

Verkehrsstrukturplan für den Stadtbezirk Vaihingen

mit Erschließungskonzept Synergiepark Vaihingen-Möhringen

Landeshauptstadt Stuttgart

Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung

2017

Entwurf

| | | |
|---------------|---|-----------|
| 1. | VORBEMERKUNG | 5 |
| 2. | PLANUNGSZIELE | 7 |
| 2.1. | Allgemeine und städtebauliche Ziele | 7 |
| 2.2. | Verbesserung der Verkehrssicherheit | 8 |
| 2.3. | Luftreinhaltung und Verringerung der Lärmbelastungen | 9 |
| 2.4. | Förderung der wirtschaftlichen und städtebaulichen Entwicklung | 12 |
| 2.4.1. | Synergiepark Vaihingen-Möhringen | 12 |
| 2.4.2. | Vaihingen West - Waldplätze / Eiermann-Campus | 12 |
| 2.4.3. | Vaihingen Nord - Universität | 13 |
| 3. | VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDE MAßNAHMEN | 13 |
| 3.1. | Mitnahme von Rädern in Bussen: | 13 |
| 3.2. | integrierte Verkehrsleitzentrale IVLZ | 13 |
| 3.3. | Mobilitätsmanagement | 14 |
| 4. | ÖPNV | 14 |
| 4.1. | S-Bahn und Regionalbahn | 16 |
| 4.2. | Stadtbahn | 17 |
| 4.3. | Bus | 18 |
| 4.4. | Projektidee Seilbahn | 18 |
| 4.5. | Förderung P+R | 19 |
| 5. | MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV) | 21 |
| 5.1. | Betriebliche und organisatorische Maßnahmen | 27 |
| 5.2. | Maßnahmen im Straßennetz | 28 |
| 5.3. | Ruhender Verkehr | 33 |

| | | |
|-------------|---|-----------|
| 6. | RADVERKEHR | 35 |
| 6.1. | Ausbau des Radverkehrsnetzes | 36 |
| 6.2. | Fahrradabstellanlagen | 38 |
| 6.3. | sonstige Maßnahmen | 39 |
| 7. | FUßGÄNGERVERKEHR | 39 |
| 7.1. | Schulwege | 40 |
| 7.2. | Querungsstellen | 41 |
| 8. | VERKEHRSUNTERSUCHUNG | 41 |
| 8.1. | Modellrechnungen | 41 |
| 8.2. | Empfehlungen | 46 |

1. VORBEMERKUNG

Mit einer Auftaktbesprechung am 23.10.2012 hat der Bezirksbeirat Vaihingen mit der Arbeit an einem Verkehrsstrukturplan für den Stadtbezirk begonnen, indem ein Arbeitskreis Verkehr gebildet wurde, der die Erstellung des Strukturplans durch Diskussionen und Anregungen begleiten sollte.

Zur Erarbeitung des Entwurfs des Verkehrsstrukturplans hat der Arbeitskreis mehrmals getagt und dabei die Themen

- Planungsgrundsätze
- Radverkehr
- Fußgängerverkehr einschließlich Schulwege
- ÖPNV und ruhender Verkehr
- Motorisierter Individual-Verkehr (MIV)

behandelt. Ein erster Entwurf wurde von der Arbeitsgruppe des Bezirksbeirats im 2014 vorgelegt.

Durch die dynamische Entwicklung im Jahr 2016 mit der Ankündigung von großen Investitionsvorhaben der Firmen Allianz und Daimler im Synergiepark, der Konkretisierung der Planungen für den „Eiermann-Campus“ im Westen des Stadtbezirks und der Universität durch deren Masterplan hat sich die Notwendigkeit ergeben, Schwerpunkte und Inhalte des Verkehrsstrukturplans grundlegend zu überarbeiten. In diese Überarbeitung sind die projektbezogenen Untersuchungen und Konzepte für die wichtigsten Vorhaben eingegangen. Unabhängig davon hatte zuvor die Wirtschafts- und Industrievereinigung Vaihingen die Initiative ergriffen und gemeinsam mit dem Regierungspräsidium eine „Verkehrsproblemanalyse“ für das Gewerbegebiet Synergiepark Vaihingen-Möhlingen erstellen lassen. Auch die Ergebnisse und Empfehlungen dieses Gutachtens sind in den Verkehrsstrukturplan eingegangen.

Der Stadtbezirk Vaihingen besteht aus den Stadtteilen Vaihingen-Mitte, Österfeld, Höhenrand, Wallgraben-West, Rosental, Heerstraße, Lauchäcker, Dachswald, Pfaffenwald, Büsnau, Rohr und Dürrolewang. Insgesamt hat Vaihingen derzeit (Stand 31.12.2016) ca. 45.780 Einwohner. Mit der Nachnutzung des Eiermann-Campus wird mittelfristig ein weiterer Stadtteil hinzukommen.

| Fortgeschriebene Einwohnerzahlen in Stuttgart 2016 nach Geschlecht, Staatsangehörigkeit, Veränderungen zum Monat des Vorjahres und Stadtteilen | | | | | | | | | |
|--|------------------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------------------------|--------------|--------------|
| Stadtbezirk | Stadtteil | Stand: 31. Dezember 2016 | | | | | Veränderung seit 31. Dezember 2015 | | |
| | | Einwohner | | | davon | | insgesamt | Deutsche | Ausländer |
| | | insgesamt | männlich | weiblich | Deutsche | Ausländer | | | |
| Vaihingen | 711 Vaihingen-Mitte | 6 543 | 3 350 | 3 193 | 5 169 | 1 374 | - 24 | + 57 | - 81 |
| | 712 Österfeld | 1 603 | 757 | 846 | 1 479 | 124 | + 18 | - | + 18 |
| | 713 Höhenrand | 2 685 | 1 357 | 1 328 | 2 309 | 376 | + 30 | + 7 | + 23 |
| | 714 Wallgraben-West | 494 | 296 | 198 | 336 | 158 | - 76 | - 1 | - 75 |
| | 715 Rosental | 3 503 | 1 723 | 1 780 | 3 003 | 500 | + 101 | + 102 | - 1 |
| | 716 Heerstraße | 5 251 | 2 648 | 2 603 | 4 429 | 822 | + 57 | + 7 | + 50 |
| | 717 Lauchäcker | 3 133 | 1 607 | 1 526 | 2 437 | 696 | + 6 | + 14 | - 8 |
| | 718 Dachswald | 4 550 | 2 303 | 2 247 | 3 919 | 631 | + 20 | - 2 | + 22 |
| | 719 Pfaffenwald | 3 400 | 2 244 | 1 156 | 1 100 | 2 300 | + 49 | - 13 | + 62 |
| | 721 Büsnau | 2 661 | 1 334 | 1 327 | 2 089 | 572 | + 74 | + 19 | + 55 |
| | 731 Rohr | 8 053 | 3 975 | 4 078 | 6 979 | 1 074 | - 57 | - 21 | - 36 |
| | 741 Dürtlewang | 3 907 | 1 964 | 1 943 | 2 987 | 920 | + 72 | + 35 | + 37 |
| | Z u s a m m e n | | 45 783 | 23 558 | 22 225 | 36 236 | 9 547 | + 270 | + 204 |

Die Bevölkerungsfortschreibung des statistischen Amtes geht bis zum Jahr 2025 von ca. 44.000 Einwohnern aus. Darin ist die mögliche Entwicklung im Gebiet des Eiermann-Campus nicht enthalten. Nach dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs (Stand Ende 2016) ist dort mit 3.500 Bewohnern und ca. 1.800 Beschäftigten zu rechnen. Daraus kann überschlägig ein werktägliches Verkehrsaufkommen von ca. 8.800 Kfz-Fahrten ermittelt werden (bei ca. 1,2 Kfz-Fahrten je Einwohner und 2,5 je Beschäftigtem und Tag).

Zum 31.12.2016 waren in Vaihingen insgesamt 17.769 private Pkw zugelassen. Hinzu kommen im Mittel in Stuttgart 110 Firmen-Pkw auf 1.000 Einwohner. Zusammengenommen ergibt dies in Vaihingen ca. 498 Pkw je 1.000 Einwohner.

Von den Einwohnern Vaihingens werden an den Werktagen täglich ca. 2,95 Wege je Einwohner und Tag unternommen. Davon sind 33% nicht motorisiert, 44% werden als Fahrer oder Mitfahrer in Kfz unternommen und der Rest von 23% entfällt auf den ÖPNV. Nicht alle diese Wege werden in Vaihingen unternommen, dafür finden in Vaihingen auch Wege von Personen statt, die nicht Vaihinger Einwohner sind.

In der folgenden Tabelle sind die Kfz-Verkehrsmengen eines durchschnittlichen Werktags in Vaihingen im Jahr 2016 angegeben.

| nach... | Vaihingen (ohne Büsnau) | Synergiepark | alle anderen Gebiete |
|--------------------------------|----------------------------|--------------|-------------------------|
| von... | | | |
| Vaihinger (ohne Büsnau) | 22.830 | 5.020 | 46.310 |
| Synergiepark | 4.120 | 4.000 | 15.350 |
| alle anderen Gebiete | 46.490 | 15.180 | |

Der Bezirk Vaihingen ist hier definiert als das Gebiet des Stadtbezirks ohne den Stadtteil Bünsau und ohne den Vaihinger Teil des Synergieparks. Das Gebiet Synergiepark enthält hingegen sowohl den Vaihinger als auch den Möhringer Teil des Gewerbegebiets und hat ein Kfz-Verkehrsaufkommen von rund 2 Kfz-Fahrten je Beschäftigtem und Tag.

2. PLANUNGSZIELE

2.1. ALLGEMEINE UND STÄDTEBAULICHE ZIELE

In der Präambel des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Stadt Stuttgart für das Jahr 2030 heißt es:

„Übergeordnetes Ziel der Landeshauptstadt Stuttgart ist eine nachhaltige Stadtentwicklung. Das heißt, die Verkehrspolitik muss sozial gerecht, umweltverträglich und wirtschaftlich sein und die Funktionsfähigkeit der Verkehrsträger und damit die mobile Vielfalt sichern. Die das Angebot einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur ergänzenden wesentlichen Ziele des Verkehrsentwicklungskonzeptes, nämlich Klimaschutz, die Reduzierung der Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe, die Verbesserung des Wohnumfeldes für die Stuttgarter Bevölkerung durch Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten in den Wohngebieten sowie die Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, finden sich in den Zielkonzepten zu allen Leitbildern, die für jede Verkehrsart formuliert sind, wieder.“

Der Verkehrsstrukturplan für Vaihingen baut auf diesem Konzept auf. Eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung berücksichtigt die Lage und Zuordnung, aber auch Art und Umfang der Flächennutzung und Bebauung im Verhältnis zu den bestehenden Verkehrsnetzen bzw. Verkehrsachsen – insbesondere dem ÖPNV.

Bei der Festlegung von Lage und Art der Bebauung sollten unter verkehrlichen Aspekten folgende Leitbilder berücksichtigt werden:

1. Die Stadt der kurzen Wege durch Nutzungsmischung (Gewerbegebiete öffnen für Wohnungsbau, evtl. in den oberen Etagen)
2. Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Des Weiteren sollte die verkehrliche Infrastruktur für eine zukunftsfähige Mobilität für alle Verkehrsmittel mit Vorrang für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) ausgestattet werden. Dadurch soll der motorisierte Kfz-Verkehr zu einem großen Teil auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder oder Fußwege verlagert werden.

Das Ziel dieses Verkehrsstrukturplanes soll sein, die Belastung der Bürger durch Lärm, Abgase und Unfälle zu reduzieren, die Erreichbarkeit der (Fahr-) Ziele zu verbessern und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im Stadtbezirk zu verbessern und damit das

Stadtbild aufzuwerten. Dazu wird auf den Struktur- und Rahmenplan, den Luftreinhalteplan und den Lärminderungsplan verwiesen.

2.2. VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT

Ausgangspunkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Analyse der bestehenden Verkehrssicherheitslage. Im Jahr 2015 haben sich im Stadtbezirk Vaihingen 219 schwerwiegende Verkehrsunfälle ereignet. Als schwerwiegend werden Unfälle bezeichnet, bei denen Personen verletzt wurden oder wenigstens ein Fahrzeug nicht mehr fahrbereit war. Erfasst sind darüber hinaus die Unfälle, bei denen ein Unfallbeteiligter unter Einfluss von Alkohol oder anderen Drogen stand oder eine Straftat beging.

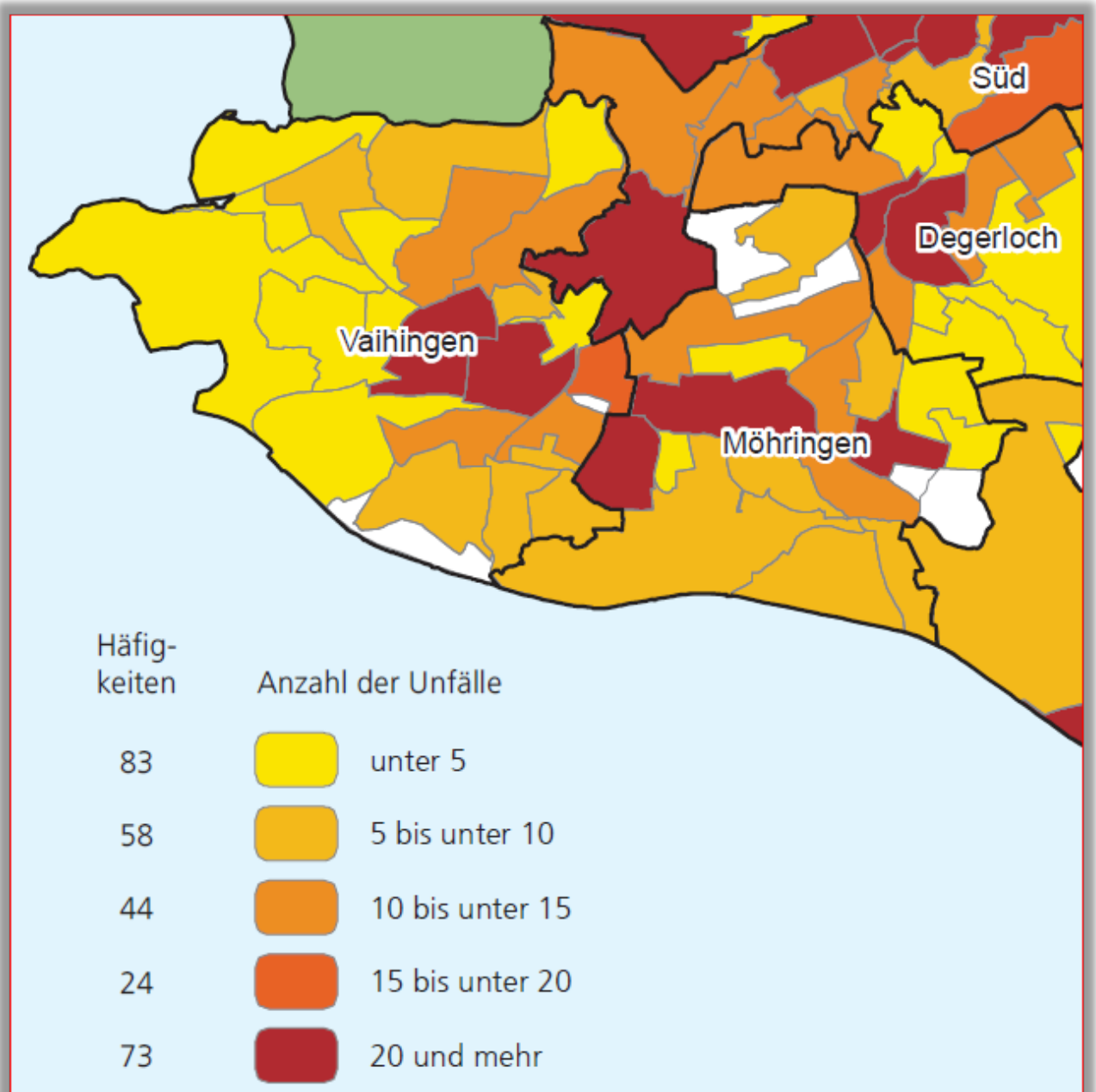


Abbildung 1: Schwerwiegende Straßenverkehrsunfälle 2015, Quelle: statistisches Amt

In der nachfolgenden Grafik sind die Unfallhäufungspunkte Stand Ende 2016 eingetragen. Die mit orangefarbenem Rahmen gekennzeichneten Unfallhäufungspunkte sind derzeit noch auffällig, die anderen haben in den vergangenen Jahren keine besonderen Unfallhäufungen mehr aufgewiesen, werden aber weiterhin beobachtet.



Abbildung 2: Unfallhäufungspunkte in Vaihingen (VIZ, Stand Nov. 2016)

Die Analyse der Ursachen für solche Unfallhäufungen und die Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gehören zu den Daueraufgaben der Verwaltung. Beim Amt für öffentliche Ordnung ist dazu eine Unfallschwerpunkt-Kommission eingerichtet, die regelmäßig tagt. Für die beiden im Synergiepark gelegenen Unfallhäufungspunkte werden Signalanlagen vorgeschlagen bzw. sind bereits in Planung.

2.3. LUFTREINHALTUNG UND VERRINGERUNG DER LÄRMBELASTUNGEN

Der „Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes zur Minderung der PM10- und NO₂-Belastungen“, wurde am 06.05.2017 der Öffentlichkeit vorgestellt. Schon der erste Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2009 enthielt Maßnahmen in fünf Aktionsfeldern, wie z.B. das LKW-Durchfahrtsverbot, die Einführung der Umweltzone und die Plakettenpflicht für

Kfz verbunden mit Fahrverboten für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß, geringere Geschwindigkeiten auf verschiedenen Hauptstraßen, Ausbau des Stadtbahnnetzes, Parkraummanagement und Förderung des Radverkehrs. Maßnahmenschwerpunkt der aktuellen Fortschreibung ist die Verringerung der Feinstaub- und vor allem der NOx-Belastung in der Innenstadt. Dazu werden auch Fahrverbote über den Kesselrand für Dieselfahrzeuge vorgeschlagen, was in den angrenzenden Stadtbezirken zu Mehrbelastungen führen kann.

In der Verkehrslärmkartierung 2012 sind für die Vaihinger Straßen die Lärmbelastungen (Beurteilungspegel) differenziert nach Lärmquellen Straße, Schiene, Fluglärm und Gesamtlärm sowie unterschieden nach tags und nachts dargestellt. Die folgende Abbildung zeigt den Gesamtlärm nachts:

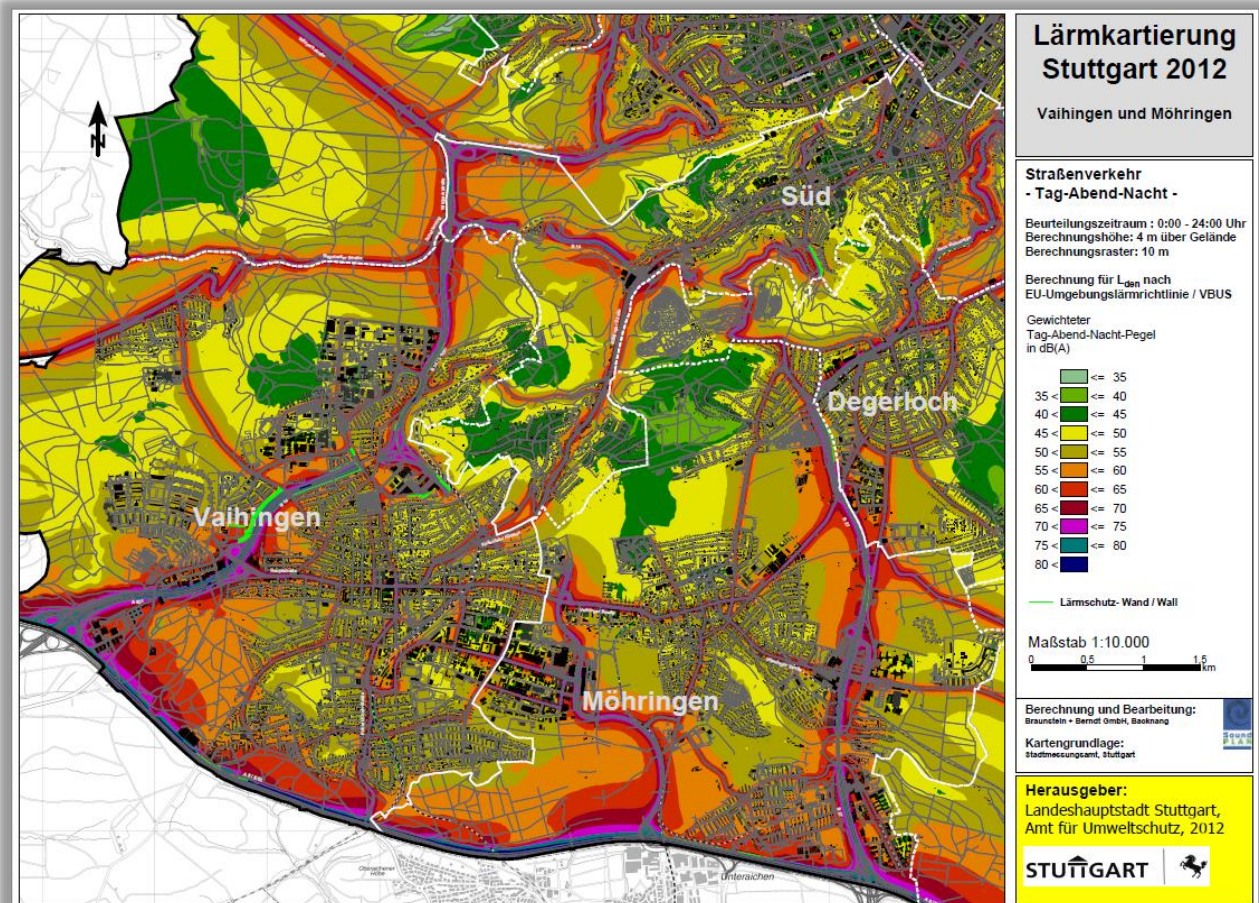


Abbildung 3: Lärmkartierung Stuttgart 2012 "Straßenverkehr Tag-Abend-Nacht"

Klagen über Verkehrslärm kommen u. a. aus den Siedlungsgebieten entlang der großen Verkehrsachsen (A8 , A 831) aber auch aus Dürtlewang, Rohr-Mitte und dem Ortszentrum Vaihingen.

Die auf dem Kartenausschnitt auf der folgenden Seite dargestellten Straßen sind im Lärmaktionsplan als Ergebnis der Lärmkartierung 2012 als Lärmschwerpunkte nachts gekennzeichnet.

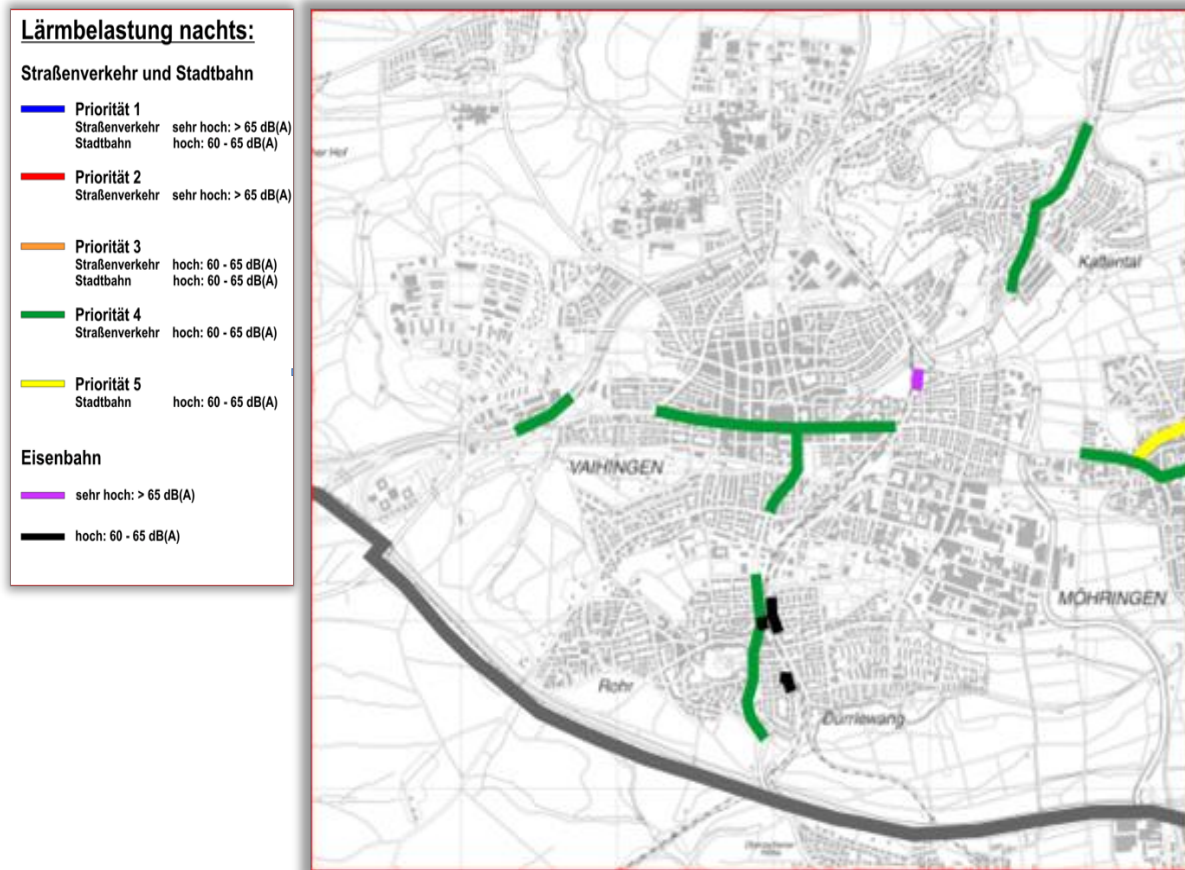


Abbildung 4: Lärmkartierung Stuttgart 2012 "Lärmschwerpunkte nachts"

Der Lärmaktionsplan enthält für Vaihingen eine Reihe von Maßnahmen, die zum Teil bereits auch schon umgesetzt wurden. Folgende Maßnahmen wurden zwischen 2009 und 2014 durchgeführt:

- Maßnahme 19: Straßenumbau der Heerstraße zwischen Katzenbach- und Robert-Leicht-Straße und Einbeziehung in die Tempo 30-Zone (2010)
- Maßnahme 27: Lärmindernder Fahrbahnbelag auf der A 8 (2012)
- Maßnahme 30: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw auf der B 14 zwischen Johannesgrabentunnel und Büsnauer Straße (2010)
- Maßnahme 38: Ausbau des Radwegenetzes: u.a. Radfahrstreifen in der Robert-Koch-Straße; Umgestaltung an Kreuzung Hauptstraße / Robert-Koch-Straße (2012)

In den nächsten Jahren geplant oder möglich:

- Maßnahme 14: Fahrbahnverengungen (Straßenrückbau) in der Osterbronnstraße
- Maßnahme 22: Kreisverkehr Büsnauer Straße / Ob dem Steinbach

2.4. FÖRDERUNG DER WIRTSCHAFTLICHEN UND STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNG

Ein wichtiges Ziel der Verkehrspolitik ist die Stärkung der ortsansässigen Unternehmen. Es gilt, ein Ausbluten der Ortskerne und das weitere Abwandern von Einzelhandelsangeboten auf „die grüne Wiese“ oder ins Internet zu verhindern. Die Verbesserung des Parkplatzangebots im Ortszentrum von Vaihingen spielt für die Erreichbarkeit der Geschäfte eine wichtige Rolle.

2.4.1. SYNERGIEPARK VAIHINGEN-MÖHRINGEN

Im Synergiepark Vaihingen/Möhringen ist eine Ausweitung der Gewerbeflächen möglich. Große Investitionsvorhaben mit langfristig bis zu ca. 18.000 zusätzlichen Beschäftigten sind aktuell in Planung, darunter:

- Ansiedlung der Firma Daimler auf dem ehemaligen KNV-Areal
- Zusammenlegung der Stuttgarter Standorte der Allianz in einem Verwaltungskomplex auf der Fläche des ehemaligen Sportgeländes des TSV Georgii-Allianz
- Entwicklung des Aurelis-Areals am Bahnhof Vaihingen

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat ein Modellprojekt unter dem Titel „Synergiepark PLUS“ initiiert, mit dem das Gebiet insgesamt aufgewertet und gestärkt werden soll. Ein wichtiger Baustein dazu ist die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung sowie eine grundlegende Überprüfung und Ertüchtigung der straßenseitigen Verkehrserschließung.

2.4.2. VAIHINGEN WEST - WALDPLÄTZE / EIERMANN-CAMPUS

Das Areal des „Eiermann Campus“ steht seit dem Auszug der Firma IBM im Jahr 2008 leer. Der Gemeinderat hat im September 2013 entschieden, dort eine intensive Nachverdichtung zu genehmigen mit dem Ziel, Investoren zu finden, die durch die zusätzlichen Baumöglichkeiten in die wirtschaftliche Lage versetzt werden, die denkmalgeschützten Gebäude des Eiermann-Campus zu erhalten. Inzwischen wurde ein städtebaulicher Wettbewerb abgeschlossen, der einen neuen Stadtteil für über ca. 3.500 Bewohner und 1.800 Beschäftigte vorsieht. Im Zuge der Überlegungen und Planungen zur Reaktivierung und Aufsiedlung des Eiermann-Campus sind vertiefende Untersuchungen zur Verkehrsanbindung und zu den Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Vaihingen durchzuführen. Nach dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs ist zunächst mit ca. 3.500 Einwohnern und 1.800 Arbeitsplätzen zu rechnen. Hinzu kommt

als vergleichsweise kleineres Projekt die Entwicklung des Gewerbegebiets Obere Waldplätze.

2.4.3. VAHINGEN NORD - UNIVERSITÄT

Ebenfalls wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung Vaihingens ist eine bessere Verkehrsanbindung der Universität an das Ortszentrum. Dies kann unter anderem auch durch attraktivere Radverkehrsverbindung erreicht werden. Damit können höhere Kaufkraftanteile von Studenten oder Mitarbeitern der Universität sowie von Mitarbeitern des STEP in den Vaihinger Einzelhandel gelenkt werden.

Die Zielvorstellungen des Masterplans für die Universität sind zu berücksichtigen. Teil des Masterplans ist ein Mobilitätskonzept, das sich derzeit noch in Bearbeitung befindet. Dieses sieht vor, trotz weiteren moderaten Wachstums der Beschäftigtenzahl die Anzahl der Parkplätze nicht weiter zu erhöhen, sondern diese flächendeckend zu bewirtschaften. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, auch in den angrenzenden Wohngebieten Maßnahmen zum Schutz der Bewohner vor gebietsfremden Dauerparkern zu ergreifen.

3. VERKEHRSMITTELÜBERGREIFENDE MAßNAHMEN

3.1. MITNAHME VON RÄDERN IN BUSSEN:

Die bislang im Stadtgebiet noch nicht zulässige Mitnahme von Fahrrädern in Bussen soll auf bestimmten Strecken zu bestimmten Zeiten ermöglicht werden. Auf der Buslinie 82 zwischen „Waldeck“ und „Rohrer Höhe“ hat der Verkehrsausschuss des Bezirksbeirats Vaihingen einen Testbetrieb angeregt. Der Vorteil auf dieser Linie bestünde darin, dass voraussichtlich keine Verzögerungen beim Zustieg zu erwarten sind, da der tiefste Punkt an der Haltestelle „Waldeck“ zugleich auch die Starthaltestelle der Linie ist. Zugleich ist die Fahrradmitnahme auf dieser Linie besonders attraktiv, da durch die Vermeidung des Umwegs mit der Stadtbahn über Vaihingen eine erhebliche Zeitersparnis erzielt werden kann.

3.2. INTEGRIERTE VERKEHRSLEITZENTRALE IVLZ

Seit Anfang 2006 verfolgt die Integrierte Verkehrsleitzentrale Stuttgart (IVLZ) ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement. Daten zur Verkehrslage der Stadt werden vom Amt für öffentliche Ordnung der Stadt Stuttgart, vom Tiefbauamt der Stadt Stuttgart, der Stuttgarter Straßenbahnen AG und vom Polizeipräsidium Stuttgart erhoben und in der IVLZ zentral ausgewertet. Anschließend kann durch dynamische Informationstafeln, Parkleitsysteme oder flexible Ampelschaltung aktiv Einfluss auf den Verkehr genommen werden. Dies entspricht auch einer Forderung der WIV. Im Doppelhaushaltsplan 2016/2017 wurden Mittel für den weiteren Ausbau der IVLZ bereitgestellt.

Ein weiterer Ausbau, der auch Eingriffsmöglichkeiten im Gebiet des Synergieparks eröffnet, ist erforderlich. Damit wird die Grundlage geschaffen, gezielt Einfluss auf den Verkehr zu nehmen.

3.3. MOBILITÄTSMANAGEMENT

Die Landeshauptstadt Stuttgart fordert bzw. empfiehlt bei der Neuplanung von Vorhaben mit großem Verkehrsaufkommen die Vorlage eines Mobilitätskonzeptes. Dieses ist die jeweilige Grundlage für ein betriebliches Mobilitätsmanagement. In den Fällen, wo ein Bebauungsplan zur Erlangung des Baurechts erforderlich ist gehört das Mobilitätskonzept zu den notwendigen Unterlagen zur Information der Öffentlichkeit und zur Abwägung durch die zuständigen Gremien.

Beispielhaft ist hier das Mobilitätskonzept des Investors des Garden-Campus erwähnt: Von Seiten des Investors ist ein umfangreiches Mobilitätskonzept vorgesehen. Ein wesentliches Element sollen Car-Pools bilden, aus denen der dort ansässigen Bevölkerung das jeweils passende Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden kann. Hinzu kommt eine attraktive ÖPNV-Erschließung, für die als eine Option auch eine Seilbahn im Gespräch ist (siehe Kap. 4.4).

Weitere Mobilitätskonzepte liegen für die Vorhaben der Allianz, Daimler, die Universität Stuttgart und Drees+Sommer vor oder sind in Bearbeitung, Die Ergebnisse und Empfehlungen der dazu jeweils durchgeführten Untersuchungen sind, soweit bereits vorliegend, im vorliegenden Gesamtkonzept für Vaihingen berücksichtigt.

Auch für bestehende und kleinere Betriebe bietet ein betriebliches Mobilitätsmanagement Chancen, die von einzelnen Firmen jedoch wegen des organisatorischen Aufwands oft nicht genutzt werden können. Eine Hilfestellung hierzu ist die Errichtung und der Betrieb einer Mobilitätszentrale für den Synergiepark, zu der sich die WIV breit erklärt hat. Zu den Aufgaben gehört zum Beispiel die Beratung von Pendlern und Firmen, die Organisation von Job-Tickets, Mitfahr-Börse, Car-Sharing, Parkplatzbörse (siehe Modellprojekt PIR der WIV im Kapitel 5.3) uvm. Unterstützt wird dies durch das neu eingeführte Gebietsmanagement der Landeshauptstadt Stuttgart.

4. ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung Vaihingens erfolgt derzeit durch die Stadtbahnlinien 1 über Kaltental in die Stuttgarter Innenstadt nach Fellbach, über die Linien 3 und 8 über Möhringen nach Plieningen bzw. Ostfildern/Nellingen und über die Linie 12 von Dürtlewang über Möhringen und die Stuttgarter Innenstadt zum Hallschlag. Hinzu kommen die S-Bahnen 1, 2 und 3 von Böblingen bzw. Flughafen kommend nach Backnang, Schorndorf und Kirchheim mit vier Haltepunkten in Vaihingen. Die innerörtliche Erschließung übernehmen die Buslinien 81/82 zwischen dem Bahnhof Vaihingen und Büsnau sowie Dachswald sowie die Linie 80 vom Bahnhof Vaihingen (Ostseite) in den Synergiepark.

Ergänzt wird das Busangebot durch die überörtlichen Linien 84 (Sindelfingen), 86 (Leinfelden-Echterdingen), 91 (Stuttgart-Zentrum), 92 (Leonberg), 746 – 749 (Sindelfingen) und 751 (Böblingen).

Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Stuttgart ist die Erschließungsqualität Vaihingens durch Bahnen und Busse dargestellt. Es bestehen Defizite bei der räumlichen Erschließung von bestehenden Siedlungsgebieten im Lachäcker, Büsnau, sowie Österfeld und Hengstäcker/Höhenrandstraße.

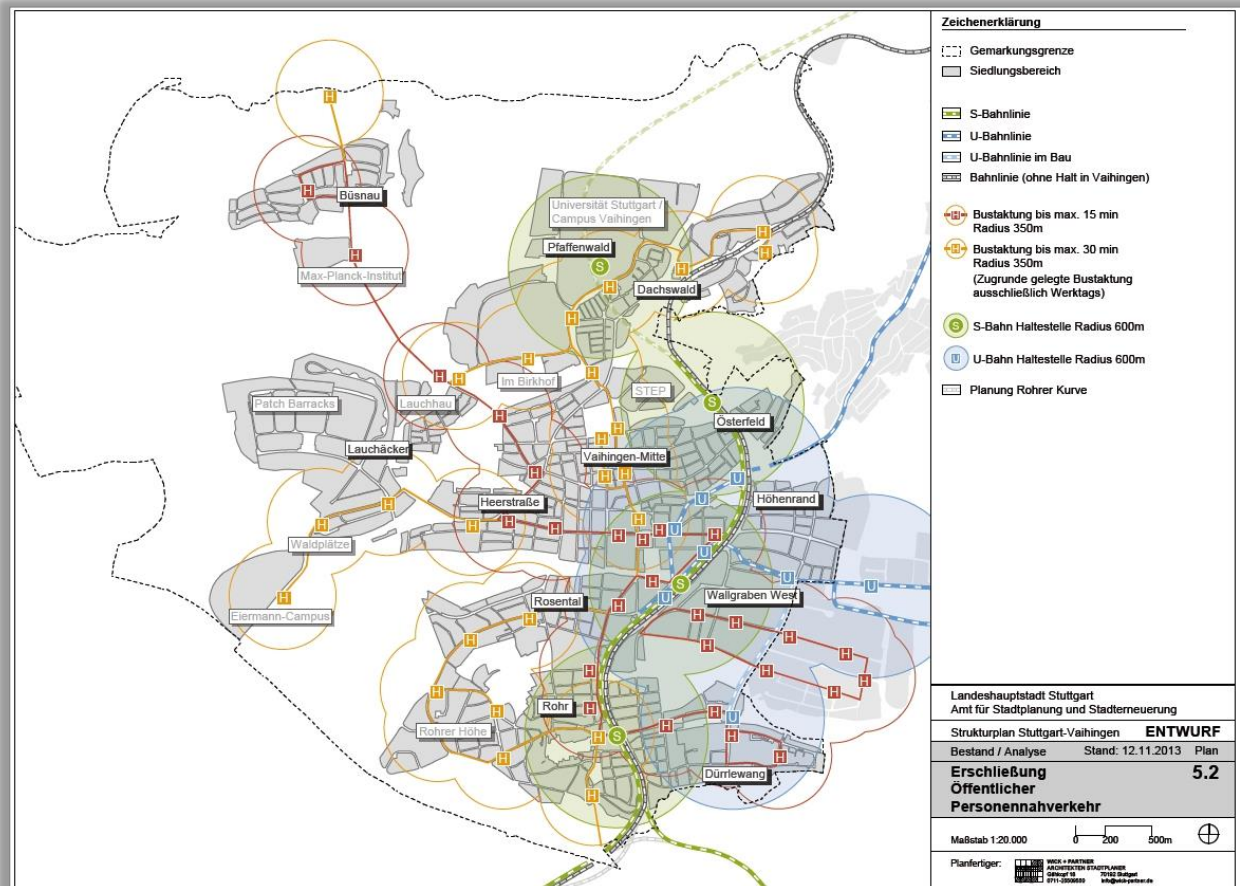


Abbildung 5: bestehende Erschließung ÖPNV, Büro Wick

Für die mittel- und langfristige Weiterentwicklung des ÖPNV bildet der Nahverkehrs-Entwicklungsplan (NVEP) die Grundlage. Auf diesen Plan, der bezüglich des Ausbaus des ÖPNV als Teil des Verkehrskonzeptes für Vaihingen angesehen werden kann wird verwiesen.

Die Empfehlungen des NVEP stützen sich auf das Verkehrsmodell des Verbands Region Stuttgart bzw. des VVS. Mittels dieses Modells wurden in einer umfangreichen Untersuchung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts im Auftrag der SSB und des VVS die Perspektiven des ÖPNV untersucht (siehe Kap. 8). In der folgenden Tabelle sind die Personenfahrten im ÖPNV an einem durchschnittlichen Werktag in Vaihingen für den Bezugsfall angegeben.

| nach... von... | Vaihingen (ohne Büsnau) | Synergiepark | alle anderen Gebiete |
|-------------------------|----------------------------|--------------|-------------------------|
| Vaihinger (ohne Büsnau) | 5.680 | 560 | 32.210 |
| Synergiepark | 620 | | 6.780 |
| alle anderen Gebiete | 31.790 | 6.810 | |

(Gebietsdefinition wie in Kap. 1)

Im Rahmen des hier vorgelegten Konzepts werden die wichtigsten Maßnahmen für Vaihingen nochmals behandelt. Sie sind mit Ihren Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl auch in die Berechnungen zur Beurteilung der Maßnahmen des MIV eingegangen.

4.1. S-BAHN UND REGIONALBAHN

Der Bezirksbeirat hat in 2013 einstimmig gefordert, dass in Vaihingen RE und IC Züge halten, der Bahnhof entsprechend umgebaut und die Gäubahn so erhalten wird. Dadurch wird der Bahnhof eine zunehmende verkehrliche Bedeutung erlangen. Diese Maßnahme bindet Vaihingen in das regionale Schienennetz ein, steigert die Erreichbarkeit von Süden her und wertet den gesamten Stadtteil auf. Dies wird umso notwendiger, weil im Synergiepark Vaihingen-Möhringen viele neue Arbeitsplätze entstehen werden. Es ist sehr wünschenswert, wenn diese neu hinzukommenden Berufs-Pendler gleich zu Beginn ihrer Beschäftigung im Synergiepark durch eine sehr gute ÖPNV-Verbindung vom Vorteil des ÖPNV überzeugt werden können. Von Seiten der Landesregierung wird diese Forderung unterstützt, der Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs als Regionalbahnhalt ist vorgesehen.

In einer weiteren Stufe ist der dauerhafte Betrieb der Gäubahn bis nach Stuttgart vorgesehen. Ein abgestimmtes und beschlossenes Konzept hierfür gibt es noch nicht. Im Rahmen dieser vorliegenden Untersuchung wurde angenommen, dass ein Regelbetrieb bis zur Haltestelle Eckartshaldenweg mit Anschluss an die Stadtbahnen stattfindet und die daraus resultierende Verkehrsverlagerung vom MIV auf den ÖPNV berücksichtigt.

Der Bahnhof Vaihingens und seine Verbindung mit dem Zentrum sind städtebaulich und verkehrstechnisch verbesserungsbedürftig. Insbesondere die Fußgängerführung sollte aufgewertet werden. Im Rahmen einer Bachelor-Arbeit an der Stuttgarter Hochschule für Technik wurde ein Konzept zur gestalterischen und funktionalen Verbesserung des Bahnhofsvorfeldes entwickelt. Der Bahnhof kann so als das Mobilitätszentrum von Vaihingen aufgewertet werden. In der Schlussabstimmung zur Priorisierung der Vorschläge im Rahmenplan Vaihingen kam die Aufwertung des Bahnhofsvorfeldes auf Rang eins.

Barrierefreiheit und überdachte und gesäuberte Aufzüge und Rolltreppen sind erforderlich. Rolltreppen und Aufzüge an den Haltestellen müssen regelmäßig gereinigt, gewartet und instandgehalten werden.

Zur Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs für zu Fuß Gehende aus und in Richtung Synergiepark werden zwei Maßnahmen gewünscht:

- a. Verkürzung der südlichen Fußgängertunnels mit Aufweitung am östlichen Ende, dabei Umbau der heutigen Treppenanlage auf die Gleise zu einer barrierefreien Rampe.
- b. Verlängerung des nördlichen Fußgängertunnels in Richtung Osten (Gewerbegebiet). Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs aus Richtung Synergie-Park wird die Verlängerung der nördlichen Unterführung, die bisher nur dem Zugang zu den Gleisen aus Richtung Westen dient, in Richtung Schockenriedstraße gefordert.

4.2. STADTBAHN

Für das Gebiet Vaihingen West und Büsnau ist schon lange eine hochwertige ÖPNV-Anbindung mittels einer Stadtbahnlinie bis Büsnau in der Diskussion und z.B. auch im FNP enthalten. Im Regionalverkehrsplan ist diese als Maßnahme mit hoher Dringlichkeit enthalten und im Nahverkehrsentwicklungsplan als „vertieft zu untersuchen“ genannt.

Auch in der Untersuchung des VWI im Auftrag von VVS und SSB ist diese Verbindung als Verlängerung der Linie U8 mit Haltestellen an der Lindenstraße, Gründgensstraße, Katzenbachstraße und Max-Planck-Institut untersucht worden. Dabei geht es vorrangig darum, die bisher nicht mit Schienenanschluss bedienten Gebiete im Westen Vaihingens zu erreichen. Im Hinblick auf die Entwicklung auf dem Universitäts-Campus ist auch eine Stadtbahnanbindung der Universität in die Diskussion gebracht worden. Nach Aussage des Universitätsbauamts wird dies jedoch nicht möglich sein. Das Institut für Physik betreibt derart empfindlichen Anlagen, dass bereits jetzt erheblicher Aufwand erforderlich ist, um diese vor den elektromagnetischen Feldern der S-Bahn(!) abzuschirmen. Eine in viel größerer Nähe verlaufende Stadtbahn kommt daher nicht in Betracht.

Diese Stadtbahnanbindung der Universität oder die Verlängerung der U8 nach Büsnau wird innerhalb des zeitlichen Rahmens für dieses Konzept nicht realisierbar sein und ist deshalb in den Modellrechnungen (Kap. 8) nicht enthalten. Diese Vorhaben sollten in weiterführenden Untersuchungen geprüft werden. Dagegen ist die Taktverdichtung der U8 kurzfristig möglich und vorgesehen und daher schon im Bezugsfall enthalten.

Eine andere langfristige und deshalb in den Modellrechnungen nicht berücksichtigte Option ist die Verlängerung der U12 von Dürtlewang durch die Osterbronnstraße bis Rohr. Dadurch entstünde eine umsteigefreie Verbindung von Rohr nach Degerloch und in den Stuttgarter Süden. Untersucht wurde dagegen eine Direktverbindung zwischen Vaihingen und dem Filderbahnhof durch Herstellung der Eckverbindung südwestlich der Haltestelle Vaihinger Straße. Die Direktverbindung zwischen Filderbahnhof und Vaihingen wäre für Pendler attraktiv, die dann am Filderbahnhof in die Stadtbahn umsteigen könnten. Zusätzliche Bedeutung als Teil des P+R-Konzepts wird diese Linie erhalten, wenn am Freibad Möhringen ein P+R-Haus erstellt wird, das überwiegend von Berufspendlern des Synergieparks genutzt wird (siehe Kap. 4.4). Durch beide Maßnahmen

wäre das Gewerbegebiet Vaihingen/Möhringen besser von Süden mit dem ÖPNV erreichbar.

4.3. Bus

Seit dem 11.12.2016 gibt es mit zunächst drei „Relex“-Buslinien ein neues Angebot in der Region. Die Expressbusse fahren montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit (von 6.30 Uhr bis 8.30 Uhr sowie von 15.30 Uhr bis 17.30 Uhr) alle 30 Minuten, ansonsten von 5 bis 24 Uhr im Stundentakt. Eine der Linien, die X60 bedient die Verbindung zwischen Leonberg und Flughafen / Messe mit den Zwischenhalten Schillerhöhe / Bosch sowie Universität. Es sollte geprüft werden, ob ein weiterer Zwischenhalt am Synergiepark möglich ist. Damit verbunden wäre eine Änderung des Linienweges, der dazu über die Nord-Süd-Straße anstatt wie bisher über das Autobahnkreuz Stuttgart verlaufen müsste.

Eine ausreichend leistungsfähige ÖPNV-Anbindung des Eiermann-Campus nach dessen geplanter Aufsiedlung einschließlich des Gewerbegebiets Waldplätze ist durch eine Buslinie mit Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt möglich und wird im Nahverkehrsentwicklungsplan zur Umsetzung empfohlen.

Die Buslinie 80 dient der Anbindung der Arbeitsplätze des Synergieparks an den Bahnhof Vaihingen und fährt als Rundkurs in Einbahnrichtung durch das Gewerbegebiet. Dadurch ergeben sich für einige Relationen unnötig weite Fahrwege mit entsprechend langer Fahrzeit. Deshalb wird vorgeschlagen, die Buslinie 80 künftig im Gegenrichtungsverkehr, ggf. mit modifizierter Linienführung und optimiertem Fahrplan zu betreiben (WIV).

Eine bessere Verkehrsanbindung der Universität an das Ortszentrum von Vaihingen zur Bindung höherer Kaufkraftanteile im Einzelhandel wurde bereits von dem „Arbeitskreis Verkehr“ des Bezirksbeirats gewünscht. Dazu wird eine Taktverdichtung der Buslinie 82 tagsüber vorgeschlagen.

Für alle Bus- und Stadtbahnverbindungen wird eine möglichst kurze Gesamtreisezeit angestrebt. Die Taktzeiten der Busse müssen an die Abfahrzeiten der S- und U-Bahnen abgestimmt werden, bzw. im 10 Minutentakt tagsüber fahren. Dies gilt für alle Linien werktags und in der Hauptverkehrszeit. Das „Frauennachttaxi“ in den SSB-Bussen sollte in der Öffentlichkeit besser bekannt gemacht werden.

4.4. PROJEKTIDEE SEILBAHN

Die Idee einer urbanen Seilbahn wird derzeit in vielen Städte Deutschlands thematisiert und wurde für Vaihingen für gleich zwei Anwendungsfälle zur Diskussion gestellt.

- a. als Vorschlag der WIV: Park & Lift-Konzept, um Beschäftigte des Synergieparks an möglichem Stau auf der Nord-Süd-Straße von einem Parkhaus an der Nord-Süd-Straße zu den Arbeitsplätzen im Gewerbegebiet und zurück zu bringen

- b. als Vorschlag zur schnell und kostengünstig realisierbaren ÖPNV-Anbindung des Eiermann-Campus an die Ortsmitte bzw. den Bahnhof Vaihingen

Die mögliche Trassenführung ist in der folgenden Abbildung schematisch dargestellt.

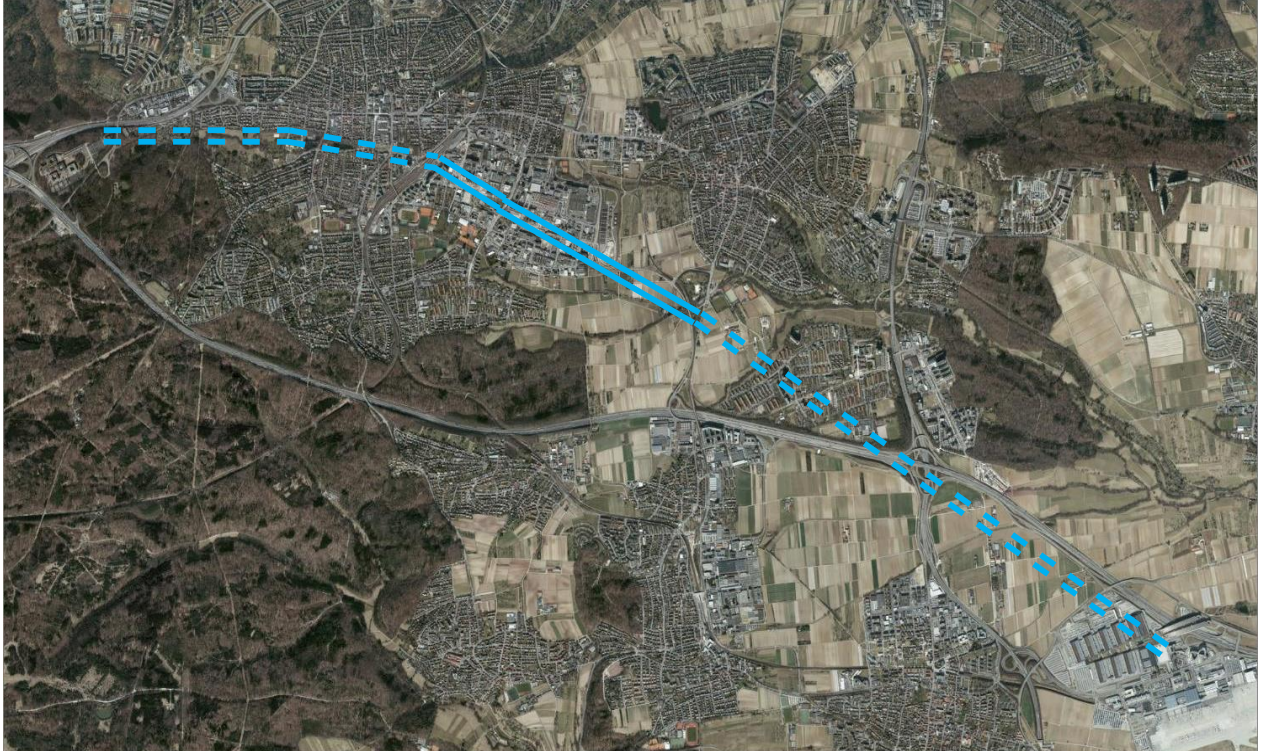


Abbildung 7: schematische Darstellung möglicher Seilbahntrassen

Eine erste verkehrsplannerische Untersuchung wurde vom Verkehrswissenschaftlichen Institut vorgenommen. Es sind jedoch außer der Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens noch weitere technische, rechtliche, städtebauliche und Finanzierungsfragen zu klären, um eine Abschließende Empfehlung geben zu können. Deshalb wird empfohlen, für das Seilbahnprojekt eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben.

4.5. FÖRDERUNG P+R

Der Ausbau des Angebots an P+R-Plätzen soll einerseits dazu dienen, die Straßen von und nach Stuttgart zu entlasten und andererseits den Parkierungsdruck in Wohn- und Gewerbegebieten zu reduzieren. Da grundsätzlich anzustreben ist, dass P+R-Nutzer einen möglichst kleinen Teil der Fahrt mit Kfz und den überwiegenden Teil der Fahrt mit dem ÖPNV zurücklegen, sollten die P+R-Anlagen deutlich außerhalb der Landeshauptstadt Stuttgart liegen. Aus diesem Grunde wurde die Zuständigkeit für das P+R-Konzept dem Verband Region Stuttgart übertragen. Dennoch können auch P+R-Anlagen auch auf Stuttgarter Gemarkung sinnvoll sein, weil sich dort starke Verkehrsströme sammeln und ein dichtes und attraktives ÖPNV-Angebot für die Weiterfahrt vorhanden ist.

Ein Parkhaus an der Nord-Süd-Straße ist als öffentliches Parkhaus vor allem für Pendler in die Innenstadt attraktiv und würde das Angebot der P+R-Angebote Unterer Grund und Albstraße ergänzen. Die Zufahrt zum Parkhaus von der Autobahn aus würde zusätzlich belastet. Für Pendler in den Synergiepark wäre der Standort dann interessant, wenn im Synergiepark keine ausreichende Anzahl von Parkplätzen vorhanden ist und Firmen des Synergieparks für deren Mitarbeitende in dem P+R-Parkhaus Kontingente reservieren. Wesentlich ist dann ein attraktiver Shuttle-Dienst zwischen Parkhaus und den angeschlossenen Firmen. Die SSB arbeitet an einem Konzept, dass in der Nähe des Freibads Möhringen eine große P+R-Anlage vorsieht. Dort ist eine von zwei Stadtbahnlinien bediente Haltestelle vorhanden. Das ÖPNV-Angebot könnte zusätzlich noch durch eine Buslinie von/zum Synergiepark ergänzt werden.

Die SSB haben zusammen mit der LHS die Überlegungen für ein solches P+R-Angebot bereits weiter ausgearbeitet. Die Zufahrt zu dem Parkhaus könnte demnach bereits kurz nach der Auffahrt von der A 8 auf die Nord-Süd-Straße erfolgen. Für den abfließenden Verkehr in Richtung A 8 könnte eine zusätzliche Rampe hergestellt werden (Siehe Abbildung). Die weitere Vertiefung dieser Planung wird vorgeschlagen.



Abbildung 8: Lage und Anbindung eines P+R-Parkhauses an der Nord-Süd-Straße

Das Bezahlssystem des Parkhaus Österfeld / Unterer Grund (509 Plätze) wurde Ende 2016 so geändert, dass es ausschließlich durch Fahrgäste des ÖPNV genutzt werden kann. Zur Befriedigung der Nachfrage durch STEP sind im Gebiet selbst Angebote zu schaffen oder durch aktives betriebliches Mobilitätsmanagement dafür zu sorgen, dass verstärkt alternative Verkehrsmittel genutzt werden. Die Nutzung des Parkhauses für STEP Mitarbeiter sowie Besucher entzieht dem ÖPNV Potential und soll deshalb nicht zugelassen werden.

Die Erweiterung der P+R Parkplatzkapazität am Vaihinger Bahnhof würde zusätzlichen Kfz-Verkehr in die Ortsmitte ziehen und wird daher nicht empfohlen.

5. MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

Der Stadtbezirk Vaihingen wird von drei hoch belasteten Umfahrungen tangiert: der A8 im Süden, der A831/ B 14 im Westen und der Nord-Süd-Straße im Norden und Osten. Auf der A8 kommt es häufig und bereits durch geringe Ursachen zu langen Staus mit Verkehrsverlagerungen auf das örtliche Vaihinger und Möhringer Straßennetz, was auch dort zu Überlastungen und zu Schleichverkehr im Stadtbezirk führt. Eine Entlastung soll der Ausbau der Autobahnen A8 und A 81 bringen.

Der regelmäßige Berufsverkehr von und zum Synergiepark Vaihingen-Möhringen belastet vor allem die Nord-Süd-Straße bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Innerhalb des Stadtbezirks nehmen die beiden Hauptverkehrsachsen Hauptstraße – Möhringer Landstraße in Ost-West-Richtung sowie Robert Leicht-Straße (bzw. Seerosenstraße) – Robert-Koch-Straße – Schönbuchstraße den größten Teil der Kfz-Verkehrsbelastung auf und sind in den Hauptverkehrszeiten abschnittsweise an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Der Kreuzungspunkt dieser beiden Achsen ist entsprechend hoch belastet und ein Engpass für den Verkehrsablauf.

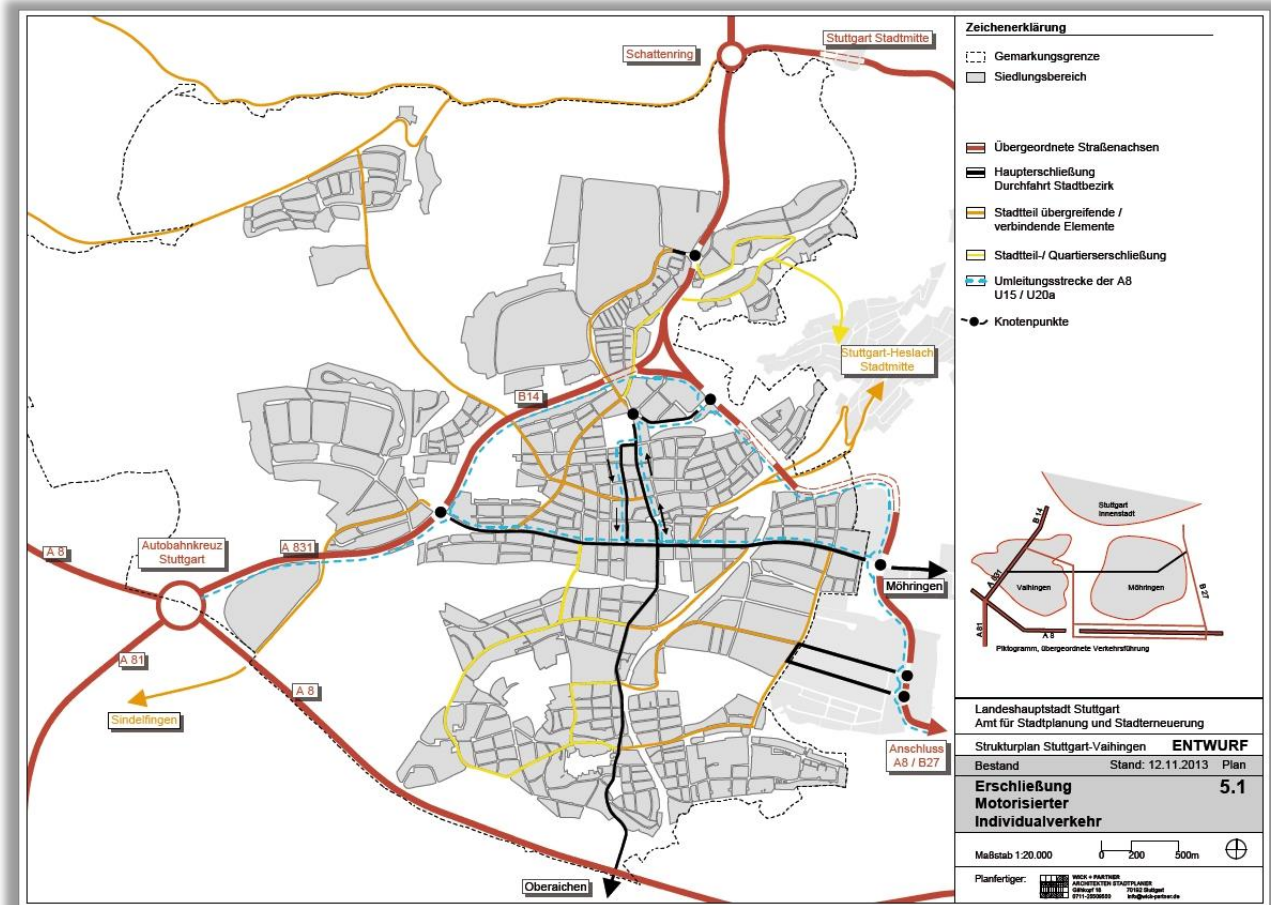


Abbildung 9: Erschließung MIV, Büro Wick

Städtebaulich nicht befriedigend ist die Aufteilung des Kfz-Verkehrs nördlich der Hauptstraße auf des Einbahnstraßensystem bestehend aus Robert-Leicht-Straße nach Norden und Seerosenstraße nach Süden. Der erste Abschnitt der Achsen Robert-Leicht-Straße zerschneidet den Einkaufsbereich beidseits der Straße am Vaihinger Markt, die Achse Seerosenstraße hingegen durchfährt ein Wohngebiet, das von seiner baulichen Struktur her eher eine Tempo 30-Zone sein sollte.

Die Grafiken der folgenden Seiten zeigen die aktuellen Kfz-Belastungen in der Ortsmitte von Vaihingen. (Modellrechnung, Bestand 2017).

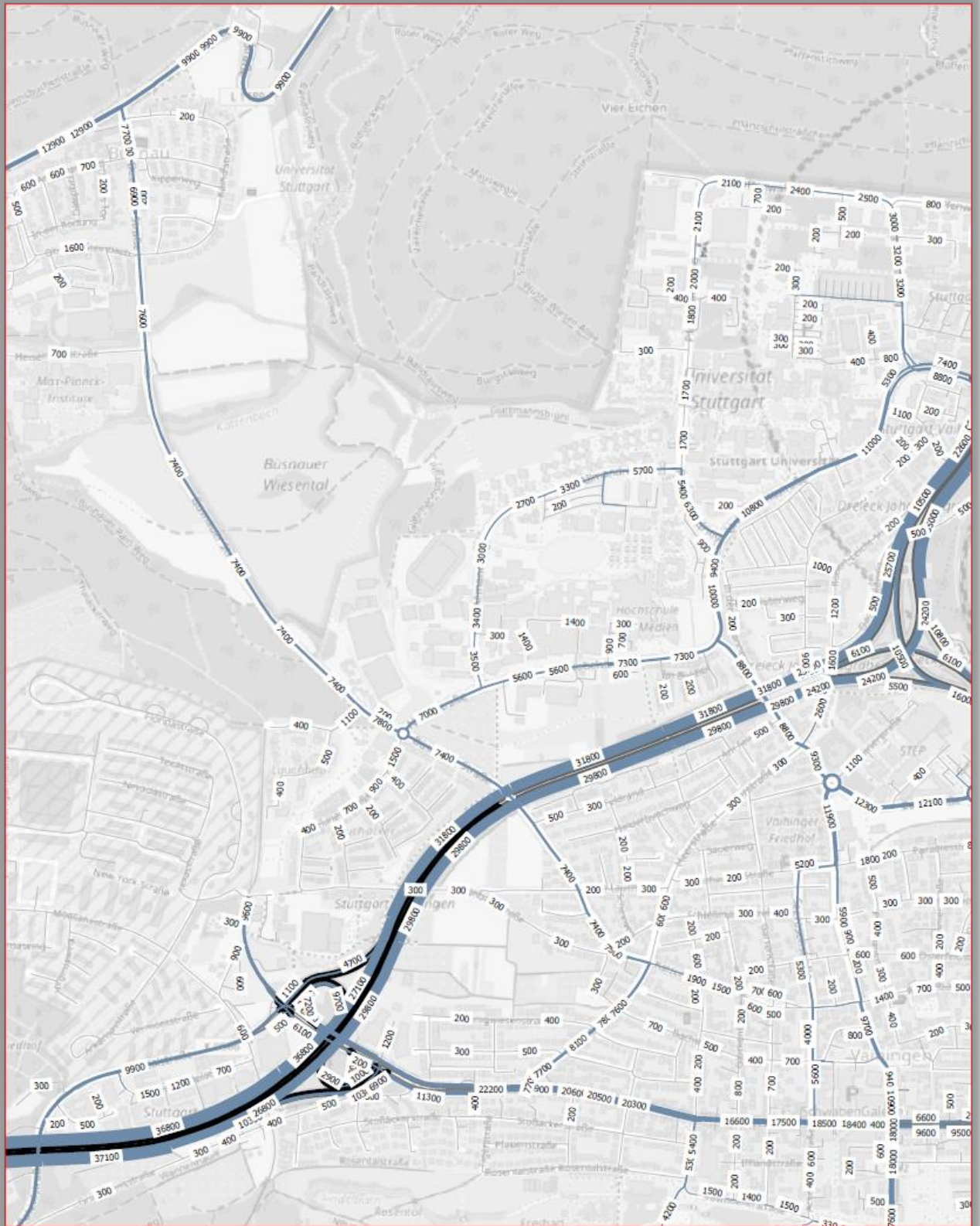


Abbildung 10a: Verkehrsmengen in Vaihingen Nordwest [Kfz/24Std]

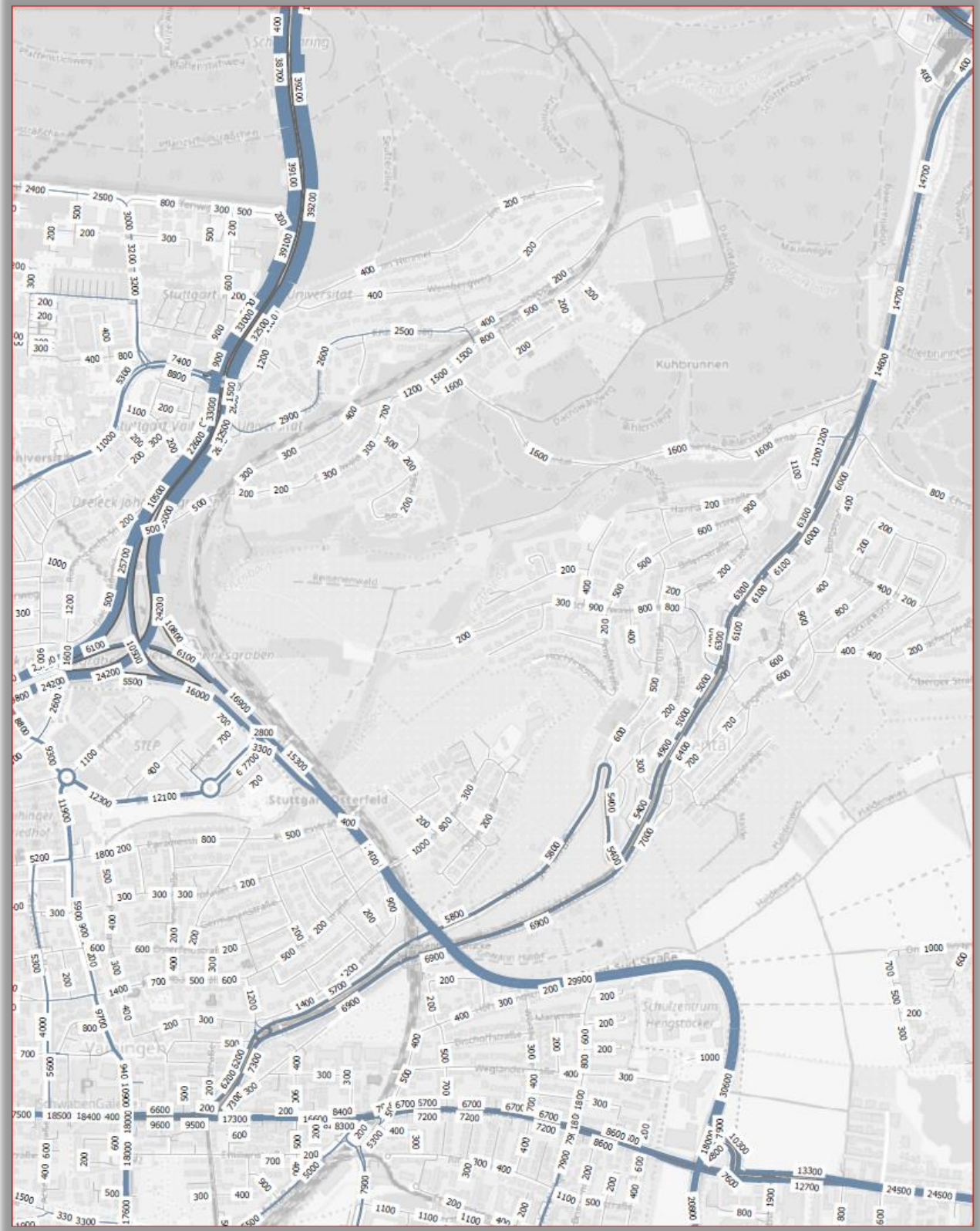


Abbildung 10b: Verkehrsmengen in Vaihingen Nordost [Kfz/24Std]

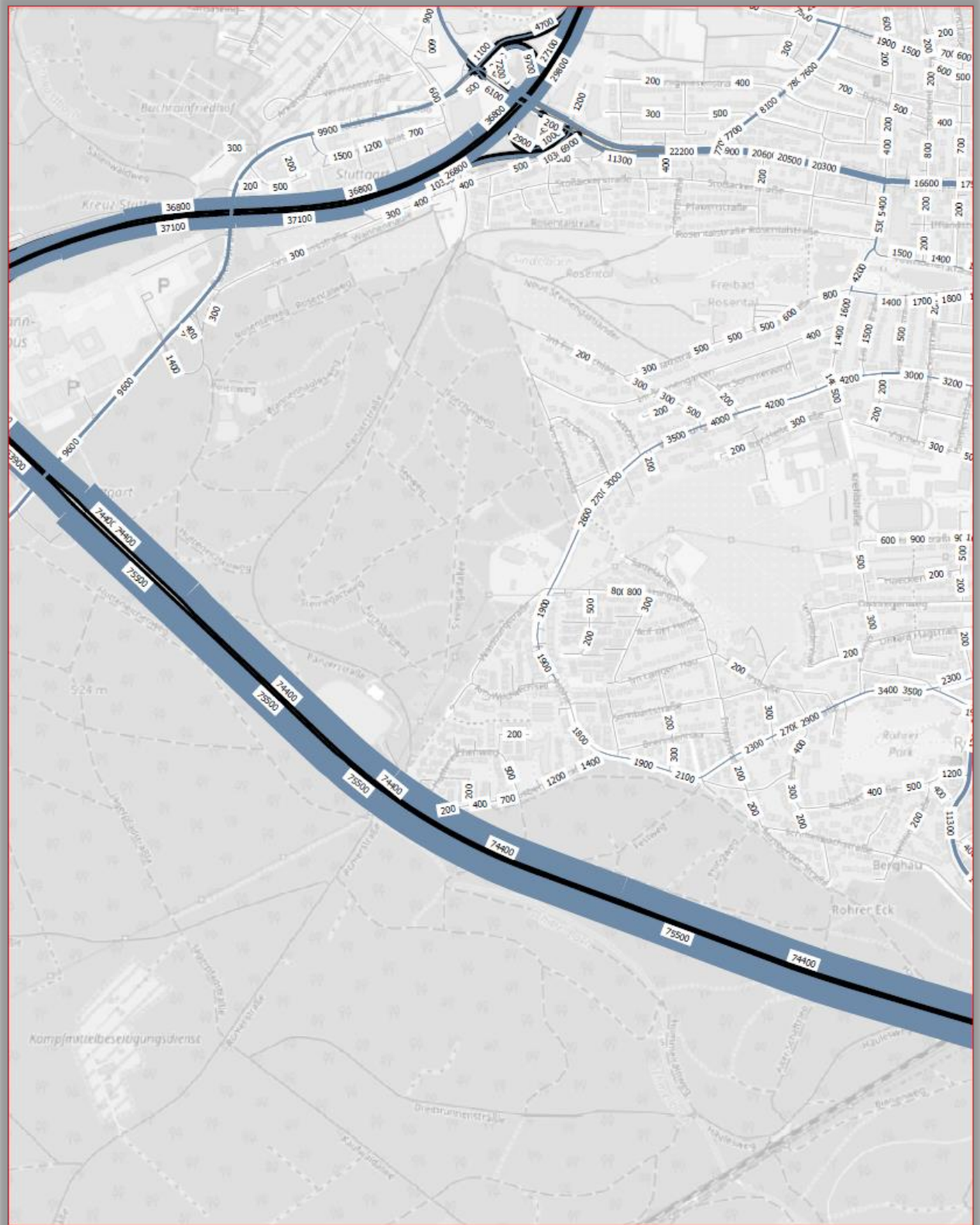


Abbildung 10c: Verkehrsmengen in Vaihingen Südwest [Kfz/24Std]

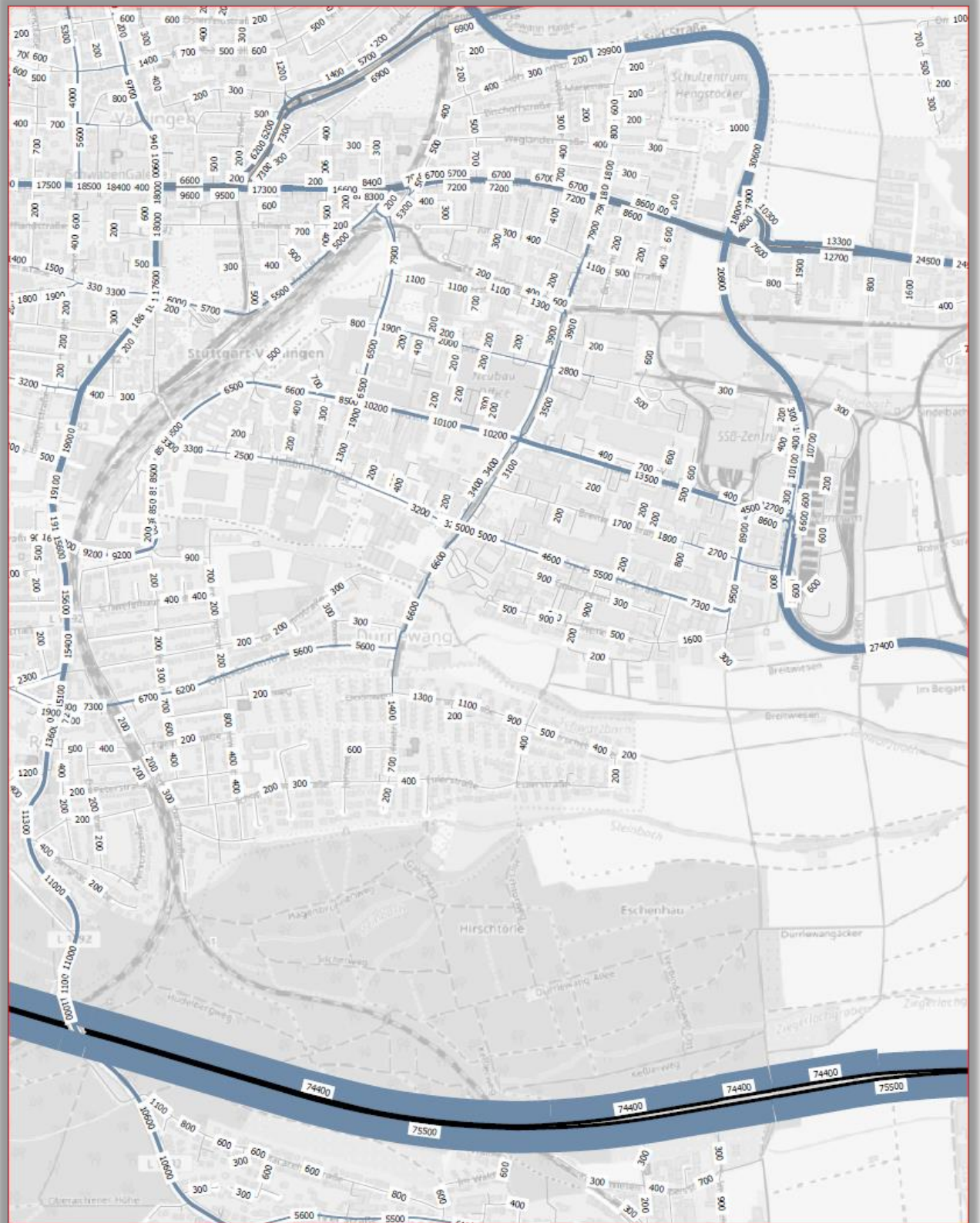


Abbildung 10d: Verkehrsmengen in Vaihingen Südost [Kfz/24Std]

5.1. BETRIEBLICHE UND ORGANISATORISCHE MAßNAHMEN

Lenkung des Lkw-Verkehrs

Im März 2010 wurde ein LKW-Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen stadtweit eingeführt. In Vaihingen besteht zusätzlich ein LKW-Durchfahrtsverbot, um die Gewerbegebiete gezielt an den umgebenden Hauptverkehrsstraßenring anzubinden.

Eine konsequente Durchsetzung des bestehenden LKW-Durchfahrverbotes ist notwendig. Durch die integrierte Verkehrsleitzentrale kann an den Ortseingängen die Verkehrsmenge so geregelt werden, dass Überlastungen des innerörtlichen Straßennetzes vermieden werden.

zulässige Geschwindigkeiten im Straßennetz

Aus Gründen der Luftreinhaltung ist für alle zweistreifigen Außerortsstraßen in Stuttgart, soweit sie nicht in der Zuständigkeit des Landes liegen, eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h angeordnet. Da die Umweltqualitätsziele vor allem hinsichtlich der Luftreinhaltung damit nicht erreicht werden, arbeitet die Landeshauptstadt Stuttgart an einem neuen Geschwindigkeitskonzept für das gesamte Stadtgebiet. Ein konsequentes Durchsetzen der Höchstgeschwindigkeiten (vor allem nachts), Hinweisschilder auf Luftreinhaltung und Lärmschutz sollen zu einer spürbaren Luftverbesserung und Lärminderung beitragen.

Car-Sharing / Mitfahrgemeinschaften

Durch Car-Sharing kann der Bedarf an Kfz-Abstellplätzen deutlich reduziert werden. Bei größeren Investitionsvorhaben fordert die Landeshauptstadt Stuttgart von den Investoren / Bauherren Mobilitätskonzepte, in denen die Strategie zur Vermeidung von Kfz-Verkehr (insbesondere mit Verbrennungsmotor) dargelegt werden soll. Dazu gehören regelmäßig auch die Bausteine Car-Sharing und Förderung der E-Mobilität. Bei größeren Neubauten sind deshalb stets auch Car-Sharing-Plätze einzuplanen. Ein in dieser Hinsicht wegweisendes Konzept ist für den Garden-Campus, aber auch in anderen Mobilitätskonzepten vorgesehen.

Die Förderung von Mitfahrgemeinschaften ist ein Baustein aus dem Konzept „Nachhaltig mobil in Stuttgart“. Die Landeshauptstadt Stuttgart hat eine Untersuchung in Auftrag gegeben, um damit einen Impuls zur weiteren Vertiefung dieses Themas zu geben. Wie auch für P+R gilt für Mitfahrgemeinschaften, dass diese sich möglichst nah am Wohnort der Teilnehmenden zusammenfinden sollten, um einen möglichst großen Teil der Strecke in nur einem Fahrzeug zurückzulegen. Aus diesem Grunde sollte ein Konzept von Parkplätzen für Mitfahrgemeinschaften ebenso wie das P+R-Konzept eine regionale Aufgabe sein.

Förderung der E-Mobilität

Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die Förderung der E-Mobilität (im Kfz-Verkehr) in erster Linie ein Thema des ruhenden Verkehrs. Die Vorteile der E-Mobilität in Bezug auf

Lärm- und Schadstoffemissionen kommen zwar beim Fahren der Fahrzeuge zur Geltung, sie spielen aber für den Entwurf der Straßenverkehrsanlagen keine Rolle. Die Förderung der E-Mobilität bedeutet deshalb, als Anreiz zur Nutzung solcher Fahrzeuge Nutzervorteile zu bieten und vor allem für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zu sorgen. Die Nutzervorteile bestehen in der Landeshauptstadt Stuttgart darin, dass generell auf öffentlichen Parkplätzen kostenfrei geparkt werden kann. Weitere Vorteile könnten z.B. besondere Zufahrtsrechte für Lieferfahrzeuge in Fußgängerzonen sein, über die nachgedacht wird. Wesentlichste Voraussetzung für die Nutzung von E-Fahrzeugen ist aber die Ladeinfrastruktur. Mehr Stromtankstellen (E-Säulen) sind erforderlich. Dabei sollten Ladesäulen im Straßenraum an Parkplätzen aber die Ausnahme bleiben. In der Regel muss das Laden der Fahrzeuge auf Parkplätzen und in Garagen erfolgen, in der Regel am Wohnort oder Arbeitsplatz. Es ist deshalb anzustreben, dass alle Stellplätze in (Tief-)Garagen und Parkhäusern mit Lademöglichkeiten zumindest nachgerüstet werden können, weil das Umparken der Fahrzeuge zum oder nach dem Laden keine zukunftssichere Lösung sein kann.

sonstige Maßnahmen

Weitere Maßnahmen wie Optimierung der Wegweisung, Parkleitsysteme oder die Einführung "Grüner Pfeil" für Rechtsabbieger können zur Verflüssigung des Verkehrs bzw. zur Verkehrsvermeidung und einer Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen beitragen.

5.2. MAßNAHMEN IM STRAßENNETZ

Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen und die Bewertung von Szenarien ist die Kenntnis der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsnachfrage. Dazu wurden im Jahr 2016 im Gebiet des Stadtbezirks umfangreiche Zählungen des Kfz-Verkehrs vorgenommen. Das Ing.-Büro SSP-Consult hat im Auftrag der LHS anhand dieser aktuellen Zählungen die Daten des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Stuttgart bzw. des Verband Region Stuttgart aktualisiert und ein Verkehrsmodell erstellt, mit dem die Wirkungen der unterschiedlichen Maßnahmenvorschläge und Szenarien überprüft wurden (siehe Kap. 8). Zur Beurteilung der einzelnen Maßnahmen wurde ein Bezugsfall erstellt, mit dem die Ergebnisse der Maßnahmenuntersuchungen verglichen werden können. In diesen Bezugsfall sind die künftige Siedlungsentwicklung sowie die bereits als gesichert geltenden Maßnahmen zum Ausbau des Straßennetzes und des ÖPNV eingegangen.

Das Straßennetz in Vaihingen ist in starkem Maße mit Kfz-Verkehr belastet, der wegen der Staus auf der A8 auf das örtliche Straßennetz ausweicht. Der Bund hat die Notwendigkeit des Ausbaus der Fernstraßen A8 und B27 erkannt und diese Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan in den vordringlichen Bedarf aufgenommen. Bei der Untersuchung der im Folgenden aufgeführten Maßnahmen ist stets unterstellt, dass, soweit dies für die Verkehrsbelastung in Vaihingen relevant ist, die Bundesfernstraßen dem

BVWP entsprechend ausgebaut sind. Diese Annahme ist sinnvoll, weil nicht Maßnahmen vorgeschlagen werden sollen, deren Sinn und Notwendigkeit sich aus einer Entlastung der Autobahn oder B27 ergibt.

Stufenweise Kapazitätssteigerung der Nord-Süd-Straße

Eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Synergieparks ist der stufenweise Ausbau der Nord-Süd-Straße, der für den Abschnitt zwischen Industriestraße und A8 bereits 2008 vorgeschlagen worden ist. Die Untersuchung zum Mobilitätskonzept für das Allianz-Vorhaben sowie die Modellrechnungen für den vorliegenden Verkehrsstrukturplan Vaihingen zeigen, dass ohne diese Kapazitätssteigerung eine deutliche Mehrbelastung in der Schönbuchstraße und Liebnechtstraße zu erwarten ist.

Im Abschnitt der Nord-Süd-Straße zwischen Industriestraße und Hengstäckertunnel befinden sich drei Straßenunterführungen, deren lichte Weite einen dreistreifigen Straßenquerschnitt mit Einschränkungen zulässt. Schon bisher ist der Verkehrsablauf von regelmäßigen Staus auf der Nord-Süd-Straße während der Hauptverkehrszeiten gekennzeichnet. Bereits im Oktober 2008 wurden deshalb dem Ausschuss für Umwelt und Technik Planungen für die Ertüchtigung der Nord-Süd-Straße zwischen Industriestraße und A8 durch Ausbau auf vier Fahrstreifen vorgestellt. Die Verkehrsuntersuchungen des Büros SSP-Consult [2] bestätigen die Notwendigkeit dieser Maßnahme. Angesichts der langfristigen Entwicklungsperspektiven für den Synergiepark ist ein Ausbau des gesamten Straßenzuges zu empfehlen.

Als Autobahnzubringer von/zur A8 liegt die Nord-Süd-Straße nur zum Teil auf Stuttgarter Gemarkung, der südlich der A8 liegende Teil befindet sich (als Maybachstraße) auf der Gemarkung von Leinfelden-Echterdingen. In seiner verkehrlichen Funktion ist dieser Straßenzug insgesamt zu betrachten. Um eine koordinierte Planung ab B14 bis LE zu ermöglichen hat die WIV-vorgeschlagen, die Nord-Süd-Straße als Landesstraße zu klassifizieren.

Die Kapazitätssteigerung der Nord-Süd-Straße kann in Ausbaustufen erfolgen, von denen der Ausbau der vier Knotenpunkte

- Rampen AS Nord-Süd-Straße
- Einmündung Heilbrunnenstraße
- Anschluss Breitwiesenstraße und
- Rampen Anschluss Vaihinger Straße

die erste Ausbaustufe ist. Die Planungen für die Anschlussstelle A 8 und die Breitwiesenstraße sind bereits weit fortgeschritten und die Baumaßnahmen stehen demnächst an.

Die nächsten beiden Ausbaustufen bestehen im Ausbau der Strecke zwischen Hengstäckertunnel und Industriestraße auf drei Fahrstreifen und dem vierstreifigen Ausbau des Abschnitts zwischen Industriestraße und A 8. Im Zusammenhang mit dem in Kapitel 4.5 beschriebenen P+R-Parkhaus sind zu dessen Anbindung je eine weitere Ab- und Auffahrt an der Nord-Süd-Straße erforderlich.

Konzept für Gründgens- und Pascalstraße

Mit einem Autohaus liegt an der Gründgensstraße ein nennenswerter Verkehrserzeuger, außerdem wird sie stark von Beschäftigten des Gewerbegebiets Waldplätze als Parkplatz genutzt. Anfahbar ist die Straße nur durch eine Tempo 30-Zone, die eigentlich ausschließlich der Erschließung des dortigen Wohngebiets dienen soll. Das verkehrsplanerische Ziel, das Wohngebiet vor ortsfremdem Verkehr zu schützen wird noch wichtiger, wenn durch die Nachnutzung des IBM-Areals eine verstärkte Verkehrsverflechtung zwischen der Ortsmitte Vaihingen und dem neuen Stadtteil entsteht. Das Verkehrskonzept zur Anbindung des neuen Stadtteils „Garden-Campus“ sieht somit vor, den Kfz-Verkehr über die Hauptstraße und Pascalstraße zu führen. Dazu wird die Gründgensstraße von der Pascalstraße abgehängt und endet künftig als Stichstraße in einer Wendepalette am westlichen Ende der Straße. Auf den Vorschlag einer Fahrradstraße in Kap 6.1 wird verwiesen. Dies hat Auswirkungen auf die Pascalstraße, deren Belastung durch die Entwicklung auf dem Eiermann-Campus ohnehin deutlich zunehmen wird. Die Mehrbelastung der Pascalstraße wird nach den Modellrechnungen in der Größenordnung von ca. 7.000 Kfz/d liegen und eine Signalisierung der Knotenpunkte im Zuge der Straße erforderlich machen. Auch die Signalanlage Pascalstraße / Hauptstraße wird zu überprüfen sein.

Ein direkter Anschluss der Pascalstraße (oder Gründgensstraße) an die A 831 zur Anbindung des Eiermann-Campus ohne Belastung des örtlichen Straßennetzes ist nicht möglich. Dies wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart auf diesbezügliche Nachfrage nochmals ausdrücklich bestätigt.

Anschluss der Büsnauer Straße an die B 14

Zur verbesserten Erreichbarkeit des Universitäts-Campus in Vaihingen wurde bereits in den 1990er Jahren vorgeschlagen, die Büsnauer Straße direkt an die B 14 anzuschließen. Im Bebauungsplan „Lauchäcker Anschluss Büsnauer Straße / B 14 (Vai 216)“ aus dem Jahr 1995 ist der Anschluss enthalten. Dadurch ergibt sich eine kurze Anbindung der Universität sowie der Stadtteile Lauchhau, Lauchäcker und Büsnau an die B 14. Dadurch kann Kfz-Verkehr aus dem westlichen Gebiet von Vaihingen (Heerstraße, Katzenbachstraße, Büsnauer Straße) herausgehalten werden, was bei der weiteren Entwicklung des Universitäts-Campus an Bedeutung gewinnen wird. Der Bau der Anschlussstelle wird daher im Rahmen des Mobilitätskonzepts für den Universitäts-Campus abschließend zu bewerten sein. Auch der Regionalverkehrsplan enthält diesen Anschluss als eine Maßnahme mit höchster Dringlichkeit.

Knoten Möhringer Landstraße / Filderhofstraße / Höhenrandstraße

In einem Statement der WIV wird zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit ein separater Rechtsabbiegestreifen von der Ruppmannstraße kommend in die Vaihinger Straße vorgeschlagen. Insgesamt ist dieser Anschluss jedoch weder verkehrlich noch städtebaulich befriedigend. Im Rahmenplan für Vaihingen ist dieser Bereich in mehrfacher Hinsicht (undefinierter Stadtübergang, Knotenpunkt mit hohem Verkehrsaufkommen, von

Verkehrsanlagen dominierter Bereich) als Problempunkt benannt. Entlang der Bahnstrecke wird die Chance zur Vernetzung der Grün- und Erholungsräume und (im Strukturplan) zum Rückbau der dominierenden Verkehrsanlagen gesehen.



Abbildung 11: Ausschnitt aus Rahmenplan Vaihingen, Büro Wick

Deshalb sollte eine großzügige Lösung mit Überdeckung der Bahnanlagen angestrebt werden, die in beiderlei Hinsicht eine deutliche Verbesserung bringt. Durch Überdeckung der Bahnstrecke zwischen der Stadtbahnbrücke in Verlängerung der Emilien- bzw. Jurastraße und der Möhringer Landstraße wird die Möglichkeit geschaffen, den Anschluss grundsätzlich neu zu ordnen und zugleich einen Lärmschutz gegenüber der Bahnlinie zu schaffen. Darüber hinaus wird Fläche gewonnen, die teilweise bebaut werden und teilweise zur o.g. Vernetzung der Grünräume dienen könnte. Die Modellrechnungen zeigen, dass damit eine moderate Konzentration von Verkehr in den / aus dem Synergiepark auf diesen Anschluss erreichbar ist und die Straße Am Wallgraben etwas entlastet werden könnte. Insgesamt ist die verkehrliche Wirkung räumlich im Wesentlichen auf die Möhringer Landstraße zwischen Schillerplatz und Am Wallgraben begrenzt. Die folgende Skizze verdeutlicht die Grundidee dieses Vorschlags.



Abbildung 12: Skizze: Umgestaltung des Knotenpunktsbereichs Möhringer Landstraße / Höhenrandstraße / Filderhofstraße

Umgestaltung Vaihinger Markt

Als Teil des Hauptstraßennetzes von Vaihingen erfüllt die Straße Vaihinger Markt zwischen Hauptstraße und Katzenbachstraße eine wichtige verkehrliche Funktion. Auch Buslinienverkehr findet hier statt und die Tiefgarage Vaihinger Markt ist hier angebunden. Andererseits zerteilt die Straße das Zentrum in den Teil des Schwabenzentrums und den Teil Vaihinger Markt, die zusammen den Einkaufsschwerpunkt von Vaihingen bilden und deshalb funktional wiegestalterisch zusammenwachsen sollten. Um dies zu erreichen wird eine Umgestaltung der Straße Vaihinger Markt vorgeschlagen, die den Kfz-Verkehr zwar belässt, aber auch eine Aufenthaltsqualität bietet und die Einheit des Geschäftszentrums verdeutlicht.

Bau zusätzlicher Lichtsignalanlagen

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit von überlasteten Knotenpunkten und ggf. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Signalisierung von Knotenpunkten im Synergiepark empfohlen. Dies sind die Kreuzung Schockenriedstraße / Ruppmannstraße und die Einmündung Heißbrühlstraße / Karl-Liebknecht-Straße. Bereits geplant ist die Signalisierung der Kreuzung Ruppmannstraße / Industriestraße, die in den vergangenen Jahren ein Unfallhäufungspunkt war. An weiteren vorhandenen Anlagen können Anpassungen der Signalprogramme an veränderte Verkehrsbelastungen erforderlich werden. Dies ist insbesondere in der Pascalstraße der Fall, deren Belastung durch die Entwicklung auf dem Eiermann-Areal erheblich zunimmt, sodass Linkseinbiegen aus den untergeordneten einmündenden Straßen sehr schwierig wird.

Änderung der Verkehrsführung im Synergiepark

Im Synergiepark gibt es Straßenabschnitte, die aufgrund ihres Straßenquerschnittes Gegenrichtungsverkehr nur eingeschränkt zulassen. Der Ausbau mit verbreiterten Fahrstreifen scheidet aus Platzgründen meistens aus, sodass entweder das Parken verboten werden muss oder zu prüfen wäre, ob die Straßenabschnitte als Einbahnstraßen betrieben werden sollten. Da mit Einbahnregelungen jedoch stets auch Umwege erzwungen werden und damit die Fahrleistung erhöht wird, sollte dieses Instrument so sparsam wie möglich eingesetzt werden. In der vorliegenden Untersuchung wurden derartige Maßnahmen deshalb nicht berücksichtigt.

Umgestaltung Osterbronnstraße

Im Rahmen der Sanierung Dürrolewang ist auch die Umgestaltung der Osterbronnstraße mit verbreiterten Seitenräumen und Radschutzstreifen vorgesehen. In der öffentlichen Diskussion dazu kam der Vorschlag auf, den Knotenpunkt Osterbronnstraße / Dürrolewangstraße zu einem Kreisverkehr umzubauen. Dieser Anregung soll gefolgt werden.

5.3. RUHENDER VERKEHR

Wohngebiete

Dank seiner sehr guten ÖPNV-Verbindungen in die Innenstadt ist der Bahnhof Vaihingen ein Umsteigepunkt vom MIV auf Stadt- und S-Bahn. Der vorhandene P-R-Platz mit 73 Plätzen ist ebenso wie der in Rohr mit 24 Plätzen vollständig ausgelastet. In Folge dessen stellen Umsteiger Ihre Fahrzeuge in den Straßen der umgebenden Gebiete ab und erschweren dortigen Bewohnern und Besuchern einen Parkplatz zu finden. Deshalb werden in 2017 auch im Stadtbezirk Vaihingen vorbereitende Untersuchungen zur Einführung eines Parkraum-Managements (PRM), wie es in der Innenstadt in weiten Teilen bereits besteht, durchgeführt. Die Voraussetzungen für die Einführung des PRM sind gegeben, wenn in einem abgegrenzten Gebiet zeitweilig mehr parkende Fahrzeuge auf öffentlichen Flächen angetroffen werden, als legale Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Eine solche Situation, dass nämlich Bewohner in ihrem Wohngebiet keine Parkplätze finden weil diese durch Pendler belegt werden, besteht auch in den Wohngebieten in der Nachbarschaft des Gewerbegebiets Synergiepark sowie der Universität. Das Interesse der Stadt ist, das Kfz-Fahrtenaufkommen der Gewerbegebiete zu minimieren und die Nutzung des ÖPNV zu fördern. Ein Mittel dazu ist die Beschränkung der zulässigen Stellplätze, beispielsweise auf die nach VwV Stellplätze notwendige Anzahl. Bei der Berechnung dieser Anzahl wird die Qualität der ÖPNV-Erschließung eines Standorts berücksichtigt. Eine derartige Regelung, als eigenständige Satzung oder örtliche Bauvorschrift, kann aber die Verdrängung der Parker in umgebende Straßen zur Folge haben. Die Einführung eines PRM in diesen Straßen ist deshalb bei Einführung einer Stellplatzbeschränkung unbedingt notwendig. Deshalb werden auch in diesen Gebieten die entsprechenden vorbereitenden Untersuchungen vorgenommen.

Bezirkszentrum

Für den örtlichen Einzelhandel sind ausreichend viele und gut erreichbare Kurzzeit-Parkplätze ein wichtiger Standortfaktor. In den Geschäftslagen ist daher ein ausreichendes Parkplatzangebot im Ortszentrum von Vaihingen zu Stärkung des lokalen Einzelhandels sicherzustellen.

Universitäts-Campus

Das Mobilitätskonzept für den Uni-Campus sieht vor, trotz weiteren moderaten Wachstums der Beschäftigtenzahl die Anzahl der derzeit ca. 4.000 Parkplätze nicht weiter zu erhöhen, sondern diese flächendeckend zu bewirtschaften. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, auch in den angrenzenden Wohngebieten Maßnahmen zum Schutz der Bewohner vor gebietsfremden Dauerparkern zu ergreifen.

Ein Zuwachs an Stellplätzen ist jedoch durch die Erweiterung von Instituten und Einrichtungen, die nicht direkt zur Universität gehören (z.B. Fraunhofer Gesellschaft), zu erwarten. Als langfristige Perspektive ist an eine Überdeckung der B14 zwischen Büsnauser Straße und Johannesgraben-Tunnel gedacht. Diese B 14-Überbauung könnte gleichzeitig mehrere positive Effekte bewirken:

- Schutz der angrenzenden Wohngebiete vor Verkehrslärm
- Unterbringung der notwendigen Stellplätze der Universität
- Verbesserung des Kaltluftstroms in Richtung Kaltental bei geringerer Belastung des Luftstroms mit Schadstoffen

Synergiepark

Ein Element des Gebietsmanagements im Synergiepark und wichtiger Beitrag zur Lösung der Parkplatzprobleme ist das durch die WIV vorgeschlagene Modellprojekt PIR = Parkplatz-Informations- und Reservierungssystem. Damit soll eine Parkplatzbörse geschaffen werden, durch die es möglich wird, auch auf fremdem Firmengelände einen Parkplatz zu finden.

Weitere Parkraumangebote sind erforderlich, um den bereits bestehenden Bedarf zu decken. Dies kann in Form von Parkierungsbauwerken geschehen, die etwa im Rahmen von Mobilitätspunkten geschaffen werden können. Als ein möglicher Standort ist das Aurelis-Areal an der Fußgängerunterführung im Gespräch. Ein weiteres Angebot kann mit einem P+R-Parkhaus an der Nord-Süd-Straße, in dem Firmen Kontingente für ihre Beschäftigten erwerben könnten, geschaffen werden (siehe Kap. 4.5).

Geprüft werden soll darüber hinaus ein Bewirtschaftungskonzept für die öffentlichen Parkplätze im Synergiepark. Damit soll erreicht werden, dass die knappen vorhandenen Parkplätze den Kunden und Besuchern zu Verfügung stehen. Berufspendler werden auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen oder einen für sie reservierten Firmenparkplatz nutzen müssen.

Zu einem wirksamen Parkraumkonzept gehört auch die effektive Kontrolle des ruhenden Verkehrs.

6. RADVERKEHR

Die Landeshauptstadt Stuttgart hat sich zum Ziel gesetzt, den Fahrradverkehr im Stadtgebiet stärker als bisher zu fördern. Der Radverkehrsanteil soll von derzeit ca. 5 bis 7% auf 12 % und langfristig auf 20 % steigen (Radverkehrskonzept Stadt Stuttgart und Verkehrsentwicklungskonzept 2030). Um dies zu erreichen, müssen vielfältige Maßnahmen ergriffen werden. An erster Stelle ist hier der weitere Ausbau des Radverkehrsnetzes sowohl für den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr zu nennen. Ziel ist ein zusammenhängendes Netz ohne Lücken.

Der Radverkehr soll, soweit es möglich ist, an den direkten Verbindungswegen (meist Hauptverkehrsstraßen) geführt werden. Diese stellen in der Regel die direktesten Verbindungen dar. Falls dies nicht möglich ist, kann eine Führung über Nebenstraßen angewendet werden, wo das Kfz-Verkehrsaufkommen geringer ist. Allerdings sind in manchen Beziehungen Umwege in Kauf zu nehmen und die Rechts-vor-links-Regelung bremst das zügige Vorankommen des schnellen Radverkehrs.

Damit würde eine spürbare Verbesserung für die Umwelt erreicht, da Lärm und Schadstoffausstoß verringert und das Straßennetz entlastet wird. Das Radfahren muss sicher und zügig möglich sein. Es sollten folgende grundsätzlichen Aspekte beachtet werden:

- a. Die Radverkehrsanlagen sind so zu gestalten, dass die Sicherheit der Radfahrer/innen oberste Priorität hat.
- b. Radverkehr soll nach Möglichkeit ohne Umwege und ohne häufige Wartepflicht für die Radfahrenden geführt werden.
- c. Bei Führung des Radverkehrs an Hauptverkehrsstraßen ist auf gute Sichtbarkeit der Radfahrenden zu achten.
- d. An Signalanlagen sind auf der Fahrbahn Aufstellflächen für Fahrräder („aufgeblasene Fahrradstreifen“) zu markieren. Die Ampelschaltungen sollen die Belange der Radfahrer stärker berücksichtigen.

Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt die Hauptradrouten aus dem Radverkehrskonzept im Stadtbezirk Vaihingen:

unterstützt. Der Filderraum ist dabei von wesentlicher Bedeutung, daher soll bei einer baulichen Erweiterung der Nord-Süd-Straße das Thema mit integriert werden.

Haupttradrouten

Vaihingen wird von den Haupttradrouten 1, 9, 10, 10.2, 56 und 57 durchquert, die zum Teil schon umgesetzt wurden (siehe Abbildung 14). Zur Vervollständigung des Netzes sind noch Verbesserungen notwendig und einige Lücken zu schließen, wie z.B.:

- Haupttradroute 9: Lückenschluss an der Schönbuchstraße bis zur Gemarkungsgrenze; Robert-Koch-Straße bis zur Vischerstraße, Radverkehrsführung ab der Hauptstraße bis zur Universität und Betteleiche
- Haupttradroute 10.2: Hauptstraße zwischen Schillerplatz und Robert-Leicht-Straße und in der Gegenrichtung bis zur Gäubahnbrücke
- Haupttradroute 56: Dachswald bis Betteleiche
- Haupttradroute 57: Büsnauer Straße von der Katzenbachstraße bis Bünsau

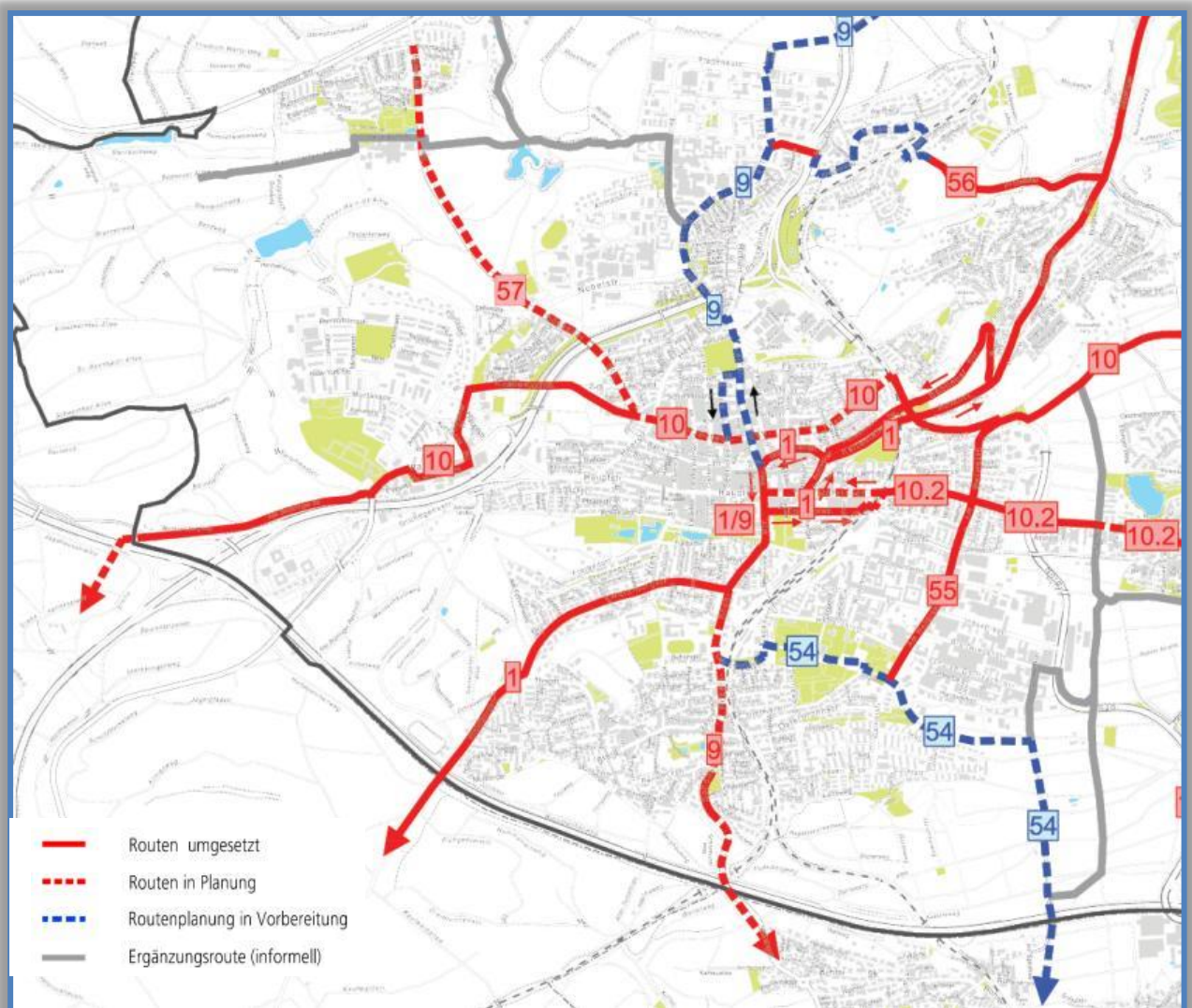


Abbildung 14: Radverkehrskonzept, Haupttradroutennetz 2009, Realisierungsstand 5/2017, Ausschnitt Vaihingen, Büro Wick

Die Realisierung des Hauptradroutennetzes hat oberste Priorität, ohne das Ergänzungsnetz zu vernachlässigen (z.B. bei anstehenden Umbaumaßnahmen).

Ergänzungsrouten

Ergänzungsrouten werden im Interesse einer angenehmen und sicheren Nutzbarkeit bevorzugt über verkehrsarme Straßen und Wege geführt, soweit dies den Anforderungen des Radverkehrs entspricht (Umwegempfindlichkeit). Für den örtlichen Radverkehr sind allerdings auch einige Hauptverkehrsstraßen wichtig, an denen Radverkehrseinrichtungen fehlen, wie z.B.:

- Filderhofstraße
- Osterbronnstraße
- Steigstraße in Richtung Musberger Straße
- Synergiepark Vaihingen in der Industrie-, Ruppmann- und Heßbrühlstraße

Radverkehrsanlagen

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes durch Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Tempo 30 Zonen, Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen erfolgt je nach Anforderung und Flächenverfügbarkeit. So sind an Hauptverkehrsstraßen in der Regel Radverkehrsanlagen mit Regelmaßen nach RASSt 06 bzw. ERA und in Erschließungsstraßen (Tempo 30-Zonen) eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr vorgesehen.

Die Gründgensstraße bietet sich zur bequemen Anbindung des neuen Stadtteils Eiermann-Campus an das Ortszentrum Vaihingens für nicht-motorisierten Verkehr an. Die Nutzung als eine Kfz-Verkehrsverbindung kommt jedoch nicht in Betracht. Vorgeschlagen wird eine Ausweisung als Fahrradstraße, die nur von Anliegern mit Kfz befahren werden darf. Die Gründgensstraße soll dazu an ihrem westlichen Ende von der Pascalstraße abgehängt und mit einer Wendeschleife für den Lieferverkehr des Autohauses versehen werden. Sie geht dann direkt in das bestehende Brückenbauwerk über die Pascalstraße über und schafft damit eine attraktive Verbindung für den nicht-motorisierten Verkehr.

Als weitere Fahrradstraße (Anlieger frei) wurde vom Bezirksbeirat Vaihingen die Pfarrhausstraße vorgeschlagen, mit der besonders die Verbindung zwischen der Ortsmitte und dem Universitätscampus verbessert werden soll.

6.2. FAHRRADABSTELLANLAGEN

Ein positives Beispiel ist die Fahrrad-Service-Station am Vaihinger Bahnhof (Kombination Fahrrad- und Sozialprojekt). Allerdings ist das bestehende Angebot an Radabstellplätzen am Bahnhof trotz laufender Ergänzungen nicht ausreichend. Vorschläge für eine Umgestaltung mit zusätzlichem Angebot an Fahrradstellplätzen liegen mit einer Bachelor-Arbeit vor. Im Zusammenhang mit der Ausweisung des Sanierungsgebiets Vaihingen 4 werden diese Pläne aufgegriffen, weiter ausgearbeitet und dann umgesetzt werden.

Weitere zusätzliche Radabstellplätze wurden rund um den Vaihinger Markt und die Einkaufsbereiche (z. B. Hauptstraße, SchwabenGalerie, Marktplatz) errichtet. Ergänzungsbedarf besteht, stößt aber aufgrund von mangelnden Flächen an seine Grenzen. Bezüglich der Vorschläge zu Abstellanlagen auf dem Uni-Campus wird auf den Masterplan und das in diesem Rahmen zu erstellende Mobilitätskonzept verwiesen.

6.3. SONSTIGE MAßNAHMEN

Das flächendeckende Angebot eines Fahrradverleihsystems ist ein wesentlicher Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Durch gemeinsame Ausschreibung des Fahrradverleihsystems für die Landeshauptstadt Stuttgart und ca. 80 weitere Kommunen in der Region wird es künftig ein derartiges regionsweit verfügbares Angebot geben. In Vaihingen werden weitere Stationen für das Fahrradverleihsystem gewünscht, z.B. an der Universität, am Rathaus oder dem Bahnhof Vaihingen.

Radfahrende sind in besonderem Maße auf Hindernisfreiheit der Radverkehrsanlagen angewiesen. Mängel mindern nicht nur die Attraktivität des Radfahrens, sondern stellen oft eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Radverkehrsanlagen sind deshalb regelmäßig zu reinigen, im Winter ist ein Winterdienst notwendig. Ein Scherbenmeldesystem gibt es bereits seit einigen Jahren.

Hindernisse und Sicherheitsrisiko sind auch auf Radwegen oder Rad- und Schutzstreifen parkende Kfz, so dass auf die Fahrbahn oder den Gehweg ausgewichen werden muss. Beispiele finden sich an sehr vielen Straßen in Vaihingen. Daher ist eine verstärkte Überwachung des parkenden Verkehrs auf Radverkehrsanlagen erforderlich.

Das Radverkehrsnetz erfordert eine eigenständige Wegweisung, weil dem Radverkehr andere Strecken zur Verfügung stehen bzw. empfohlen werden als dem Kfz-Verkehr. Die Komplettierung der Fahrradwegweisung ist daher eine wichtige Aufgabe. Bereits fertiggestellt sind in Vaihingen die Wegweisung der Hauptradroute 1 und 10 sowie der FilderRadRunde und der Radel - Thon.

Das erfolgreiche Projekt Rad- + Schule soll weiter geführt werden. Bisher wurden am Hegelgymnasiums/Robert-Koch Realschule und der Pestalozzischule Maßnahmen umgesetzt, neue Radabstellanlagen am Fanny-Leicht-Gymnasium befinden sich in der Planung. Mit diesem Projekt werden Zuwege und Radabstellanlagen verbessert.

An Signalanlagen sollen für die Radfahrenden weitere Haltegriffe angebracht werden.

7. FUßGÄNGERVERKEHR

Die Mängel im Fußwegenetz betreffen vor allem die Gehwegbreiten sowie die Wartezeiten beim Überqueren von Straßen an Lichtsignalanlagen. Außerdem sind generell die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen bezüglich der Barrierefreiheit von

Fußgängerverkehrsanlagen einzuhalten. Dies betrifft z.B. Leiteinrichtungen für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit oder Bordsteinabsenkungen an Querungsstellen.

Zur Attraktivität von Fußwegen gehört auch die Gestaltung der Wege und ihres Umfeldes, also neben den Gehwegbreiten beispielsweise auch die Begrünung von Straßenräumen (z.B. Begrünung in der Emilienstraße Ost), das Angebot von Verweilmöglichkeiten, oder die Hindernisfreiheit. Fußgängerbeziehungen sind daher auch in die Planungen des städtischen Winterdienstes verbindlich mit einzubeziehen.

Gemischter Verkehr von Fußgängern und Radfahrern ist zu vermeiden. Gehwege sollten im Regelfall 250 cm breit sein und von parkenden Autos sowie von Einbauten freigehalten werden. Ein Beispiel für eingeengte Gehwegflächen durch Masten ist die LSA-Brücke an der Kreuzung Hauptstraße / Robert Koch/Robert Leichtstraße. Die Masten vor dem Bülowcenter und vor der Schwabengalerie engen den Gehweg so ein, dass er für Menschen mit Behinderungen schlecht passierbar ist. An den Hauptverkehrsstraßen sollten die Gehwege vom Fahrzeugverkehr nach Möglichkeit vom fließenden Verkehr getrennt sein, z.B. durch Grünstreifen oder durch Parkstreifen, möglichst ergänzt durch Baumstandorte.

7.1. SCHULWEGE

Innerhalb des Wegenetzes für Fußgänger kommt den Schulwegen eine besondere Bedeutung zu. Hier sind an die Verkehrssicherheit noch höhere Anforderungen zu stellen als im übrigen Wegenetz. Maßnahmen an Schulwegen sind vor allem dort erforderlich, wo stark von Kfz-Verkehr befahrene und / oder unübersichtliche Straßen gequert werden müssen. Das Amt für öffentliche Ordnung gibt offizielle Schulwegepläne für den Stadtbezirk Vaihingen heraus und hat ein Programm zur Tempo 30 Regelung vor Schulen umgesetzt.

Als konkrete Bereiche mit Verbesserungsbedarf wurden vom Arbeitskreis Verkehr des Bezirksbeirats Vaihingen genannt:

- a. Schulwegsicherung Österfeldschule und Turn- und Versammlungshalle: Das Tempolimit von 30 km/h wird aufgrund der Straßenbreite oft nicht eingehalten: Einengung der Straße prüfen
- b. Büsnau: Im Bereich zwischen Kaindlstraße und Ob dem Steinbach fehlt eine Querungshilfe (Schulweg)
- c. Bushaltestelle Fanny Leichtstraße: Gehweg ist sehr eng und durch Schüler stark frequentiert, Fußgänger weichen regelmäßig auf die Straße aus.
- d. Schulwegsicherung Dachswald: Der ausgewiesene Schulweg im Knappenweg und im oberen Dachswaldweg Richtung Tunneldurchlass ist keine 2,50 m und teilweise nicht getrennt vom Fahrbahn

7.2. QUERUNGSSTELLEN

Für Fußgänger sind Querungsstellen in Form von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) besonders komfortabel, weil damit eine Bevorrechtigung des Fußgängers verbunden ist und Wartezeiten vermieden werden. Wenn die Voraussetzungen erfüllt sind sollten diese deshalb vorgesehen werden.

An LSA-gesicherten Querungsstellen (Fußgängerfurten) ist anzustreben die Grünphase für Fußgänger so lang zu schalten, dass auch behinderte Fußgänger die Straße ohne Eile während der Grünzeit queren können.

Bei breiten Straßen bieten sich alternativ oder zusätzlich zur Verkürzung der Querungstrecke auf der Fahrbahn Einengungen durch Gehwegnasen oder Mittelinseln an. Diese kommen auch dort in Betracht, wo aufgrund der einschlägigen Verwaltungsvorschriften Signalanlagen oder Zebrastreifen nicht angeordnet werden können.

Bei Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass die Querung der Fußgänger rechtzeitig vor der Abfahrt des Busses möglich ist.

Als Bereiche mit Verbesserungsbedarf wurden vom Arbeitskreis Verkehr des Bezirksbeirats Vaihingen die folgenden Stellen genannt:

- a) Querungshilfe über die Industriestraße vor dem Colorado Hochhaus
- b) Auf Höhe der Vischerstraße wird eine Querungshilfe über die Robert Koch-Straße (Schulwegsicherung, Bushaltestelle) empfohlen.
- c) Errichtung eines Zebrastreifens am Übergang zwischen Vaihinger Stadtpark in Richtung Süden zum Busbahnhof / Bahnhof. Die vorhandenen Querungshilfen befinden sich gerade nicht in der Haupt-Fußwegeachse, sodass sehr viele Querungen ungesichert stattfinden. Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes insgesamt wurde in der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Rahmenplan als das vordringlichste Projekt benannt.

8. VERKEHRSUNTERSUCHUNG

8.1. MODELLRECHNUNGEN

Zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der zur Diskussion stehenden Maßnahmen hat die Landeshauptstadt Stuttgart das Büro SSP-Consult sowie das Verkehrswissenschaftliche Institut beauftragt, durch Modellrechnungen verschiedener Planfälle die verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu überprüfen und damit eine Grundlage für die Empfehlungen dieses Konzepts zu erarbeiten. Dies erfolgte in mehreren Schritten:

1. Erstellung eines Verkehrsmodells, das die bestehende Situation möglichst genau abbildet.
2. Einarbeiten der Maßnahmen und Vorhaben, die mit höchster Wahrscheinlichkeit zu erwarten sind. Dies sind einerseits die in Kapitel 2 genannten Siedlungsentwicklungen, andererseits folgende Maßnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur
 - Ausbau der Bundesfernstraßen A8 und B27 gemäß Bundesverkehrswegeplan (zwischen Stuttgarter Kreuz und Dreieck Leonberg bereits im Bau)
 - Ertüchtigung der Knotenpunkte Nord-Süd-Straße / Anschluss A8 und Anschluss Breitwiesenstraße
 - Signalisierung der Knotenpunkte Industriestraße / Ruppmannstraße sowie Liebknechtstraße / Heßbrühlstraße
 - Regionalbahnhalt am Bahnhof Vaihingen
 - Taktverdichtung der U8

Dieser Planfall bildet als Bezugsfall die Vergleichsgrundlage für die Beurteilung der in den weiteren Planfällen untersuchten Maßnahmen.

3. Untersuchung von Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkombinationen in verschiedenen Planfällen: Für folgende Maßnahmen, die sich modelltechnisch abbilden lassen, wurden Modellrechnungen durchgeführt:

Maßnahmen im ÖPNV

- a) Dauerhafter Betrieb der Gäubahnstrecke nach Stuttgart (gemäß Annahmen der Studie „Perspektiven des ÖPNV“, VWI)
- b) ÖPNV-Anbindung Eiermann-Campus, ggf. mit Seilbahn
- c) Schnellbuslinie des Verband Region Stuttgart Leonberg – Flughafen mit Halt Synergiepark
- d) Verbesserung der Buserschließung im Synergiepark: (Bus in beiden Fahrrichtungen)
- e) Schaffen eines P+R-Angebots für Beschäftigte des Synergieparks am Freibad Möhringen (siehe Vorüberlegungen SSB) – in Verbindung mit einer Stadtbahn-Direktverbindung zwischen Synergiepark und Messe/Flughafen über Fasanenhof

Maßnahmen im Straßennetz

- a) Ausbau der Strecke zwischen Hengstäckertunnel und Industriestraße auf drei Fahrstreifen incl. Ertüchtigung des Knotenpunkts Rampen AS Vaihinger Straße
- b) Ausbau der Strecke zwischen Industriestraße und A8 auf vier Fahrstreifen, incl. Ertüchtigung des Knotenpunkts Einmündung Heilbrunnenstraße

- c) entfällt
- d) Neuordnung des Knotenpunktsbereichs Filderhofstraße / Höhenrandstraße / Möhringer Landstraße mit Überdeckung der Bahntrasse
- e) Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte (Vaihinger Markt)
- f) Sperrung der Gründgensstraße für Durchfahrtsverkehr zwischen Hauptstraße und Pascalstraße in beiden Richtungen
- g) Anschluss Büsnauer Straße an die A 831

Die genannten Maßnahmen wurden in insgesamt neun Planfällen einzeln oder in Gruppen untersucht:

Untersuchung der Maßnahmen des ÖPNV

- Einzeluntersuchung der Maßnahme „Park+Ride“ (e) und
- Gesamtuntersuchung aller Maßnahmen im ÖPNV

Untersuchung der Maßnahmen im Straßennetz

auf der Basis des Bezugsfalls, d.h. ohne Berücksichtigung eines weiteren ÖPNV-Ausbaus, in vier Einzeluntersuchungen:

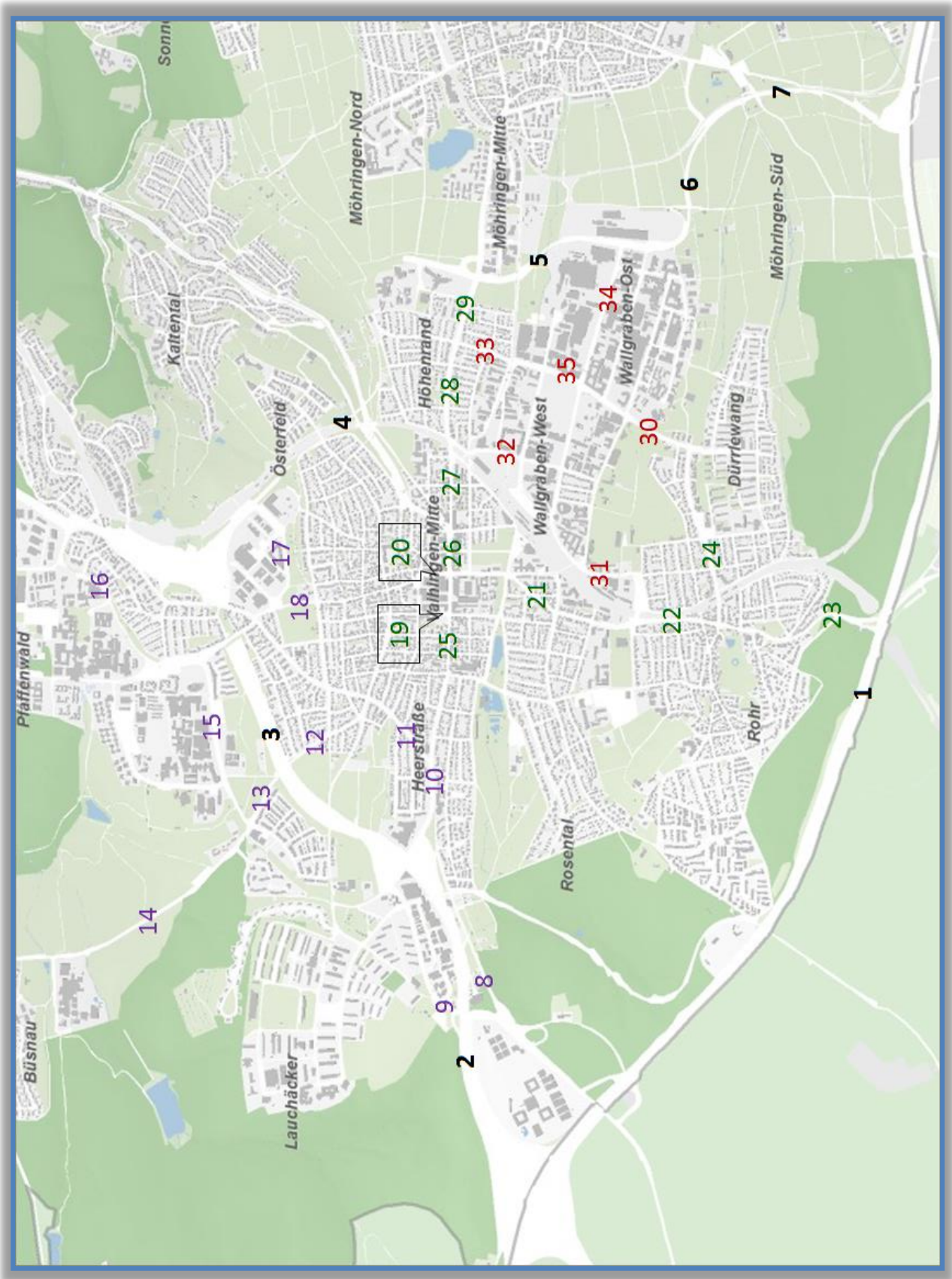
- Nord-Süd-Straße nördlicher Abschnitt (a)
- Nord-Süd-Straße südlicher Abschnitt (b)
- Sperrung der Gründgensstraße (f)
- Anschluss Büsnauer Straße an die A 831 (g)

Untersuchungen von Maßnahmengruppen:

- Kompletter Ausbau der Nord-Süd-Straße (a und b) einschließlich der Umgestaltungen im Einmündungsbereich Filderhof- und Höhenrandstraße in die Möhringer Landstraße (d) und in der Ortsmitte Vaihingen (e)
- alle Maßnahmen im Straßennetz
- Zusammenschau aller Maßnahmen ÖPNV plus alle Maßnahmen im Straßennetz

In der nachfolgenden Grafik und Tabelle sind für 35 exemplarische Straßenquerschnitte die Ergebnisse der Modellrechnungen, jeweils auf 100 Kfz/d gerundet, zusammengestellt.

Die Grafik zeigt, mit den Nummern bezeichnet, die Lage dieser 35 Querschnitte:



| Nr. | Straße | Bestand (Modell- rechnung) | Bezugsfall | Differenz gegenüber Bestand | Planfall ohne ÖV- Maßnahmen | Differenz gegenüber Bezugsfall | Planfall mit ÖV- Maßnahmen | Differenz gegenüber Bezugsfall | Differenz gegenüber Bestand | |
|----------------------|---|----------------------------------|------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|---|
| | | | | | | | | | | Kfz-Belastungen Werktags in 1.000 Kfz/d |
| 1 | A8 | 149,9 | 174,1 | 24,2 | 172 | -2,1 | 172 | -2,1 | 22,1 | |
| 2 | A 831 | 73,9 | 87,4 | 13,5 | 83,6 | -3,8 | 83,1 | -4,3 | 9,2 | |
| 3 | B14 (Johannesgraben-Tunnel) | 61,6 | 67,7 | 6,1 | 69,1 | 1,4 | 68,9 | 1,2 | 7,3 | |
| 4 | Ostumfahrung, Nesenbach-Viadukt | 29,9 | 32,2 | 2,3 | 36,1 | 3,9 | 36,1 | 3,9 | 6,2 | |
| 5 | Nord-Süd-Straße, Vaihinger Str. <-> Industriestr. | 20,8 | 20,4 | -0,4 | 25,3 | 4,9 | 25,2 | 4,8 | 4,4 | |
| 6 | Nord-Süd-Straße, Industriestr. <-> Heilbrunnenstr. | 27,4 | 32,7 | 5,3 | 41,2 | 8,5 | 40,9 | 8,2 | 13,5 | |
| 7 | Nord-Süd-Straße, Heilbrunnenstr. <-> A8 | 26,8 | 32,6 | 5,8 | 41,3 | 8,7 | 41,6 | 9 | 14,8 | |
| West und Nord | | | | | | | | | | |
| 8 | Gründensstraße | 0,3 | 1,3 | 1 | 0 | -1,3 | 0 | -1,3 | -0,3 | |
| 9 | Pascalsstraße (Brücke A 831) | 9,6 | 14,8 | 5,2 | 16,8 | 2 | 16,4 | 1,6 | 6,8 | |
| 10 | Hauptstr. A 831 <-> Heerstraße | 22,2 | 27 | 4,8 | 20,8 | -6,2 | 20,6 | -6,4 | -1,6 | |
| 11 | Heerstraße | 8,1 | 7,6 | -0,5 | 5,8 | -1,8 | 5,8 | -1,8 | -2,3 | |
| 12 | Busnauer Straße, Katzenbachstr. <-> B14 | 7,4 | 8,7 | 1,3 | 9,2 | 0,5 | 9,2 | 0,5 | 1,8 | |
| 13 | Busnauer Straße, B14 <-> Nobelstraße | 7,4 | 8,6 | 1,2 | 15,1 | 6,5 | 15 | 6,4 | 7,6 | |
| 14 | Busnauer Straße, Nobelstraße <-> Büsnau | 7,4 | 8,8 | 1,4 | 9 | 0,2 | 8,9 | 0,1 | 1,5 | |
| 15 | Nobelstraße | 7,3 | 8,9 | 1,6 | 6,1 | -2,8 | 6,1 | -2,8 | -1,2 | |
| 16 | Universitätsstraße | 11 | 11,7 | 0,7 | 9 | -2,7 | 8,9 | -2,8 | -2,1 | |
| 17 | Zusestraße | 12,1 | 14,3 | 2,2 | 9,3 | -5 | 9,3 | -5 | -2,8 | |
| 18 | Rob.-Leicht-Straße, Zusestr. <-> Holzhauser Str. | 11,9 | 13,7 | 1,8 | 11,1 | -2,6 | 11 | -2,7 | -0,9 | |
| Mitte und Süd | | | | | | | | | | |
| 19 | Seerosenstraße | 5,6 | 5,3 | -0,3 | 11,1 | 5,8 | 11 | 5,7 | 5,4 | |
| 20 | Vaihinger Markt | 10,9 | 12,2 | 1,3 | 2,5 | -9,7 | 2,5 | -9,7 | -8,4 | |
| 21 | Rob.-Koch-Str, Vollmollerstr. <-> Waldburgstr. | 18,6 | 19,9 | 1,3 | 17,8 | -2,1 | 17,6 | -2,3 | -1 | |
| 22 | Rob.-Koch-Str, Osterbronnstr. <-> Liebknechtstr. | 15,6 | 16,5 | 0,9 | 15,5 | -1 | 15,4 | -1,1 | -0,2 | |
| 23 | Schönbuchstraße | 11 | 12,8 | 1,8 | 11,9 | -0,9 | 11,8 | -1 | 0,8 | |
| 24 | Osterbronnstraße | 6,2 | 7,3 | 1,1 | 7,3 | 0 | 7,1 | -0,2 | 0,9 | |
| 25 | Hauptstraße, Krehstr. <-> Seerosenstr. | 17,5 | 18,7 | 1,2 | 18,2 | -0,5 | 18,1 | -0,6 | 0,6 | |
| 26 | Hauptstraße, Schillerplatz | 16,2 | 17,8 | 1,6 | 18,4 | 0,6 | 18,3 | 0,5 | 2,1 | |
| 27 | Möhninger Landstr., Schillerplatz <-> Filderhofstr. | 17,3 | 20,9 | 3,6 | 20,8 | -0,1 | 20,7 | -0,2 | 3,4 | |
| 28 | Möhninger Landstr., Filderhofstr. <-> Am Wallgraben | 13,9 | 14,5 | 0,6 | 13,5 | -1 | 13,3 | -1,2 | -0,6 | |
| 29 | Vaihinger Straße | 17,2 | 22 | 4,8 | 22,2 | 0,2 | 22,1 | 0,1 | 4,9 | |
| Synergiepark | | | | | | | | | | |
| 30 | Gallieistraße | 6,6 | 7,7 | 1,1 | 8,1 | 0,4 | 8 | 0,3 | 1,4 | |
| 31 | Liebknechtstraße | 8,5 | 11,8 | 3,3 | 11 | -0,8 | 10,9 | -0,9 | 2,4 | |
| 32 | Ruppmannstraße | 7,9 | 14,2 | 6,3 | 14,6 | 0,4 | 14,5 | 0,3 | 6,6 | |
| 33 | Am Wallgraben, Wohngebiet | 7,9 | 13 | 5,1 | 11,8 | -1,2 | 11,7 | -1,3 | 3,8 | |
| 34 | Industriestr., Am Wallgraben <-> Handwerkstr. | 13,5 | 18,3 | 4,8 | 18,8 | 0,5 | 18,8 | 0,5 | 5,3 | |
| 35 | Am Wallgraben, Kupferstr. <-> Schockenriedstr. | 7,8 | 12,5 | 4,7 | 11,5 | -1 | 11,5 | -1 | 3,7 | |

8.2. EMPFEHLUNGEN

In der folgenden Tabelle sind die im vorliegenden Verkehrskonzept erwähnten Maßnahmen, nach Kapiteln sortiert, aufgeführt. Nicht im Einzelnen genannt sind Maßnahmen, die zum „Tagesgeschäft“ der Verwaltung gehören (wie z.B. Bordsteinabsenkungen, Anpassungen von LSA-Programmen), und keine besonderen Beschlüsse städtischer Gremien erfordern. Die Symbole in der Spalte „Kommentar“ bedeuten:

- ! = Empfehlung,
- ? = zu prüfen,
- - = nicht zu empfehlen.

| Kap. 3: Verkehrsmittelübergreifende Maßnahmen | | | |
|--|---|---|--|
| Nr. | Maßnahme | | Kommentar |
| 3a | Mitnahme von Rädern in Bussen | ? | kann in den Hauptverkehrszeiten und stark ausgelasteten Bussen nicht empfohlen werden |
| 3b | Ausbau der IVLZ | ! | erforderlich, um verkehrssteuernd eingreifen zu können |
| 3c | Mobilitätsmanagement | ! | in Zusammenarbeit von WIV und den Betrieben |
| 3d | Mobilitätszentrale für den Synergiepark | ! | Pilotprojekt der WIV |
| Kap. 4: ÖPNV | | | |
| 4a | Regionalbahnhof am Bf Vaihingen | ! | vom Land Ba-Wü zugesagt und im Bezugsfall enthalten |
| 4b | dauerhafter Betrieb der Gäubahn nach Stuttgart | ! | durch den Bau des Regionalbahnhofs möglich und vorgesehen, bis Haltestelle Eckartshaldenweg unterstellt. |
| 4c | Verkürzung des südlichen Fußgängertunnels am Bf Vaihingen | ! | vorwiegend städtebauliches Projekt, evtl. Teil der Sanierung Vaihingen 4 |
| 4d | Verlängerung des nördlichen Fußgängertunnels am Bf Vaihingen | ! | ermöglicht besseren Zugang zur S- und Regionalbahn aus dem Synergiepark |
| 4e | Verlängerung der Linie U8 in Richtung Vaihingen West / Büsnau | ? | In Machbarkeitsstudie zu untersuchen |

| | | | |
|----------------------------------|---|---|---|
| 4f | Stadtbahnanbindung des Uni-Campus | - | wegen der Störung der Physik-Institute durch elektromagnetische Felder nicht möglich |
| 4g | Taktverdichtung der Linie U8 | ! | im Bezugsfall enthalten |
| 4h | Verlängerung der U12 bis Rohr | ? | langfristige Perspektive, hier nicht untersucht |
| 4i | Stadtbahn-Eckverbindung südwestlich der Haltestelle Vaihinger Straße | ? | Ermöglicht eine Direktverbindung zwischen Synergiepark und Filderbahnhof / Messe / Flughafen. Außerdem ist dies eine Option zur Anbindung des P+R-Hauses an der Nord-Süd-Straße (Nr. 4n) an den Synergiepark. |
| 4j | Taktverdichtung der Buslinie 82 | ! | wird zur besseren Verbindung zwischen Uni und Ortsmitte gewünscht. |
| 4k | Zwischenhalt Synergiepark für Relex-Buslinie X60 | ? | zu prüfen: erfordert eine geänderte Route ab Universität über Nord-Süd-Straße statt über Stuttgarter Kreuz |
| 4l | Anbindung des Eiermann-Campus mit Gelenkbussen im 10-Minuten-Takt | ! | alternativ oder im Vorgriff auf höherwertige Erschließung durch Stadtbahn oder Seilbahn. |
| 4m | Buslinie 80 im Gegenrichtungsverkehr | ! | dient der attraktiveren Anbindung der abseits vom Bahnhof gelegenen Bereiche des Synergieparks. |
| 4n | Parkhaus an der Nord-Süd-Straße mit Seilbahn (Park & Lift-Konzept) oder anderer Anbindung an den Synergiepark | ? | alternativ zur Seilbahn ist auch eine Erschließung mit der Buslinie 80 oder mit der Stadtbahn (Maßnahme 4i) möglich |
| 4o | Anbindung des Eiermann-Campus mit Seilbahn | ? | Machbarkeitsuntersuchung ist zugesagt |
| Kap. 5: Straßennetz / MIV | | | |
| 5a | Ausbau der Autobahn A8 und der B27 gemäß BVWP | ! | wesentliche Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes in Vaihingen und Möhringen, ist im Bezugsfall enthalten: |
| 5b | Lenkung des Lkw-Verkehrs | ! | Durchfahrtsverbotszone bereits vorhanden, hier nicht erneut untersucht |

| | | | |
|----|--|---|---|
| 5c | Geschwindigkeitskonzept für Stuttgart | ! | in Bearbeitung, ist hier nicht untersucht |
| 5d | Förderung Car-Sharing und E-Mobilität | ! | auf entsprechende Konzepte im Rahmen des Aktionsplans „nachhaltig Mobil“ wird verwiesen |
| 5e | Ausbau der Nord-Süd-Straße zwischen Industriestraße und Hengstäckertunnel | ! | dreistreifiger Ausbau ist erforderlich, um Kfz-Verkehr auf der Umfahrungsstraße zu bündeln |
| 5f | Ausbau der Nord-Süd-Straße zwischen Industriestraße und A8 | ! | vierstreifiger Ausbau ist erforderlich, um Kfz-Verkehr auf der Umfahrungsstraße zu bündeln |
| 5g | Rampen AS A8 / Nord-Süd-Straße | ! | der Knotenausbau des Landes ist im Bezugsfall |
| 5h | Einmündung Heilbrunnensstraße | ! | ggf. mit 5j erste Baustufe zur Ertüchtigung der Nord-Süd-Straße |
| 5i | Anschluss Breitwiesenstraße | ! | Maßnahme ist bereits beschlossen, im Bezugsfall enthalten |
| 5j | Rampen Anschluss Vaihinger Straße | ! | ggf. mit 5h erste Baustufe zur Ertüchtigung der Nord-Süd-Straße |
| 5k | Kreuzung Hauptstraße / Pascalstraße | ! | Überprüfung der Leistungsfähigkeit wegen deutlicher Verkehrszunahme in der Pascalstraße |
| 5l | Anschluss der Bünauer Straße an die B 14 | | Bestandteil des Mobilitätskonzepts für den Uni-Campus, entlastet u.a. die Heerstraße, Nobelstraße und Universitätsstraße. |
| 5m | Neuordnung des Knotens Möhringer Landstraße / Filderhofstraße / Höhenrandstraße | ? | Überdeckung der Bahngleise zwischen der Stadtbahnbrücke in Verlängerung der Emilien- bzw. Jurastraße und der Möhringer Landstraße hat vorwiegend städtebauliche Vorzüge. Kann in geringem Umfang Verkehr des Synergieparks auf diese Zufahrt konzentrieren. |
| 5n | Umgestaltung Vaihinger Markt zur Verkehrsberuhigung und städtebaulichen Aufwertung | ? | Überprüfung der Leistungsfähigkeit Hauptstraße / Seerosenstraße ist erforderlich: Dort etwa Verdoppelung der Verkehrsbelastung. |

| | | | |
|---------------------------|--|---|--|
| 5o | Signalisierung von Knotenpunkten im Synergiepark und in der Pascalstraße | ! | teilweise (Synergiepark) bereits in Planung. In der Pascalstraße erforderlich wegen der Entwicklung des Eiermann-Campus. |
| 5p | Änderung der Verkehrsführung im Synergiepark | ? | die Funktion des nördlichen Abschnitts der Straße Am Wallgraben ist zu überdenken: Die Belastung wird deutlich zunehmen. |
| 5q | Umgestaltung der Osterbronnsstraße | ! | Umbau mit Kreisverkehr Dürtlewangsstraße, nur örtliche Bedeutung |
| 5r | Einführung eines Parkraum-Managements zugunsten der Bewohner | ! | zum Schutz der Bewohner erforderlich, vorbereitende Erhebungen in 2017 geplant |
| 5s | Einführung einer Parkraumbewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze im Synergiepark | ? | Ziel ist die Verlagerung der Berufspendler auf ÖPNV oder Firmenparkplätze, Unterstützung der Akzeptanz des P+R-Hauses an der Nord-Süd-Straße (Maßnahme 4n) |
| 5t | Modellprojekt PIR = Parkplatz-Informations- und Reservierungssystem im Synergiepark | ! | Modellprojekt der WVI, Bestandteil von Maßnahme 3d |
| 5u | effektive Kontrolle des ruhenden Verkehrs | ! | ständige Aufgabe der Verwaltung |
| 5v | B14-Deckel mit Parkierung für den Uni-Campus | ? | längerfristige Planung, hier nicht weiter untersucht |
| Kap. 6: Radverkehr | | | |
| 6a | Vervollständigung des Hauptradroutennetzes | ! | Auf die Aufzählung in Kapitel 6.1 wird verwiesen |
| 6b | Vervollständigung des innerörtlichen Radnetzes | ! | Auf die Aufzählung in Kapitel 6.1 wird verwiesen |
| 6c | Fahrradstraße Gründgensstraße | ! | verhindert eine Mehrbelastung in Folder der Entwicklung auf dem Eiermann-Campus |
| 6d | Fahrradstraße Pfarrhausstraße | ? | wird geprüft |
| 6e | Erweiterung der Fahrrad-Abstellmöglichkeiten am Bf Vaihingen | ! | auf die Sanierung Vaihingen 4 wird verwiesen |

| | | | |
|--------------------------|---|---|--|
| 6f | weitere Call-a-Bike-Stationen | ! | Vorgeschlagen werden Stationen am Bahnhof, am Rathaus und auf dem Uni-Campus |
| 6g | Reinigung und Winterdienst auf Radwegen | ! | ständige Aufgabe der Verwaltung in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten |
| 6h | Verkehrsüberwachung zum Freihalten der Radfahrstreifen und Schutzstreifen | ! | ständige Aufgabe der Verwaltung |
| 6i | Vervollständigung / Anpassung der Radwegweisung | ! | laufendes Projekt |
| 6j | Weiterführen des Projekts „Rad und Schule“ | ! | laufendes Projekt |
| 6k | Haltegriffe an LSA-Masten | ! | laufendes Projekt |
| Kap. 7 Fußverkehr | | | |
| 7a | Gehwegverbreiterung in der Katzenbachstraße bei der Österfeldschule | ! | |
| 7b | Querungshilfe über die Büsnauer Straße auf Höhe der Kaindlstraße | ! | |
| 7c | Gehwegverbreiterung in der Möhringer Landstraße bei Haltestelle Fanny-Leicht-Straße | ! | |
| 7d | Gehwegverbreiterung Knappenweg und Dachswaldweg bei Bahndurchlass | ! | |
| 7e | Querungshilfe über die Industriestraße bei Colorado-Hochhaus | ! | |
| 7f | Querungshilfe über die Robert-Koch-Straße auf Höhe der Vischerstraße | ! | |
| 7g | Fußgängerüberweg zwischen Vaihinger Stadtpark und Bahnhof | ! | evtl. Teil der Sanierung Vaihingen 4 |

Quellen:

Landeshauptstadt Stuttgart: VEK 2030, 2014

SSP-Consult: Verkehrsproblemanalyse Synergiepark im Auftrag der WIV und des Regierungspräsidium Stuttgart, Januar 2016

SSP-Consult: Mobilitätskonzept für die Allianz, 2016

SSP-Consult: Mobilitätskonzept für Daimler, 2017

SSP-Consult: Verkehrsuntersuchung zum Verkehrsstrukturplan Vaihingen, 2017

Fichtner ...: Mobilitäts- und Verkehrskonzept Garden-Campus

Masterplan und Mobilitätskonzept der Universität Stuttgart, in Bearbeitung

Verkehrsstrukturplan Vaihingen, Entwurf der Arbeitsgruppe Verkehr des Bezirksbeirats Vaihingen, 2014

Büro Wick: Strukturplan für den Stadtbezirk Vaihingen, Entwurf Oktober 2015

Büro Wick: Rahmenplan für den Stadtbezirk Vaihingen, Entwurf Oktober 2015

Bräuer, Marlen: Bachelorthesis Bahnhof Vaihingen, 2015

VWI: Verkehrspotentialanalyse im Auftrag von VVS und SSB, 2016/2017