



13. Defizite und Handlungsfelder

Anl.13-1ff Aus den Bearbeitungsschritten Verkehrsanalyse, Aufstellung des Netzmodells und Verkehrsprognose können folgende Defizite und Handlungsfelder genannt werden, die z.T. auch in den Anlagen 13-1 bis 13-3 dargestellt sind.

Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrszählungen wurden flächendeckend durchgeführt und bieten eine gute Datenbasis für das weitere Vorgehen. Vergleichswerte aus Vorgängeruntersuchungen liegen nur für die Ortsdurchfahrt von Enzweihingen vor. Gegenüber dem Jahr 2000 ist eine Verkehrssteigerung auf der B 10 um ca. 3% zu verzeichnen.

Bei der Analyse der Durchgangsverkehre in der Kernstadt wurde ein Durchgangsverkehrsanteil von nur 12% festgestellt, der insbesondere auf Durchgangsverkehre von und nach Kleinglattbach zurückzuführen ist. Der Durchgangsverkehrsanteil liegt in Kleinglattbach bei 52%. Die Routenwahl dieses Durchgangsverkehrs erfolgt in erster Linie (zu 87%) über die Adenauerstraße (K 1696). Über die Bahnhofstraße fließen nur 13% des Durchgangsverkehrs durch Kleinglattbach.

In der weiteren Untersuchung des Verkehrsentwicklungsplans sind Maßnahmen zur Reduzierung der Durchgangsverkehre durch die Kernstadt und über die Ortsdurchfahrt von Kleinglattbach zu prüfen. Diese Prüfung erscheint um so dringender, da die Verkehrsprognose eine weitere Verkehrssteigerung insbesondere auf den zuletzt genannten Straßen aufzeigt.

Ferner sind Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten zu entwickeln. Diese betreffen die heute bzw. in Zukunft überlasteten Knotenpunkte entlang der B 10 und entlang der Franckstraße. Eine kritische Leistungsfähigkeit wird zudem an der Einmündung der Neuen Bahnhofstraße in die L 1125 sowie in Enzweihingen am Knotenpunkt Rieter Straße / Vaihinger Straße erreicht. Darüber hinaus ist auch die Leistungsfähigkeit der B 10 entlang der Ortsdurchfahrt von Enzweihingen als kritisch einzustufen.





Parken

Defizite im Ruhenden Verkehr sind im Zentrumsbereich der Kernstadt nicht festzustellen. Die Bewirtschaftungsregelung einiger Straßenrandparkstände ist im Rahmen der weiteren Untersuchungen zu prüfen. In Ensingingen wurde eine hohe Auslastung der bewirtschafteten Stellplätze festgestellt. Eine Ausweisung weiterer Stellplätze ist daher im folgenden zu untersuchen.

Fußgänger- und Radverkehr

Eine hohe Trennwirkung bedingt durch den Kfz-Verkehr (DTV > 10.000 Kfz/Tag) besteht vor allem auf der Ortsdurchfahrt der B 10 durch Enzweihingen und den Hauptverkehrsstraßen der Kernstadt (Stuttgarter Straße, Hans-Krieg-Straße, Franckstraße, Obere Bahnhofstraße...). Die Adenauerstraße in Kleinglattbach weist ebenfalls Verkehrsstärken von mehr als 10.000 Kfz/Tag auf. Daher sind für diese Straßen die Querungssituationen für Fußgänger und Radfahrer besonders zu betrachten.

Die Möglichkeit von Lückenschlüssen im Radwegenetz, wie z.B. entlang der Adenauerstraße, Auricher Straße, Schwieberdinger Straße und der K 1649 (zwischen Aurich und Enzweihingen) sind im folgenden zu prüfen. Ferner sind Verbesserungen bei der Routenwahl, der Beschilderung und von baulichen Kleinmaßnahmen möglich, deren detaillierte Betrachtung im Rahmen eines Radverkehrskonzepts erarbeitet werden kann.

Öffentlicher Verkehr

In der Gesamtstadt Vaihingen bestehen im Öffentlichen Verkehr teilweise Defizite in der räumlichen und zeitlichen Erschließung.

Nicht zuletzt durch die Stilllegung der Schienenstrecke Vaihingen (Enz) Nord – Enzweihingen im Personenverkehr entstanden z. B. im östlichen Teil (Bereich Eichendorffstraße) und im nordwestlichen Teil (Bereich Marienburger Straße) der Kernstadt Gebiete, die außerhalb der Einzugsbereiche bestehender Haltestellen liegen. Bei diesen und weiteren Bereichen, die bereits heute vom ÖPNV nicht erschlossen sind sowie bei zukünftigen Siedlungserweiterungen, ist zu prüfen, ob die Defizite in der Erschließung durch geeignete Maßnahmen verringert werden können.





Ein weiteres Handlungsfeld umfasst die Attraktivität des Angebots. Es ist im folgenden zu untersuchen, ob eine zeitliche Abstimmung bei parallel verkehrenden Linien sowie eine weitere Vertaktung der Fahrpläne möglich ist.

Die Qualität der räumlichen bzw. zeitlichen Verknüpfung zwischen den Buslinien an der Haltestelle Grabenstraße sowie zwischen dem Busverkehr und dem Schienenverkehr am Bahnhof Vaihingen weist Defizite auf, deren Behebung zu untersuchen ist.

Zur besseren Übersichtlichkeit des ÖPNV-Angebots und damit zu einer größeren Akzeptanz kann eine Vereinheitlichung der Verläufe der Linien 578 bzw. 579 in Kleinglattbach in den Abschnitten des Linienwegs beitragen, in denen es heute unterschiedliche Hin- und Rückrichtungen gibt. Eine diesbezügliche mögliche Veränderung ist zu prüfen.

Verkehrssicherheit

Unfallschwerpunkte sind im Bereich der Kernstadt und entlang der B 10 zu verzeichnen, deren sicherheitstechnische Verbesserung gemeinsam mit der Polizei und den Baulastträgern im weiteren Verfahren erörtert wird. Ziel ist u.a. die Reduzierung der Unfallschwere an bestimmten Unfallschwerpunkten.



Defizite und Handlungsfelder Bereich Mitte

Unfälle

● Unfallschwerpunkt in den Jahren 2001 und 2002

Leistungsfähigkeit

- Knotenpunkt kritisch
- Knotenpunkt überlastet
- kritischer Streckenabschnitt

Städtebau

- Abschnitt mit hoher Trennwirkung (DTV > 10.000 Kfz/d)
- Lücke im Radwegenetz

Ruhender Verkehr

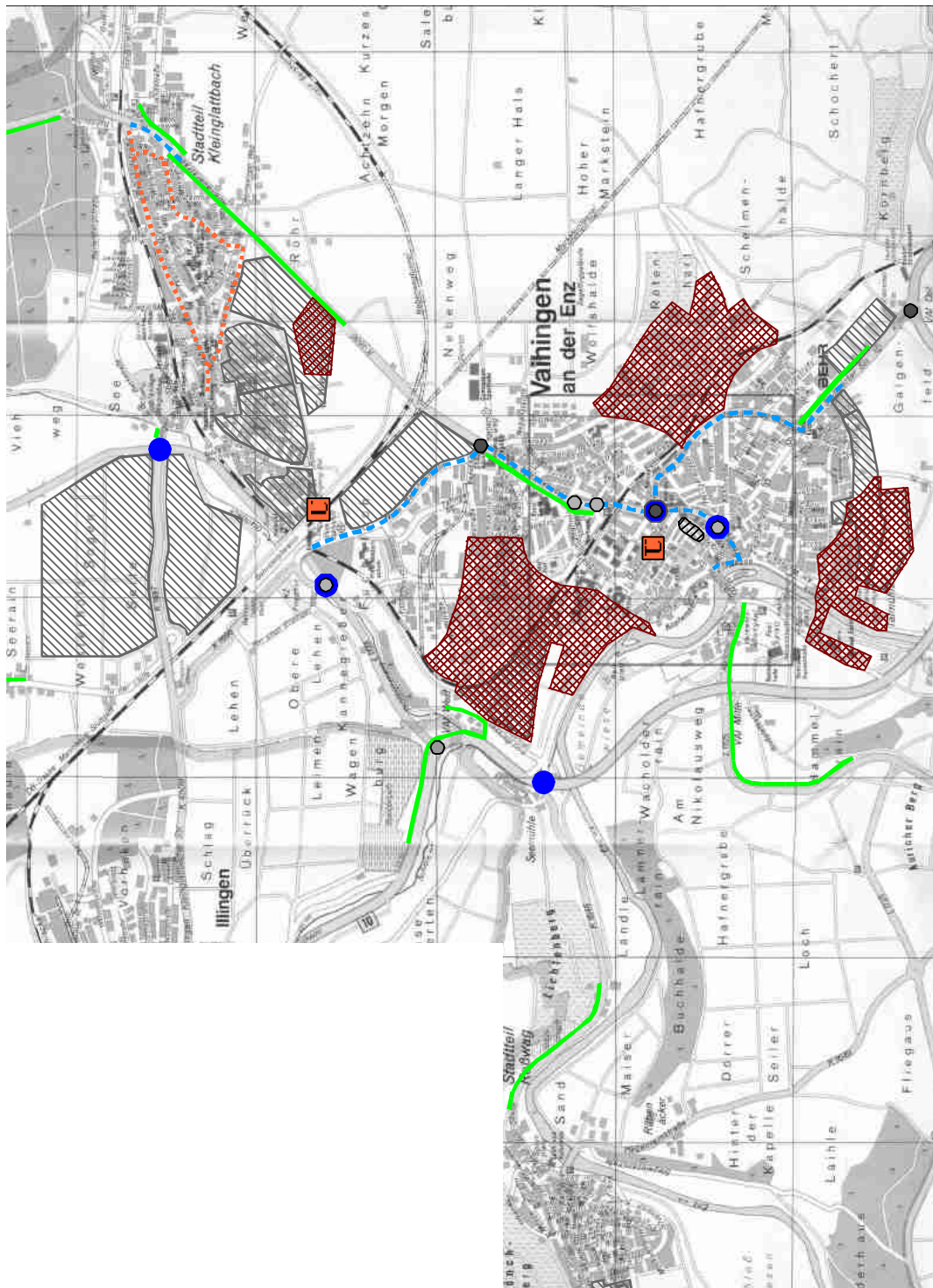
▨ Ruhender Verkehr

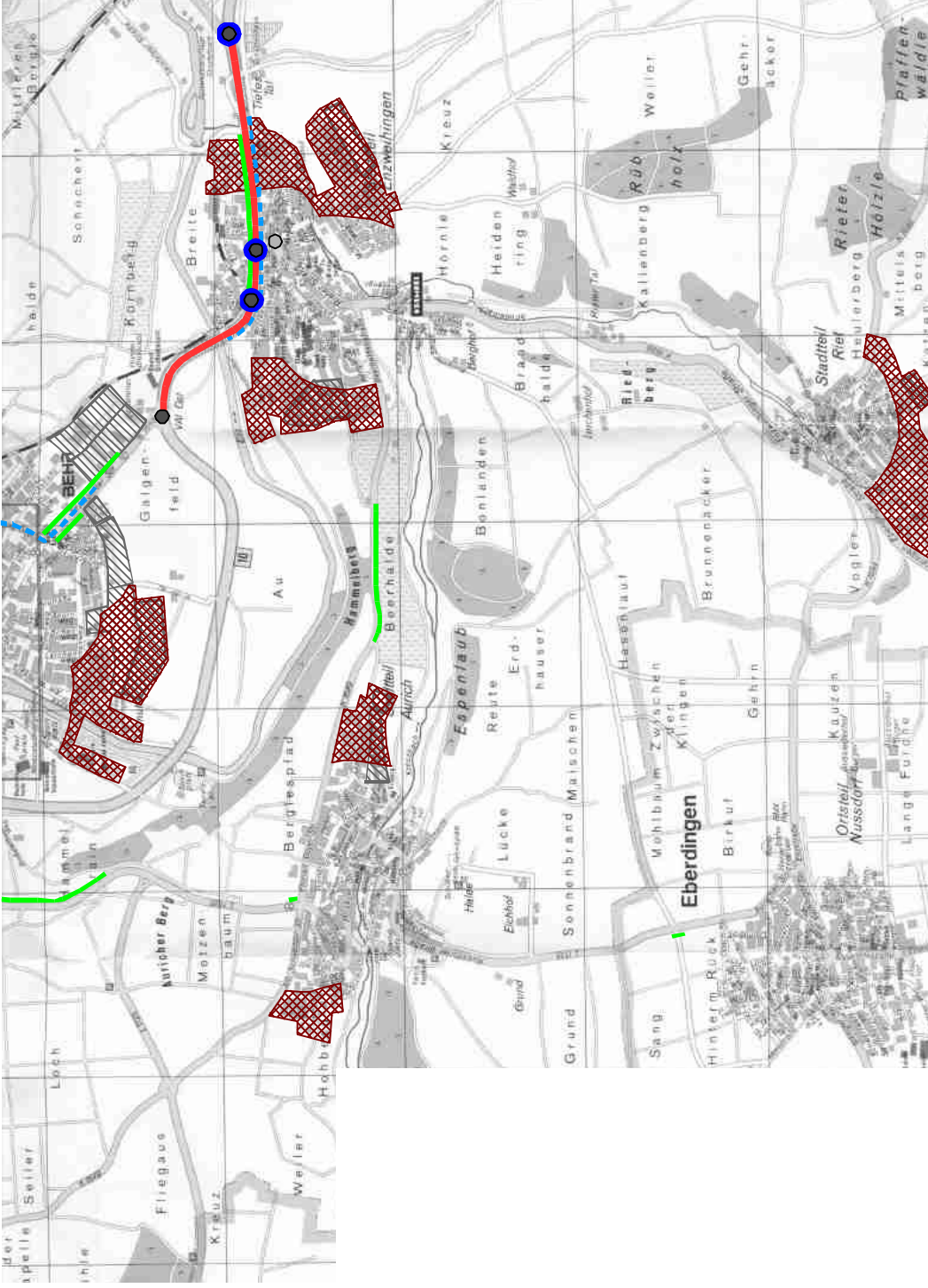
ÖPNV

▨ Gebiete außerhalb des Einzugsbereichs von ÖPNV-Haltestellen

— getrennte Linienführung

▨ Handlungsbedarf bei Umsteigebeziehungen

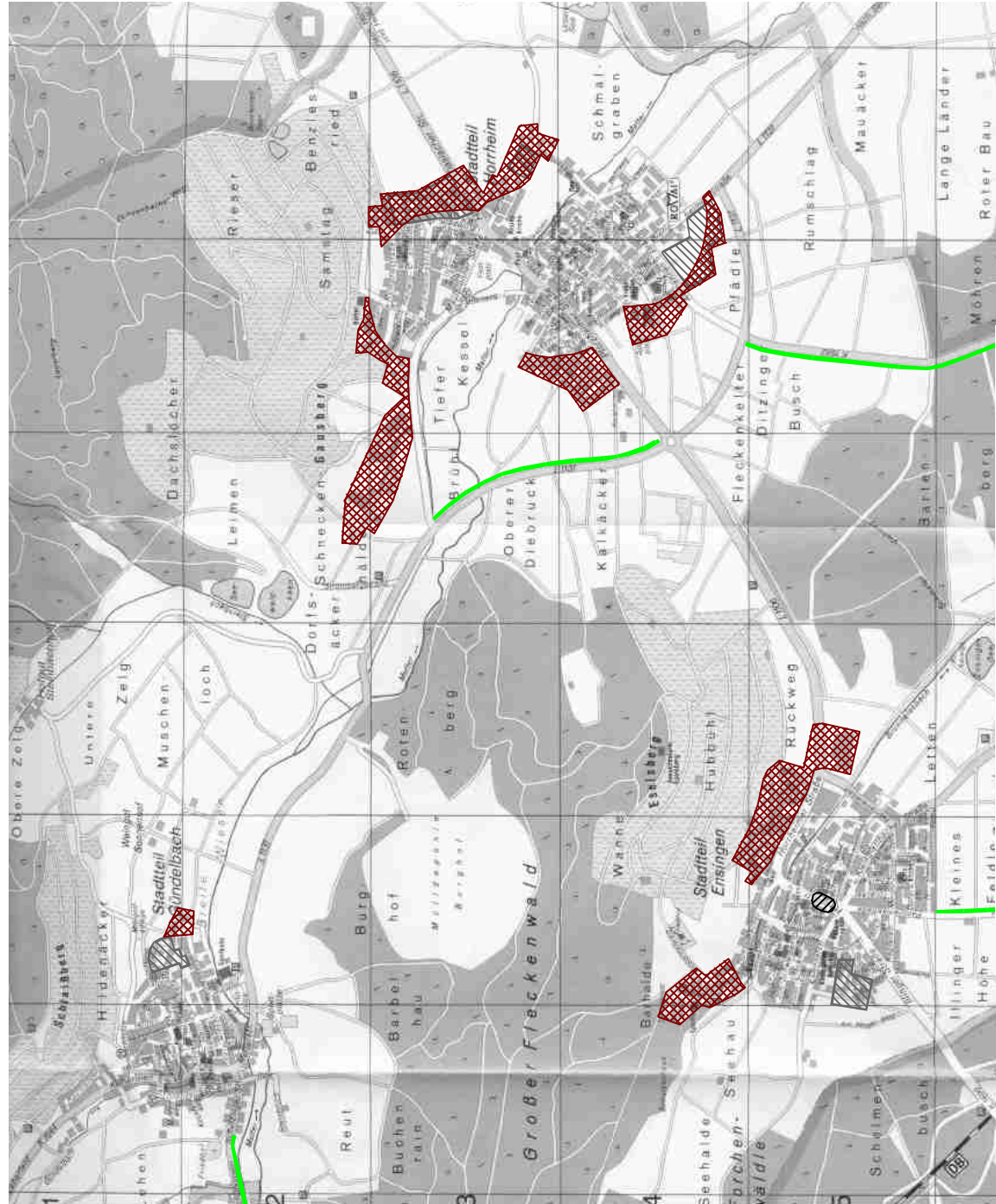




Defizite und Handlungsfelder Bereich Süd

- Unfälle**
- Unfallschwerpunkt in den Jahren 2001 und 2002
- Leistungsfähigkeit**
- Knotenpunkt kritisch
 - Knotenpunkt überlastet
 - kritischer Streckenabschnitt
- Städtebau**
- - - Abschnitt mit hoher Trennwirkung (DTV > 10.000 Kfz/d)
 - Lücke im Radwegenetz
- Ruhender Verkehr**
- ▨ Ruhender Verkehr
- ÖPNV**
- ▨ Gebiete außerhalb des Einzugsbereichs von ÖPNV-Haltestellen
 - getrennte Linienführung
- ☐ Handlungsbedarf bei Umsteigebeziehungen





Defizite und Handlungsfelder Bereich Nord

Unfälle

Unfallschwerpunkt in den Jahren 2001 und 2002



Leistungsfähigkeit

- Knotenpunkt kritisch
- Knotenpunkt überlastet
- kritischer Streckenabschnitt

Städtebau

- Abschnitt mit hoher Trennwirkung (DTV > 10.000 Kfz/d)
- Lücke im Radwegenetz

Ruhender Verkehr



Ruhender Verkehr

ÖPNV



Gebiete außerhalb des Einzugsbereichs von ÖPNV-Haltestellen



getrennte Linienführung



Handlungsbedarf bei Umsteigebeziehungen



123456789101112131415161718192021222324252627282930313233343536373839404142434445464748495051525354555657585960616263646566676869707172737475767778798081828384858687888990919293949596979899100