



11. Verkehrsmodell

11.1 Netzmodell

Mit Hilfe des Netzmodells können die Auswirkungen möglicher Straßennetzveränderungen (z.B. durch Umfahrungsstraßen) oder Angebotsveränderungen im Öffentlichen Verkehr (z.B. neue Buslinien) ermittelt werden.

In einem ersten Schritt wurde das Straßennetz mit seinen Charakteristika (Anzahl Fahrstreifen, Höchstgeschwindigkeit, Knotenpunkte, ...) sowie das Netz des Öffentlichen Verkehrs mit den Schienenstrecken und Buslinien aufgenommen. Dieses Verkehrsmodell wurde in einem zweiten Schritt mit den bei den Erhebungen ermittelten Verkehrsbeziehungen (Quelle-, Ziel-, Binnen- und Durchgangsverkehre) versehen und unter Zuhilfenahme der Verkehrszählungen geeicht.

Zur Berücksichtigung von regionalen Veränderungen im Straßennetz wurde auch die umliegende Region in den Untersuchungsraum einbezogen. Dies geschieht auf der Basis des bestehenden Regionalverkehrsplans.

Das somit aufbereitete Modell kann das aktuelle Verkehrsgeschehen wiedergeben und bietet eine Grundlage für die Auswirkungsprüfung z.B. bei Siedlungs- und Straßenerweiterungen, Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, Änderungen von Linienführungen der Busse usw.

Die Straßennetzbelastung des motorisierten Individualverkehrs wurde mit Hilfe des oben beschriebenen Netzmodells ermittelt und wird im folgenden beschrieben. Für Streckenbelastungen des öffentlichen Verkehrs lagen Daten des VVS vor, die bereits in Kapitel 8.9 beschrieben und in Anlage 8-12 dargestellt wurden

11.2 Analyse-Netzbelastung im motorisierten Individualverkehr

Anl. 11-1ff In den Anlage 11-1 bis 11-3 sind die werktäglichen Tagesverkehrsbelastungen (DTVw) in der Einheit Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden dargestellt. Die Werte beziehen sich jeweils auf den Gesamtquerschnitt.

Die bedeutendste Verkehrsader ist mit 28.000-32.000 Kfz/24h die B 10 in der Ortsdurchfahrt von Enzweihingen. Gegenüber der Verkehrsuntersuchung des Ingenieurbüros Kölz aus dem Jahr 2000 ist eine Verkehrssteigerung von ca. 3% zu verzeichnen. Im weiteren westlichen





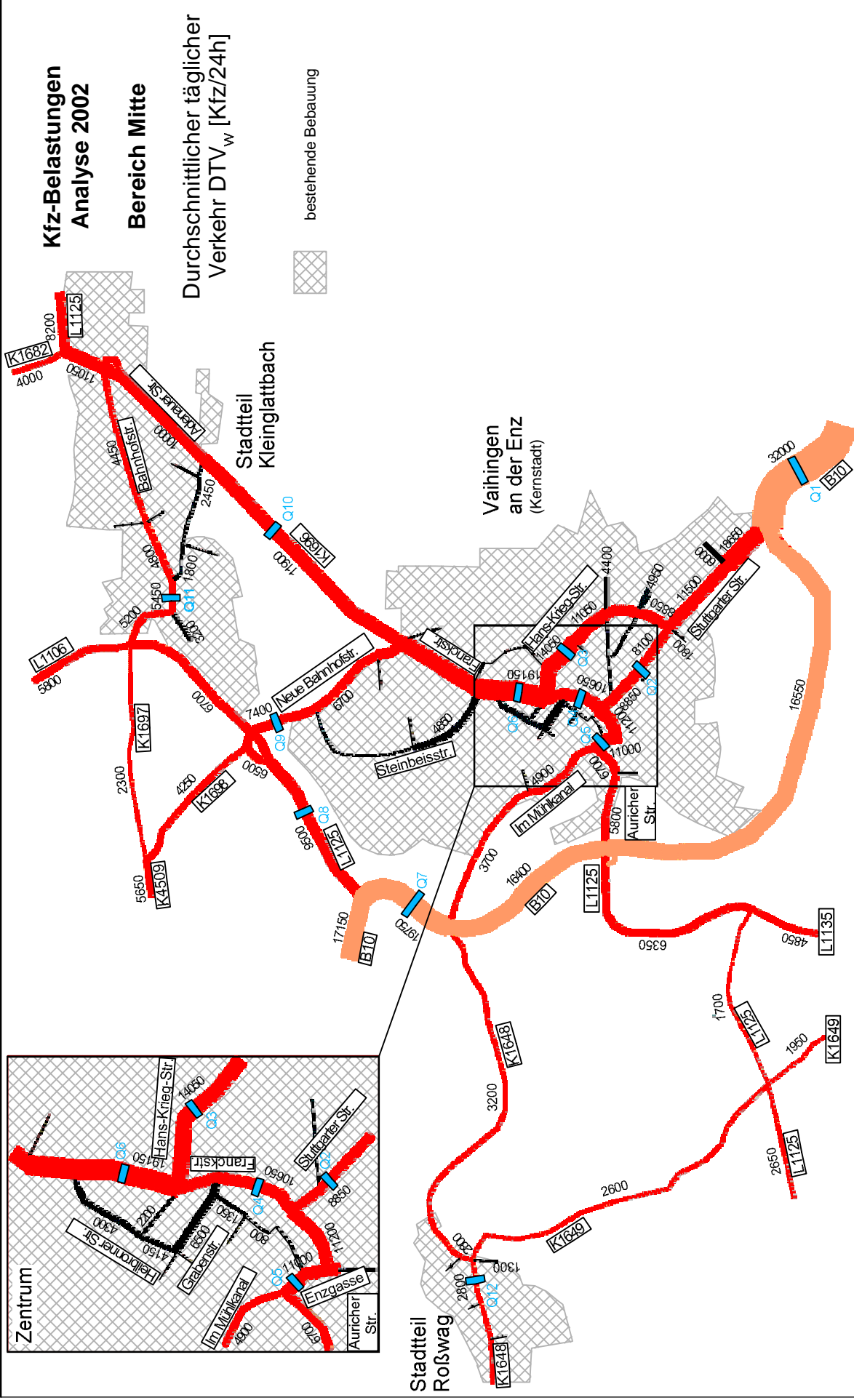
Verlauf der B 10 werden deutlich geringere Verkehrsstärken zwischen 16.400 und 19.750 Kfz/24h erreicht. In der Kernstadt von Vaihingen sind weitere starke Verkehrsströme auf der Stuttgarter Straße (bis zu 18.650 Kfz/24), auf der Hans-Krieg-Straße (bis zu 14.050 Kfz/24h), auf der Franckstraße (bis zu 19.150 Kfz/24h) und im weiteren Verlauf auf der K1696/Adenauerstraße (bis zu 11.900 Kfz/24h) vorhanden.

Die folgende Tabelle stellt die Analysebelastungen von 2002 an markanten Querschnitten in der Kernstadt und den Stadtteilen dar.

Nr.	Querschnitt	Analyse 2002 [Kfz/d]
1	B 10 / Schwieberdinger Str.	32.000
2	Stuttgarter Str.	8.850
3	Hans-Krieg-Str.	14.050
4	Franckstr. Höhe Grabenstr.	10.650
5	Enzgasse	11.000
6	Franckstr. Höhe Heilbronner Str.	19.150
7	B 10 Höhe Seemühle	19.750
8	L 1125 südl. vom Bahnhof	9.500
9	Neue Bahnhofstr.	7.400
10	K 1696 / Adenauerstr.	11.900
11	L 1125 / Bahnhofstraße	5.450
12	K 1648 / Rathausstr.	2.800
13	Rieter Str.	9.100
14	Eberdinger Str.	6.650
15	Hirsauer Str.	4.000
16	Kleinglattbacher Str.	6.500
17	Pforzheimer Str.	6.350
18	L 1131 / Metterstr.	2.900

Tabelle 11-1: Tagesverkehrsbelastungen 2002





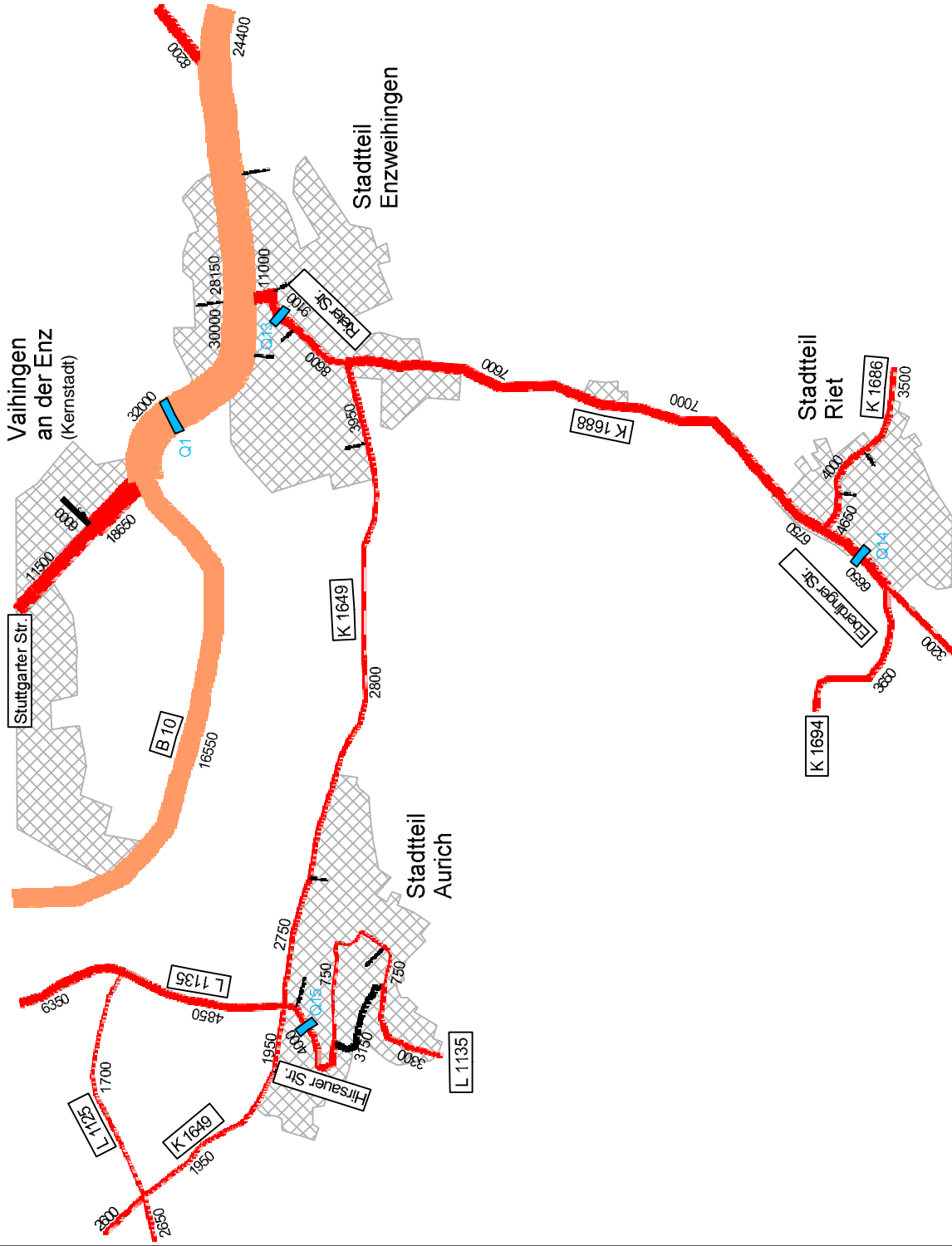


Kfz-Belastungen Analyse 2002

Bereich Süd

Durchschnittlicher täglicher
Verkehr DTW_w [Kfz/24h]

bestehende Bebauung





Kfz-Belastungen Analyse 2002

Bereich Nord

Durchschnittlicher täglicher
Verkehr DTV_w [Kfz/24h]

bestehende Bebauung

