kfz/h
(SV/h)



Anlage 1.10

BERNARD
GRUPPE

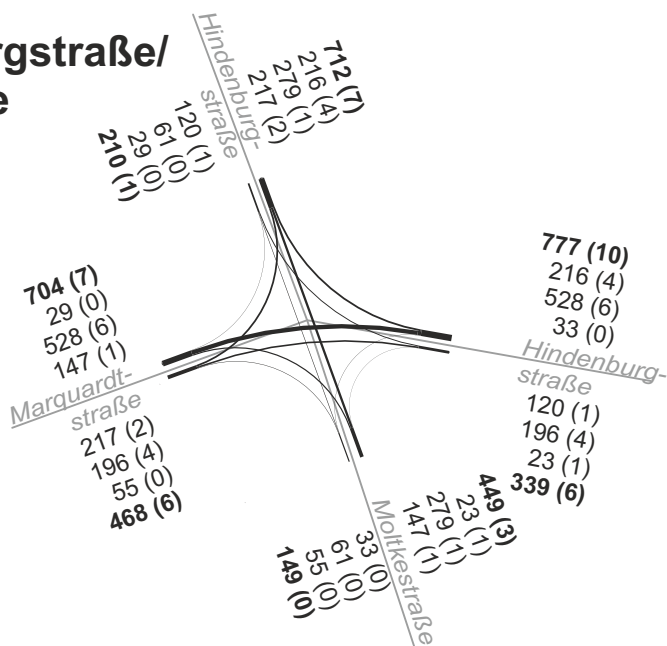
(K11) Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Marquardtstraße/Moltkestraße

Donnerstag, 18.07.2019

24 h

Kfz/24 h
(SV/24 h)

100 200 400



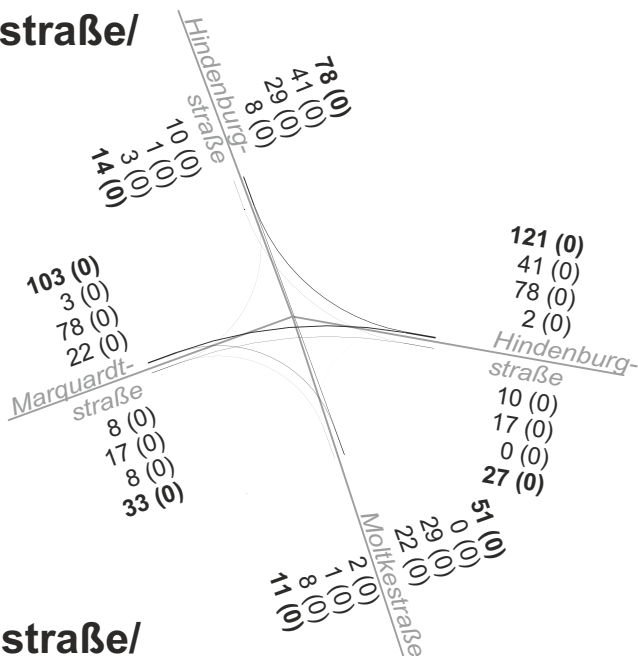
(K11) Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Marquardtstraße/Moltkestraße

Donnerstag, 18.07.2019

Morgenspitzenstunde
(07:00 - 08:00 Uhr)

Kfz/h
(SV/h)

25 50 100



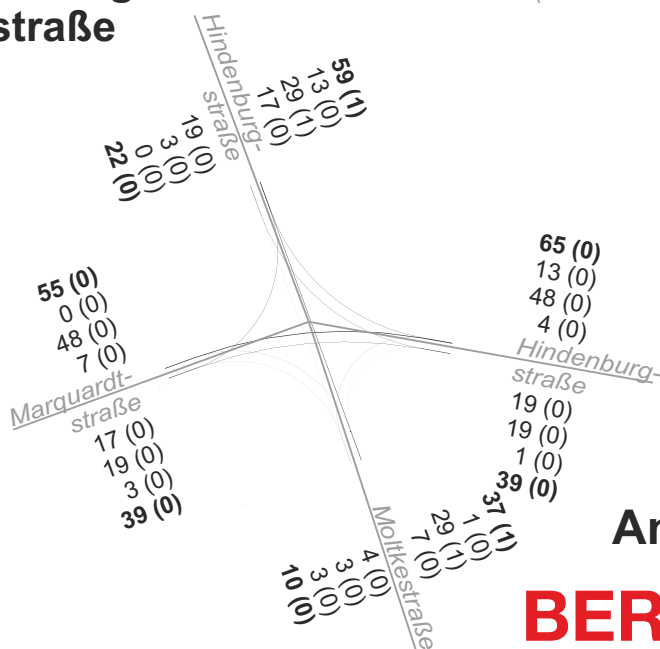
(K11) Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Marquardtstraße/Moltkestraße

Donnerstag, 18.07.2019

Abendspitzenstunde
(17:45 - 18:45 Uhr)

Kfz/h
(SV/h)

25 50 100



Anlage 1.11

BERNARD
GRUPPE

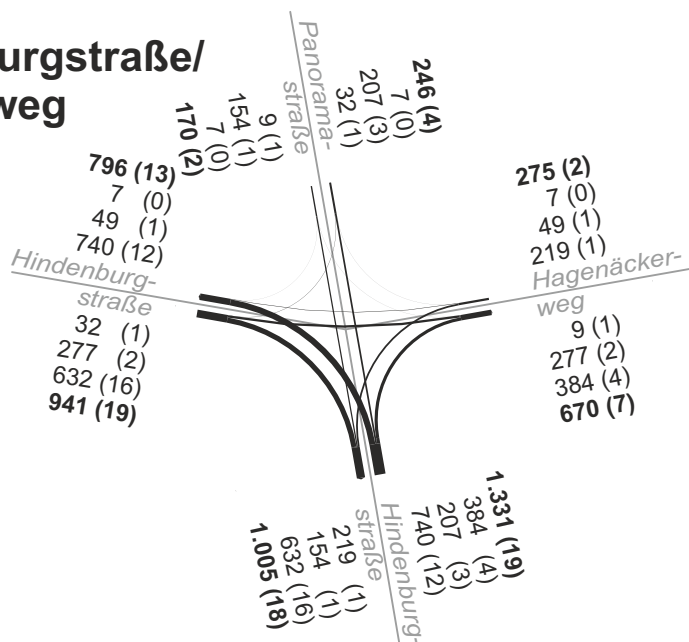
(K12/1) Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Panoramastraße/Hagenäckerweg

Donnerstag, 18.07.2019

24 h

Kfz/24 h
(SV/24 h)

200 400 800



(K12/1) Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Panoramastraße/Hagenäckerweg

Donnerstag, 18.07.2019

Morgenspitzenstunde
(07:15 - 08:15 Uhr)

Kfz/h
(SV/h)

25 50 100



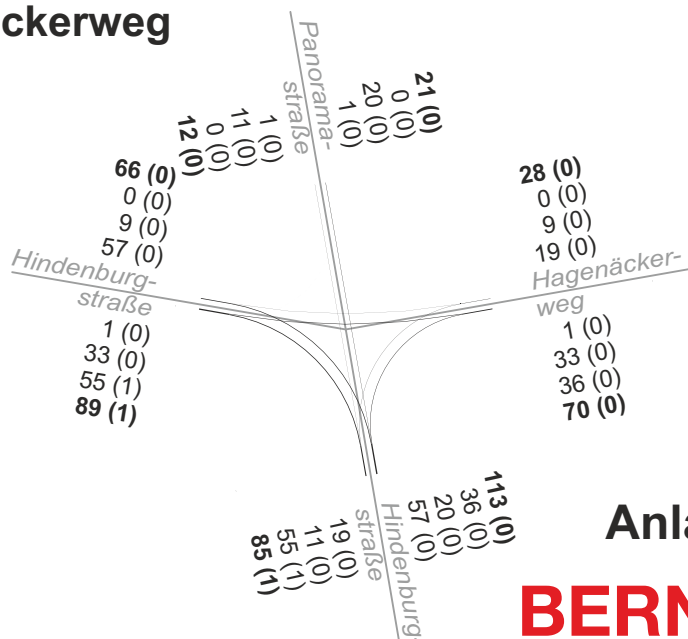
(K12/1) Knotenpunkt Hindenburgstraße/ Panoramastraße/Hagenäckerweg

Donnerstag, 18.07.2019

Abendspitzenstunde
(18:00 - 19:00 Uhr)

Kfz/h
(SV/h)

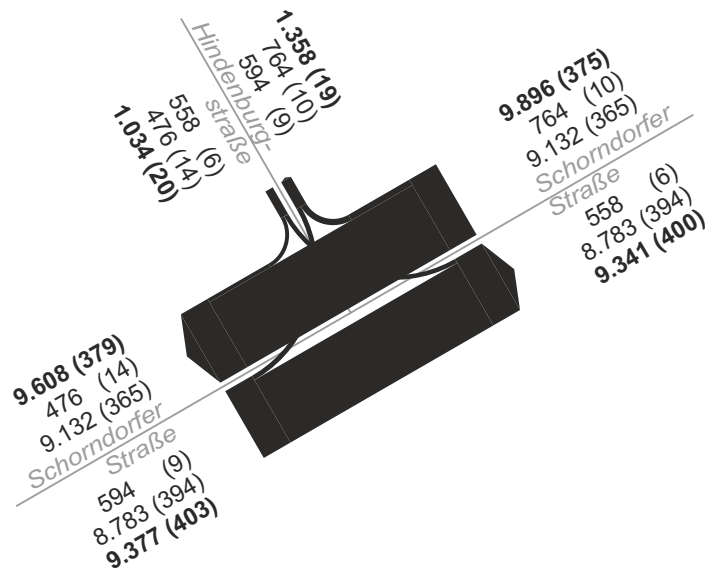
25 50 100



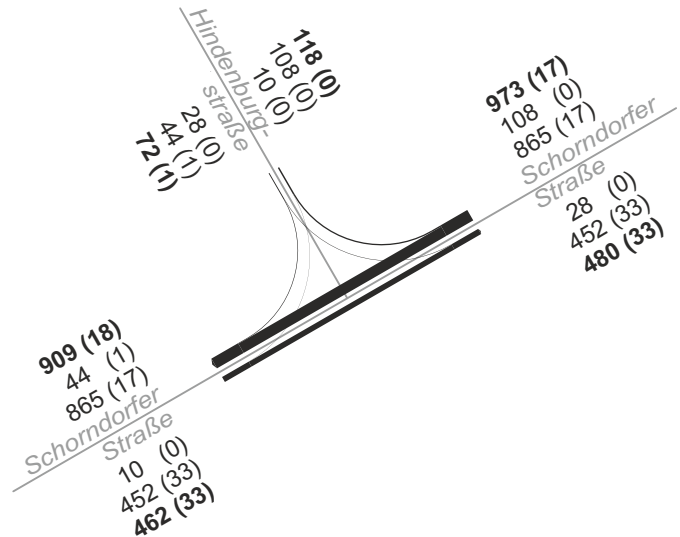
Anlage 1.12

BERNARD
GRUPPE

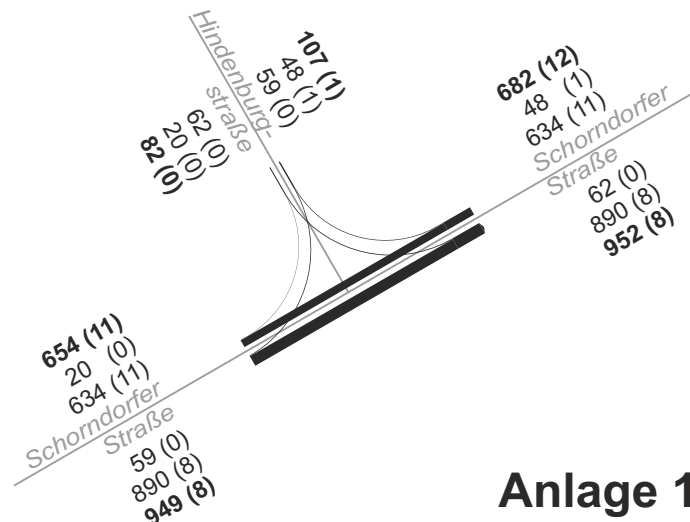
**(K12/2) Knotenpunkt
L 1201 Schorndorfer Straße/
Hindenburgstraße**
Donnerstag, 18.07.2019
24 h



**(K12/2) Knotenpunkt
L 1201 Schorndorfer Straße/
Hindenburgstraße**
Donnerstag, 18.07.2019
Morgenspitzenstunde
(07:15 - 08:15 Uhr)



**(K12/2) Knotenpunkt
L 1201 Schorndorfer Straße/
Hindenburgstraße**
Donnerstag, 18.07.2019
Abendspitzenstunde
(17:15 - 18:15 Uhr)



Anlage 1.13

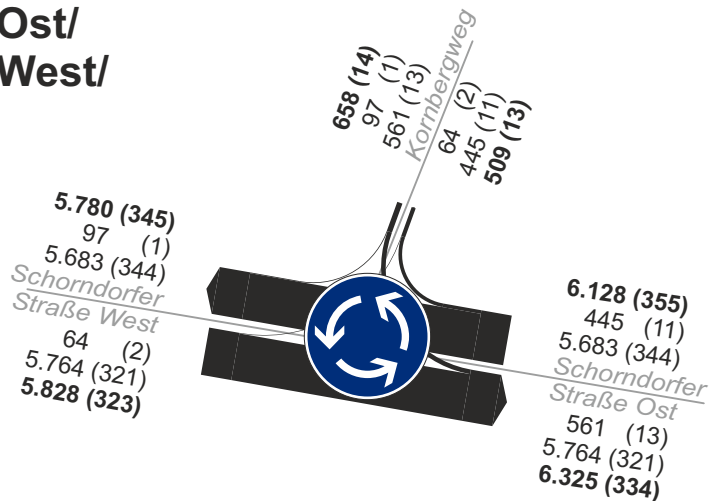
BERNARD
GRUPPE

(K13) Kreisverkehr

L 1201 Schorndorfer Straße Ost/
L 1201 Schorndorfer Straße West/
Kornbergweg

Donnerstag, 18.07.2019

24 h

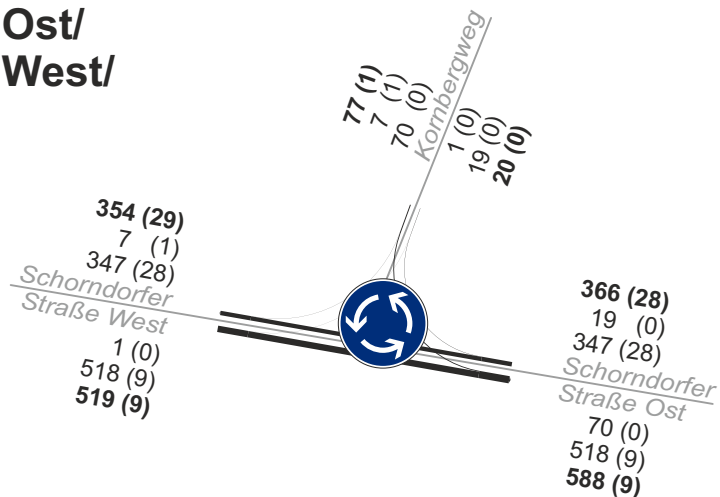


(K13) Kreisverkehr

L 1201 Schorndorfer Straße Ost/
L 1201 Schorndorfer Straße West/
Kornbergweg

Donnerstag, 18.07.2019

Morgenspitzenstunde
(07:15 - 8:15 Uhr)

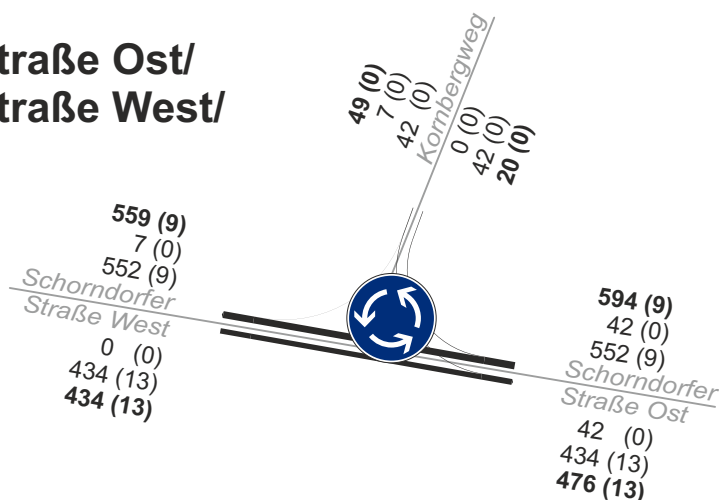


(K13) Kreisverkehr

L 1201 Schorndorfer Straße Ost/
L 1201 Schorndorfer Straße West/
Kornbergweg

Donnerstag, 18.07.2019

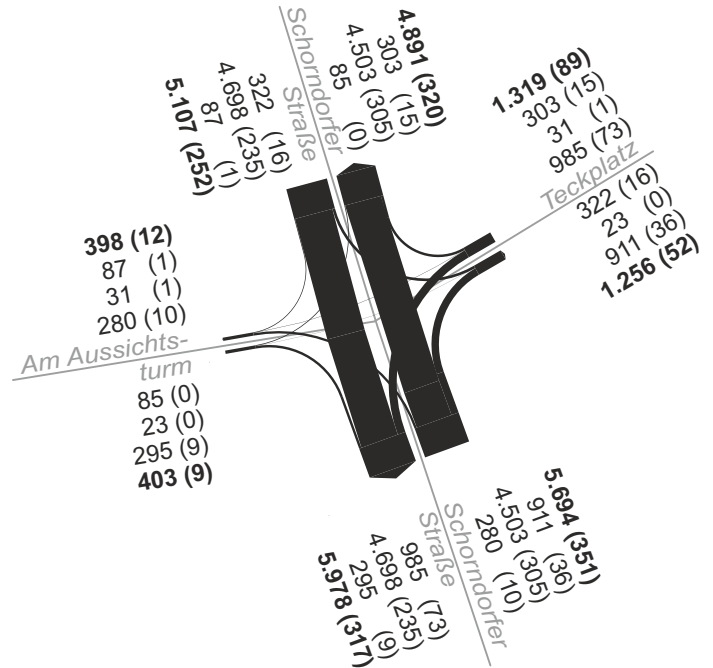
Abendspitzenstunde
(17:15 - 18:15 Uhr)



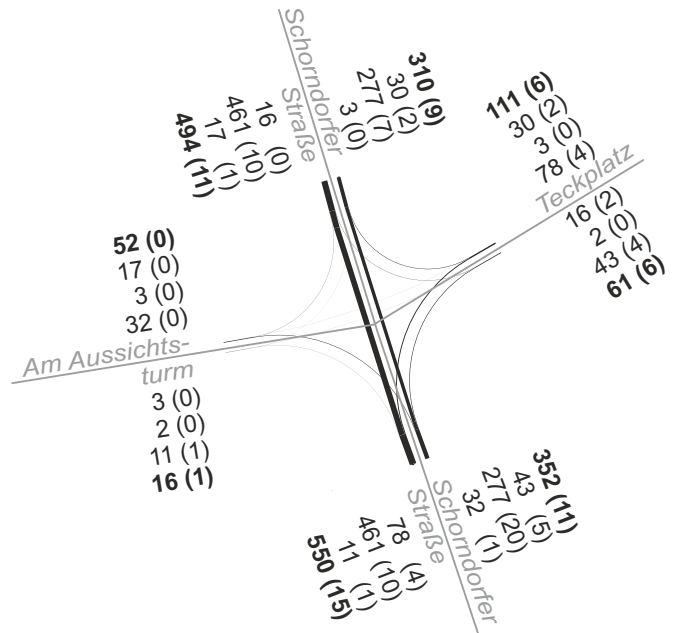
Anlage 1.14

BERNARD
GRUPPE

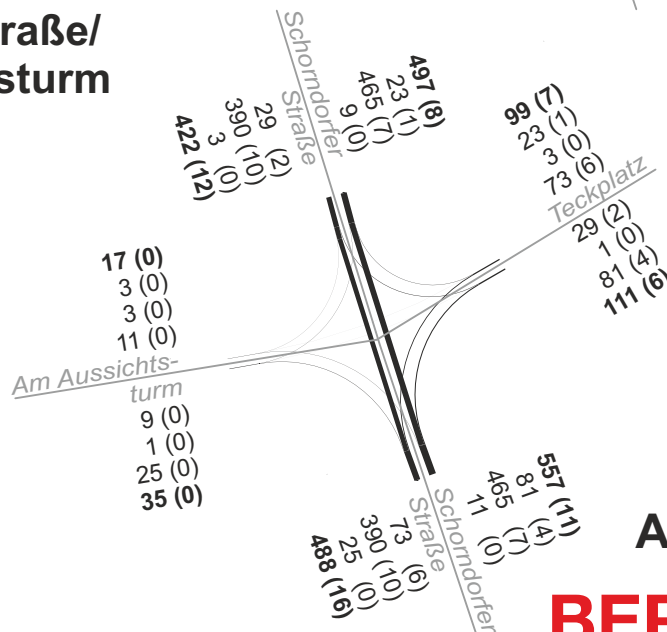
(K14) Knotenpunkt
L 1201 Schorndorfer Straße/
Teckplatz/Am Aussichtsturm
 Donnerstag, 18.07.2019
 24 h



(K14) Knotenpunkt
L 1201 Schorndorfer Straße/
Teckplatz/Am Aussichtsturm
 Donnerstag, 18.07.2019
 Morgenspitzenstunde
 (07:00 - 08:00 Uhr)



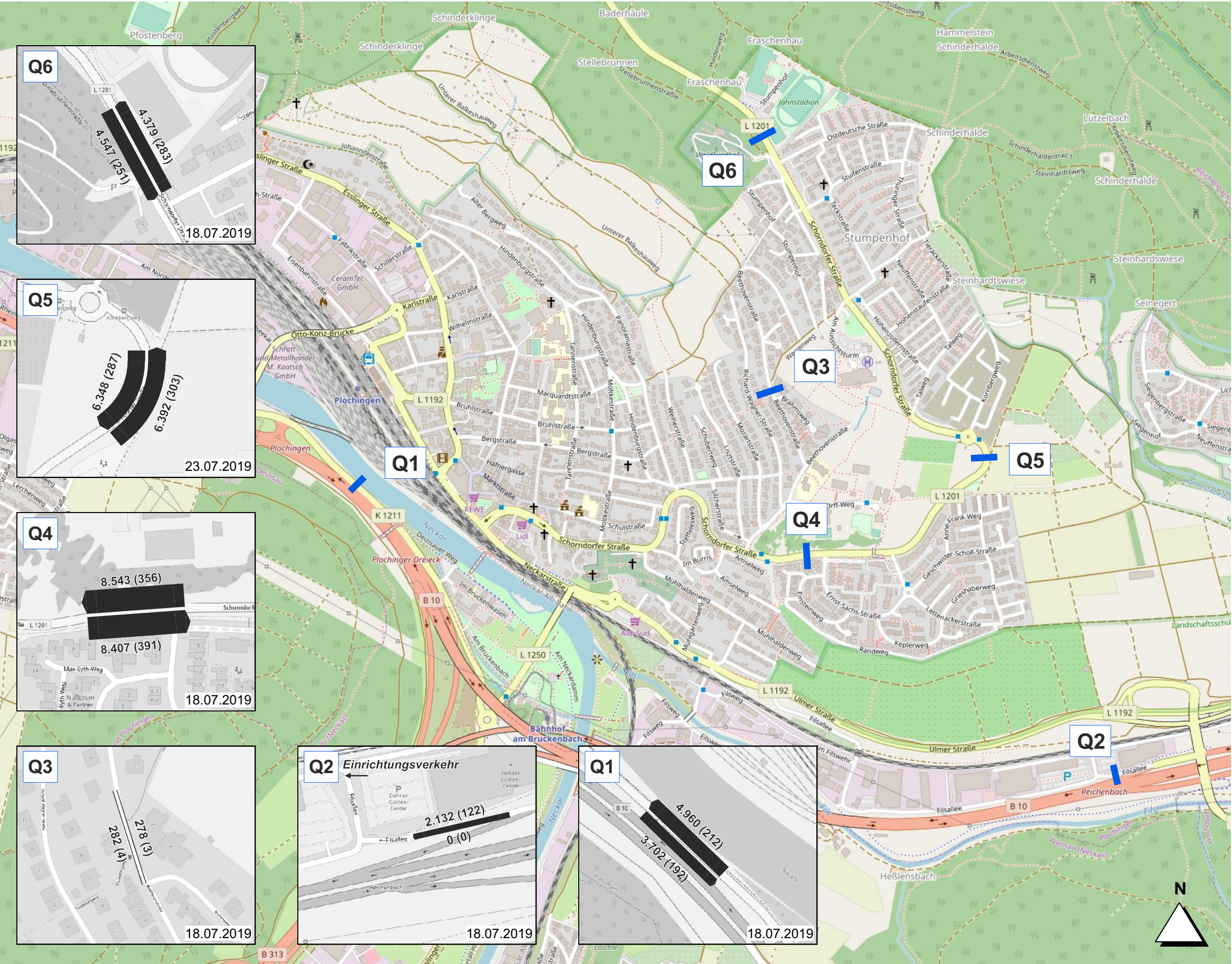
(K14) Knotenpunkt
L 1201 Schorndorfer Straße/
Teckplatz/Am Aussichtsturm
 Donnerstag, 18.07.2019
 Abendspitzenstunde
 (16:30 - 17:30 Uhr)



Anlage 1.15

BERNARD
GRUPPE

Anlage 2
Ergebnisse Verkehrszählungen
(Querschnitte)



Verkehrsstärken
24 h

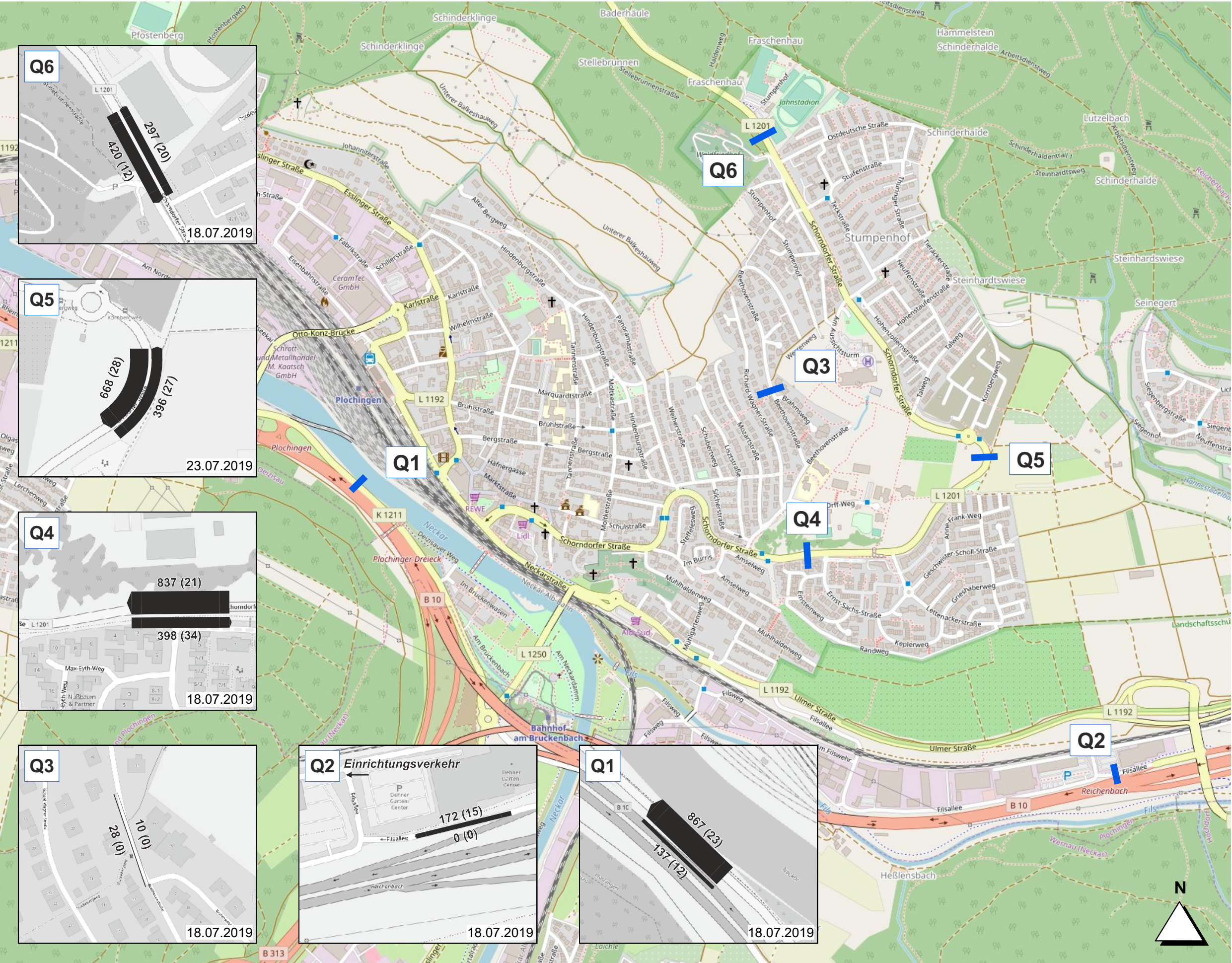
Do., 18.07.2019
Q1 - Q4, Q6

Di., 23.07.2019
Q5

Querschnittszählung
Seitenradar
0:00 - 24:00 Uhr



Anlage 2.1





Anlage 3

Übersicht über alle öffentlichen Stellplätze im Erhebungsbereich



Stellplätze in Plochingen

Bewirtschaftetes Parken im öffentlichen Raum

- Parkscheibe*
- 3 h frei
 - 2 h frei
 - 1 h frei
 - 30 min frei
 - Behinderten- Stellplatz
 - Kraftrad

Parkautomat

- Uneingeschränkt
- 30 min
- Behinderten- Stellplatz
- Carsharing
- E-Lade-Station
- Kraftrad

Unbewirtschaftetes Parken im öffentlichen Raum

- Uneingeschränkt
- Behinderten- Stellplatz
- Carsharing
- E-Lade-Station
- Kraftrad
- Taxi
- Info-Tafel

Parkplätze/ Tiefgaragen

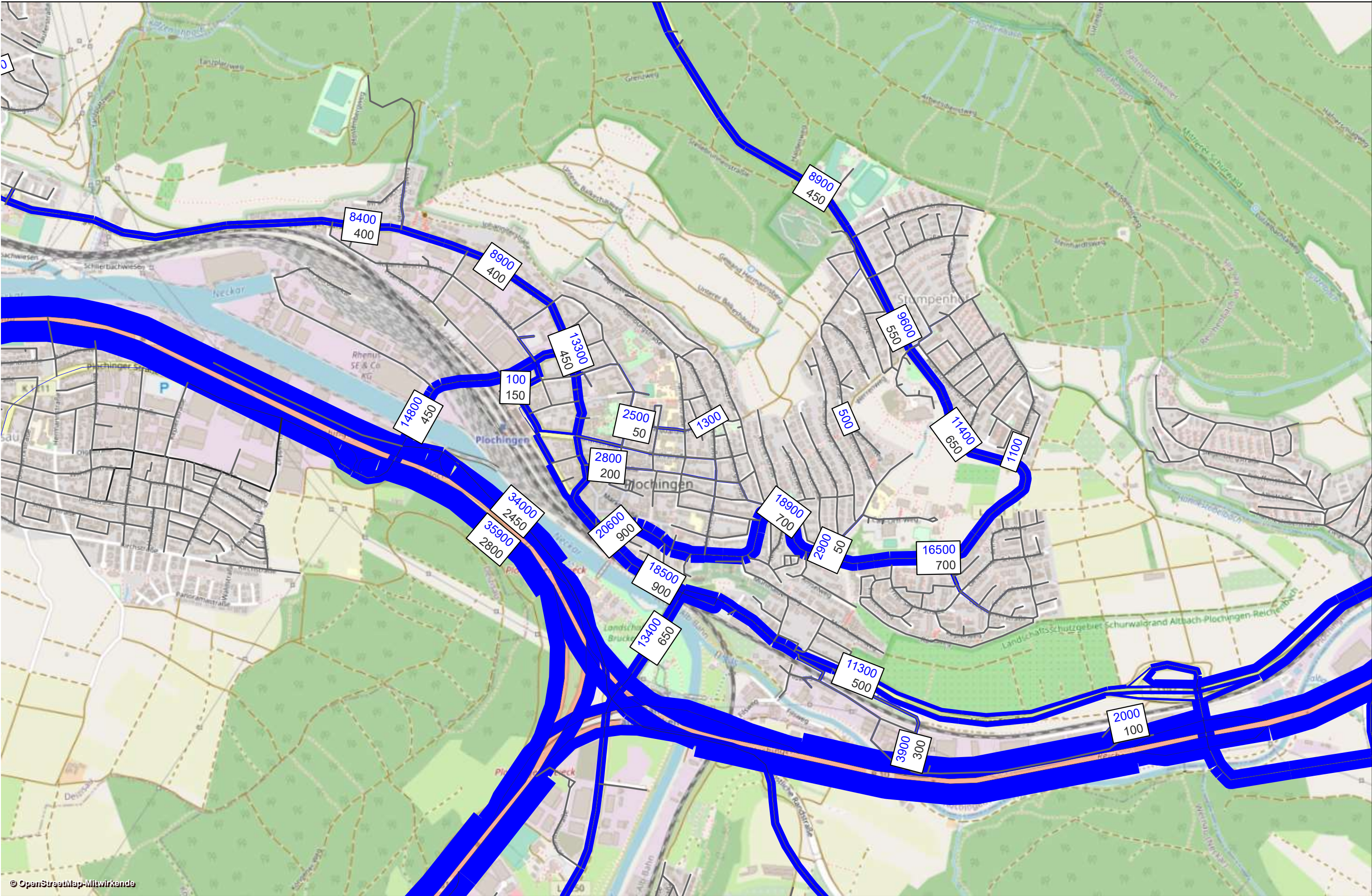
- öffentlich
- privat
- Sonderparkausweis z.B. Lehrerparkplatz
- Paw frei Parkausweis frei

* Parkscheibenregelung zw. 8:00-18:00 Uhr

Anlage 3

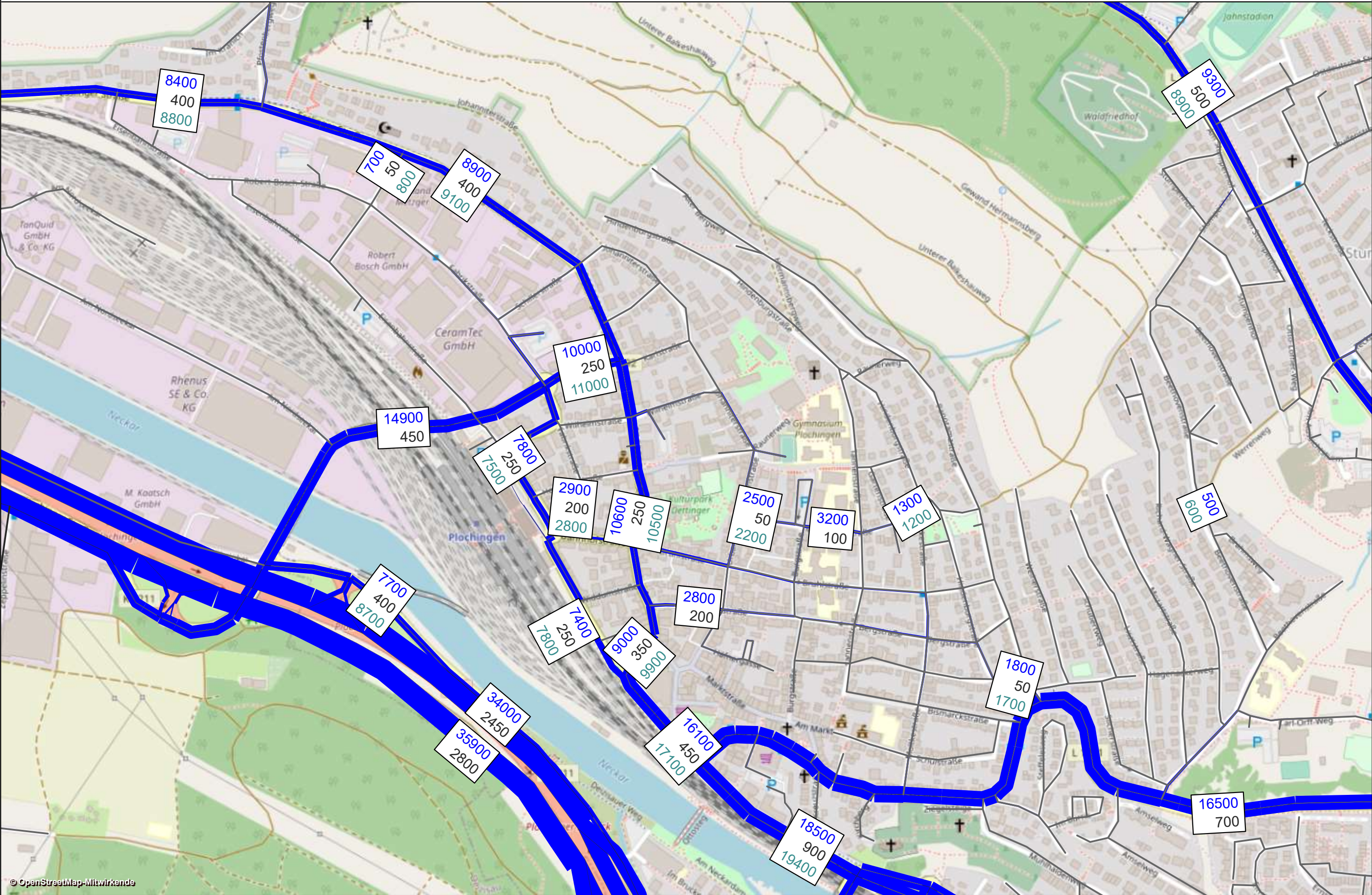
Anlage 4
Verkehrsstärken Bestand 2019

Verkehrsstärken Bestand 2019 [Kfz/24 h in DTV-W5]



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Verkehrsstärken Bestand 2019 [Kfz/24 h in DTV-W5]



© OpenStreetMap-Mitwirkende

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Bearb.: AnS, Stand: 01.12.2020

Verkehrsstärken Bestand 2019 - Kernstadt

Anlage 4.2

18.02

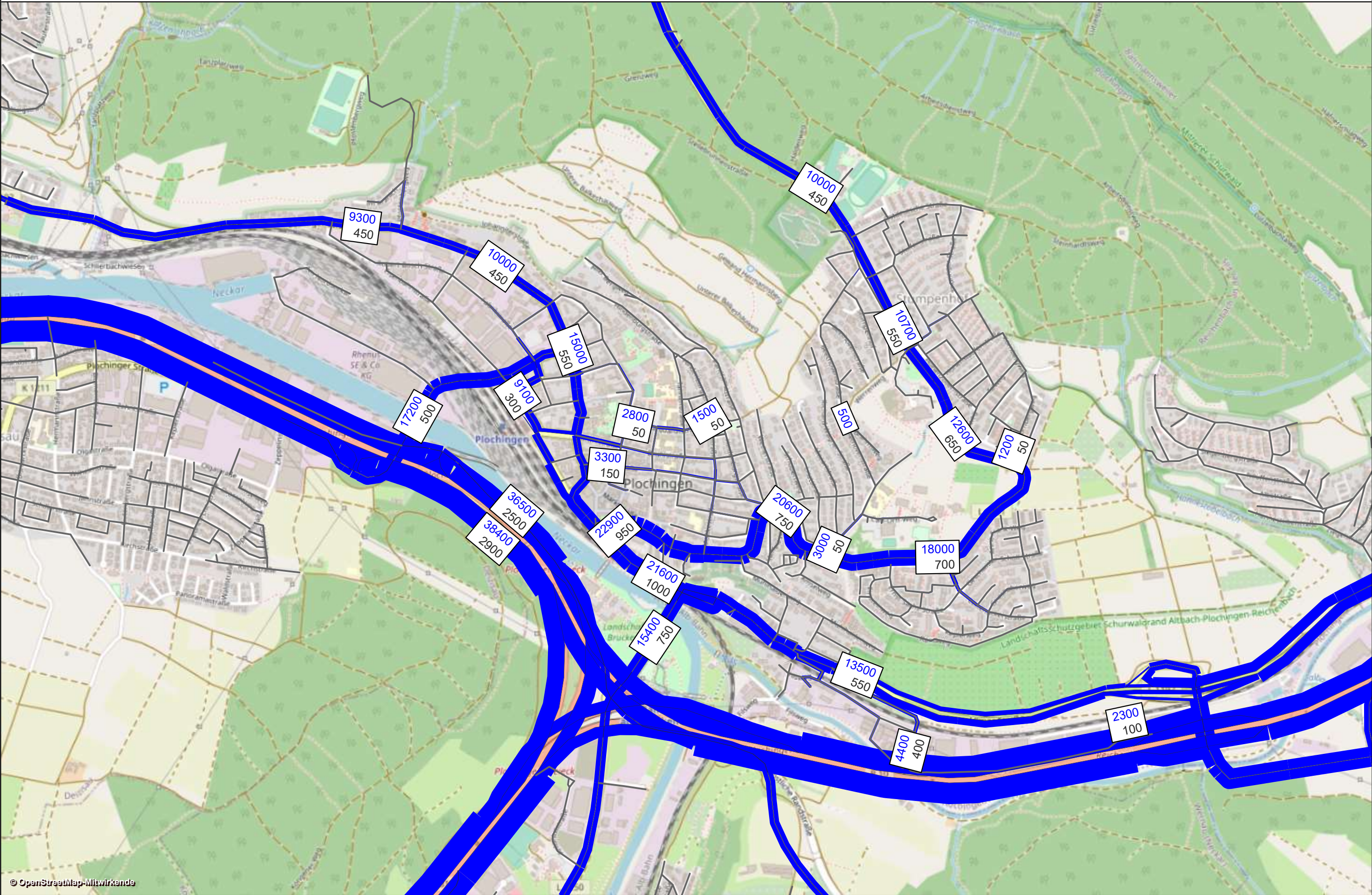
5783/D2104 Plochingen MOVE

Netz: 41_Teilnetz_Plochingen

The map displays the town of Plochingen, situated along the Neckar river. Key features include the Neckar river flowing through the town, the Alb-Bahn railway line, and various streets such as Unterer Balkeshauweg, Gewand Hermannsberg, and Steinhardtsweg. The map is overlaid with a grid of numbers, likely representing a data set or a specific analysis. The numbers are arranged in a grid pattern, with some numbers appearing in blue and others in green. The map also shows surrounding areas like Schurwald and Reichenbach an der Alb.

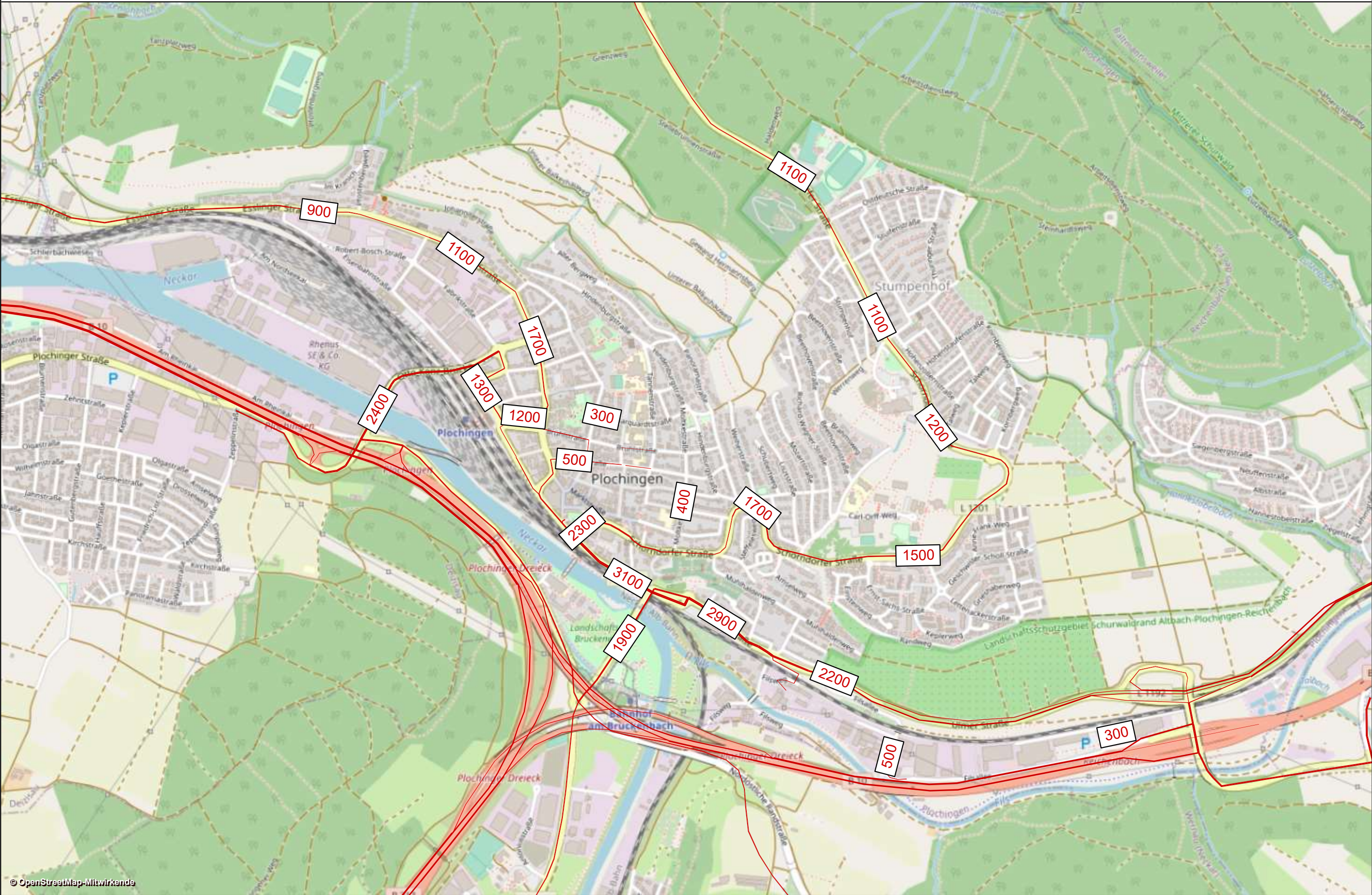
Anlage 5
Verkehrsstärken Prognosenußfall 2035

Verkehrsstärken Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h in DTV-W5)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

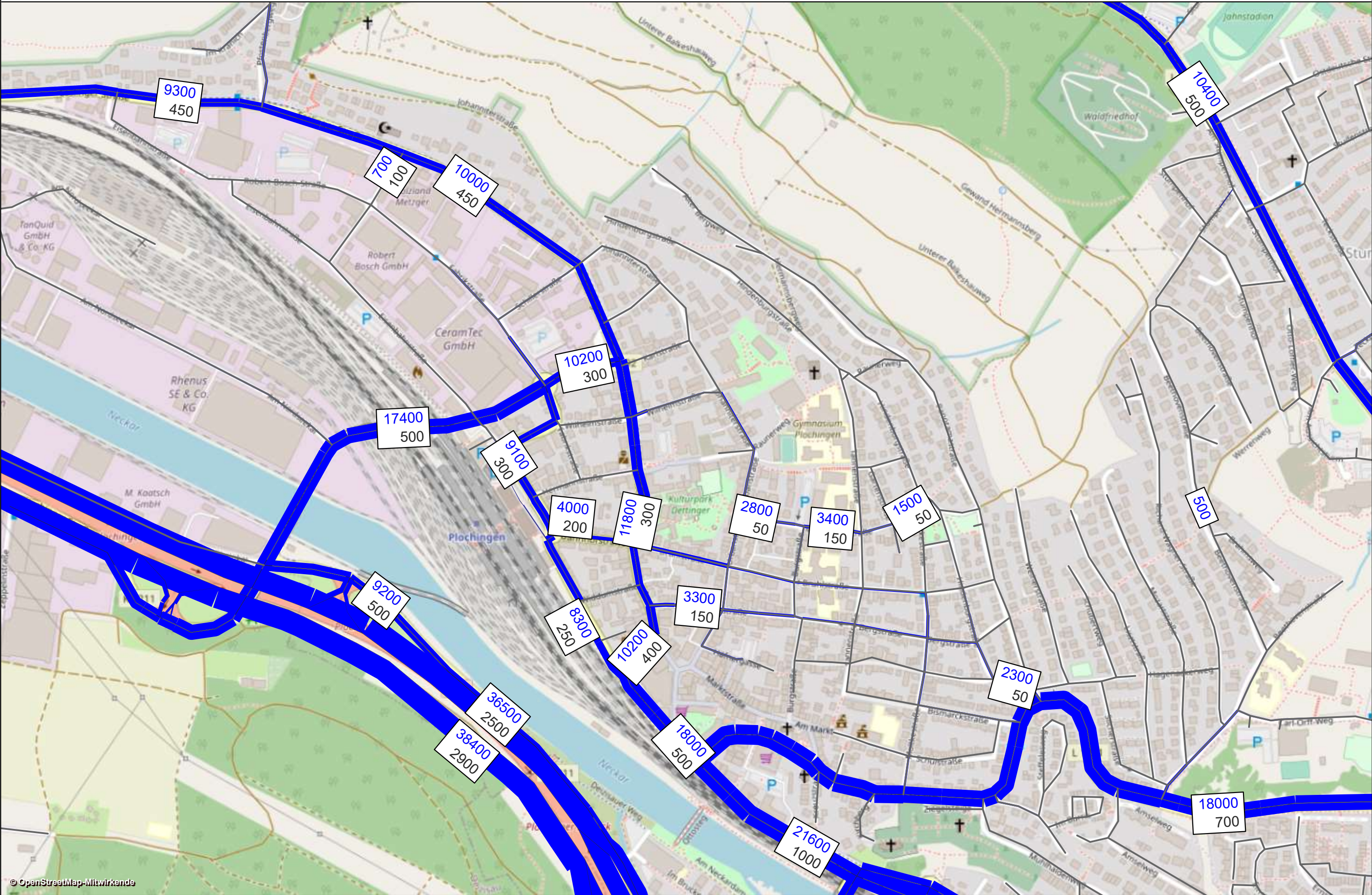
Differenz Prognosenullfall 2035 zu Bestand 2019 (Kfz/24 h in DTV-W5)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

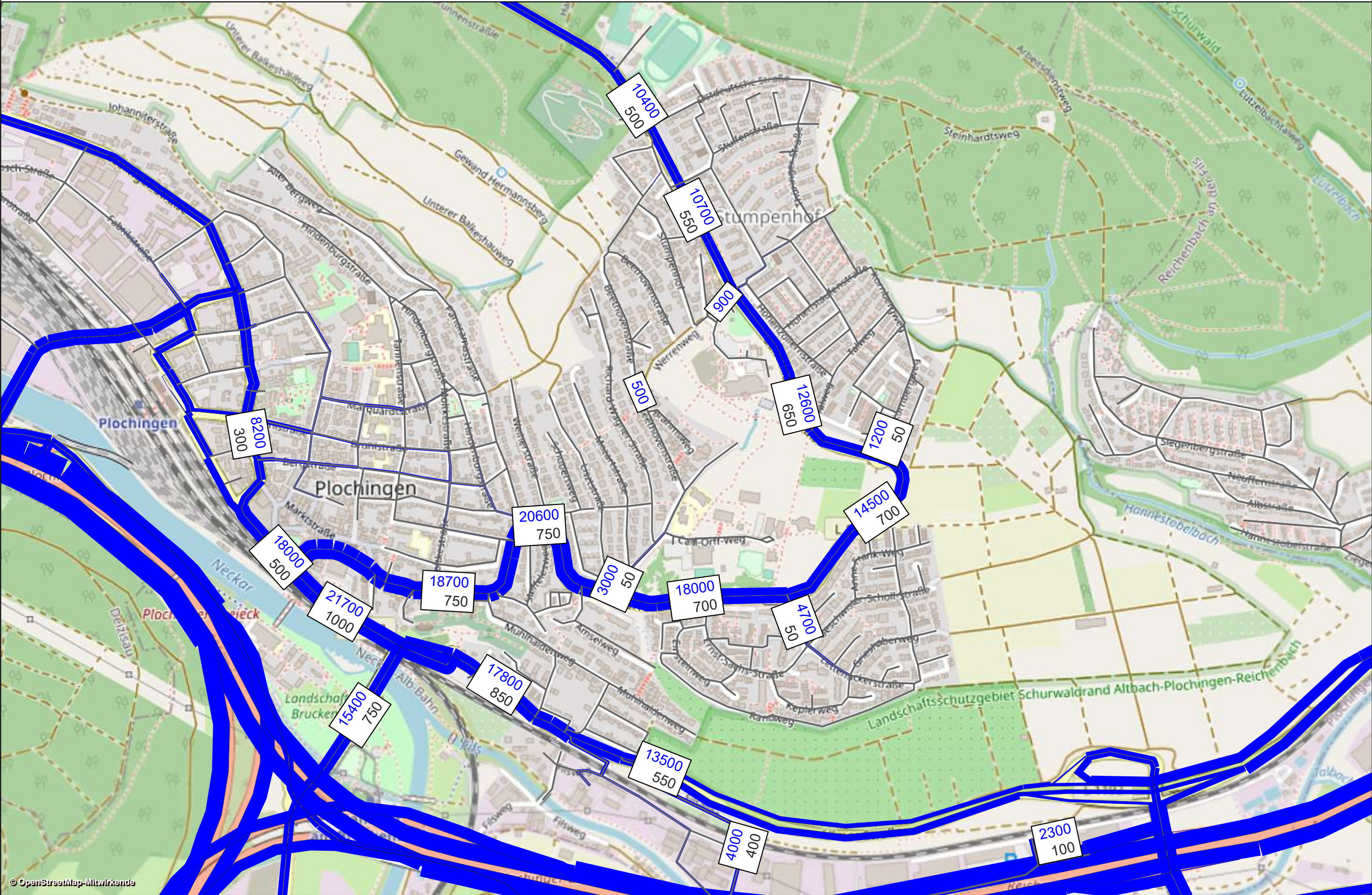
BERNARD Gruppe ZT GmbH	Bearb.: AnS, Stand: 01.12.2020	Differenz Prognosenullfall 2035 zu Bestand 2019	Anlage 5.2
18.02	5783/D2104 Plochingen MOVE	Netz: 45_Teilnetz_Plochingen	

Verkehrsstärken Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h in DTV-W5)



© OpenStreetMap-Mitwirkende

Verkehrsstärken Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h in DTV-W5)



Anlage 6

Maßnahmenblätter

MAßNAHMENBEREICH 1



BUSVERKEHR

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

1.1 Taktverdichtungen



Maßnahmenbeschreibung

Eine Stärkung des Umweltverbunds ist nur dann nachhaltig umsetzbar, wenn die umweltfreundlichen Alternativen eine attraktive Verbindung zur Verfügung stellen. Der öffentliche Personennahverkehr gewinnt an Attraktivität, wenn die Reisezeiten geringer sind als die Fahrzeit im motorisierten Individualverkehr. Maßgeblich ist hierbei die Taktzeit, da lange Wartezeiten zur nächsten Busverbindung die Attraktivität des Busverkehrs mindern. Eine Erhöhung der Taktdichte führt zudem zu einer höheren Kapazität und damit einer geringeren Auslastung in den einzelnen Fahrzeugen. Eine Taktverdichtung sollte ebenfalls in den früheren Morgenstunden und Abendstunden in Betracht gezogen werden, um Verkehre vom MIV auf den Busverkehr zu verlagern.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrs
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Geringere Auslastung der Fahrzeuge
- Erhöhung der Qualität des Busverkehrs



Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen



Kostenschätzung

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

- keine



Zeithorizont

- Kurzfristig, aufgrund der Ansiedlung des Landratsamtes



Rahmenbedingungen

- Nahverkehrsplan



Umsetzbarkeit

- Aktualisierung Nahverkehrsplan
- Detailuntersuchung im Rahmen eines ÖPNV-/Busverkehrskonzeptes



Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 1.3 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen



Maßnahmenbeschreibung

Bei Reisezeitvergleiche zwischen dem ÖPNV sowie MIV zählen ebenfalls die Zu- und Abgangszeiten von Bushaltestellen zur gesamten Reisezeit hinzu. Für einen qualitativ hochwertigen Busverkehr sollten die Einzugsbereiche von Bushaltestellen höchstens 300 m betragen, um die Reisezeit nicht zu stark zu erhöhen. Die Bestandsanalyse hat allerdings gezeigt, dass dies in Plochingen u. a. für den Norden des Stadtgebietes (Sportzentrum und Waldfriedhof), Teile des Musikerviertels sowie das Gewerbegebiet Filsallee nicht zutrifft. In diesen Bereichen sollten die Bushaltestellen daher örtlich verdichtet werden, um die zeitliche und räumliche Erreichbarkeit zu erhöhen. Davon profitieren nicht zuletzt ältere und gehbeeinträchtigte Personen.



Ziele und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen
- Verringerung der Laufwege
- Schließen von Lücken in der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrs durch Verringerung der Reisezeit
- Erhöhung der Qualität des Busverkehrs
- Verringerung des MIV-Aufkommens durch neue Verbindungen in räumlicher Nähe



Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen



Kostenschätzung

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
- Personenbeförderungsgesetz
- Nahverkehrsplan



Umsetzbarkeit

- Prüfung der Flächenverfügbarkeiten, Zuwegung und potenzieller Reisezeitverluste durch Umwegigkeiten
- Planung und Bau Infrastruktur
- Prüfung der Anbindung bestehender Linien oder zusätzlicher Linien im Stadtgebiet



Synergien

- 1.1 Taktverdichtungen
- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

1.3 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen



Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegt in der Dauer der Reisezeit. Wird für eine Verbindung mit dem ÖPNV weniger oder gleich viel Zeit gebraucht, wie bei der Nutzung des privaten Pkw, entscheiden sich Nutzer häufiger für öffentlichen Verkehrsmittel. Auch die Umsteigezeit ist Bestandteil der Reisezeit und trägt daher maßgeblich zur Qualität des ÖPNV bei. Deshalb sollten häufig genutzten Umsteigeverbindungen attraktive Umsteigezeiten zugewiesen werden. Hierbei sind allerdings Anschlüsse mit zu gering geplanter Umsteigezeit (sog. Sichtanschlüsse) zu vermeiden. Damit wird verhindert, dass die Anschlussverbindung knapp nicht mehr erreicht wird. Darüber hinaus sollten die Fahrpläne auf die Bahn abgestimmt werden, um einen reibungslosen Umstieg zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen.

Linie	Ziel	Bussteig
107	Aichelb. – Schanbach – Aichschieß	①
140	Altbach – Esslingen (N)	①
141	Lettenäcker – Stumpenhof	②
142	Reichenbach	③
143	Deizisau	④
144	Reichenb. – Hochdorf – Kirchh. (T)	⑤
149	Stumpenhof – Baltmannsw. (- Schorndorf)	②
261	Ebersbach – Bünzwangen – Göpp.	②
262	Reichenbach – Schorndorf	③
RT142	Reichenbach	③
RT143	Deizisau	④
RT144	Hochdorf – Notzingen – Kirchh.(T)	⑤
RT149	Reichenbach – Baltmannsweiler	②
RT262	Lichtenwald	⑤



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrs durch Verringerung der Reisezeit
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen, die einen Umstieg erforderlich machen
- Erhöhung der Qualität des Busverkehrs
- Sicherung von Anschlussfahrten



Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen
- Ggf. Deutsche Bahn



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- keine



Zeithorizont

- Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Nahverkehrsplan



Umsetzbarkeit

- Detailuntersuchung im Rahmen eines Busverkehrskonzeptes



Synergien

- 1.1 Taktverdichtungen
- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB



Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Maßnahme im öffentlichen Personennahverkehr ist die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität in der Ausstattung sowie Sicherheit an Bahnhöfen und Bushaltestellen. Der ZOB in Plochingen soll umgebaut und zum neuen intermodalen Verkehrsknoten ausgebaut werden. Neben der Grundausstattung an Haltepunkten, wie u. a. Ticketautomaten, Sitzgelegenheiten, die Überdachung des Wartebereichs bzw. geschlossene Aufenthaltsräume für die Wintermonate, soll ein bequemer Umstieg auf den Bahnverkehr sowie neue Mobilitätsformen erfolgen. Ein Fokus wird hierbei auf nachhaltige Mobilität gesetzt.



Ziele und Effekte

- Förderung des Umstiegs auf nachhaltige/umweltfreundlichere Verkehrsmittel
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Komforts
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land Baden-Württemberg
- Busunternehmen
- Ggf. Deutsche Bahn



Kostenschätzung

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurz- bis Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u.a. Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Personenbeförderungsgesetz



Umsetzbarkeit

- Bereits in Planung: Wettbewerb zum ZOB/Bahnhof als intermodale Mobilitätsdrehscheibe



Synergien

- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
- 5.4 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben



Maßnahmenbeschreibung

Zusätzlich zu der Grundausstattung an Bushaltestellen verbessern insbesondere die Information über die aktuelle Verkehrslage (bspw. über eine App) sowie elektronische Echtzeitangaben an den Haltestellen den Komfort für die Fahrgäste. Die frühzeitige Information bei Fahrtausfällen oder Verzögerungen im Betriebsablauf, sowie die Auskunft über mögliche Alternativen sind entscheidend für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Darüber hinaus kann über eine elektronische Echtzeitangabe ebenfalls eine Information über weitere Umstiegs- bzw. Anschlussmöglichkeiten gegeben werden. Wichtig ist hierbei allerdings die barrierefreie Bedienung für seh- und hörbereinträchtigte Personen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Komforts
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart



Kostenschätzung

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurz- bis Mittelfristig
- Kurzfristig an stark frequentierten Haltestellen



Rahmenbedingungen

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr



Umsetzbarkeit

- Bestandsaufnahme der Ausstattung an vorhandenen Haltestellen
- Prüfung der Umsetzbarkeit
- Verfügbarkeit von Verspätungsdaten der Verkehrsmittel



Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 5.4 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

MAßNAHMENBEREICH 2



RADVERKEHR

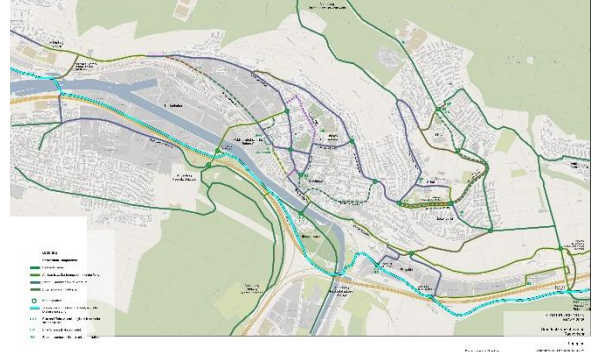
Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.1 Schließen von Netzlücken



Maßnahmenbeschreibung

Ein attraktives Radwegenetz sollte engmaschig sowie ohne Netzlücken aufgebaut werden. Es empfiehlt sich der Aufbau einer hierarchischen Strukturierung des Radwegenetzes nach Radschnellverbindungen, -hauptverbindungen sowie städtischen und touristischen Radwegeverbindungen. Ein strukturiertes Radwegenetz ermöglicht die Verknüpfung wichtiger Quell- und Zielverbindungen. Dazu gehören nicht nur der Bahnhof, zentrale Haltestellen, Gewerbe- und Wohngebiete, sondern auch Schulen, Supermärkte und zentrale Orte für die Freizeitbeschäftigung, wie z. B. Sportvereine. Hierbei ist auf lückenlose Verbindungen zu achten; die Radverkehrsführung soll stets begreifbar sein.



Ziele und Effekte

- Durchgängigkeit des Radwegenetzes
- Begreifbarkeit der Radverkehrsführung
- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land BW
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau, Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



Zeithorizont

- Laufende Bearbeitung
- Kurz- bis Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Musterlösungen sowie Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes mit Aufnahme aller Problemstellen im Stadtgebiet
- Erstellung Maßnahmenkatalog



Synergien

- 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen



Maßnahmenbeschreibung

Zur Bündelung sowie Priorisierung des Radverkehrs an Knotenpunkten können Fahrradstraßen eingerichtet werden. Sie sind grundsätzlich dem Radverkehr sowie Pedelecs und E-Scootern vorbehalten, können also nur durch ein entsprechendes Zusatzzeichen von anderen Fahrzeugarten oder Anlieger genutzt werden. Auf Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Seit der StVO-Novelle im Jahr 2020 ist es ebenfalls möglich sog. Fahrradzonen einzurichten – es gelten hierbei dieselben Regelungen wie auf Fahrradstraßen, sie werden lediglich auf ausgewiesene Zonen/Bereiche ausgeweitet. Im Stadtgebiet Plochingen könnte eine Fahrradstraße auf der Esslinger Straße oder im Bereich des Schulzentrums in Betracht gezogen werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Priorisierung des Radverkehrs



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurz- bis mittelfristig möglich



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Detaillierte Untersuchung von geeigneten Standorten im Stadtgebiet
- Verkehrszählung im Radverkehr als Nachweis für Bedarf/Notwendigkeit
- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept



Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.3 Verbesserung von Querungsmöglichkeiten



Maßnahmenbeschreibung

Das größte Konfliktpotenzial zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern (insbesondere dem Kfz-Verkehr) liegt im Bereich von Knotenpunkten. Um den Radverkehr zu stärken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollten im Stadtgebiet sichere Querungshilfen geschaffen werden. Eine typische Umsetzung erfolgt beispielweise mithilfe von Mittelinseln, da diese eine Geschwindigkeitsbremse für den fließenden Verkehr schaffen und damit das Queren für den Radverkehr noch sicherer gestalten.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reisezeiterparnisse im Radverkehr



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Radverkehrszählungen sowie detaillierte Untersuchung nach fehlenden/unzureichenden Querungsmöglichkeiten
- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept



Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4
- 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen



Maßnahmenbeschreibung

Aktuell werden dem fließenden sowie ruhenden Verkehr sehr viel Fläche im öffentlichen Raum zugesprochen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Priorisierung von nachhaltigen Verkehrsmitteln sollte mehr Platz für den Radverkehr geschaffen werden. Bei hohen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr sollte der Radverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Bei Geschwindigkeiten von 30 km/h und weniger ist die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße grundsätzlich vertretbar. Während also Schutzstreifen in Bereichen mit geringen Geschwindigkeiten und/oder Verkehrsstärken eine Sicherheitsbarriere für den Radverkehr bieten, werden Radfahrstreifen i. d. R. bei höheren Belastungsbereichen oder unübersichtlichen Linienführungen sowie ungünstigen Fahrbahnquerschnitten angewendet. Besonders sicher sind die sog. „Protected Bikelanes“ (geschützte Radfahrstreifen) die durch eine bauliche Barriere vom Kfz-Verkehr getrennt sind (s. Foto).



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Entschleunigung des MIV
- Reisezeiterparnisse im Radverkehr
- Priorisierung des Radverkehrs



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Detaillierte Untersuchung von geeigneten Standorten im Stadtgebiet
- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept
- Umsetzung im Zuge von Neubauvorhaben denkbar



Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4



Maßnahmenbeschreibung

Radschnellwege stellen ein neues aber effizientes Mittel zur Stärkung des Radverkehrs dar. Durch eine komfortable Breite zum leichten Überholen, die Bevorrechtigung an Knotenpunkten sowie eine gute Oberflächenbeschaffenheit die Geschwindigkeiten von mindestens 30 km/h ermöglichen, sollen zukünftig insbesondere die täglichen Fahrten (bspw. im Berufsverkehr) auf das Fahrrad verlagert werden. Der Radschnellweg RS4 zwischen Esslingen und Reichenbach befindet sich aktuell in der Phase der Vorplanung und soll durch das Stadtgebiet Plochingen führen. Eine schnelle, sichere und direkte Anbindung an den RS4 soll die Nutzung auch für Quell- oder Zielverbindungen innerhalb von Plochingen attraktiv gestalten.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reisezeiterparnisse im Radverkehr
- Priorisierung des Radverkehrs
- Erhöhung der Reichweiten im Radverkehr



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land BW



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



Zeithorizont

- Mittel- bis Langfristig, im Zuge der Planung um Umsetzung der RS4



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen
- Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Umsetzung erst nach Wahl der Vorzugsvariante der Führung der RS4 durch das Stadtgebiet Plochingen



Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans



Maßnahmenbeschreibung

Im Bereich von Schulen macht der Hol- und Bringverkehr einen beachtlichen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. Es ist sinnvoll, bereits frühzeitig damit zu beginnen, die Mobilitätsroutinen der Schülerinnen und Schüler in Richtung Umweltverbund zu lenken und das Radfahren dem „Eltern-Taxi“ zu bevorzugen. Fahrrad-Schulwegpläne unterstützen hierbei, die Sorgen der Eltern hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verringern und erleichtern die Wahl einer sicheren Route für Schülerinnen und Schüler. Die Pläne stellen kritische Orte auf Schulwegen dar und empfehlen sichere Routen.



Quelle: ADFC (Gerhard Westrich)



Ziele und Effekte

- Mobilitätsroutinen in Richtung Umweltverbund festigen
- (nachhaltige) Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verringerung des MIV-Aufkommens, insbesondere in Bereichen um Schulen
- Verringerung von „Eltern-Taxis“



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- AGFK
- Weiterführende Schulen
- Polizeibehörde
- Umlandgemeinden



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl notwendiger bzw. eingeleiteter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr
- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Keine; einzelne Baumaßnahmen, die der Sicherheit der Schulwege dienen, können durch Förderungen finanziert werden



Zeithorizont

- Kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Pilotprojekt Radschulwegplan
- Radschulwegplaner Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Teilnahme am WebGIS-Tool des Landes Baden-Württemberg zur Erfassung und Bewertung der Radschulwege durch Schüler
- Verkehrssicherheit im Radverkehr wirkt sich auf alle Radfahrer positiv aus
- Vernetzung mit Schulradwegenetz im Umland



Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 3.5 Aufstellung eines Fußschulwegplans
- 4.1 Verkehrsberuhigung
- 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.7 Ausbau von Radabstellanlagen



Maßnahmenbeschreibung

Für die Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs sind Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern von großer Bedeutung. Die Abstellanlagen sollen sicher, überdacht und gut beleuchtet sein. Dabei sind größere Einrichtungen an zentralen Quell- und Zielorten in der Stadt, wie beispielsweise an Bahnhöfen, Haltestellen, Schulen, etc. durch dezentrale kleine Anlagen zu ergänzen. Die Benutzung von E-Bikes ist durch eine ausgebaute Ladeinfrastruktur an den Radabstellanlagen zu fördern.



Ziele und Effekte

- Ordnung des Parkens
- Sicherung vor Diebstahl
- Erhöhung des Komforts und der Attraktivität des Radverkehrs
- Abbau von Nutzungshemmnissen (häufigere Nutzung bei leichtem Zugang, v. a. in Wohngebieten)



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Land Baden-Württemberg
- Region Stuttgart
- Ggf. Unternehmen
- Ggf. Deutsche Bahn/Verkehrsbetriebe



Kostenschätzung

- Abhängig von Art und Ausstattung (ebenerdige Abstellmöglichkeit, überdachtes Fahrradparkhaus oder Stellplätze in Tiefgaragen)
- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Unterstützungsprogramm „Radabstellanlagen und Rad-Infrastruktur“
- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig
- RadHaus am Bahnhof bereits in Planung



Rahmenbedingungen

- Stellplatzsatzung
- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Bedarfsanalyse
- Einrichtung insbesondere an zentralen Quell- und Zielorten, am Bahnhof sowie potenziellen Mobilitätsstationen



Synergien

- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

2.8 Aktualisierung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sowie zur Erweiterung des Netzes können nur dann einen positiven Effekt auf den Modal Split bewirken, wenn die sicher befahrbaren und komfortablen Routen von Radfahrerinnen und Radfahrern gefunden und genutzt werden. Eine klare und umfassende Beschilderung im Sinne eines Wegweisungskonzeptes ist demnach essenziell, um den Radverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Die Beschilderung sollte die Angabe von Zielorten und Entfernungen beinhalten.



Ziele und Effekte

- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Orientierungshilfe auch für Besucher/Touristen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Lenkung auf sicher befahrbare Radverbindungen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils



Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Stadt Plochingen
- ADFC



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Laufende Aktualisierung
- Fertigstellung Langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse (Überprüfung der Beschilderung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur)
- Integration in bestehende Mobilitätskonzepte
- Laufende Kontrolle
- Verbesserung ist bereits im Zuge der kreisweiten Beschilderung erfolgt. Laufende Kontrolle und Anpassung an neu geschaffene Radverbindungen sind stets notwendig



Synergien

- 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4

MAßNAHMENBEREICH 3



FUßVERKEHR

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung



Maßnahmenbeschreibung

Fußgängerinnen und Fußgänger reagieren aufgrund der geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr sensibel auf Umwegigkeiten, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie weite Entfernungen zu gesicherten Fußgängerüberwegen bzw. Querungsmöglichkeiten. Meist werden solche Hindernisse durch regelwidriges Überqueren der Straßen oder das Nutzen gefährlicher Abkürzungen umgangen. Durch ein in sich geschlossenes Fußgängerverkehrsnetz kann die Reduzierung von Umwegigkeiten erfolgen.



Ziele und Effekte

- Stärkung des Fußverkehrs
- Reduzierung der Wegelänge/Umwegigkeiten
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde
- Ggf. Privateigentümer



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau oder Ausbau)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Aufstellung eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes im Rahmen eines abgestimmten Verkehrs- oder Mobilitätskonzeptes



Synergien

- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- 3.6 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

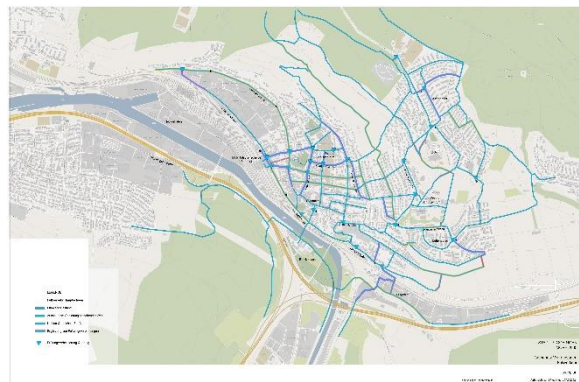
Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

3.2 Durchgängiges Fußwegenetz



Maßnahmenbeschreibung

Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz spielte bis vor wenigen Jahren in den Regelwerken noch kaum eine bedeutende Rolle. Lediglich dem fließenden Verkehr wurde ein Verkehrskonzept ermöglicht, der Fußverkehr sollte dieses nur „queren“. Durch die Entwicklung zu nachhaltigen Mobilitätsformen findet aktuell ein Umdenken statt. Ein attraktives Fußwegenetz kennzeichnet sich durch engmaschige, zusammenhängende Gehwege mit möglichst wenigen Unterbrechungen (Querungen) sowie geringer Beeinträchtigung durch den fließenden Verkehr. Neben der Funktion der Verknüpfung von Orten sollte ebenfalls attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden, die zur Verweilen einladen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils
- Verminderung der Trennwirkung



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Laufende Bearbeitung
- Fertigstellung Langfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse (Aufstellung eines Fußverkehrskonzeptes mit Aufnahme aller Problemstellen im Stadtgebiet)
- Erstellung Maßnahmenkatalog



Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegführung
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- 3.5 Aufstellung eines Fußschulwegplans
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten



Maßnahmenbeschreibung

Das Zufußgehen ist die gesündeste Art der Fortbewegung, gerät allerdings durch die Vielzahl an Mobilitätsangeboten meist in den Hintergrund. Um den Fußgängerverkehr nachhaltig zu fördern, soll eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden sein, die ein sicheres und schnelles Passieren der Straße ermöglichen. Eine typische Umsetzung erfolgt beispielsweise mithilfe von Mittelinseln, da diese eine Geschwindigkeitsbremse für den fließenden Verkehr schaffen und damit das Queren für den Fußverkehr noch sicherer gestalten. Bei hohem Verkehrsaufkommen oder Schülerverkehren werden i. d. R. Fußgängerschutzanlagen oder Lichtsignalanlagen eingesetzt.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land Baden-Württemberg
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich
- Kurzfristig an Konfliktstellen



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



Umsetzbarkeit

- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept
- Schwachstellenanalyse
- Umsetzung im Zuge von Neubauvorhaben oder Sanierungsmaßnahmen möglich



Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 3.4 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
- 3.6 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

3.4 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen



Maßnahmenbeschreibung

Die von Verkehrsteilnehmern akzeptierten Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind sehr unterschiedlich. Während man dem Kfz-Verkehr Wartezeiten von teilweise 120 s zumutet, sollen diese bei den Fußgängern 60 s nicht überschreiten. In der Regel gilt, dass die Wartezeiten möglichst kurz sein sollten. Durch ein Informationssignal, wie beispielsweise „Signal kommt“, kann die Anforderung angekündigt und damit eine Senkung der Rotlichtverstöße bewirkt werden. Zudem sollte an lichtsignalisierten Knotenpunkten automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, so dass das „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters geschaltet wird.



Ziele und Effekte

- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land Baden-Württemberg
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Koordination mit Beschleunigungsmaßnahmen im Rad- und Busverkehr
- Gute Umsetzbarkeit, Ausbau/Neuprogrammierung bestehender Lichtsignalanlagen



Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

3.5 Aktualisierung des Fußschulwegplans



Maßnahmenbeschreibung

Im Bereich von Schulen macht der Hol- und Bringverkehr einen beachtlichen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. Es ist sinnvoll, bereits frühzeitig damit zu beginnen, die Mobilitätsroutinen der Schülerinnen und Schüler in Richtung Umweltverbund zu lenken und das Laufen der Kinder zu fördern. Fußschulwegpläne unterstützen hierbei, die Sorgen der Eltern hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verringern und erleichtern die Wahl einer sicheren Route für die Schülerinnen und Schüler. Die Pläne stellen kritische Orte auf Schulwegen dar und empfehlen sichere Routen.



Ziele und Effekte

- Mobilitätsroutinen in Richtung Umweltverbund festigen
- (nachhaltige) Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verringerung des MIV-Aufkommens, insbesondere in Bereichen um Schulen
- Verringerung von „Eltern-Taxis“



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Schulen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl notwendiger bzw. eingeleiteter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr
- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Keine; einzelne Baumaßnahmen, die der Sicherheit der Schulwege dienen, können durch andere Förderungen finanziert werden



Zeithorizont

- Kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Teilnahme am Tool „Schulwegplaner BW“ zur Erfassung der Wege



Umsetzbarkeit

- Aktualisierung des bestehenden Schulwegplans
- Es werden zu Fuß zurückgelegte Strecken betrachtet und bei mangelnder Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler Maßnahmen zur Verbesserung/ Erhöhung der Sicherheit ergriffen
- Regelmäßige Evaluierung



Synergien

- 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans
- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

3.6 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen



Maßnahmenbeschreibung

Um den Komfort für Fußgänger zu erhöhen, sollen einheitliche Beschilderungen mit Richtungsweisern zum Einsatz kommen. Eine klare und umfassende Beschilderung im Sinne eines Wegweisungskonzeptes zu wichtigen Alltags- sowie Freizeit- und Tourismuszielen ist demnach essenziell, um den Fußverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Die Beschilderung sollte die Angabe von Zielorten und Entfernungen beinhalten und dienen der Orientierung für den Fußverkehr. So können Umwege und Zeitverluste reduziert werden und Ortsunkundigen die attraktivsten Routen zur Verfügung gestellt werden.



Ziele und Effekte

- Orientierungshilfe für Besucher/Touristen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Lenkung auf attraktivste Fußwege
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Laufende Aktualisierung
- Fertigstellung Langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse (Überprüfung der Beschilderung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur)
- Integration in bestehende und neue Mobilitätskonzepte
- Laufende Kontrolle



Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr

MAßNAHMENBEREICH 4



KFZ-VERKEHR

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

4.1 Verkehrsberuhigung



Maßnahmenbeschreibung

Eine Beruhigung des fließenden Verkehrs kann durch Geschwindigkeitsreduzierungen (s. Maßnahme 4.2), die Einrichtung verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereiche, Tempo-30-Zonen sowie eine entsprechende Straßenraumgestaltung erfolgen. Ziel ist hierbei die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu reduzieren und somit insgesamt eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit kann durch das geringere Tempo und der damit einhergehenden Erhöhung der Reisezeiten im fließenden Verkehr, ein Wechsel auf andere Verkehrsmittel erzielt werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Verringerung des MIV-Anteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Gestaltung der verkehrsberuhigende Maßnahmen (Beschilderung, Umbau oder Neubau)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurzfristig bei Beschilderung
- Langfristig bei aufwändigeren baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Rahmenbedingungen

- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm



Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung auf umliegendes Straßennetz
- Ggf. Ableitung aus Lärmaktionsplan



Synergien

- 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen



Maßnahmenbeschreibung

Während verkehrsberuhigte Bereiche außerhalb von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Vorfahrtsstraßen, Straßen mit ÖPNV) bzw. außerhalb des Vorbehaltsnetzes umgesetzt werden, können für Hauptachsen Geschwindigkeitsreduzierungen eine wirksame Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffen sein. Auch im Rahmen des Lärmaktionsplans wurden für die Hauptachsen in Plochingen (Esslinger Straße, Schorndorfer Straße, Neckarstraße und Ulmer Straße) Geschwindigkeitsreduzierungen empfohlen. Diese sollten durch begleitende Maßnahmen unterstützt werden, da die Einhaltung sonst eher gering ist.



Ziele und Effekte

- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Hauptachsen im Stadtgebiet
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Verringerung des MIV-Anteils durch Erhöhung der Reisezeiten



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Abhängig von Gestaltung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Beschilderung, Umbau oder Neubau)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurzfristig bei Beschilderung
- Mittelfristig bei aufwändigeren baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Rahmenbedingungen

- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm



Umsetzbarkeit

- Ableitung aus Lärmaktionsplan
- Separate Prüfung der Umsetzbarkeit bei allen geeigneten Straßenabschnitten
- Prüfung der Wirkung durch Geschwindigkeitsmessungen



Synergien

- 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans
- 3.5 Aufstellung eines Fußschulwegplans
- 4.1 Verkehrsberuhigung

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

4.3 Optimierung des Parkraummanagements



Maßnahmenbeschreibung

Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zielen darauf ab, das Parken im innerstädtischen Bereich zu ordnen. Man unterscheidet zwischen Maßnahmen wie u. a. Parkdauerbeschränkungen, Anwohnerparkregelungen sowie die Einführung/Erhöhung von Parkgebühren. Eine konsequente Überwachung und Ahndung sind bedeutend für den Erfolg dieses Instruments. Werden diese Maßnahmen durch eine Informations- und Leittechnik ergänzt, die die Autofahrer zu den nächstgelegenen Parkplätzen führt (ggf. mit Angabe der Auslastung), kann darüber hinaus der Parksuchverkehr reduziert werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Stellplatzumschlags
- Verlagerung der Parkraumnachfrage
- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde
- Ggf. private Parkplatzbetreiber



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- keine



Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs



Umsetzbarkeit

- Umsetzung mit gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zur Schaffung attraktiver Alternativen
- Einnahmen könnten ggf. zur Verbesserung der Angebotsqualität im Umweltverbund genutzt werden



Synergien

- 4.4 Einführung einer Stellplatzsatzung
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 6.5 Ausbau von P&R-Anlagen

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

4.4 Einführung einer Stellplatzsatzung



Maßnahmenbeschreibung

Für jedes Bauvorhaben schreibt die örtliche Stellplatzsatzung in der Regel vor, wie viele Stellplätze für die geplante Nutzung vorzuweisen sind. Grundlage dieser Stellplatzsatzungen ist meist die Landesbauordnung (LBO) sowie die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (VwV Stellplätze). Für neue Wohngebiete wird hier beispielsweise ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit vorgeschrieben. Im Hinblick der Depriorisierung des MIV kann die Stellplatzsatzung angepasst werden und die Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Neubaugebiete reduziert werden. Gleichzeitig könnten qualitative Vorgaben für die Anzahl an Fahrradstellplätzen erhöht bzw. Vorgaben zur Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Lasten- und Elektrofahräder ergänzt werden.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Pkw-Besitzes, zumindest der Zweit-/Drittwagen
- Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Förderung von Intermodalität
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- keine



Zeithorizont

- Kurzfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze



Umsetzbarkeit

- Möglichkeit der weiteren Reduzierung durch begleitende Maßnahmen wie ÖPNV-Konzepte, Car-Sharing-sowie Bike-Sharing-Angebote



Synergien

- 4.3 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

MAßNAHMENBEREICH 5



STRAßENRAUM- GESTALTUNG UND BARRIE- REFREIHEIT

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof



Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität von Fußgängerinnen und Fußgängern im Bereich von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit hohem Querungsbedarf ist die Einrichtung eines „Shared-Space“ zu prüfen. In Deutschland sind diese Begegnungszonen aktuell lediglich in schwach belasteten Erschließungsstraßen über die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen möglich. Eine StVO-konformer Einsatz im Hauptverkehrsnetz ist im deutschen Verkehrsrecht aktuell noch nicht verankert. Forschungsvorhaben haben allerdings gezeigt, dass durch gestalterische Maßnahmen im Straßenraum trotz Vorrang des Kfz-Verkehrs die Geschwindigkeit im fließenden Verkehr reduziert werden kann und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auf den Vorrang gegenüber dem querungswilligen Fußverkehr verzichten. Die Einsatzgrenzen eines „Shared-Space“ Bereiches hängen u. a. von der Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde, der Passantendichte, der Anzahl an Überquerungen pro Stunde sowie der planerisch angestrebten Geschwindigkeit ab.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Geschwindigkeit im MIV
- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

- Ggf. im Rahmen der Einrichtung eines multimodalen Verkehrsknoten am Bahnhof



Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig im Zuge des Projekts „Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt“



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



Umsetzbarkeit

- Verkehrszählungen im Bereich des Bahnhofs
- Prüfen ob Einsatzgrenzen auf Straßenabschnitt gegeben sind
- Detailliertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeiten
- Umsetzung/Überprüfung im Rahmen eines städtebaulichen und funktionalen Wettbewerbes



Synergien

- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- 4.1 Verkehrsberuhigung
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums



Maßnahmenbeschreibung

Die Umwidmung von (Verkehrs-) Flächen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Öffentliche Räume werden neben ihrer Funktion als Verkehrs-, Wirtschafts- und Erholungsflächen zunehmend auch als Orte des gesellschaftlichen Austausches gesehen und tragen maßgeblich zur Aufenthalts- und Lebensqualität von Städten bei. Großzügige öffentliche Flächen, die durch Begrünung, Sitzgelegenheiten und Einrichtungen für Freizeitaktivitäten aufgewertet werden, gestalten das Zufußgehen attraktiver und beleben den öffentlichen Raum.



Ziele und Effekte

- Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität in den Innenstädten
- Reduzierung der Schadstoff- und v. a. Lärmemissionen
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Laufende Bearbeitung
- Fertigstellung Langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete



Umsetzbarkeit

- Anforderungen sowie Nutzungen analysieren
- Prüfen der Auswirkungen auf umliegendes Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen
- Umsetzung im Zuge von städtebaulichen Entwicklungen, Sanierungen und Umbau



Synergien

- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 5.3 Verbesserung der sozialen Sicherheit
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

5.3 Verbesserung der sozialen Sicherheit



Maßnahmenbeschreibung

Noch immer gelten Fußgänger als die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sollen deshalb stark gefördert werden. Hierbei ist die Erhöhung der sozialen Sicherheit eine essenzielle Maßnahme zur Verbesserung der Attraktivität des Zufußgehens. Die Beleuchtung der Wege und die Vermeidung von toten Winkeln und Nischen (Gehwege sollten gut einsehbar sein) hilft, den Fußverkehr sicherer und damit attraktiver zu gestalten. Auch Unterführungen können bei schwacher Frequentierung und in den Nachtstunden Angsträume darstellen. Eine freundlichere Gestaltung, gute Beleuchtung sowie regelmäßige Kontrollen und Reinigung können die soziale Sicherheit in bereits vorhandenen Unterführungen verbessern.



Ziele und Effekte

- Reduzierung der Angst vor Überfällen und Übergriffen durch Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung
- Vermeidung von Nischen, toten Winkeln und schlecht einsehbaren Unterführungen
- Stärkung des Fußverkehrs



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Laufende Bearbeitung
- Fertigstellung Langfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



Umsetzbarkeit

- Evaluierung der vorhandenen Fußgängerwege
- Bewertung der Sicherheit, insbesondere in der Nähe von Friedhöfen, Parkanlagen etc.



Synergien

- 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

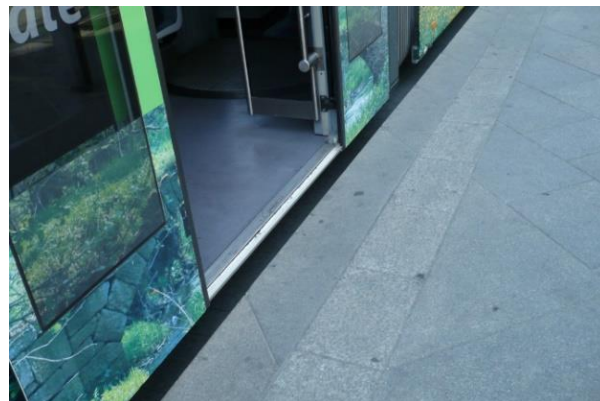
Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

5.4 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV



Maßnahmenbeschreibung

Um eine vollständige Inklusion in der Gesellschaft herzustellen und den Daseinsvorsorgeanspruch zu erfüllen, ist es wichtig, den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln auch Personen mit Behinderung zu ermöglichen. Dies wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bis zum Jahr 2022 gesetzlich festgehalten. Die Barrierefreiheit umschließt dabei alle (zeitweise) mobilitätseingeschränkten Menschen, d. h. neben Rollstuhlfahrern, Personen mit Hör- oder Sehschwächen ebenso Reisende mit großen Koffern, Kinderwagen oder sonstigen sperrigem Gepäck. Ein barrierefreier öffentlicher Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass dieser ohne große Schwierigkeiten und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar ist. Ermöglicht wird das zum Beispiel durch Rampen zum Bahnsteig oder geringe Abstände zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugens sowie die Einrichtung von Orientierungssystemen und leicht verständliche Informationen.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der sozialen Teilhabe
- Erhöhung der Attraktivität und des Komforts im ÖPNV



Wichtige Akteure

- Verkehrsbetriebe
- Stadt Plochingen
- Verbände und Vereine für Betroffene
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- DB Station&Service



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen an Haltestellen (Neu- oder Umbau)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Gem. Personenbeförderungsgesetz bereits seit 01. Januar 2022 umzusetzen
- Für fehlende Haltestellen kurzfristig umzusetzen



Rahmenbedingungen

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs



Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse hinsichtlich der Barrierefreiheit im ÖPNV
- Erarbeitung von Schwachstellen und Umsetzungsschritte/Priorisierung
- Schrittweise Umsetzung in Abhängigkeit von Förderzusagen
- Planung für Umbauten bereits im Auftrag



Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr



Maßnahmenbeschreibung

Die Barrierefreiheit soll nicht nur im öffentlichen Personennahverkehr, sondern auf der gesamten Strecke zwischen Quell- und Zielort gegeben sein. Das bedeutet, dass auch an Knotenpunkten oder an Verbindungen mit hohen Steigungen eine barrierefreie Führung ohne starke Umwegigkeiten und große Zeitverluste für mobilitätseingeschränkte Personen gegeben sein soll.



Ziele und Effekte

- Gleichberechtigung/Zugang für alle Nutzergruppen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde
- Verbände und Vereine für Betroffene



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neu- oder Umbau)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurz- bis Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fußverkehrsinfrastruktur
- Erarbeitung von Schwachstellen und Umsetzungsschritte/Priorisierung
- Im Zuge von Neubauvorhaben und Sanierungen zu beachten



Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

5.6 Neuordnung von Straßenräumen



Maßnahmenbeschreibung

Aktuell werden dem fließenden sowie ruhenden Verkehr sehr viel Fläche im öffentlichen Raum zugesprochen. Die Neuordnung von Straßenräumen soll mehr Fläche für nachhaltige Verkehrsmittel sowie Flächen zum Verweilen und zur Begrünung schaffen. Eine Neuordnung kann beispielweise durch die Umwidmung von Flächen des ruhenden Verkehrs für den Radverkehr oder von Verkehrsflächen zu Fußgängerzonen beinhalten. Dies soll insbesondere in den Innenstädten umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Diese Plätze können außerdem zur Begrünung sowie als Flächen für den Einzelhandel oder Gastronomie umgewandelt werden. Das verbannt den MIV aus der Innenstadt, erhöht die Lebensqualität und trägt zu einer Verschönerung des Stadtbilds bei. Im Stadtgebiet Plochingen sollte dies für den Bereich um das Schulzentrum sowie die Esslinger Straße detaillierter untersucht werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Umweltverbunds



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Laufende Bearbeitung im Zuge von Sanierungsmaßnahmen
- Fertigstellung Langfristig



Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



Umsetzbarkeit

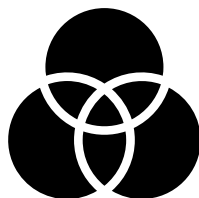
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



Synergien

- 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 4.1 Verkehrsberuhigung
- 4.4 Einführung einer Stellplatzsatzung
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes

MAßNAHMENBEREICH 6



INTER- UND MULTI- MODALITÄT

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

6.1 Konzept für Mobilitätsstationen



Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote an einem Punkt. Dabei ist weniger die Anzahl und Vielfalt an Fahrzeugen oder Verkehrsmitteln von Bedeutung, sondern vielmehr die Vielzahl an Stationen in kurzläufiger Distanz zu wichtigen Quell- und Zielorten. In Der Regel befinden sich an Mobilitätsstationen mindestens eine Haltestelle für den ÖPNV, Sharing-Angebote sowie Infrastruktur zum Aufladen von Elektro-Fahrzeugen. Die Einrichtung von Mobilitätsstationen sind im Stumpenhof, im Schulzentrum, im Bereich der Innenstadt sowie am Plochinger Bahnhof zu prüfen.



Ziele und Effekte

- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß)
- Lösung des Problems der letzten Meile
- Neuordnung des Verkehrsraums



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Verkehrsbetrieb
- Ggf. Unternehmen



Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl einzurichtender Mobilitätsstationen
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurzfristig
- Umsetzung Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet im Rahmen einer detaillierten Machbarkeitsstudie
- Ausbau vorhandener Angebote



Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 2.7 Ausbau von Radabstellanlagen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Knotenpunkt
- 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes
- 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept
- 6.5 Ausbau von P&R-Anlagen

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt



Maßnahmenbeschreibung

Klimafreundliches Mobilitätsverhalten muss attraktiv, flexibel und praktisch sein. Durch den Umbau zum intermodalen Knotenpunkt soll der Plochinger Bahnhof diese Voraussetzungen erfüllen und klimaverträglichere Mobilität fördern. Es sollen zahlreiche Umstiegsmöglichkeiten zu nachhaltigen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden - neben dem Bus und der Bahn werden am ZOB auch Radabstellmöglichkeiten sowie Sharing-Angebote ihren Platz finden. Um solche Knotenpunkte nachhaltiger Fortbewegungsmittel in Baden-Württemberg mehr Sichtbarkeit zu verleihen und klimafreundlichen Optionen zur Gestaltung der Alltagswege bewusst zu machen, kennzeichnen seit kurzem Mobilitätssäulen diese Verkehrsknoten.



Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg



Ziele und Effekte

- Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß)
- Förderung der Inter- und Multimodalität



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Verkehrsbetrieb
- Ggf. Deutsche Bahn



Kostenschätzung

- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Bereits in Planung: Wettbewerb zum ZOB/Bahnhof als intermodale Mobilitätsdrehscheibe
- Definition von Rahmenbedingungen für den Wettbewerb
- Ausbau bestehender Angebote und Verbesserung der Verknüpfung



Synergien

- 1.1 Taktverdichtungen
- 1.3 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben
- 2.7 Ausbau von Radabstellanlagen
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes
- 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept
- 6.5 Ausbau von P&R-Anlagen

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes



Maßnahmenbeschreibung

Im Durchschnitt werden Pkw in Deutschland nur rund eine Stunde pro Tag tatsächlich genutzt. Die verbleibenden 23 Stunden stehen die Fahrzeuge still und nehmen Flächen in Anspruch, die anderweitig genutzt werden könnten. Um diesem Problem entgegenzuwirken, hat sich nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ das Carsharing entwickelt. Auch wenn durch Carsharing nur eine geringe Anzahl an MIV-Fahrten tatsächlich reduziert werden können, gewinnt man durch das Teilen eines Fahrzeuges mehr Fläche zurück, die für den Umweltverbund oder der Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. In Kombination mit anderen Mobilitätsformen, wie dem Bike-Sharing oder dem ÖPNV, wird allerdings die Mobilitätsroutine durchbrochen und somit Fahrten im MIV nachhaltig reduziert. Carsharing-Stationen sollten im Bereich von Mobilitätsstationen umgesetzt werden.



Ziele und Effekte

- Reduzierung des Pkw-Besitzes
- Ggf. Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Förderung der Inter- und Multimodalität



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Unternehmen



Kostenschätzung

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Carsharing-Stellplätze



Zeithorizont

- Mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet
- Ausbau vorhandener Angebote



Synergien

- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt
- 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept



Maßnahmenbeschreibung

Eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund wird meist durch Mobilitätsroutinen gehemmt - die Flexibilität eines eigenen Pkw wird nur ungern aufgegeben. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehrsträger des Umweltverbunds einen einfachen, freien und flexiblen Zugang anstreben. Nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ wird empfohlen ein gemeindeverbandsübergreifendes Bike-Sharing Konzept einzurichten. Hierbei ist insbesondere auf die Kombination mit dem ÖPNV zu achten. Erst das flexible Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kann zu einer nachhaltigen Reduzierung des MIV führen. Bike-Sharing-Stationen sollten gemeinsam mit den Carsharing-Stationen bestenfalls in Mobilitätsstationen eingerichtet werden.



Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Ggf. Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Förderung der Inter- und Multimodalität



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Verkehrsbetrieb
- Ggf. Unternehmen



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet
- Ausbau vorhandener Angebote, insbesondere in der Stadtmitte



Synergien

- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt
- 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

6.5 Ausbau von P+R-Anlagen



Maßnahmenbeschreibung

In dünn besiedelten Räumen ist eine flächendeckende und attraktive Erschließung mit einem öffentlichen Verkehrsangebot häufig wirtschaftlich nicht möglich. Ziel der P+R-Anlagen ist es, durch günstige Parktarife und einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen die Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu verkürzen und sobald möglich auf den öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern. In Plochingen sollte für den attraktiven Umstieg auf den Umweltverbund die P+R-Anlage am Bahnhof ausgebaut werden.



Ziele und Effekte

- Förderung von Intermodalität
- Erhöhung der Wege mit dem ÖPNV
- Reisezeiterparnisse durch das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel
- Reduzierung des MIV-Verkehrs in Innenstädten



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Verkehrsbetriebe
- DB Immobilien
- Verband Region Stuttgart



Kostenschätzung

- Abhängig von Maßnahmen (Neu- oder Umbau)
- Hoch (über 500.000 €)



Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



Zeithorizont

- Mittel- bis langfristig



Rahmenbedingungen

- Pendlertarife (vergünstigte Konditionen für Pendler)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs



Umsetzbarkeit

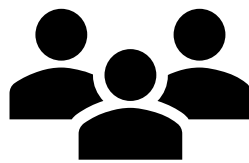
- Prüfung der Ausweitung der vorhandenen P+R-Anlage im Rahmen des Wettbewerbs zum ZOB/Bahnhof als intermodale Mobilitätsdrehscheibe
- Überörtliche Verbesserung des Angebots anzustreben



Synergien

- 4.3 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

MAßNAHMENBEREICH 7



ÖFFENTLICHKEITS- ARBEIT

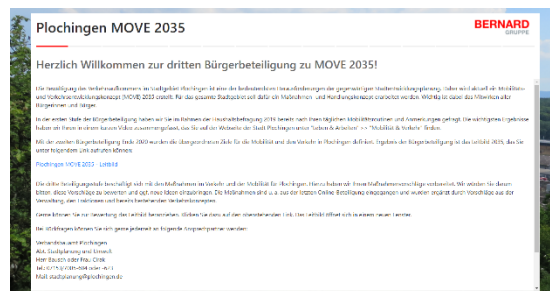
Maßnahmenbereich 7: Öffentlichkeitsarbeit

7.1 Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern



Maßnahmenbeschreibung

Unabdingbar bei der Verkehrsentwicklungsplanung ist die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen und Ziele sowie die regelmäßige Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern. Dies hilft bei allen Betroffenen ein breites Verständnis für das Handlungskonzept zu finden. Der Austausch sollte in regelmäßigen Abständen stattfinden und öffentlich zugänglich sein. Während der Corona-Pandemie wurden die Bürgerworkshops online im Rahmen von Fragebögen umgesetzt.



Ziele und Effekte

- Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen
- Erkennen von neuen Problemfeldern
- Ggf. Aktualisieren der strategischen Mobilitätsausrichtung



Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Bürgerinnen und Bürger
- Kompetenznetz Klima Mobil
- Ggf. Moderator/innen



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- Keine



Zeithorizont

- Laufende Begleitung



Rahmenbedingungen

- Leitung durch fachkundige Personen
- Konfliktlösungsorientierte Herangehensweise



Umsetzbarkeit

- Einrichtung auf kommunaler Ebene
- Zuständigkeit des Klimaschutz- oder Mobilitätsbeauftragten



Synergien

- Alle Maßnahmen zur Verstärkung des Umweltverbunds

Maßnahmenbereich 7: Öffentlichkeitsarbeit

7.2 Austausch mit Unternehmen/betriebliches Mobilitätsmanagement



Maßnahmenbeschreibung

Der Austausch zwischen der Stadtverwaltung sowie der in Plochingen angesiedelten Unternehmen soll intensiviert und verstetigt werden, um den Herausforderungen gemeinsam zu begegnen. Hierbei spielt v. a. ein gemeinsam aufgestelltes betriebliches Mobilitätsmanagement eine besonders wichtige Rolle. Im Rahmen der Zusammenarbeit und dem regelmäßigen Austausch können Lösungen diskutiert und ausgearbeitet werden, die sowohl von der Verwaltung als auch der Wirtschaft unterstützt werden.



Quelle: Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement (DIHK Service GmbH)



Ziele und Effekte

- Verringerung des MIV-Anteils im Berufsverkehr
- Schaffung von attraktiven Alternativen im Umweltverbund
- Erhöhung der Inter- und Multimodalität



Wichtige Akteure

- Unternehmen
- Stadt Plochingen
- Wirtschaftsförderung



Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



Finanzierung

- B²MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“



Zeithorizont

- Laufende Begleitung



Rahmenbedingungen

- Landesgesetzliche Regelung in Vorbereitung



Umsetzbarkeit

- Kontaktaufnahme mit Unternehmen
- Organisation regelmäßiger Treffen/Wege des Austausches
- Ziel: Stadt Plochingen als Vorreiter des betrieblichen Mobilitätsmanagements

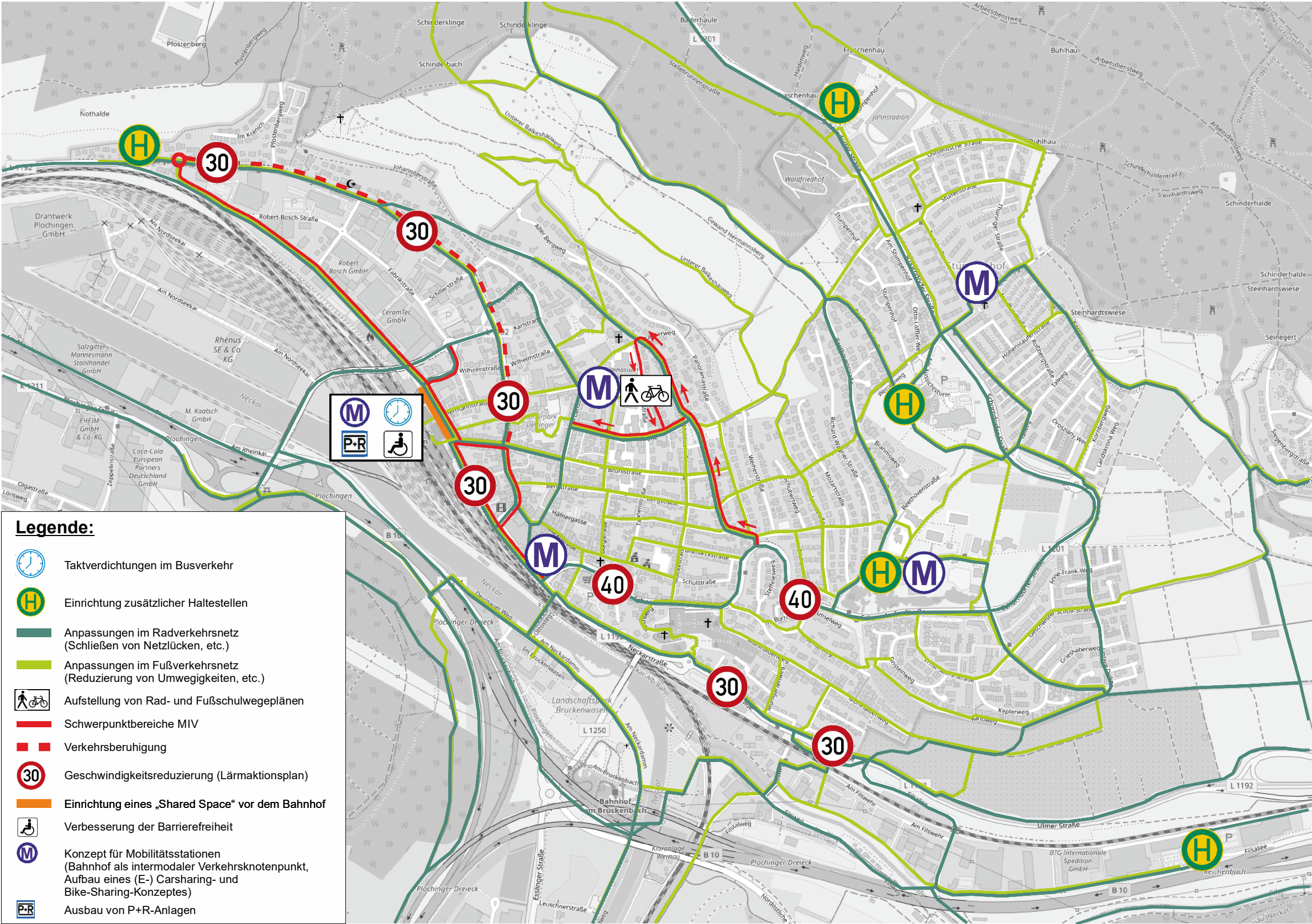


Synergien

- Alle Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds

Anlage 7

Maßnahmen Prognoseszenario
„Stärkung Umweltverbund“



Szenario

Stärkung Umweltverbund

Weitere Maßnahmen

Busverkehr

Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen

Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB

Informationen über aktuelle Verkehrslage im Busverkehr

Rad- und Fußverkehr

Ausbau von Abstellanlagen

Aktualisierung der wegweisenden Beschilderung von Rad- und Fußwegen

Kfz-Verkehr (ruhend)

Optimierung des Parkraummanagements

Einführung einer Stellplatzsatzung

Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

Verbesserung der sozialen Sicherheit

Neuordnung von Straßenräumen

Öffentlichkeitsarbeit

Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern

Austausch mit Unternehmen/betriebliches Mobilitätsmanagement

Kartengrundlage:
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

Maßstab: keiner

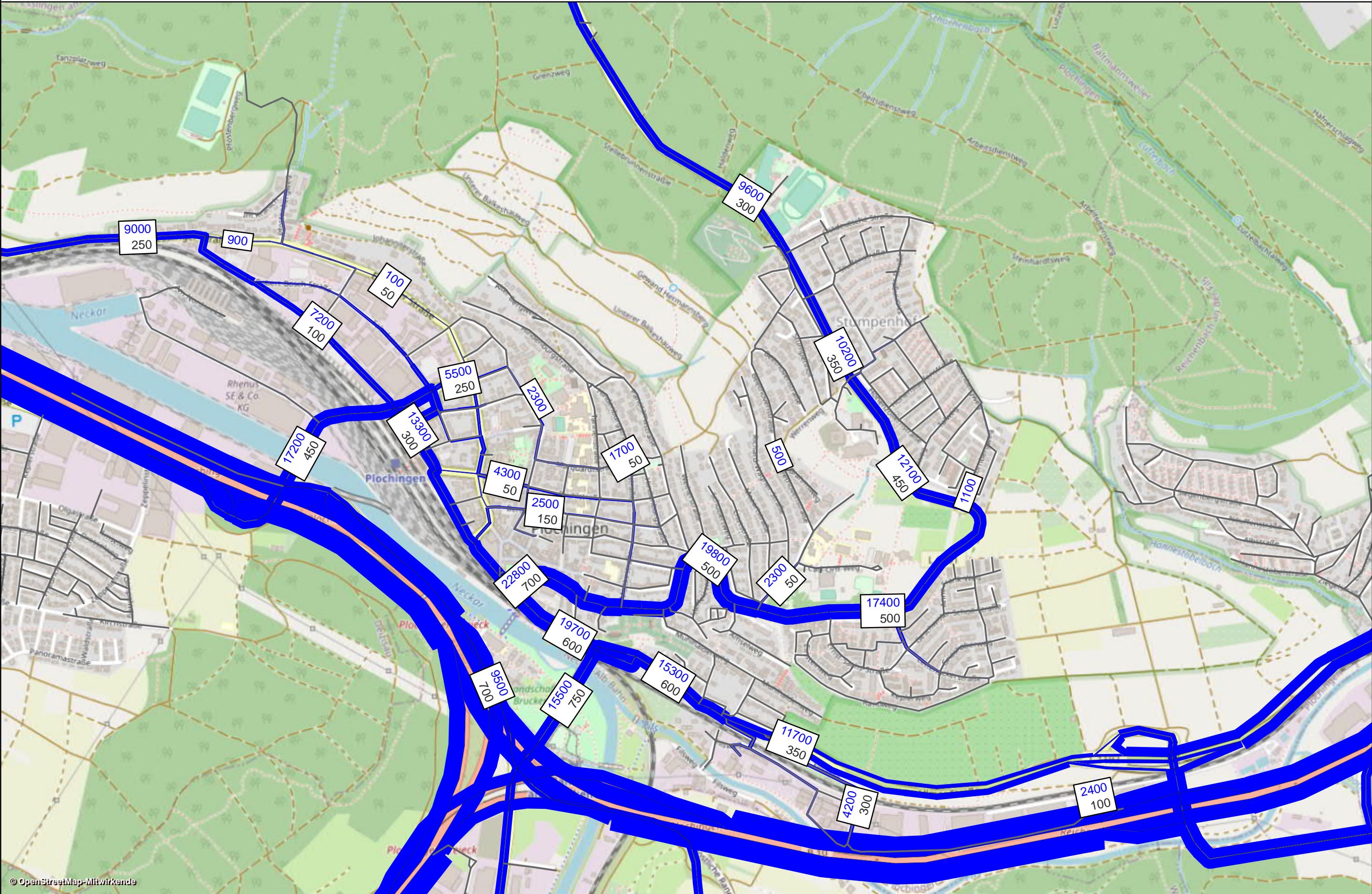
Anlage 7



Anlage 8

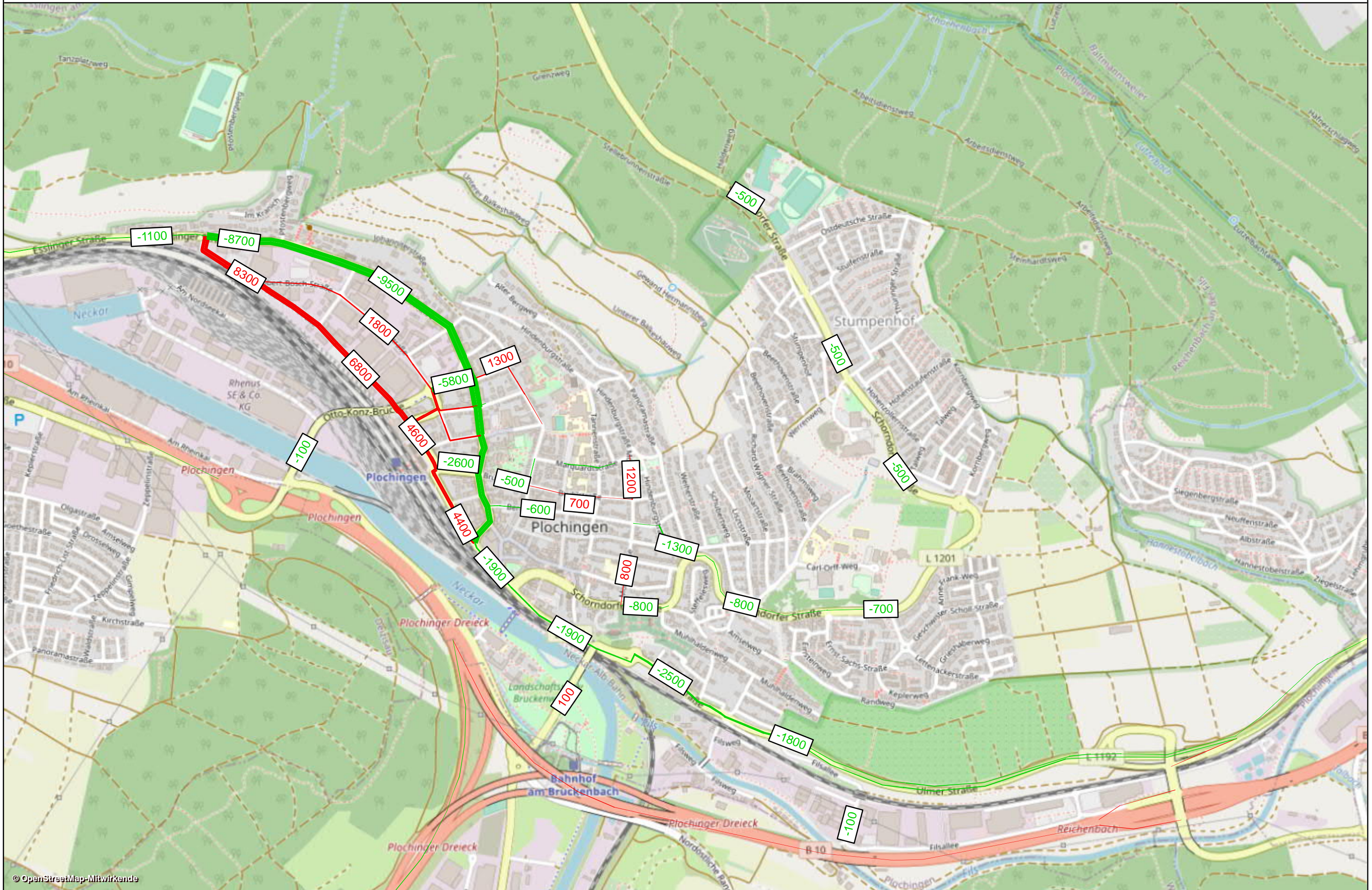
Verkehrsstärken Prognoseszenario „Stärkung Umweltverbund“

Verkehrsstärken Prognoseszenario 2035 - Stärkung Umweltverbund (Kfz/24 h in DTV-W5)



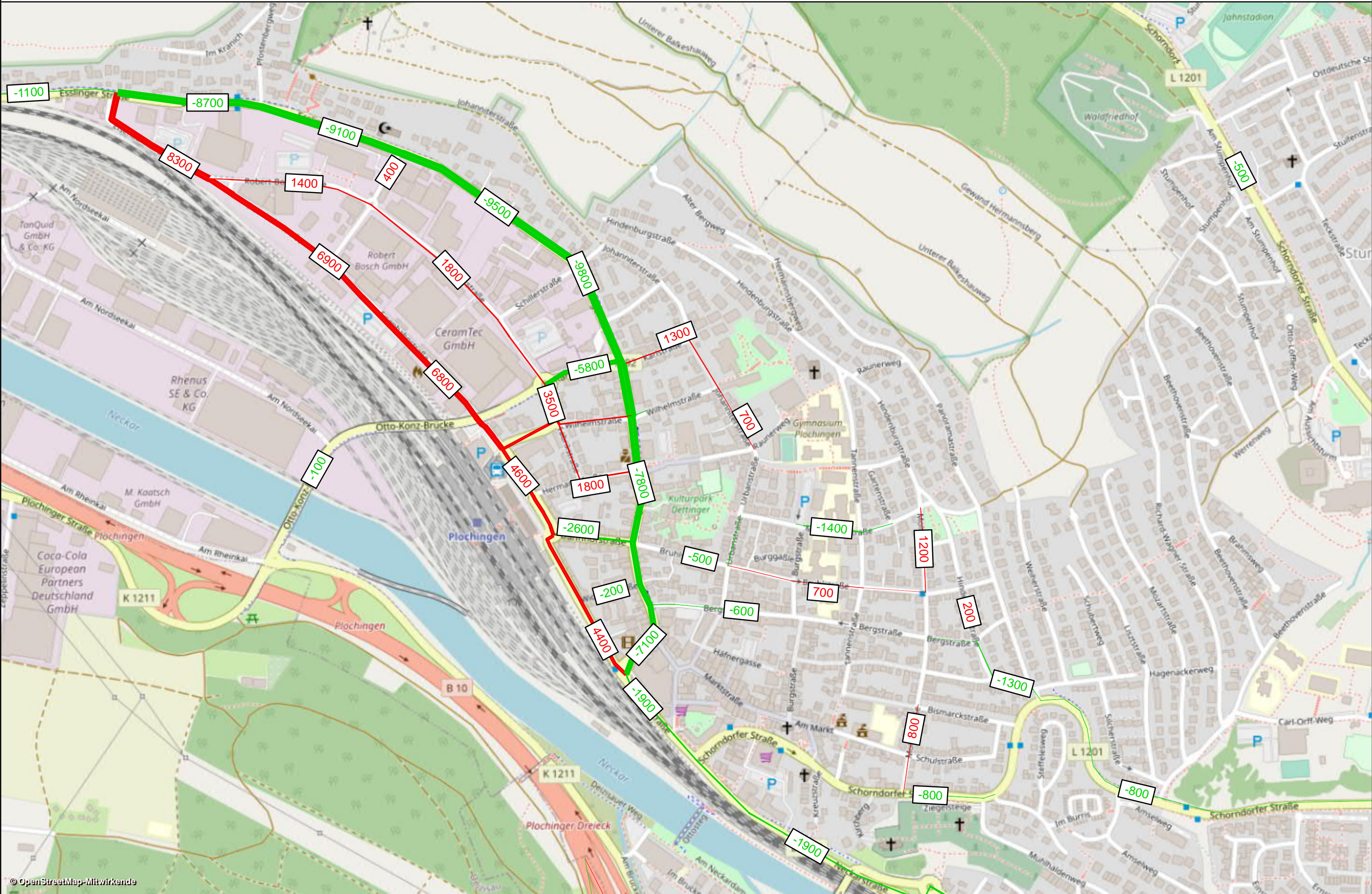
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Differenz Prognoseszenario 2035 (Stärkung Umweltverbund) zu Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h in DTV-W5)



This map displays a network of roads in Plochingen, Germany, overlaid on a standard OpenStreetMap background. The roads are highlighted in blue, and many segments are labeled with numerical values in white boxes. These labels likely represent traffic volume or distance metrics. The network is concentrated in the central and eastern parts of the town, following the Neckar river and connecting major thoroughfares. Key landmarks visible include the Waldfriedhof (cemetery) to the northeast, the Johnstadion (stadium) to the north, and the Neckar river flowing through the center. The map also shows various residential streets and commercial areas, with labels for companies like Robert Bosch GmbH and CeramTec GmbH.

Differenz Prognoseszenario 2035 (Stärkung Umweltverbund) zu Prognosenullfall 2035 (Kfz/24 h in DTV-W5)



© OpenStreetMap-Mitwirkende