

Vorwort

Der Bezirksbeirat Vaihingen und sein Verkehrsausschuss hat sich 2013 mit dem Verkehr in Vaihingen beschäftigt. In den öffentlichen Sitzungen des Verkehrsausschusses (VA) hat der VCD Stuttgart zu den Themen ÖPNV, Fahrradfahrer und Fußgänger sowie zum Thema Auto seine Position eingebracht. Relevante Foliensätze dazu sind auf unserer Homepage zu finden.

Aus den Betrachtung der einzelnen Verkehrsarten heraus folgt eine gesamtheitliche Konzeption des Verkehrs in S-Vaihingen.

Die verkehrliche Situation im Vaihinger Zentrum

Zum Thema Autoverkehr gibt es verschiedene Wahrnehmungen. Alle stören sich am Stau oder den Automassen, die sich häufig durch die Ortsmitte zwischen Autobahn und Möhringen hindurch quälen. Einige stören sich am Schleichverkehr, z.B. durch die Krehlstrasse, und manche Autofhrer beklagen die zähe Verkehrslage im I-Gebiet und auf der Nord-Süd-Straße.

Die Situation des ÖPNV in Vaihingen wird als relativ gut bewertet. Es gibt aber Lücken in der Versorgung und Ausbaupotential hinsichtlich regionaler Verbindungen. Der Busverkehr ist auch Leidtragender des Staus innerhalb Vaihingens.

Für die Radfahrer stellt sich die Situation in der Fläche relativ entspannt dar. Jedoch ist die Situation im Zentrumsbereich unbefriedigend und die Anbindung der Arbeitsplätze im Industriegebiet ist aus Sicht des Radfahrers mangelhaft.

Dem Fußgänger, der letzte in dieser Auflistung, werden seine Wege häufig erschwert. Die Barrierefreiheit liegt im Argen. Zum Beispiel wurde vor Kurzem an einem Spielplatz Treppen hin gebaut, obwohl Platz für eine Rampe vorhanden ist. Die Gehwege im Zentrum, an der meist frequentierten Kreuzung, sind sehr schmal. Zusätzlich weichen Radfahrer dem starken Autoverkehr aus und engen die Fußgänger noch weiter ein.

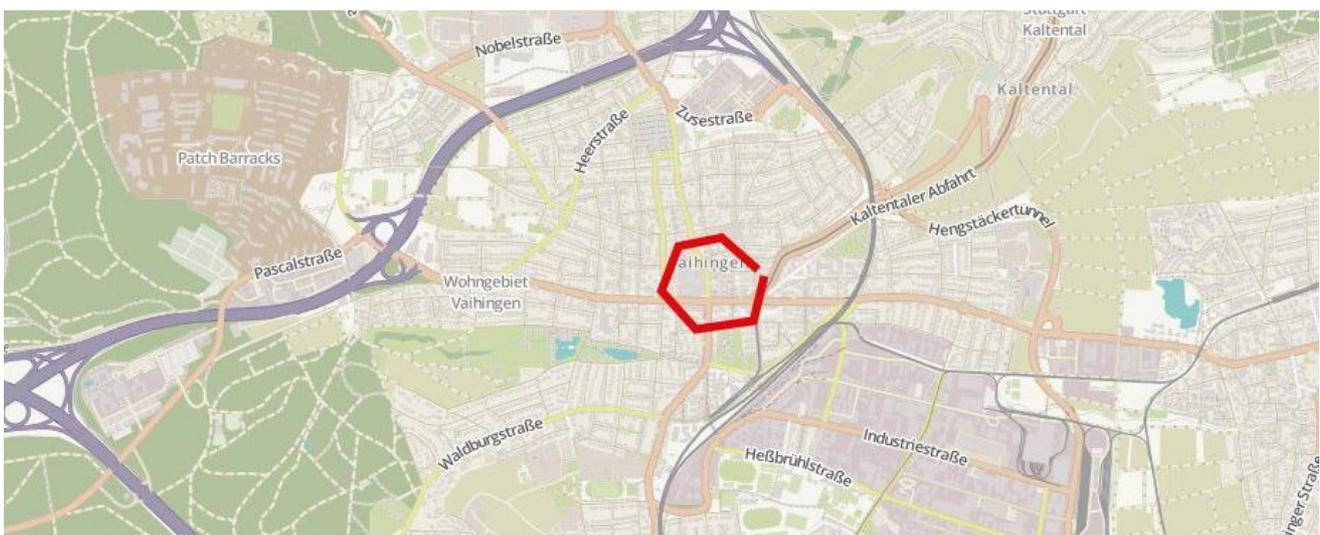


Abbildung 1: Stuttgart-Vaihingen, Zentrumsbereich hervorgehoben

Der Zentrumsbereich von Vaihingen

Der Zentrumsbereich ist der rot umrandete Bereich in Abbildung 2. Er wird im Osten durch die Eisenbahn und den Bahnhof begrenzt, im Westen durch die Seerosenstrasse, im Süden durch die Vollmoellerstrasse und im Norden durch die Katzenbachstrasse.

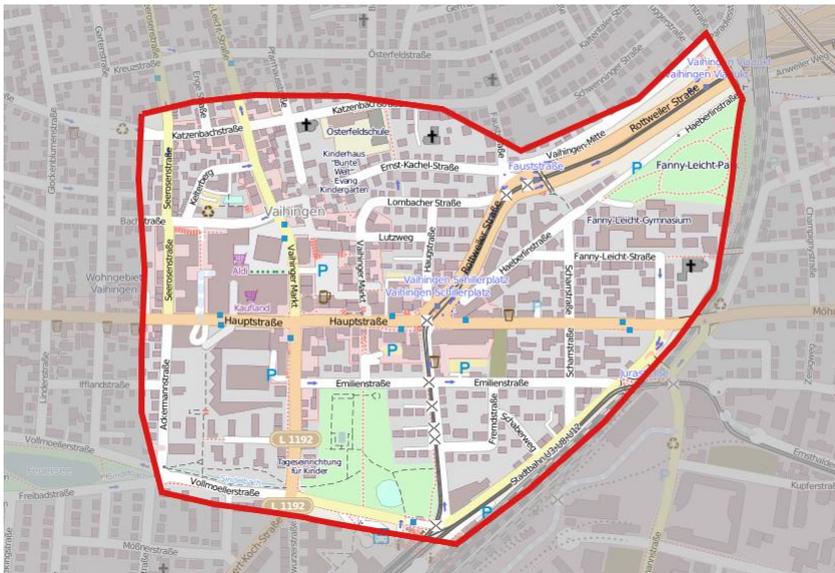


Abbildung 2: Zentrumsbereich Bezirk Vaihingen, Ziele: Aufenthaltsqualität steigern, Tempo 30 einführen

Wir schlagen in diesem Bereich vor, die Aufenthaltsqualität für den Bürger deutlich zu verbessern, eine ausgewogenen Verteilung der Verkehrsflächen zu realisieren und den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß und Rad) zu stärken. Für den gesamten Bereich soll Tempo 30 als maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit gelten.

Planerische Vorgaben

Die vorgestellte planerische Konzeption beschränkt sich auf die Umverteilung derzeit genutzter Verkehrsflächen. Weiter reichende Konzepte wurden im Verkehrsausschuss angesprochen, werden nach Diskussionen aber nicht weiter verfolgt. Konzepte mit visionären Charakter wurden nach VCD internen Beratungen zurückgestellt.

Planungsvorgaben für die vorgestellte Lösung:

- möglichst geringe Beeinflussung des Autoverkehrs
- Respekt vor dem Fußgänger
- Beachtung der Belange der Fahrradfahrer
- Planungen nur auf städtischen Flächen
- keine Beeinflussung des Busverkehrs

Im Vaihinger Bezirksbeirat und in der Stadtverwaltung sowie bei den allermeisten Verkehrsteilnehmern steht das Auto im Fokus der Verkehrsplanung. Für diesen Teil der Bevölkerung gilt: Die Verkehrsader zwischen der Autobahn und Möhringen soll fließen. Wir vom VCD sind der Auffassung, dass die Vaihinger Staus Folge der Verkehrsüberlastung der Autobahn und der Nord-Süd-Straße sind. Der Durchgangsverkehr, soll wie beim Bau der Nord-Süd-Straße versprochen, über diese geleitet werden.

Innerörtlich besteht keine Möglichkeit, die Kapazität der Straße zu vergrößern. Der Stau, der durch die zweimal 3 bis 4 Fahrspuren auf der Autobahn A8 hervorgerufen wird, kann innerstädtisch nicht abgebaut werden. Wir müssen also in Spitzenzeiten mit dem Phänomen Verkehrsstau leben.

Für den Fußgänger besteht folgende Situation. An der Robert-Koch-Straße sind die Bürgersteige nur 1,1 m breit, hier muss sich der Fußgänger den Weg unfreiwillig mit den Radfahrern teilen. Der Fußgänger im Vaihinger Zentrum teilt sich die Fußgängerzone und die Unterführung in Richtung Bahnhof ebenfalls unfreiwillig mit den Fahrradfahrern, die diese Strecke als Durchgangsstrecke in Nord-Süd-Richtung nutzen.

Das Planungsziel ist es, die Räume für den Fußgänger vom schnellen Radfahrer zu befreien. Es sollen nur noch die Radfahrer die ihr Ziel in der Fußgängerzone haben im Schrittempo dort hin fahren.

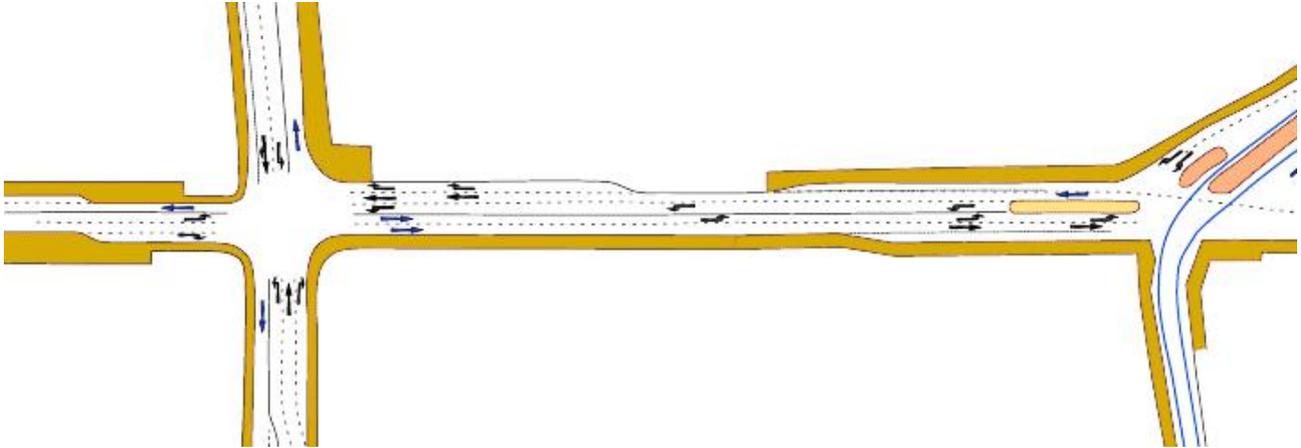


Abbildung 3: Aktuelle Verkehrsflächen an der Hauptstraße westlich vom Schillerplatz (nur echte Radstreifen eingezeichnet). Die Straße hat hier einen Schnellstraßencharakter

Für Radfahrer ist von zwei verschiedenen Motiven für den Bereich des Zentrums auszugehen. Die eine Gruppe hat das Zentrum als Ziel, z.B. zum Einkaufen, die andere Gruppe benutzt das Zentrum nur zur Durchfahrt. Für die erste Gruppe werden vernünftige Zu- und Abfahrten aus allen Himmelsrichtungen benötigt. Für den Durchgangsverkehr gilt es Wege zu finden, die ein zügiges und sicheres fahren gewährleisten ohne Beeinträchtigung des Fußgängers. Im Hauptradrouthenetz der Stadt ist der Weg über die Robert-Leicht- und Robert-Koch-Straße vorgesehen. Hier sollten den Radfahrenden eigene Räume zur Verfügung gestellt werden.

Der Planungsraum steht fest: Die bestehende Baukante gilt. Es werden lediglich Umverteilungen der bestehenden Flächen vorgenommen. Einer von drei Fahrstreifen auf der Robert-Koch-Straße und circa 200 m eines Fahrstreifens auf der Hauptstraße entfallen.

Lösungsvorschlag mit begrünter Mittelinsel und Radwegen

In der Hauptstraße gibt es jeweils eine Fahrspur, die sich vor den Kreuzungen in die Richtungsfahrbahnen aufteilt. Damit entfällt das große vierspurige Mittelstück mit dem "Autobahn-Charakter". Es können Radstreifen und eine grüne Mittelinsel angelegt werden. Mit diesen Maßnahmen und Tempo 30 wird der Aufenthalt beiderseits dieser Straßen deutlich angenehmer. Wir erwarten so eine Attraktivitätssteigerung für den Standort.

Auf der Robert-Koch-Straße wird der Verkehr einspurig von Rohr zur Kreuzung geführt. An der Kreuzung existiert eine Linksabbiegespur und eine gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegespur. Für die Radfahrer gibt es auf der Fahrbahn Radstreifen. So wird ihr Ausweichen auf die engen Bürgersteige überflüssig.

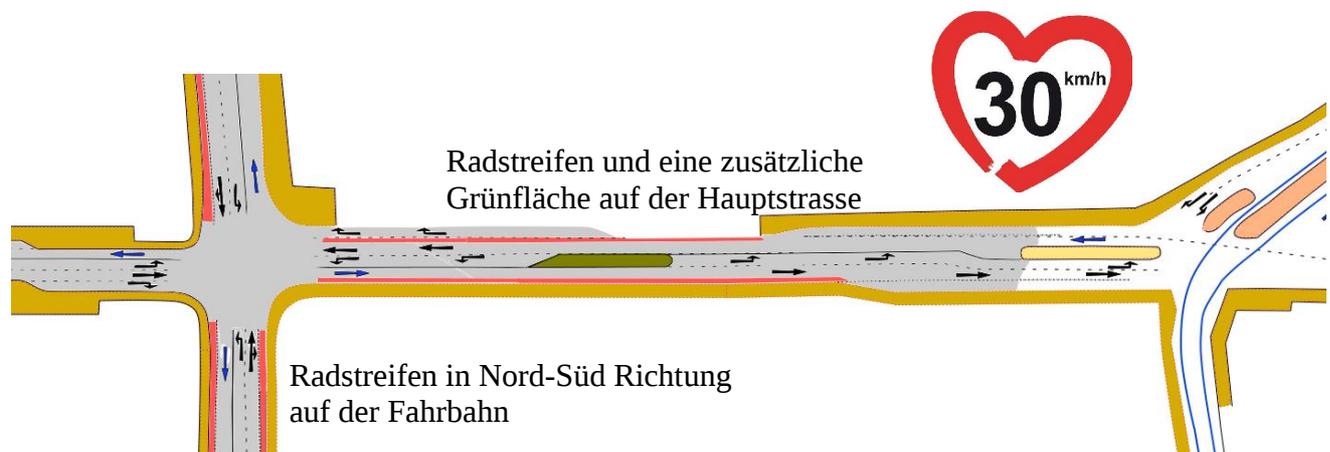


Abbildung 4: Neue Gestaltung der Kreuzungsbereiche Robert-Koch- / Robert-Leicht-Straße und der Hauptstraße, Innenortscharakter der Straße durch begrünte Mittelinsel und Radwege

Der Autoverkehr, der aus Richtung Westen von der Autobahn her kommt, verteilt sich in die Robert-Koch-Straße und die Hauptstraße. Beide Fahrtmöglichkeiten bleiben erhalten. Im weiteren Verlauf teilt sich der Verkehr in Richtung Kaltental und Möhringen wieder auf, auch diese Möglichkeiten bleiben erhalten.

Das Verkehrsaufkommen aus Richtung Rohr kann weiterhin bewältigt werden. Die Robert-Koch-Straße ist ohnehin bis zur Vollmoeller-Straße einspurig.

Die Straßen innerhalb von Vaihingen sind weder heute noch morgen in der Lage, in den Stoßzeiten den bestehenden Autoverkehr flüssig aufzunehmen. Aber die vorgeschlagene Umgestaltung ermöglicht es mit dem Fahrrad am innerörtlichen Stau vorbei zu fahren. Gleichzeitig kann der Autofahrer den Radfahrer ungehindert überholen.

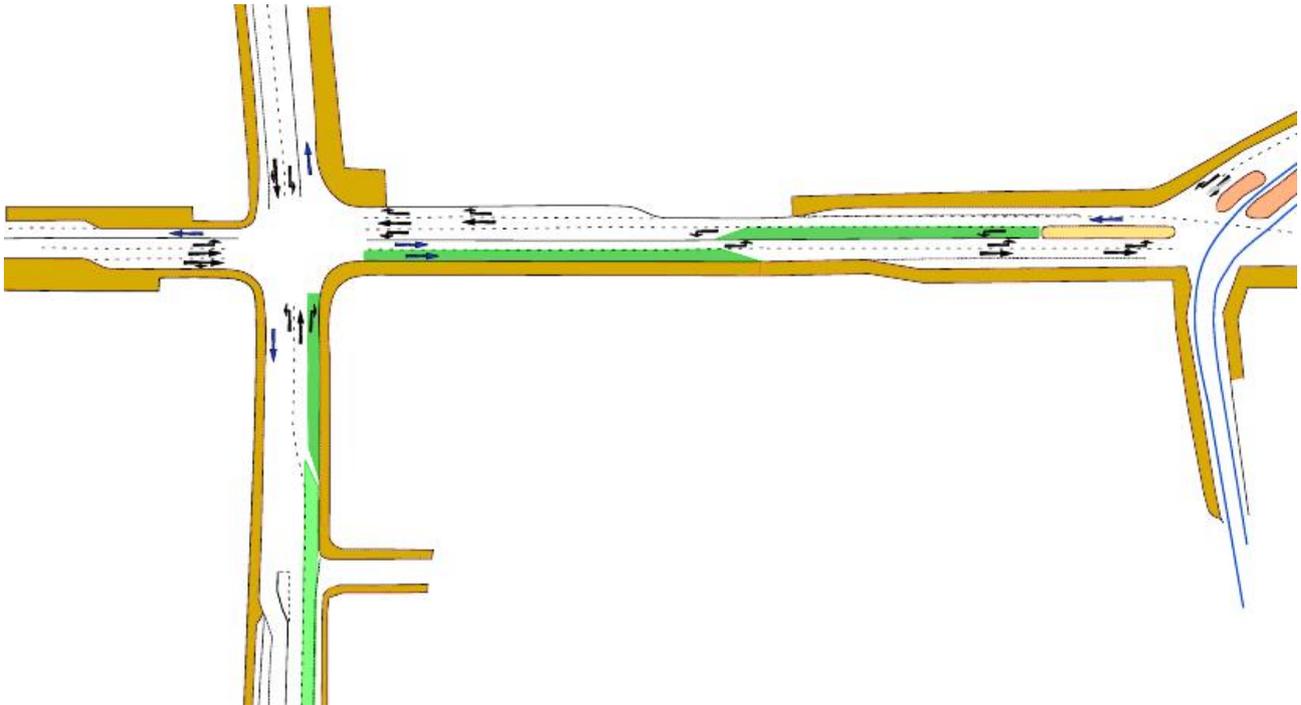


Abbildung 5: Die grün markierten Flächen sollen umgenutzt werden

Die grün markierten Verkehrsflächen sind für den Vorschlag umgeplant worden. Wir sind der Auffassung, dass auf der reduzierten Fläche in etwa der gleiche Autoverkehr abgewickelt werden kann wie heute. Durch die neu entstehenden Radstreifen kann insgesamt mehr Verkehr Auto- und Radverkehr auf der Robert-Koch-Straße abgewickelt werden als vorher.

Anmerkung zum Thema Simulation des Verkehrs

Wir sind enttäuscht, wie wenig die Möglichkeiten der Verkehrssimulation in der Stadtplanung genutzt werden. Im konkreten Fall wäre der Durchsatz von Fahrzeugen auf der Hauptstraße mit der heutigen Verkehrsführung und unserem Vorschlag zu vergleichen. Wir hätten die Chance zu erfahren, ob der Computer gleichviel Auto- und Bussaufkommen in der Stunde errechnet oder ob es nur 96 Prozent sind. Wir würden erfahren, wie sich die Einführung von Tempo 30 auf die Fahrzeit von z.B. der Bodenseewasserversorgung bis zum Wallgraben verlängert. Zum einen im Stau und zum anderen in der Nacht, wenn es auf den Straßen ruhiger ist. Wir könnten erfahren, inwieweit der Autodurchsatz bei einer alternativen Ampelschaltung verringert wird oder sich das Staubild verändert. Wäre es vielleicht sinnvoller den Stau zwischen der Autobahn und der Heerestraße aufzustellen und ihn auf einen stetigen Fluss im Innenbereich hin zu optimieren? Es ergäben sich noch interessante Fragen!

Radverkehr in Vaihingen

Prinzipiell kann in Vaihingen gut mit dem Rad gefahren werden. Leider gibt es Schwierigkeiten im Zentrumsbereich und im Industriegebiet. Die Situation kann mit einem Netz durchgängiger Routen verbessert werden. Es sollten alle wichtigen Verbindungen des Alltags darin enthalten sein, um fitten Bürgern die gute Erreichbarkeit aller wesentlichen Einrichtungen gerade in den Hauptverkehrszeiten, mit dem stadtverträglichen Fahrrad zu ermöglichen.

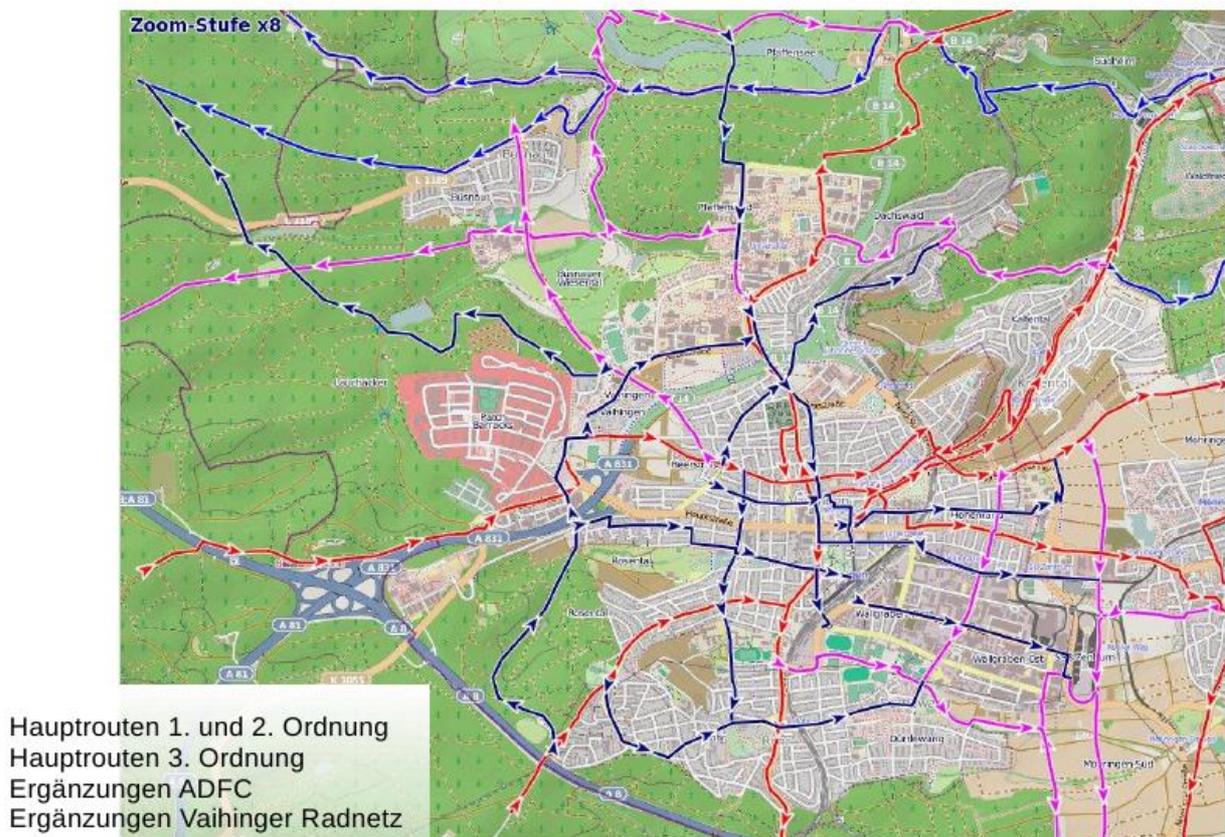


Abbildung 6: Hauptradroutennetz von Stuttgart und Ergänzungsrouten für Vaihingen

Das Bild zeigt in roter Farbe die Haupttrouten 1. und 2. Ordnung des Konzepts des 2008 definierten Hauptradroutennetz der Stadt Stuttgart. Die 3. Ordnung ist in Magenta eingetragen. Die Ergänzungen auf lokaler Ebene vom ADFC und vom VCD sind in blau eingetragen.

Intention der Netzgestaltung ist es, Maßnahmen und Verkehr zu bündeln um das Fahrrad fahren sicherer und angenehmer zu gestalten. Weitere Informationen dazu unter:
<http://www.vcd.org/vorort/stuttgart/themen/fahrrad/hauptradrouten-netz/>

Der Zentrumsbereich für Radfahrende

Der Zentrumsbereich soll von allen Seiten gut angefahren werden können. Die Fußgängerbereiche sind für die Fußgänger vorgesehen. Sie sollen allenfalls im Schritttempo zum Erreichen der dortigen Einrichtungen befahren werden. Weshalb für die Radfahrenden eine praxistaugliche Möglichkeit der Straßennutzung gefunden werden muss.

Als Verbindung in Nord-Süd-Richtung ist die Fahrt über die Robert-Koch-Straße und die Fan-Leicht-Straße als einzige vernünftige Lösung vorstellbar.

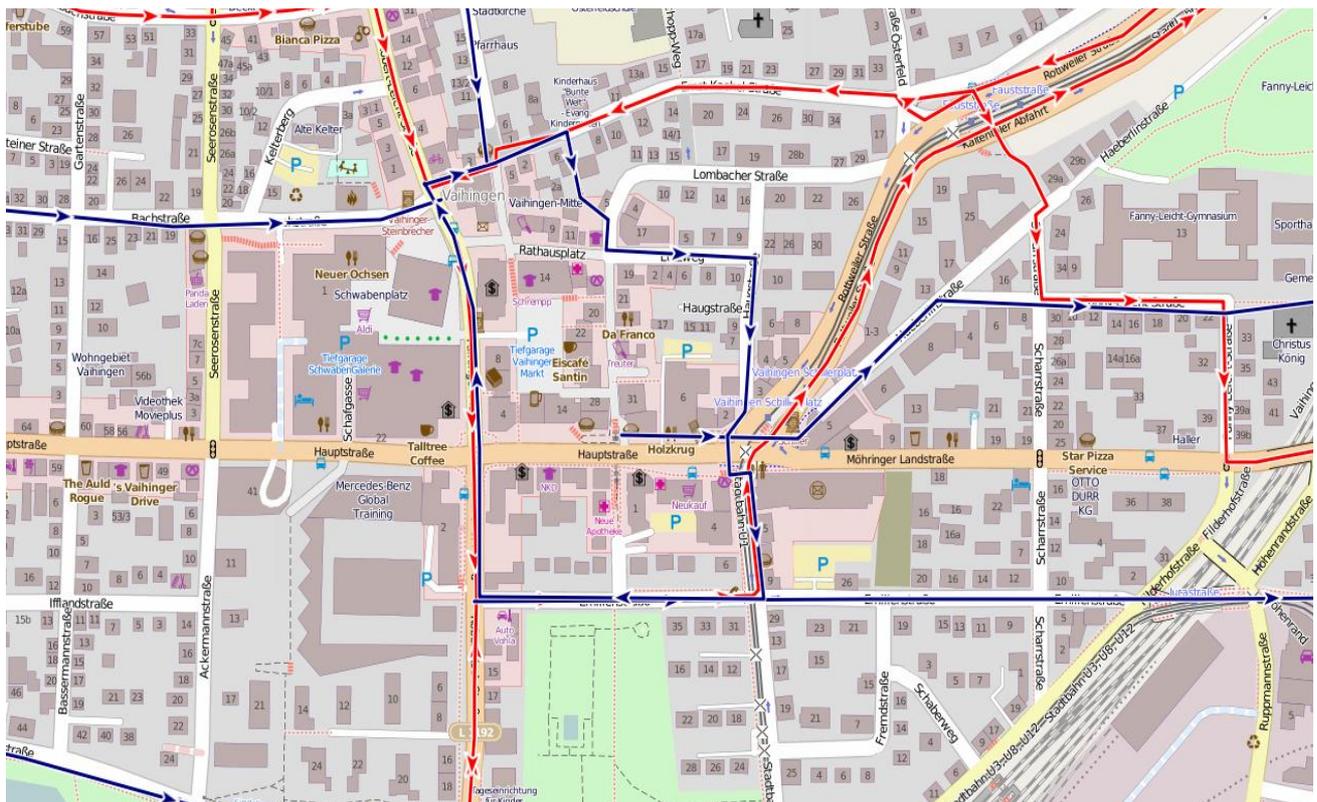


Abbildung 7: Haupttradrouten und Ergänzungsrouten für das Vaihinger Zentrum

In der Ost-West-Richtung meiden viele Radfahrenden die Hauptstraße, was zu einer Verteilung der Radfahrenden auf die Vollmoellerstrasse, Bachstrasse und der Hauptstrasse im Westen und eine Verteilung auf ebenfalls drei Straßen auf der Ostseite führt. Aus heutiger Sicht sollen alle diese sechs Wege durchgängig befahrbar werden. Wenn keine deutliche Verbesserung auf der Hauptstraße erzielt werden kann, sind die Nebenrouten jeweils auf der Nord- und der Südseite zu verbessern.

Der Durchgangsradverkehr soll wie angeführt um die Fußgängerzone herum geleitet werden. Eine besondere Rolle kommt der Erreichbarkeit des Bahnhofs und des Stegs zur Heißbrühlstraße zu. Diese Ziele müssen aus Norden kommend gut von der Robert-Koch-Straße angefahren werden können, andernfalls werden weiterhin viele Fahrräder durch die Fußgängerunterführung und den Park rollen. Das heißt, es sind echte Radstreifen in der Robert-Koch-Straße und praxistaugliche Linksabbiegemöglichkeiten für Radfahrende auf der Straße nötig, um z.B. auch die Fußgänger zu schützen.

Industriegebiet – Vaihinger Teil

Wir fragen uns: Warum kann man hier kostenlos parken? Warum gibt es keinen repräsentativen Fußweg vom Bahnhof entlang der Industriestraße? Den vielen Arbeitsplätzen fehlt eine vernünftige Anbindung an das konzipierte Hauptradrouthenetz. Eine sichere Fahrradstrecke entlang der zentralen gelegenen Industriestraße erachten wir für erstrebenswert. Dabei sollen auch Grundstücksausfahrten, wie z.B. im benachbarten Möhringen beim Bauhaus, sicher gestaltet werden.

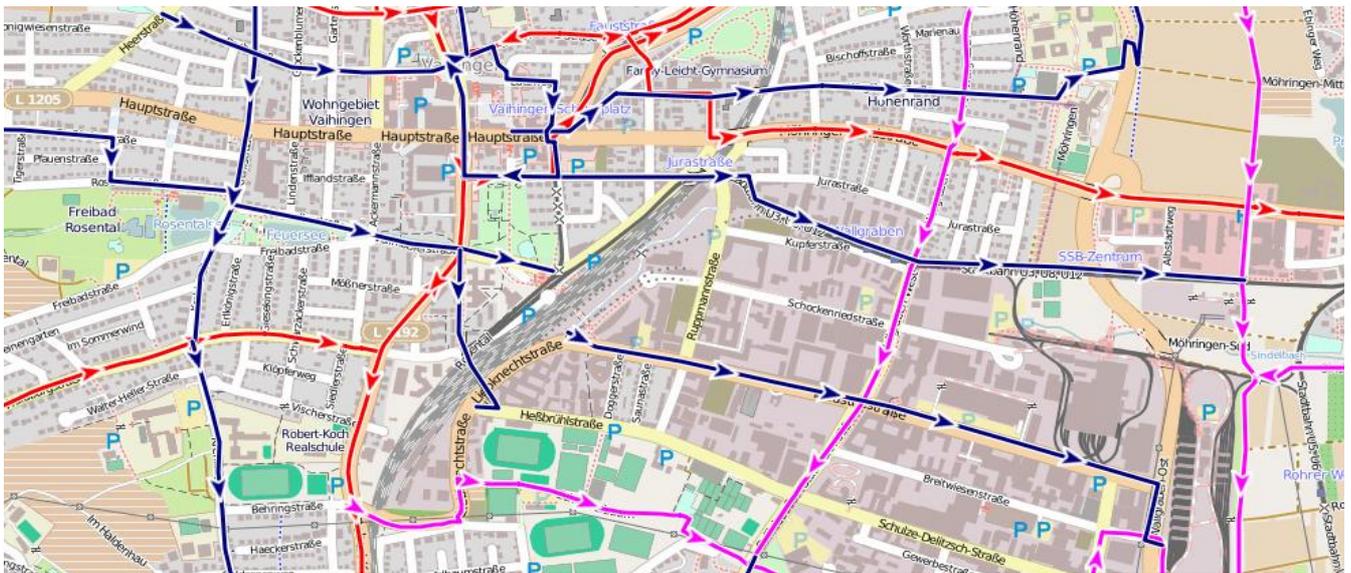


Abbildung 8: Das Industriegebiet braucht eine Anbindung ans Radrouthenetz. Ein repräsentativer Fußweg vom Bahnhof entlang der Industriestraße fehlt leider bisher.

Resümee

Aufgrund der gegebenen Platzverhältnisse stellt sich am Ende der Betrachtungen die Frage: Soll die Verkehrsmenge in S-Vaihingen maximiert werden oder wollen wir ein schönes Zentrum mit angemessener Verkehrsleistung?

Ein Vaihinger Verkehrskonzept kann den Autoverkehr nicht verringern, es kann ihn im besten Fall umverteilen. Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer sind in Vaihingen möglich. Dafür sind nur minimale Eingriffe beim Autoverkehr nötig. Ein wesentlicher Punkt dabei ist der durchgängige Radstreifen an der Robert-Koch-Straße zum Vaihinger Markt. Der Zentrumsbereich der Hauptstraße kann attraktiver gestaltet werden und einen innerörtlichen Charakter erhalten.