

Anlagen

1 bis 4

Anlage 1

Zielkonzept

- Präambel
- Zielkatalog

Präambel

Mobilität sichert die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Sie ist unverzichtbar für alle Bürgerinnen und Bürger. Die individuelle Gestaltung von Mobilität muss auch denen möglich sein, die aufgrund ihres Alters, ihres Geschlechts, ihrer Herkunft, ihrer Gesundheit oder ihrer wirtschaftlichen und sozialen Situation benachteiligt sind. Ebenso ist die Wirtschaft auf eine gute Erreichbarkeit für ihre Kunden und auf einen weitgehend reibungslosen Austausch von Gütern, Waren und Dienstleistungen angewiesen.

Mobilität von Personen und Gütern bringt Verkehr mit sich. Dieser hat neben seinen positiven Effekten auch negative Auswirkungen: auf die Stadtstruktur, die Wohn- und Umfeldqualität, die Verkehrssicherheit und auf Natur und Umwelt.

Der Verkehrsentwicklungsplan Fellbach hat deshalb zum Ziel, einerseits Mobilität zu ermöglichen und zu fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung sind:

- ⇒ Mobilitätsangebote in Form von Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsmitteln, Informations- und Organisationsdiensten bereit stellen und managen.
- ⇒ Verkehrsaufwand, vor allem durch kurze Wege und hohe Besetzungsgrade der Fahrzeuge, vermeiden.
- ⇒ Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagern.
- ⇒ Verkehr optimal abwickeln, das heißt sicher, stadtgerecht, umweltfreundlich und zügig.
- ⇒ Verkehrsinfrastrukturen städtebaulich integrieren, damit sie die Stadt nicht dominieren sondern mit ihr eine Einheit bilden und zu einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität in Fellbach beitragen.

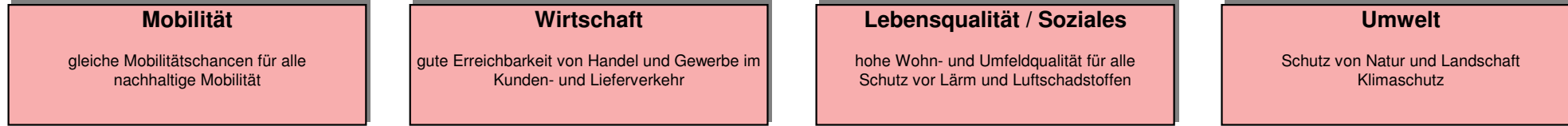
Die Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung liegen heute weniger auf der Planung neuer Verkehrsanlagen als auf der zielgerichteten, intelligenten Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen (Verkehrsmanagement) sowie auf der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement), jedoch nicht durch restriktive Benachteiligung einzelner Verkehrsmittel. Kostengünstige Maßnahmen sind dabei zu bevorzugen, um einen hohen Kosten-Nutzen-Effekt zu erreichen. Eine große Bedeutung hat heute auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem zu kommen.

Der Verkehrsentwicklungsprozess in Fellbach ist in den parallel laufenden Stadtentwicklungsprozess eingebunden und damit integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Weitere wichtige Fachplanungen, die zu berücksichtigen sind, sind unter anderem der Flächennutzungsplan, die Klima-/Umweltschutzkonzeption, die Einzelhandelskonzeption und die Schulentwicklungsplanung der Stadt Fellbach. Grundlagen sind hierbei beispielsweise die demografische Entwicklung, die räumlichen und verkehrlichen Entwicklungen in der Region Stuttgart sowie im Land Baden-Württemberg.

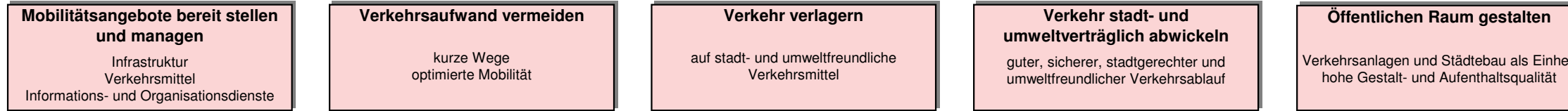
Das Zielkonzept bildet zusammen mit der Analyse die Grundlage für die nächsten Stufen der Verkehrsentwicklungsplanung: die Definition der anzustrebenden Qualitätsstandards für die einzelnen Ziele, die Ableitung von Verkehrskonzeptionen und konkreten Maßnahmen.

Oberziele, Leitlinien und Planungsziele des Zielkonzeptes sind im beiliegenden Zielkatalog dargestellt.

OBERZIELE



LEITLINIEN VEP



PLANUNGSZIELE

verkehrsmittelübergreifend			verkehrsmittelspezifisch				nutzerspezifisch			umfeldspezifisch			monetär
Verkehr vermeidende und Verkehr integrierende Stadtentwicklung	Mobilität gestalten in Betrieben, Bildungseinrichtungen und der Kommune Mobilitätsmanagement	Verkehrsträger verknüpfen Mobilitätsverbund	Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln	Öffentlichen Verkehr fördern	Radverkehr fördern	Fußverkehr fördern	Nahmobilität fördern	Wirtschafts- u. Berufsverkehr sicher stellen und stadtverträglich abwickeln	Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungen stadtverträglich gestalten	Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten	Stadt- und Umfeldverträglichkeit sicher stellen	Klima, Natur u. Landschaft schützen, Immissionen minimieren	Mobilitätskosten zielgerecht gestalten
Berücksichtigung von Mobilität und Verkehr in Planungsprozessen	Information u. Beratung über bestehende Mobilitätsangebote	gutes Angebot an Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Mitfahrer-parkplätzen	angemessene, stadt- und umweltverträgliche sowie sichere Erreichbarkeit der Ziele	kurze, sichere u. attraktive Wege zu den Haltestellen, Lage der Haltestellen an Aufkommenschwerpunkten orientieren	dichte, direkte u. zügige Verbindungen; geschlossene, engmaschige Netze innerorts und außerorts	dichte, direkte u. zügige Verbindungen; geschlossene, engmaschige Netze	die Naherholung fördernde Stadtstrukturen	gute Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete vom übergeordneten Straßennetz	gute, situationsabhängige und Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Betriebe und Geschäfte für Kunden und Mitarbeiter	geringe Anzahl und Schwere von Unfällen u. Verkehrskonflikten	hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums	Schutz vor hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen inner- und außerhalb der Gebäude	sozial verträgliche Kosten im öffentlichen Verkehr zur Sicherstellung der Teilhabe Aller am gesellschaftlichen Leben
Innenentwicklung vor Außenentwicklung	Marketing für eine stadt- u. umweltgerechte Mobilitätskultur	attraktives Angebot an Leihfahrrädern, Carsharing u. Taxi-Diensten	Vermeidung von Durchgangsverkehr, Suchverkehr u. Umwegfahrten	schnelle, umsteigearme u. zuverlässige Verbindungen; Busbeschleunigung	sichere, attraktive und barrierefreie Wege für langsame und schnelle Radler (Breite, Barrieren, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld; für Räder, Pedelecs, E-Bikes usw.)	sichere, attraktive und barrierefreie Wege (Breite, Barrieren, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld)	Bewegungsfreiheit und Sicherheit auch für Kinder, Senioren u. Behinderte	attraktive, Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Betriebe und Geschäfte für Kunden und Mitarbeiter	Sicherstellung des Liefer-, Handwerker- und Dienstleistungsverkehrs (auch in den Stadtteilzentren)	hohe soziale Sicherheit, wenig Angsträume (soziale Kontrolle durch Belebtheit u. Einsehbarkeit)	attraktive, nutzerfreundliche Gestaltung der Verkehrsanlagen für alle Nutzergruppen	Minimierung der CO ₂ -Emissionen (Treibhausgase)	Kostengerechtigkeit im Verkehr (verursacherbezogen sowie bzgl. kommunaler Haushalt)
städtebauliche Nutzungsmischung	Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Betriebe, Schulen usw.	häufige, schnelle u. zuverlässige Umsteigemöglichkeiten	dem Gebiets- und Straßentyp angemessene Verkehrsbelastung, Verkehrsqualität u. Geschwindigkeit	dichte Takte, kurze Umsteigezeiten, gutes Angebot auch in Normal- und Schwachverkehrszeiten	gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)	gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)	sichere u. attraktive Wege innerorts und zu den Naherholungszielen (Breite, barrierefrei, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld)	Sicherstellung des Lieferverkehrs auf konfliktarmen Routen	Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen	sichere, barrierefreie Wege für Mobilitätseingeschränkte	nur notwendiger Kfz-Verkehr	Vermeidung zusätzlicher, ggf. auch Rückbau von Verkehrsanlagen außerorts (z.B. zum Erhalt/ zur Schaffung zusammenhängender, ruhiger Naturräume)	Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch Kostenanreize und Kostenstrukturen
wohnungsnaher Bildungs- u. Betreuungseinrichtungen, Einkaufs- u. Freizeitangebote	Organisation stadt- und umweltverträglicher Mobilitätsangebote (z.B. Fahrgemeinschaften)	nutzerfreundliche Umsteigeanlagen (Barrierefreiheit, Komfort, Sicherheit, Gestaltung)	angemessenes Parkraumangebot (Ort, Umfang, Parkregelungen, Tarife, Qualität, Sicherheit)	nutzerfreundliche, attraktive Haltestellen, Umsteigeanlagen und Fahrzeuge (Barrierefreiheit, Komfort, Sicherheit, Gestaltung)	hohe Aufenthaltsqualität für attraktives Radfahren	zahlreiche u. vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität für Erholung, Kommunikation, Spiel, Flanieren	zahlreiche u. vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität für Erholung, Kommunikation, Spiel, Flanieren	Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen	betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)	geringe Komplexität des Verkehrssystems	stadtverträgliche Verkehrsabwicklung (z.B. durch Verkehrsführung, Geschwindigkeiten), besonderer Schutz sensibler Bereiche	landschaftliche Integration der Verkehrsanlagen, Vermeidung von Eingriffen	kostengünstige Maßnahmen bevorzugen (bzgl. Bau, Betrieb, Unterhaltung und Instandsetzung), um einen hohen Kosten-Nutzen-Effekt zu erreichen
ÖPNV-freundliche Stadtentwicklung (Nähe, Dichte, Zugänglichkeit)	Wegweisung und Verkehrsinformation (Verspätungen, Anschlüsse, Parkhausbelegung, Staus ...)	Anschlussicherung durch Organisation und Information	umweltfreundliche Kfz-Nutzung unterstützen (lärm- und schadstoffarme Antriebsarten; Carsharing/Auto-teilen, Fahrgemeinschaften)	Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsmitteln ("Mobilitätspunkte" mit Carsharing, Leihrädern, usw.)	ausreichende, attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen zielnah an geeigneten Standorten	Information und Wegweisung	gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)	betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)	qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums insbes. im Bereich von Einzelhandel und Dienstleistung, auch in Gewerbegebieten	Vermeidung zusätzlicher, ggf. auch Rückbau von Verkehrsanlagen innerorts	Vermeidung zusätzlicher, ggf. auch Rückbau von Verkehrsanlagen innerorts	Ressourcen sparende Verkehrsanlagen (Energie, Materialien, Fläche, Boden, Versiegelung ...)	Finanzierung der Maßnahmen sicher stellen
Steuerung des ruhenden Verkehrs (Kfz und Fahrrad) in Menge, Lage und Qualität	wettbewerbsfähige Reisegeschwindigkeiten u. -qualitäten im ÖPNV und Radverkehr (z.B. Busbeschleunigung)	attraktive Tarife für Umsteiger	optimale Führung des Kfz-Verkehrs, Information und Wegweisung	attraktive Tarife	Information und Wegweisung	Information und Wegweisung	neue Mobilitätsformen unterstützen (E-Bikes, Pedelecs, E-Roller usw.)	qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums, auch in Gewerbegebieten		städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen			

MASSNAHMEN

werden im Verlauf des weiteren Planungsprozesses aus den Planungszielen entwickelt und abgestimmt

Anlage 2

Qualitätsstandards

Inhalt

1	Verkehr vermeidende und integrierende Stadtentwicklung	6
1.1	Berücksichtigung von Mobilität und Verkehr in Planungsprozessen	6
1.2	Innenverdichtung vor Außenentwicklung	6
1.3	Städtebauliche Nutzungsmischung	6
1.4	Wohnungsnahе Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Einkaufs- und Freizeitangebote	6
1.5	ÖPNV-freundliche Stadtentwicklung	7
1.6	Steuerung des ruhenden Verkehrs (Kfz und Fahrrad)	7
2	Mobilität gestalten in Betrieben, Bildungseinrichtungen und der Kommune – Mobilitätsmanagement	8
2.1	Information und Beratung über bestehende Mobilitätsangebote	8
2.2	Marketing für eine stadt- und umweltgerechte Mobilitätskultur	8
2.3	Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Betriebe, Schulen usw.	8
2.4	Organisation stadt- und umweltgerechter Mobilitätsangebote	9
2.5	Wegweisung und Verkehrsinformation	9
2.6	Wettbewerbsfähige Reisegeschwindigkeiten und Qualitäten im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr	9
3	Verkehrsträger verknüpfen – Mobilitätsverbund	10
3.1	Gutes Angebot an Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Mitfahrerparkplätzen	10
3.2	Attraktives Angebot an Leihfahrrädern, Car-Sharing und Taxi-Diensten	10
3.3	Häufige, schnelle und zuverlässige Umsteigemöglichkeiten	10
3.4	Nutzerfreundliche Umsteigeanlagen	11
3.5	Anschlusssicherung durch Organisation und Information	11
3.6	Attraktive Tarife für Umsteiger	11
4	Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln	12
4.1	Angemessene, stadt-/umweltverträgliche und sichere Erreichbarkeit der Ziele	12
4.2	Vermeidung von Durchgangsverkehr, Suchverkehr und Umwegfahrten	12

4.3	Dem Gebiets- und Straßentyp angemessene Verkehrsbelastung, Verkehrsqualität und Geschwindigkeit	13
4.4	Angemessenes Parkraumangebot	13
4.5	Umweltfreundliche Kfz-Nutzung unterstützen	14
4.6	Optimale Führung des Kfz-Verkehrs, Information und Wegweisung	14
5	Öffentlichen Verkehr fördern	15
5.1	Kurze, sichere und attraktive Wege zu den Haltestellen, Lage der Haltestellen an Aufkommensschwerpunkten	15
5.2	Schnelle, umsteigearme und zuverlässige Verbindungen, Busbeschleunigung	15
5.3	Leicht begreifbares ÖV-Angebot	16
5.4	Dichte Takte, kurze Umsteigezeiten, gutes Angebot auch in Normal- und Schwachverkehrszeiten	16
5.5	Nutzerfreundliche und attraktive Haltestellen, Umsteigeanlagen und Fahrzeuge	16
5.6	Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsmitteln („Mobilitätspunkte“)	17
5.7	Attraktive Tarife	17
5.8	Information über Angebot, Tarife, Verkehrsstörungen usw.	17
6	Radverkehr fördern	18
6.1	Dichte, direkte und zügige Verbindungen, geschlossene, engmaschige Netze inner- und außerorts	18
6.2	Sichere, attraktive und barrierefreie Wege	19
6.3	Gute Querungsmöglichkeiten	20
6.4	Hohe Aufenthaltsqualität für attraktives Radfahren	22
6.5	Ausreichende, attraktive, sichere und zielnahe Fahrradabstellanlagen	22
6.6	Information und Wegweisung	22
7	Fußverkehr fördern	23
7.1	Dichte, direkte und zügige Verbindungen, geschlossene, engmaschige Netze	23
7.2	Sichere, attraktive und barrierefreie Wege	24
7.3	Gute Querungsmöglichkeiten	25
7.4	Zahlreiche und vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität	27

7.5	Information und Wegweisung	27
8	Nahmobilität fördern	28
8.1	Die Nahmobilität fördernde Stadtstrukturen	29
8.2	Bewegungsfreiheit und Sicherheit auch für Kinder, Senioren und Behinderte	29
8.3	Sichere und attraktive Wege innerorts und zu den Naherholungszielen (Breite, Barrierefreiheit, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld)	30
8.4	Zahlreiche und vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität	30
8.5	Gute Querungsmöglichkeiten	30
8.6	Neue Mobilitätsformen unterstützen	31
9	Wirtschafts- und Berufsverkehr sicher stellen und stadtverträglich abwickeln	32
9.1	Gute Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete vom übergeordneten Straßennetz	32
9.2	Attraktive, Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Betriebe und Geschäfte für Kunden und Mitarbeiter	32
9.3	Sicherstellung der Rettungsdienste, der Ver- und Entsorgung, des Lieferverkehrs und der Handwerkerleistungen (auch in den Stadtteilzentren)	33
9.4	Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen	33
9.5	Betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten	33
9.6	Qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums	34
10	Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungen stadtverträglich gestalten	35
10.1	Gute, situationsabhängige, Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen für Kunden und Mitarbeiter	35
10.2	Sicherstellung des Liefer-, Handwerker- und Dienstleistungsverkehrs (auch in den Stadtteilzentren)	35
10.3	Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen	35
10.4	Betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten	36
10.5	Qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums im Bereich von Einzelhandel und Dienstleistung (auch in Gewerbegebieten)	36

11	Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten	37
11.1	Geringe Anzahl und Schwere von Unfällen und Verkehrskonflikten	37
11.2	Hohe soziale Sicherheit, wenig Angsträume	38
11.3	Sichere, barrierefreie Wege für Mobilitätseingeschränkte	38
11.4	Geringe Komplexität des Verkehrssystems	38
12	Stadt- und Umfeldverträglichkeit sicher stellen	40
12.1	Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums	40
12.2	Attraktive, nutzerfreundliche Gestaltung der Verkehrsanlagen für alle Nutzergruppen	40
12.3	nur notwendiger Kfz-Verkehr	41
12.4	Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung	41
12.5	Vermeidung zusätzlicher / Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen innerorts	41
12.6	Städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen	42
13	Klima, Natur und Landschaft schützen, Immissionen minimieren	43
13.1	Schutz vor hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen	43
13.2	Minimierung der CO ₂ -Emissionen (Treibhausgase)	44
13.3	Vermeidung zusätzlicher / Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen außerorts	45
13.4	Landschaftliche Integration der Verkehrsanlagen, Vermeidung von Eingriffen	45
13.5	Ressourcen sparende Verkehrsanlagen	46
14	Mobilitätskosten zielgerecht gestalten	47
14.1	Sozial verträgliche Kosten im öffentlichen Verkehr	47
14.2	Kostengerechtigkeit im Verkehr	47
14.3	Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung durch Kostenanreize und Kostenstrukturen	47
14.4	Kostengünstige Maßnahmen bevorzugen	48
14.5	Finanzierung der Maßnahmen sicher stellen	48
	Anhang: Lärmschutz	49

Für den Verkehrsentwicklungsplan Fellbach sind im Folgenden Qualitätsstandards definiert, die Grundlage für die Entwicklung der Verkehrskonzepte und Maßnahmen sind. Die Gliederung entspricht dem Aufbau des Zielkatalogs. Zu jedem einzelnen Ziel sind nach Möglichkeit quantitative, sonst qualitative Qualitätsstandards festgelegt.

1 Verkehr vermeidende und integrierende Stadtentwicklung

1.1 Berücksichtigung von Mobilität und Verkehr in Planungsprozessen

- Enge Abstimmung und Kooperation der zuständigen Stellen für Stadtplanung, Verkehrsplanung, Verkehrsordnung, Verkehrsmanagement, Verkehrsanlagen (Planung, Bau u. Betrieb)
- Beteiligung der Verkehrsplanung der Stadt Fellbach in allen verkehrsrelevanten Planungen der Stadt sowie Dritter (Landes- und Regionalplanung, Flächennutzungsplanung, städtebauliche Rahmenplanung, Bebauungsplanung, Planfeststellungsverfahren, Baugenehmigungsverfahren für verkehrsintensive Einrichtungen, Nahverkehrsplanung usw.)
- Beteiligung externer Betroffener und Sachverständiger soweit zweckmäßig (als Interessenverbände oder Einzelpersonen, z.B. Behörden und Dienststellen, Verkehrsträger, Wirtschaftsverbände, Verkehrsclubs, Eltern- u. Schülervertretungen, Behindertenverbände, Bürgerinitiativen)

1.2 Innenverdichtung vor Außenentwicklung

- Nutzung vorhandener Flächenpotenziale (Baulücken und Konversionsflächen) im Innenbereich vor einer Neubebauung des Außenbereichs zur Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“

1.3 Städtebauliche Nutzungsmischung

- Mischung verschiedener Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Betreuung, Einkaufen, Freizeit) und sozialer Gruppen (nach Alter, Einkommen, Haushaltsgröße) soweit miteinander verträglich zur Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“

1.4 Wohnungsnahe Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Einkaufs- und Freizeitangebote

- Erhaltung und Errichtung von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Einkaufs- und Freizeitangeboten in Fuß- und Radverkehrsentfernung; Vermeidung der Konzentration dieser Einrichtungen

tungen an nicht integrierten Standorten zur Förderung einer „Stadt der kurzen Wege“

1.5 ÖPNV-freundliche Stadtentwicklung

- Konzentration städtebaulicher Entwicklungen in Fußgänger- und Radfahrerentfernung in erster Linie zu den vorhandenen Bahnhaltedpunkten (S-/Regionalbahn, Stadtbahn), in zweiter Linie zu den vorhandenen Buslinien; ggf. durch die Einrichtung neuer Bahnhaltedpunkte oder die Verlegung/Verlängerung von Buslinien, zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs (Erhöhung des ÖV-Anteils, Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und/oder des ÖV-Angebots)
- (Angemessen) hohe Nutzungsdichten zur Schaffung eines großen Nachfragepotenzials im Einzugsbereich der ÖPNV-Haltestellen
- Schaffung/Förderung eines belebten Umfeldes von ÖPNV-Haltestellen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs und zur Sicherstellung einer ausreichenden sozialen Kontrolle
- Sichere, attraktive und barrierefreie Fuß- und Radwege zu den ÖPNV-Haltestellen

1.6 Steuerung des ruhenden Verkehrs (Kfz und Fahrrad)

- Ausreichende Anzahl und hohe Qualität von Abstellanlagen für Fahrräder und Mopeds/Motorräder im privaten und öffentlichen Raum nah zu den Zielen
- Kein Überangebot an Pkw-Stellplätzen, Mehrfachnutzung von Pkw-Stellplätzen (hohe Belegungsdichte/-frequenz) im privaten und öffentlichen Raum zur Reduktion der Anzahl erforderlicher Pkw-Stellplätze
- Konzentration des Parkens an den Gebietsrändern bei guter Pkw-Erschließung und guter Erreichbarkeit durch Fußgänger. Dadurch sollen die Belastungen durch den fließenden und ruhenden Verkehr im Gebiet reduziert und die Wettbewerbsvorteile des Pkws gegenüber dem ÖV hinsichtlich der Fußwegelängen abgebaut werden.
- Bevorzugung mehrgeschossiger Parkbauten gegenüber ebenerdigen Parkplätzen zur Begrenzung/Verringerung des Flächenbedarfs für Parken
- Anordnung der Parkieranlagen an Parkrouten, damit diese einfach in ein Parkleitsystem integriert werden können und Parksuchverkehr vermieden wird

2 Mobilität gestalten in Betrieben, Bildungseinrichtungen und der Kommune – Mobilitätsmanagement

2.1 Information und Beratung über bestehende Mobilitätsangebote

- Information und Beratung über Fahrpläne und Tarife im lokalen und regionalen ÖPNV (VVS), im Fernverkehr der DB und über den ÖPNV in anderen Regionen (Ziel- u. Quellregionen von Fahrten)
- Information und Beratung über Angebote im Fuß- und Radverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr (Wegenetz, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Leihmöglichkeiten für Fahrräder ...)
- Information und Beratung über Angebote bei Taxis, Mietwagen, Car-/Bike-Sharing und Car-Pooling (Fahrgemeinschaften)
- Information und Beratung über Möglichkeiten des Mobilitätsverbunds (P+R, B+R, P+M ...)
- Information und Beratung über Parkraumangebote, Parkregeln, Parktarife
- Sonstige Information und Beratung zur Generierung von Synergie-Effekten: Stadtinformationen, touristische Informationen, Freizeit- und Kulturangebote, Veranstaltungshinweise ...
- Beschwerdemanagement

2.2 Marketing für eine stadt- und umweltgerechte Mobilitätskultur

- Erstellung und Verteilung von allgemeinen und zielgruppenspezifischen Informations- u. Werbematerialien
- Mobilitätserziehung in Schulen und Kindergärten
- Mobilitätsberatung von Firmen und öffentlichen Einrichtungen
- Organisation von und Teilnahme an Aktionen zur stadt- u. umweltgerechten Mobilität (z.B. „autofreie Tage“)
- Verkauf von Artikeln zur stadt- u. umweltgerechten Mobilität
- Stadt- u. Veranstaltungsmarketing zur Generierung von Synergie-Effekten

2.3 Entwicklung von Mobilitätskonzepten für Betriebe, Schulen usw.

- Erstellung stadt- und umweltgerechter Mobilitätskonzepte für den Personen- und Güterverkehr von Betrieben und öffentlichen Einrichtungen

2.4 Organisation stadt- und umweltgerechter Mobilitätsangebote

- Verkauf von Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs
- Organisation von gelegentlichem und regelmäßigem Car-Pooling (Mitfahrzentrale, Pendlerbörse ...)
- Fahrradverleih
- Sonstige Organisationsaufgaben zur Generierung von Synergieeffekten: Zimmervermittlung, Ticketverkauf für Veranstaltungen ...

2.5 Wegweisung und Verkehrsinformation

- Wegweisung zu wichtigen Zielen (Stadtzentrum, öffentliche Einrichtungen, Gewerbegebiete, Hotels, Parkieranlagen, andere Städte, Autobahnen u. Bundesstraßen ...) auf stadtverträglichen Routen
- Wegweisung für verschiedene Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, Kfz ...)
- dynamische Informationen über aktuelle Verkehrszustände (Anschlüsse und Verspätungen im öffentlichen Verkehr, Parkhausbelegungen ...) und über alternative Mobilitätsangebote, pre-trip und on-trip (vor und während der Fahrt); ggf. auch dynamische Wegweisung

2.6 Wettbewerbsfähige Reisegeschwindigkeiten und Qualitäten im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr

- Umwegfreie Führung der Fußgänger und Radfahrer zu den Zielen (auf der Strecke und an Knotenpunkten)
- Möglichst direkte Linienführung der öffentlichen Verkehrsmittel
- ÖPNV-Haltestellen nah an wichtigen Zielen
- Störungsarme Führung der Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehrsmittel
- Kurze Wartezeiten für Fußgänger- u. Radfahrer an Signalanlagen (z.B. durch kurze Umlaufzeiten, Doppelanwurf während einer Umlaufzeit, Grüne Wellen auch für Fußgänger und Radfahrer auf Hauptwegebeziehungen)
- Busbeschleunigung (durch Busbevorrechtigung an Signalanlagen, Busschleusen, Haltestellenkaps ...)

3 Verkehrsträger verknüpfen – Mobilitätsverbund

Durch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel unter Nutzung ihrer spezifischen Vorteile sollen das Gesamtverkehrsangebot verbessert, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz verringert, eine höherwertige Mobilität geschaffen und ein stadt- und umweltverträglicherer Verkehr erreicht werden (z. B. durch Bike+Ride, Park+Ride, Kiss+Ride).

3.1 Gutes Angebot an Park+Ride-Anlagen, Bike+Ride-Anlagen und Mitfahrerparkplätzen

- Ausreichende Anzahl von Bike-and-Ride- und Park-Ride-Plätzen hoher funktionaler und gestalterischer Qualität an den S- und U-Bahn-Haltestellen und den Bushaltestellen des Regionalverkehrs
- Mitfahrerparkplätze für Kfz und Fahrräder an Anschlussstellen der B14 und der L1197 (Höhenstraße), um den Fellbacher Bürgern das Mitfahren mit Anderen aus der Region zu erleichtern

3.2 Attraktives Angebot an Leihfahrrädern, Car-Sharing und Taxi-Diensten

- Dichtes Netz an Stationen für Leihfahrräder und Car-Sharing-Fahrzeuge, insbesondere an wichtigen Verkehrsquellen u. -zielen
- Leichte Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Verleihsysteme (beim Einstieg sowie zur regelmäßigen oder gelegentlichen Nutzung)
- Ausreichendes Angebot an Taxis (nach Menge, Orten und Zeiten), reservierte Taxi-Stellplätze guter Qualität an wichtigen Einrichtungen

3.3 Häufige, schnelle und zuverlässige Umsteigemöglichkeiten

- Dichte Takte der öffentlichen Verkehrsmittel
- Keine Verspätungen von Bussen und Bahnen
- Keine Verzögerungen an den Zu- und Ausfahrten der Parkieranlagen sowie bei den Park- und Bezahlvorgängen
- Betriebliche und technische Anschlusssicherungsmaßnahmen vor allem in Schwachlastzeiten
- Dynamische Anzeige der nächsten Abfahrten von Bussen und Bahnen an den Bus- und Bahnsteigen, den Aufenthaltsbereichen und den Parkieranlagen
- Kurze Wege zwischen Parkständen und Bahn-/Bussteigen

3.4 Nutzerfreundliche Umsteigeanlagen

- Ausreichend breite, komfortable, barrierefreie, verkehrlich und sozial sichere, witterungsgeschützte und gut gestaltete Wege
- Attraktive Warteeinrichtungen und Aufenthaltsbereiche mit Witterungsschutz und ausreichenden Sitzgelegenheiten
- Zusatzangebote wie Gastronomie, Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs (Zeitschriften, Lebensmittel ...), Fahrradwerkstatt ...

3.5 Anschlusssicherung durch Organisation und Information

- Aufeinander abgestimmte Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs
- Information der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs untereinander über Verspätungen und Prüfung möglicher Maßnahmen zur Anschlusssicherung, z.B. durch längere Haltestellenaufenthalte, vor allem in Gebieten und zu Zeiten mit geringeren Taktdichten
- Zeitnahe, dynamische Informationen über Verkehrsstörungen im öffentlichen Verkehr, über ihre Auswirkungen und über alternative Angebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Leihfahrzeugen (Bike-Sharing, Car-Sharing) an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und im Internet

3.6 Attraktive Tarife für Umsteiger

- Kombinierte Park-/ÖV-Tarife für Park-and-Ride und Bike-and-Ride
- Attraktive Tarife für Leihfahräder und Car-Sharing

4 Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln heißt, nicht notwendigen Autoverkehr vermeiden oder auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV) verlagern und die Abwicklung des verbleibenden Kfz-Verkehrs stadtverträglich gestalten, d. h. negative Einflüsse auf die städtebauliche Struktur und Gestalt, die Anwohner, die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer und die Menschen, die sich im Straßenraum aufhalten, minimieren. In besonderem Maße gilt dies für die verkehrsempfindlichen Bereiche.

4.1 Angemessene, stadt-/umweltverträgliche und sichere Erreichbarkeit der Ziele

- Die Erreichbarkeit aller Grundstücke mit Kfz muss gewährleistet sein. Dies gilt in besonderem Maße für Anlieferungen und Rettungsdienste.
- Die Erschließung soll über Straßenverbindungen erfolgen, auf denen der Kfz-Verkehr möglichst wenig Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, Anliegern, dem Städtebau und/oder der Umwelt mit sich bringt. In besonders sensiblen Bereichen muss die Kfz-Erreichbarkeit für bestimmte Fahrzeugarten (z.B. Lkw), Nachfragegruppen (z.B. Beschäftigte, Kunden, Besucher) und/oder Zeiten (z.B. tags/nachts), eingeschränkt werden (z.B. in Form von Fußgängerzonen, Umweltzonen, Zufahrtsverboten).
- Zur Kfz-Erschließung gehört auch ein ausreichendes Parkraumangebot in Zielnähe. (Siehe hierzu 4.4)

4.2 Vermeidung von Durchgangsverkehr, Suchverkehr und Umwegfahrten

- Möglichst direkte Strecken zur Vermeidung von Umwegen, soweit die Strecken stadt- u. umweltverträglich sind
- Einfache und klare Streckenführung und Wegweisung zur Vermeidung von Suchverkehren
- Ausreichendes Parkraumangebot in Zielnähe, Parkwegweisung und ggf. dynamische Parkrauminformationen zur Vermeidung von Suchverkehren (siehe hierzu 2.4 u. 4.4)
- Vermeidung von Durchgangsverkehren in sensiblen Bereichen (Wohngebiete, zentrale Bereiche mit großer Nutzungsvielfalt ...)

4.3 Dem Gebiets- und Straßentyp angemessene Verkehrsbelastung, Verkehrsqualität und Geschwindigkeit

- Keine Überschreitung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit der Strecken und Knotenpunkte, ausreichende Verkehrsqualität auch während der Hauptverkehrszeiten (Auslastung i.d.R. $\leq 85\%$)
- Keine Überschreitung der umfeldverträglichen Verkehrsbelastung der Straßen (siehe auch Planungsziel „Stadt- u. Umfeldverträglichkeit sicher stellen“)
- Sicherstellung „stadtverträglicher Geschwindigkeiten“ durch Verkehrszeichen, Straßenraumgestaltung und Überwachung. Dabei ist der Verkehrsbedeutung einer Straße für die verschiedenen Verkehrsarten, den Konflikten zwischen den Verkehrsarten und den Anforderungen aus dem Straßenumfeld (Anwohner, Aufenthaltsbereiche ...) Rechnung zu tragen. (Siehe auch Planungsziel „Stadt- und Umfeldverträglichkeit sicher stellen“.)

4.4 Angemessenes Parkraumangebot

- Ausreichende Anzahl an öffentlichen Parkständen für den „qualifizierten Bedarf“ (Anwohner, Kunden, Besucher, Lieferverkehr, Behinderte sowie andere aufs Kfz Angewiesene in Gebieten mit zu wenig privaten Parkständen) in zumutbarer Entfernung zum Ziel; Berücksichtigung der Anforderungen von Pkws, Mopeds/Motorrädern, Lieferfahrzeugen usw.
- Anordnung der öffentlichen Parkstände dort, wo eine gute Erreichbarkeit durch Kfz und Fußgänger möglich ist und der Kfz-Verkehr wenig stört (z.B. an Gebietsrändern). Die Parkieranlagen sollen möglichst an Parkrouten liegen und einfach in ein Parkleitsystem integrierbar sein.
- Mengenmäßige, räumliche und zeitliche Steuerung der Parkraumbelegung nach den Erfordernissen des „qualifizierten Bedarfs“ und zur Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten durch Parkdauerbeschränkungen und/oder Parkgebühren (max. Auslastung ca. 85%); Bevorzugung von Parken in Parkieranlagen gegenüber Straßenparken
- Nutzerfreundliche Gestaltung der Parkstände, insbesondere in Parkieranlagen; d.h. gute Befahr- und Begehbarkeit, Barrierefreiheit, hohe verkehrliche und soziale Sicherheit, gute Beleuchtung, attraktive Gestaltung ...

4.5 Umweltfreundliche Kfz-Nutzung unterstützen

- Förderung lärm- und schadstoffarmer, energie- und flächensparmerer Kfz (z.B. durch Ladestationen für Elektrofahrzeuge)
- Förderung von Krafträdern (Pedilecs, E-Bikes, Mofas, Motorroller, Mopeds) als Pkw-Ersatz, u.a. durch ein ausreichendes Parkstandangebot
- Vermeidung von Fahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoß in zentralen Bereichen (z.B. durch „Umweltzonen“)
- Verhinderung von Fahrzeugen mit hoher Lärmbelastung in sensiblen Bereichen (z.B. durch Verbot für Krafträder)
- Förderung von Car-Sharing und Car-Pooling (Fahrgemeinschaften)

4.6 Optimale Führung des Kfz-Verkehrs, Information und Wegweisung

- Führung und Bündelung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des gebietsfremden Verkehrs, auf Routen geringer Sensibilität durch Straßenraumgestaltung, Verkehrsregelungen (Vorfahrten, Geschwindigkeiten, Zufahrtsverboten ...), Verkehrsmanagement (Signalsteuerung, Wegweisung ...) und Information
- Führung des Lkw-Verkehrs zu den Gewerbegebieten und den zentralen Bereichen auf wenig sensiblen Strecken („Lkw-Routen“);
- Information über die Kfz- u. Lkw-Führung durch Navigationssysteme, Websites (der Stadt Fellbach, öffentl. Einrichtungen, Gewerbebetriebe), Stadtpläne, Faltblätter
- zu Wegweisung siehe 2.5

5 Öffentlichen Verkehr fördern

Der öffentliche Verkehr dient der Personenbeförderung sowohl innerhalb Fellbachs als auch mit den umliegenden Städten und Gemeinden. Er soll für alle Bürger ein hohes Maß an Mobilität garantieren und Mobilitätsbedürfnisse befriedigen, die einerseits nicht notwendig die Benutzung eines Pkw oder Kraftrades erfordern, andererseits aber auch nicht oder kaum zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt werden können.

Zu beachten sind zum einen Standards zur Sicherung der Grundmobilität, um auch denen, die auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind, weil sie kein Kfz fahren können oder wollen (z.B. Kinder, Jugendliche, sozial Schwache, Fahruntüchtige, Umweltbewusste) eine ungehinderte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen (Grundwerte). Zum anderen geht es um Standards, die den öffentlichen Verkehr konkurrenzfähig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr machen, um Kfz-Verkehr und die mit ihm verbundenen Probleme zu reduzieren (Richtwerte).

5.1 Kurze, sichere und attraktive Wege zu den Haltestellen, Lage der Haltestellen an Aufkommensschwerpunkten

- Dichtes Liniennetz mit kurzen Wegen zur nächsten Haltestelle. (Angesichts der demografischen Entwicklung mit immer mehr älteren Menschen wird dieser Aspekt zunehmend wichtiger.)
- Ausreichend breite, verkehrssichere und barrierefreie Wege zu den Haltestellen, in gutem baulichem Zustand, attraktiv gestaltet, in angenehmem städtebaulichem Umfeld und mit guter sozialer Kontrolle
- Lage der Haltestellen möglichst nah an den Aufkommensschwerpunkten, von dort gut zugänglich

5.2 Schnelle, umsteigearme und zuverlässige Verbindungen, Busbeschleunigung

- Direkte, umsteigefreie Verbindung zwischen wichtigen Zielen
- Möglichst direkte, umwegarme Linienführung
- Störungsarme Führung der öffentlichen Verkehrsmittel mit geringen Verlustzeiten an Strecken, Knotenpunkten und Haltestellen
- Kurze Umsteigezeiten zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln durch kurze Umsteigewege, abgestimmte Fahrpläne mit kurzen Wartezeiten, Pünktlichkeit (ggf. Anschlusssicherungsmaßnahmen), dichte Takte

- Günstiges Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV
- Busbeschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten (z.B. durch Busvorrangschaltungen, Busschleusen)

5.3 Leicht begreifbares ÖV-Angebot

- einfaches, leicht begreifbares Liniennetz mit möglichst direkten Verbindungen
- einfache, leicht begreifbare Takte über den ganzen Tag
- gut zugängliche und leicht verständliche Informationen für alle Bevölkerungsgruppen
- einfache Tarifstruktur

5.4 Dichte Takte, kurze Umsteigezeiten, gutes Angebot auch in Normal- und Schwachverkehrszeiten

- Möglichst dichte Takte. Wünschenswert ist eine weitgehende Fahrplanunabhängigkeit, die bei Taktdichten von 10 min beginnt. Dann sind auch schlecht aufeinander abgestimmte Fahrpläne und Verspätungen relativ unproblematisch, weil trotzdem kurze Umsteigezeiten gewährleistet sind.

In den Hauptverkehrszeiten und auf den Hauptachsen sollten Taktdichten von 10 min, in den Normalverkehrszeiten und auf den Nebenlinien Taktdichten von 15 min verwirklicht werden. Als Grenzwert in Randbereichen können 30 min angesehen werden. In den Schwachverkehrszeiten, d.h. sonntags und außerhalb der Ladenöffnungszeiten, sind in zentralen Bereichen und 60 min in Randbereichen 30 min die Grenzwerte.

- Bei Umsteigevorgängen sollte die Wartezeit (ohne Zeit für den Umsteigeweg) in den Haupt- und Normalverkehrszeiten 5 Minuten, in den Schwachverkehrszeiten 10 Minuten nicht überschreiten.

5.5 Nutzerfreundliche und attraktive Haltestellen, Umsteiganlagen und Fahrzeuge

- Gute, barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestellen und Fahrzeuge
- Gute Anfahrbarkeit der Haltestellen (z.B. durch die Vermeidung von Busbuchten), keine Konflikte mit anderen Verkehrsarten (Parken, Liefern, Fahrrad ...)
- Gute Ausstattung der Haltestellen (ausreichende Warteflächen, Bänke, Papierkörbe, Witterungsschutz, Fahrkartenautomaten ...), gute Ausstattung der Fahrzeuge (ausreichende u. bequeme Sitze, Raum für Kinderwagen und Fahrräder, Klimaanlage, ...)

- Hohe Gestalt- und Aufenthaltsqualität der Haltestellen und Fahrzeuge, gepflegter Zustand der Haltestellen und Fahrzeuge
- Gute soziale Kontrolle an den Haltestellen und in den Fahrzeugen (Belebtheit, Einsehbarkeit, Überwachung durch den Fahrer, Beleuchtung ...)
- Statische und dynamische, optische und akustische Fahrgastinformationssysteme an den Haltestellen und in den Fahrzeugen
- zu Umsteigeanlagen siehe auch 3.4 und 5.6

5.6 Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien und Verkehrsmitteln („Mobilitätspunkte“)

- Ausstattung der Haltestellen mit attraktiven und sicheren Abstellanlagen für Pkw, Motorräder/-roller und Fahrräder
- Ausstattung zentraler Haltestellen mit Leihfahrrädern und Car-Sharing-Plätzen

5.7 Attraktive Tarife

- Günstige und einfache Tarife für Dauer- und Gelegenheitsfahrergäste
- Job- und Semestertickets (Bereitstellung für alle, unabhängig von der ÖV-Nutzung)
- Event-Tickets (zusammen mit dem Eintrittspreis)
- ...

5.8 Information über Angebot, Tarife, Verkehrsstörungen usw.

- Umfassende und übersichtliche Angebots- und Tarifinformationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen, in den Informationszentren und im Internet
- Zeitnahe, dynamische Informationen über Verkehrsstörungen, ihre Auswirkungen und über alternative Fahrmöglichkeiten an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und im Internet

6 Radverkehr fördern

Die Attraktivität des **Radfahrens** soll gesteigert, die Konkurrenzsituation zum Auto, insbesondere im innerstädtischen Verkehr, verbessert werden. Fellbach bietet mit seinen kurzen Entfernungen und der überwiegend fahrradfreundlichen Topographie hierfür eine gute Ausgangssituation.

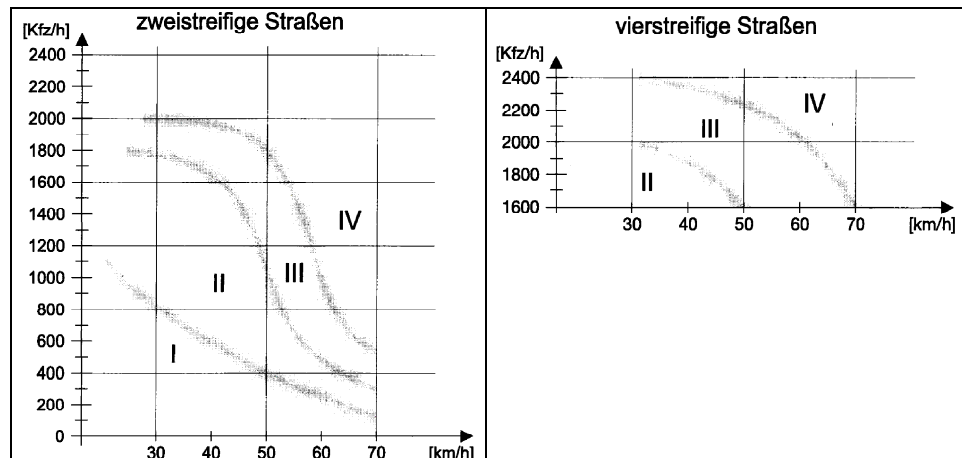
Radfahrer sind empfindlich gegenüber Umwegen und (unnötigen) Steigungen. Dies sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von langsamen, sicherheitsbetonten Radfahrern (z.B. Kinder, ältere Menschen) und schnellen Radfahrern sind bei der Planung besonders zu beachten. (Siehe hierzu auch Kapitel 8.)

In Zukunft sind auch die Anforderungen von Pedelecs und E-Bikes stärker zu berücksichtigen.

6.1 Dichte, direkte und zügige Verbindungen, geschlossene, engmaschige Netze inner- und außerorts

- Umwegarme Erreichbarkeit vor allem der Stadtteilzentren und anderer wichtiger Ziele (Schulen, Freizeiteinrichtungen, Kultur- u. Bildungseinrichtungen, Bahnhöfe/Bushaltestellen) aus allen Wohngebieten
- Durchlässigkeit großräumiger Barrieren (z.B. Bahntrassen, Straßen in Damm- oder Tieflage ...)
- Gute Anbindung ans regionale Radwegenetz
- Zusammenhängende Netze wichtiger Radwegeverbindungen auf denen der Radverkehr besonders berücksichtigt bzw. bevorzugt wird
- Flächendeckendes Radverkehrsangebot an allen Straßen. Die Notwendigkeit eigener Radverkehrsanlagen hängt von der Kfz-Verkehrsbelastung, der Geschwindigkeit und der Anzahl der Fahrstreifen ab. Nachfolgend sind die Einsatzbereiche verschiedener Radverkehrsführungen an zwei- und vierstreifigen Stadtstraßen dargestellt.¹

Geeignete Netzelemente für den Radverkehr können sein: Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer, Fahrradstraßen, gemeinsame Geh- und Radwege, Tempo 30-Straßen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Fußgängerzonen mit Radfahrer frei, Wirtschaftswege



Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	- bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	- bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	- Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	- bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Bild: Radverkehrsführung in Abhängigkeit von der Belastungssituation an zwei- und vierstreifigen Stadtstraßen¹

6.2 Sichere, attraktive und barrierefreie Wege

- Angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse langsamer und schneller Radfahrer
- Eignung der Radverkehrsanlagen auch für Elektrofahrräder (Pedelecs und E-Bikes)
- Ausreichend breite Radverkehrsanlagen entsprechend nachfolgender Tabelle

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Tab.: Grundmaße von Radverkehrsanlagen¹

- Konfliktarme Führung mit guten Sichtbeziehungen auf andere Verkehrsteilnehmer,
Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern bei gemeinsamer Führung in den Seitenräumen
- Gute soziale Kontrolle (Belebtheit, Einsehbarkeit, Beleuchtung ...)
- Geringe Steigungen, barrierefreie Rampen, ggf. Treppen mit Schienen für Fahrräder
- Gute Erkennbarkeit der Wege durch Oberflächenbelag, Farbe ...
- Hohe Gestaltqualität der Wege (städtebauliches Umfeld, Sichtbeziehungen, Straßenraumgestalt, Oberflächengestalt ...)
- Gepflegter Zustand

6.3 Gute Querungsmöglichkeiten

- Direkte, geradlinige Querungsmöglichkeiten im Zuge von Radwegverbindungen, u.a. an Knotenpunkten
- Lineare oder häufige punktuelle Querungsmöglichkeiten entlang der Straßen

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, Ausgabe 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- u. Verkehrswesen, Köln

- Keine Hindernisse und Barrieren
- Sichere Querungsmöglichkeiten Fehler! Textmarke nicht definiert.

Die Anforderungen sind umso höher je höher die Kfz-Verkehrsbelastungen, die Kfz-Geschwindigkeiten sowie die Menge und Schutzbedürftigkeit der Radfahrer sind.

Wichtig sind auch eine gute bauliche Ausstattung hinsichtlich Erkennbarkeit, Begeh-/Befahrbarkeit und Barrierefreiheit sowie ausreichend große und geschützte Warteflächen (u.a. ausreichende Sichtfelder, Bordsteinabsenkungen, Beleuchtung)

An Lichtsignalanlagen sollten Radfahrer möglichst im Vollschutz geführt werden und keine Konflikte durch gleichzeitige Freigabe mit abbiegenden Kraftfahrzeugen haben.

- Geringe Wartezeiten an Querungsstellen

An Lichtsignalanlagen, vor allem bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen und langen Umlaufzeiten, treten zum Teil lange Wartezeiten auf. Besonders problematisch ist es, wenn Radfahrer entlang von Strecken, die für einen schnelleren Kfz-Verkehr koordiniert sind („Grüne Wellen“) regelmäßig bei Rot ankommen und mehrmals hintereinander warten müssen. Dies führt zu sehr unattraktiven Bedingungen für den Radverkehr und zu Verkehrssicherheitsproblemen durch „wildes“ Queren abseits der vorgesehenen Querungsstellen oder bei Rotlicht.

Die Wartezeiten an signalisierten Radfahrerfurten sollten möglichst gering sein. In Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit ergeben sich folgende Qualitätsstufen²:

QSV		mittlere Wartezeit [s] Radverkehr
A	sehr kurz	≤ 15
B	kurz	≤ 25
C	spürbar	≤ 35
D	beträchtlich	≤ 45
E	sehr lang	≤ 60
F	extrem lang	> 60

² Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS, Fassung 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Straßen sollten, auch wenn sie Querungshilfen haben, in einem Zug ohne Halt überquert werden können.

6.4 Hohe Aufenthaltsqualität für attraktives Radfahren

- Hohe Gestalt- u. Aufenthaltsqualität (städtebauliches Umfeld, Lebendigkeit und Ruhe vor Störeinflüssen, Platz- und Oberflächengestaltung ...)
- Ohne größere Konflikte mit anderen Verkehrsarten (z.B. Parken, Liefern, Fußgänger)
- Gute soziale Kontrolle (Belebtheit, Einsehbarkeit, Beleuchtung ...)
- Guter baulicher Zustand, gepflegtes Erscheinungsbild

6.5 Ausreichende, attraktive, sichere und zielnahe Fahrradabstellanlagen

- Ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen an allen Zielen
- Komfortable und sichere Zugänglichkeit, Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Gute und komfortable Befestigungsmöglichkeiten für Fahrräder zur Vermeidung von Schäden und Diebstahl
- Witterungsschutz an den Fahrradabstellanlagen wichtiger Einrichtungen

6.6 Information und Wegweisung

- Radwegeplan (für Wege und Fahrradabstellanlagen)
- Radfahrerleitsystem städtisch und regional
- Informationen über Leihfahrräder

7 Fußverkehr fördern

Fußgänger sollen überall dort, wo Menschen wohnen, arbeiten, einkaufen, sich aufhalten und verweilen möchten, weitgehende Priorität gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern erhalten. Besondere Bedeutung kommt dabei den vorhandenen Bewegungsräumen im Straßenraum zu. Höchste Priorität hat die Sicherung von Fußwegen, insbesondere von Schulwegen. Behinderungen, Belästigungen und Gefährdungen durch andere Verkehrsteilnehmer sollen minimiert werden. Der Fußverkehr gewinnt als Nahmobilitätsfaktor angesichts des steigenden Anteils älterer Menschen und der Diskussion um ein kinderfreundliches Wohnumfeld zunehmend an Bedeutung. Fellbach hat aufgrund seiner kompakten Siedlungsstruktur mit drei Zentren und einem guten Angebot an Wohn-, Arbeits-, Ausbildungs-, Einkaufs-, Kultur- und Freizeitangeboten günstige Voraussetzungen dafür, dass viele Wege zu Fuß zurück gelegt werden. Dies gilt es zu nutzen und zu stärken.

Fußgänger sind besonders empfindlich gegenüber Umwegen und (unnötigen) Steigungen. Dies sowie die gruppenspezifischen Anforderungen von Kindern, älteren Menschen, mobilitätseingeschränkten Personen, Menschen mit Kinderwagen, Frauen usw. sind bei der Planung besonders zu beachten. (Siehe hierzu auch Kapitel 8.)

7.1 Dichte, direkte und zügige Verbindungen, geschlossene, engmaschige Netze

- Umwegarme Erreichbarkeit vor allem der Stadtteilzentren und anderer wichtiger Ziele (Schulen, Freizeiteinrichtungen, Kultur- u. Bildungseinrichtungen, Bahnhöfe/Bushaltestellen) aus allen Wohngebieten
- Durchlässigkeit großräumiger Barrieren (z.B. Bahntrassen, Straßen in Damm- oder Tieflage ...)
- Gute Anbindung ans außerörtliche Fußwegenetz
- Zusammenhängende Netze wichtiger Fußwegeverbindungen auf denen der Fußgängerverkehr besonders berücksichtigt bzw. bevorzugt wird

Flächendeckendes Fußverkehrsangebot an allen Straßen. Gehwege sind, außer in Verkehrsberuhigten Bereichen und in Fußgängerzonen, an allen Straßen erforderlich.

Geeignete Netzelemente für den Fußgängerverkehr können sein: Gehwege, gemeinsame Geh- und Radwege, Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Wirtschaftswege

7.2 Sichere, attraktive und barrierefreie Wege

- Ausreichend breite Gehwege

Die Voraussetzung für eine hohe Qualität des Zufußgehens (gehen, verweilen, unterhalten, stehen, ...) ist ausreichend bemessener und sicherer Bewegungsraum. Er bestimmt maßgeblich die Art und den Komfort der Fußgängeraktivitäten und beeinflusst entscheidend das Stadterlebnis. Nachfolgend sind, abhängig vom Straßentyp und den damit normalerweise zu erwartenden Fußgängerfrequenzen und Kfz-Verkehrsstärken, Grundwerte für die Breite von Fußgängeranlagen angegeben. Die erforderliche Breite für zwei sich begegnende oder nebeneinander hergehende Fußgänger bei direkt angrenzender Bebauung oder Einfriedung und direkt angrenzender Fahrbahn oder Parkstreifen beträgt 2,50 m. Bei besonderen Anforderungen an die Seitenräume sind zu den Grundmaßen für den Fußgängerverkehr Zuschläge hinzuzurechnen.

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum¹⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000	4,00 m
		< 10 000	5,00 m
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000	3,30 m
		≥ 15 000	4,00 m
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000	5,00 m
		≥ 15 000	6,00 m

¹⁾ Werden die Verkehrsstärken um mehr als 5.000 Kfz/24h überschritten, ist die Seitenraumbreite um 1,0m zu erhöhen.

Tab.: Grundmaße von Fußgängerverkehrsanlagen

Anforderungen im Seitenraum	Raumbedarf
Flächen für Kinderspiel	≥ 2,00 m
Verweilflächen vor Schaufenstern	≥ 1,00 m
Grünstreifen ohne Bäume	≥ 1,00 m
Grünstreifen mit Bäumen	≥ 2,00 m – 2,50 m
Ruhebänke	≥ 1,00 m
Wartflächen an Haltestellen	≥ 2,50 m
Auslagen und Vitrinen	1,50 m
Stellflächen für Zweiräder Aufstellwinkel 100 gon	2,00 m
Aufstellwinkel 50 gon	1,50 m
Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- oder Schrägparkstreifen	0,70 m

Tab.: Richtwerte für den zusätzlichen Raumbedarf im Seitenraum auf Grund besonderer Anforderungen

- Konfliktarme Führung der Wege mit guten Sichtbeziehungen auf andere Verkehrsteilnehmer, Vermeidung von Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern bei gemeinsamer Führung in den Seitenräumen
- Gute soziale Kontrolle (Belebtheit, Einsehbarkeit, Beleuchtung ...)
- Geringe Steigungen, barrierefreie Rampen, ggf. fußgängerfreundliche Treppen mit Schienen für Kinderwagen
- Gute Erkennbarkeit der Wege durch Oberflächenbelag, Farbe ...
- Hohe Gestaltqualität der Wege (städtebauliches Umfeld, Sichtbeziehungen, Straßenraumgestalt, Oberflächengestalt ...)
- Gepflegter Zustand

7.3 Gute Querungsmöglichkeiten

- Direkte, geradlinige Querungsmöglichkeiten im Zuge von Fußwegen, u.a. an Knotenpunkten
- Lineare oder häufige punktuelle Querungsmöglichkeiten entlang der Straßen
- Keine Hindernisse und Barrieren
- Sichere Querungsmöglichkeiten

Ohne besondere Querungsanlagen sind Fußgängerquerungen i.d.R. sicher bei

- zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und max. 250 Kfz/h
- zulässigen Geschwindigkeiten von 30 km/h und max. 500 Kfz/h
- niedrigeren Geschwindigkeiten ($v_{85} \leq 25$ km/h)

Dagegen sind Querungsanlagen notwendig bei

- zulässigen Geschw. von 50 km/h und mehr als 1.000 Kfz/h

- zulässigen Geschw. über 50 km/h und mehr als 500 Kfz/h
- ausgeprägtem Querungsbedarf

Unabhängig von den Belastungswerten sollten Querungsanlagen dort sein, wo regelmäßig besonders schutzbedürftige Fußgänger, wie z.B. Kinder oder ältere Menschen, auftreten.

Querungsanlagen können baulich (vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln, Mittelstreifen, Aufpflasterungen, in Ausnahmefällen Unter- oder Überführungen), verkehrsrechtlich („Zebrastreifen“) oder verkehrstechnisch (Fußgänger-Signalanlagen) sein. Die Einsatzbereiche ergeben sich aus dem fachlichen Regelwerk. Die Anforderungen sind umso höher je höher die Kfz-Verkehrsbelastungen, die Kfz-Geschwindigkeiten sowie die Menge und Schutzbedürftigkeit der Fußgänger sind.

Wichtig sind auch eine gute bauliche Ausstattung hinsichtlich Erkennbarkeit, Begeh-/Befahrbarkeit und Barrierefreiheit sowie ausreichend große und geschützte Warteflächen (u.a. ausreichende Sichtfelder, Bordsteinabsenkungen, taktile Leitlinien, Farbkontraste, Beleuchtung)

An Lichtsignalanlagen sollten Fußgänger möglichst im Vollschutz geführt werden und keine Konflikte durch gleichzeitige Freigabe mit abbiegenden Fahrzeugen haben.

- Geringe Wartezeiten an Querungsstellen

Im Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) und baulichen Querungshilfen sind die Wartezeiten für Fußgänger i.d.R. kurz. An Lichtsignalanlagen, vor allem bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen und langen Umlaufzeiten, treten zum Teil jedoch lange Wartezeiten auf. Besonders problematisch ist es, wenn Fußgänger an hintereinander liegenden Lichtsignalanlagen regelmäßig bei Rot ankommen und mehrmals hintereinander warten müssen. Dies führt zu sehr unattraktiven Bedingungen für den Fußgängerverkehr und zu Verkehrssicherheitsproblemen durch „wildes“ Queren abseits der Querungsstellen oder bei Fußgänger-Rot.

Die Wartezeiten an signalisierten Fußgängerfurten sollten möglichst gering sein. In Abhängigkeit von der mittleren Wartezeit ergeben sich folgende Qualitätsstufen³:

QSV	mittlere Wartezeit [s] Fußverkehr
------------	--

³ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS, Fassung 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

A	sehr kurz	≤ 15
B	kurz	≤ 20
C	spürbar	≤ 25
D	beträchtlich	≤ 30
E	sehr lang	≤ 35
F	extrem lang	> 35

Straßen sollten, auch wenn sie Querungshilfen haben, in einem Zug ohne Halt überquert werden können.

7.4 Zahlreiche und vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität

- Häufige und vielfältige Aufenthaltsflächen zum Ausruhen, zur Erholung, zur Kommunikation und zum Spiel entlang der Wege und in wichtigen städtebaulichen Bereichen (vor allem in den Stadtteilzentren, an öffentliche Einrichtungen, Bahnhöfen ...)
- Hohe Gestalt- u. Aufenthaltsqualität (städtebauliches Umfeld, Lebendigkeit und Ruhe vor Störeinflüssen, Platz- und Oberflächengestaltung, Sitzgelegenheiten, Spielangebote ...)
- Ohne Konflikte mit anderen Verkehrsarten (z.B. Parken, Liefern, Rad)
- Gute soziale Kontrolle (Belebtheit, Einsehbarkeit, Beleuchtung ...)
- Guter baulicher Zustand, gepflegtes Erscheinungsbild

7.5 Information und Wegweisung

- Fußwegeplan
- Fußgängerleitsystem zu wichtigen Einrichtungen/Zielen

8 Nahmobilität fördern

Eine attraktive Nahmobilität ist der Schlüssel zu einer lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt – auch im Wettbewerb der Kommunen untereinander. Eine wachsende Bedeutung erhält Nahmobilität durch aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen: eine alternde Bevölkerung, die steigende Zahl von Single-Haushalten, die Förderung kinder- und familienfreundlicher Strukturen, das Streben nach Gesundheit, Fitness und Lifestyle sowie der Trend zurück in attraktive innerstädtische Lagen.

Nahmobilität reduziert Verkehrsbelastungen, Lärm- und Schadstoffbelastungen und den Flächenverbrauch, erhöht die Verkehrssicherheit, die Kinder- und Seniorenfreundlichkeit und die Lebensqualität, fördert die Gesundheit und stärkt die Wirtschaft, sei es im Einzelhandel, in der Gastronomie oder in der Bindung qualifizierter Arbeitskräfte.

Nahmobilität ist eng verbunden mit einer „Stadt der kurzen Wege“. Das bedeutet, dass die Grundfunktionen städtischen Lebens (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Freizeit) von allen Bürgern aus eigener Kraft, sei es zu Fuß, mit dem Rad, mit Rollatoren oder einem Rollstuhl wahrgenommen werden können und auch gerne wahrgenommen werden. Dabei spielen sowohl die Entfernung als auch die funktionale und gestalterische Qualität der Wege, der Aufenthaltsflächen und des städtebaulichen Umfelds eine große Rolle.

Bei der Förderung der Nahmobilität geht es nicht nur um die Verkehrsfunktion, sondern in starkem Maße auch um die Aufenthaltsfunktion, da insbesondere das Zu-Fuß-Gehen eng mit Möglichkeiten zum Verweilen (Erholen, Schauen, Kommunizieren, Essen und Trinken, Spielen) verbunden ist. Wichtige Aspekte sind – auch für Kinder, Frauen, Senioren und Behinderte – die Bewegungsfreiheit, die verkehrliche und soziale Sicherheit und der Erlebniswert.

Eine attraktive Nahmobilität kommt Allen zu Gute, da jeder Mensch in jedem Alter auch Fußgänger ist und da jeder Weg, auch die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel oder dem Auto, zu Fuß beginnt und endet.

Viele Gefahren, Behinderungen und Belästigungen gehen vom motorisierten Verkehr aus. Konflikte gibt es zum Teil aber auch zwischen Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Flächen. Defizite in der sozialen Sicherheit, objektiv begründete oder subjektiv empfundene Ängste vor Belästigungen oder Kriminaltaten, treten vor allem in unbelebten, dunklen Bereichen auf und behindern die Nahmobilität besonders gefährdeter Personengruppen (Frauen, Kinder, Senioren).

8.1 Die Nahmobilität fördernde Stadtstrukturen

- baulich-räumliche Nutzungsmischung auf Quartiersebene
- kompakte Baustrukturen verträglicher Dichte mit hohem Wohnwert
- Nahversorgungseinrichtungen (Geschäfte für Waren des täglichen Bedarfs, Bank, Post u.a. Dienstleistungen) in Wohnungsnähe
- Attraktive Plätze zum Aufenthalt
- Naherholungsräume in Wohnungsnähe, auch innerstädtisch; Naherholung soll vor der Haustüre beginnen

Entsprechendes gilt für Spielräume für Kinder verschiedener Altersgruppen; für Kleinkinder in Sicht- und Rufweite

- kurze, vernetzte Wege zwischen den verschiedenen Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Einkaufen, Freizeit)
- Reduzierung des Straßenparkens, Verlagerung in Parkieranlagen (jedoch nicht zu Lasten von Freiflächen in Innenhöfen) und auf andere Verkehrsmittel
- autoarme Wohn- und Mischgebiete mit zentralem Parken am Gebietsrand
- Vermeidung dunkler, unbelebter Bereiche

8.2 Bewegungsfreiheit und Sicherheit auch für Kinder, Senioren und Behinderte

- barrierefreie Fußwege auch für Mensch mit Geh-, Seh- und Hörschwäche sowie mit Kinderwagen und Gepäck; dazu gehören ausreichende Bewegungsräume, niedrige Bordsteine an Querungstellen, hohe Bordsteine an Bushaltestellen, geringe Steigungen, optische und taktile Begrenzungen, Kinderwagenschienen an Treppen usw.
- dichtes Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr, für schnelle und sicherheitsbetonte Radfahrer, abseits und innerhalb der Hauptverkehrsstraßen; Radfahrer auf der Fahrbahn, wenn nötig auf separaten Radfahrstreifen; Vermeidung kombinierter Geh- und Radwege in den Seitenräumen; direkte Wegführung, u.a. durch den Abbau von Barrieren und die Öffnung von Einbahnstraßen; ausreichende, nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen
- übersichtliche Straßenräume für ein gutes Sehen und Gesehen Werden, insbesondere auch von Kindern

- einfache, gering komplexe, konfliktarme Verkehrssysteme; dazu leisten u.a. klare Wegeführungen und niedrige Geschwindigkeiten einen Beitrag
- Schaffung von Flächen mit Gleichberechtigung oder Vorrang für Fußgänger, vor allem in den Ortszentren und Wohngebieten (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared-Space-Bereiche)

8.3 Sichere und attraktive Wege innerorts und zu den Naherholungszielen (Breite, Barrierefreiheit, Wegeführung, Gestaltung, Umfeld)

- ausreichend breite Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer (siehe Kap. 6 und 7)
- direkte, barrierefreie Wege; das heißt auch kein Gehwegparken, keine Absperrgitter
- attraktives städtebauliches Umfeld
- attraktive Straßenraumgestaltung; dazu zählen ausreichende Seitenräume (Verhältnis Seitenraum:Fahrbahn:Seitenraum 3:4:3), Straßenbegrünung, ansprechende Materialien
- konfliktarmes Verkehrssystem hinsichtlich Verkehrsführung, Gestaltung der Verkehrsanlagen, Verkehrsregelungen (u.a. Geschwindigkeiten) und Verkehrssteuerung an Signalanlagen
- geringe Störungen durch den Kfz-Verkehr durch Lärm, Abgase, Spritzwasser, Verkehrsbehinderungen
- belebte, gut beleuchtete Wege

8.4 Zahlreiche und vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität (für Erholung, Kommunikation, Spiel, Flanieren)

- Flächen mit Sitzgelegenheiten zum Ausruhen in kurzen Abständen
- ausreichende, attraktive Flächen unterschiedlicher Größe und Charakteristik zur innerstädtischen Naherholung (Flanieren, Ausruhen, Treffen, Kommunizieren, Spielen, Essen und Trinken), in belebten und ruhigen Bereichen
- Flächen für Spielen und Treffen im Wohnumfeld, auch in den Straßen, u.a. durch Verkehrsberuhigte Bereiche oder ausreichende Seitenräume

8.5 Gute Querungsmöglichkeiten

(Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit)

- flächendeckende Querungsmöglichkeiten in Erschließungsstraßen

- dichte, sichere Querungsstellen in Hauptverkehrsstraßen
- direkte, umwegfreie Querungsstellen, vor allem entlang von Hauptwegebeziehungen
- kurze Wartezeiten
- Beseitigung physischer Barrieren (Absperrungen, Dämme usw.)
- besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Menschen (barrierefreie Gestaltung)

8.6 Neue Mobilitätsformen unterstützen (E-Bikes, Pedelecs, E-Roller usw.)

- Förderung elektrounterstützter Zweiräder zur Stärkung der Nahmobilität (Ausweitung der Aktionsräume und Nutzungszwecke)
- Berücksichtigung der Ansprüche elektrounterstützter Zweiräder in der Planung (u.a. höhere Geschwindigkeiten, Lademöglichkeiten)

9 Wirtschafts- und Berufsverkehr sicher stellen und stadtvträglich abwickeln

Die Wirtschaftskraft von Fellbach soll erhalten bzw. gesteigert werden. Der dafür notwendige Wirtschafts- und Güterverkehr benötigt eine gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßen- und Schienennetz. Innerstädtisch sind klare und möglichst kurze Verbindungen zu den Gewerbegebieten, aber auch zur Innenstadt sicher zu stellen. Auf eine gute Kfz-Erreichbarkeit sind die Ver- und Entsorgung (Müllabfuhr, Post- und Paketdienste ...), die Rettungsdienste (Feuerwehr, Notarzt ...) und die Handwerker angewiesen.

Der Wirtschafts- und Berufsverkehr soll stadtvträglich abgewickelt werden, das heißt, dass negative Auswirkungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs zu minimieren sind. Dazu ist vor allem der Schwerverkehr auf wenig empfindlichen Routen zu führen und ggf. zeitlich zu beschränken. Die Beschäftigten sollen ihre Arbeitsplätze mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsmitteln erreichen.

9.1 Gute Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete vom übergeordneten Straßennetz

- Einfache, direkte Erschließung der Gewerbegebiete von den Außerorts- bzw. Ortsrandstraßen bei guter Verkehrsqualität. Dies ermöglicht eine zügige Anbindung der Gewerbebetriebe ans regionale Straßennetz und ist Voraussetzung für innerörtliche Verkehrsberuhigung.

9.2 Attraktive, Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Betriebe und Geschäfte für Kunden und Mitarbeiter

- gute, verkehrssichere Erschließung der Gewerbegebiete auch im Fuß- und Radverkehr, u.a. durch ausreichende Gehwege, geeignete Radverkehrsanlagen, separate Geh- und Radwege
- gute Erschließung der Gewerbegebiete auch mit dem öffentlichen Verkehr hinsichtlich Liniennetz, Haltestellen, Takten usw.
- ausreichende Anzahl an Parkständen für Kfz und Fahrräder, nach Möglichkeit außerhalb des öffentlichen Raums; Parken möglichst in mehrfachgenutzten Parkieranlagen (tags: Kunden und Beschäftigte, nachts: Anwohner); keine Subventionierung des Kfz-Verkehrs durch kostenloses Parken

9.3 Sicherstellung der Rettungsdienste, der Ver- und Entsorgung, des Lieferverkehrs und der Handwerkerleistungen (auch in den Stadtteilzentren)

[Das Ziel ist gegenüber dem Zielkatalog erweitert!]

- Die Erschließung aller Gebäude durch die Rettungsdienste (Rettungswagen, Feuerwehr) und die Ver- und Entsorgungsfahrzeuge (Müllabfuhr, Post- und Paketdienste) muss angemessen möglich sein.
- Die Anlieferung aller Stadtgebiete und Gebäude durch Waren aller Art muss grundsätzlich gewährleistet sein. In besonderen Fällen kann die Anlieferung für bestimmte Bereiche (z.B. Fußgängerbereiche), Fahrzeuge (Lkw unterschiedlicher Größe) oder Zeiten (z.B. nachts oder während der Hauptgeschäftszeiten) eingeschränkt werden. Ggf. können Ausnahmen durch Sondergenehmigung zugelassen werden (z.B. für eilige Arzneimittel oder bei einem Umzug).
- Für Handwerkerleistungen gilt Entsprechendes, da Handwerker häufig Material mitführen, weshalb längere Wege zum Kunden für sie nicht zumutbar sind. Da Handwerkerleistungen oft länger dauern als die zulässige Parkdauer sind ggf. auch hierfür Ausnahmen sinnvoll.
- In Gebieten mit hohem Parkdruck ist sicher zu stellen, dass für Anlieferungen freie Plätze in zumutbarer Entfernung zur Verfügung stehen, z.B. durch die Ausweisung von Ladezonen.

9.4 Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen

- Konzentration des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen u.a. durch Verkehrsführung (Zufahrtsbeschränkungen, Abbiegeverbote usw.), differenzierte Verkehrsqualitäten und Geschwindigkeiten, Wegweisung, städtebauliche Nutzungszuordnung, Erschließungsplanung
- Schutz der innerörtlichen Straßen vor Lkw-Durchgangsverkehr; u.a. Umsetzung des „4-Quadranten-Modells“ aus der Stadtentwicklungsplanung zur Erschließung der Gewerbegebiete beidseits der Bahnstrecke

9.5 Betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten (z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)

- Entwicklung stadt- und umweltgerechter Mobilitäts- und Logistikkonzepte für den Personen- und Güterverkehr auf Betriebsebene

oder überbetrieblich (für ein Stadtgebiet, die Gesamtstadt oder regional)

- Information und Beratung der Mitarbeiter und Kunden über bestehende Mobilitätsangebote
- Marketing für eine stadt- und umweltgerechte Mobilitätskultur der Betriebe
- Bereitstellung und Unterstützung stadt- und umweltgerechte Mobilitätsangebote auf Betriebsebene oder überbetrieblich, z.B. Jobtickets, Fahrradabstellanlagen, Fahrgemeinschaften, Betriebsbusse

(auf Kap. 2 „Mobilitätsmanagement“ wird verwiesen)

9.6 Qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums (auch in Gewerbegebieten)

- Schaffung attraktiver Straßenräume (auch in den Gewerbegebieten), in denen sich Fußgänger und Radfahrer gerne bewegen, sei es auf dem Weg zur Arbeit oder in den Pausen
- Schaffung von Aufenthaltsflächen (auch in den Gewerbegebieten) zur Erholung in Arbeitspausen

10 Erreichbarkeit von Einzelhandel und Dienstleistungen stadtv| | |

Zur Sicherstellung ihrer wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit müssen Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen durch Kunden mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Der entstehende Verkehr soll stadt- und umweltgerecht abgewickelt werden, das heißt möglichst zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr. Negative Auswirkungen des Kfz-Verkehrs sind zu minimieren.

10.1 Gute, situationsabhängige, Verkehrsmittel ausgewogene Erreichbarkeit der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen für Kunden und Mitarbeiter

- gute Erschließung der Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr in allen Gebieten
- besonders attraktive Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel in den Ortszentren zur Stärkung der Nahversorgung und Nahmobilität
- ausreichende Anzahl an Parkständen für Kfz und Fahrräder; Kfz-Parken möglichst in mehrfachgenutzten Parkieranlagen (tags: Kunden und Beschäftigte, nachts: Anwohner); Parkraumbewirtschaftung in Gebieten mit hohem Parkdruck, um für Kunden freie Plätze in zumutbarer Entfernung zur Verfügung stellen, keine Subventionierung des Kfz-Verkehrs durch kostenloses Parken
- störungsarme Erschließung der Gebiete und Grundstücke

10.2 Sicherstellung des Liefer-, Handwerker- und Dienstleistungsverkehrs (auch in den Stadtteilzentren)

[in Kap. 9 behandelt]

10.3 Führung des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen

- Konzentration des Pkw- und Lkw-Verkehrs auf konfliktarmen Routen u.a. durch Verkehrsführung (Zufahrtsbeschränkungen, Abbiegeverbote usw.), differenzierte Verkehrsqualitäten und Geschwindigkeiten, Wegweisung, städtebauliche Nutzungszuordnung, Erschließungsplanung
- Beschränkung des Kfz-Verkehrs in empfindlichen Gebieten auf das notwendige Maß; bei hoher Nutzungsvielfalt bzw. -konkurrenz Ausweisung von Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigten Bereichen oder Shared-Space-Bereichen; ggf. auch zeitliche Beschränkungen des Kfz-Verkehrs

10.4 Betriebliche Verkehre stadt- und umweltfreundlich gestalten

(z.B. durch Mobilitätsmanagement, Mobilitätskonzepte)

- Entwicklung stadt- und umweltgerechter Mobilitätskonzepte für die Kunden und Mitarbeiter der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, auf Betriebsebene oder überbetrieblich (für ein Stadtgebiet, die Gesamtstadt oder regional), z.B. an die Ladenöffnungszeiten angepasste ÖV-Takte, Lieferservice für Kunden usw.
- Information und Beratung der Kunden und Mitarbeiter über bestehende Mobilitätsangebote
- Marketing für eine stadt- und umweltgerechte Mobilitätskultur
- Bereitstellung und Unterstützung stadt- und umweltgerechte Mobilitätsangebote auf Betriebsebene oder überbetrieblich, z.B. Jobtickets, Fahrradabstellanlagen, Fahrgemeinschaften

(auf Kap. 2 „Mobilitätsmanagement“ wird verwiesen)

10.5 Qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums im Bereich von Einzelhandel und Dienstleistung

(auch in Gewerbegebieten)

- Schaffung attraktiver Straßenräume (auch in den Gewerbegebieten), in denen sich Fußgänger und Radfahrer gerne bewegen und die zum Flanieren und Einkaufen einladen
- Schaffung attraktiver Aufenthaltsflächen (auch in den Gewerbegebieten) zur Förderung des Einkaufserlebnisses und zum Verweilen

(auf Kap. 8 „Nahmobilität“ wird verwiesen)

11 Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewährleisten

Verkehrssicherheit ist ein hohes soziales Gut. Tödliche und schwere Unfälle sind tragische Eingriffe ins Leben der direkt und indirekt Betroffenen und darüber hinaus mit hohen privat- und volkswirtschaftlichen Verlusten verbunden. In abgeschwächter Form gilt dies für auch für leichte Unfälle.

Eine mangelnde Verkehrssicherheit schränkt auch die freie Entfaltung insbesondere von Kindern, älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen ein, wenn diese sich nicht auf die Straße trauen oder sich dort nicht bewegen dürfen. In ähnlicher Weise gilt dies im Hinblick auf die soziale Sicherheit (Gefahr vor Kriminalität) für die davon besonders Betroffenen (z.B. Frauen in der Nacht).

Die meisten Unfälle passieren innerorts und dort auf Hauptverkehrsstraßen. 80% der Fußgängerunfälle und 60% der Radfahrerunfälle ereignen sich beim Queren. Auch in Fellbach ist die Verkehrsgefährdung hoch, die höchste im Vergleich der Großen Kreisstädte des Rems-Murr-Kreises. Besonders gefährdet sind die „schwachen Verkehrsteilnehmer“: Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren. Über die polizeilich erfassten Unfälle hinaus gibt es gerade in diesen Gruppen erfahrungsgemäß eine hohe Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle. Falsch wäre es, deshalb verstärkt aufs Auto als Verkehrsmittel zu setzen. Denn zum Einen ist ein Auto gerade für die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ oft nicht verfügbar, zum Anderen werden die Fahrweisen der Autofahrer unvorsichtiger, wenn nur wenig Fußgänger und Radfahrer unterwegs sind. Diese werden dadurch noch stärker gefährdet. Die Gefahren des Straßenverkehrs wirken dem wichtigen Ziel einer Stärkung der Nahmobilität (siehe Kap. 8) entgegen.

Aus all diesen Gründen ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein wichtiges Handlungsfeld kommunaler Verkehrsplanung.

Nicht zu unterschätzen ist auch die soziale Sicherheit. Objektiv begründete oder subjektiv empfundene Ängste vor Belästigungen oder Kriminaltaten gibt es hier vor allem in unbelebten, dunklen Bereichen. Auch dadurch wird die Mobilität besonders gefährdeter Bevölkerungsgruppen (Frauen, Kinder, Senioren) eingeschränkt, vor allem als Fußgänger und Radfahrer.

11.1 Geringe Anzahl und Schwere von Unfällen und Verkehrskonflikten

- Senkung der Zahl der Unfalltoten auf nahe Null bis 2050 („Vision Zero“), Senkung der Zahl der Unfalltoten um 50% bis 2020 (Ziele nach EU-Weißbuch Verkehr 03/2011)

- Senkung der Zahl der Schwer- und Leichtverletzten um 50% bis 2020
- Spürbare Abnahme der Verkehrskonflikte, insbesondere
 - für Fußgänger beim Queren der Straßen,
 - für Radfahrer auf den Fahrbahnen,
 durch bessere Sichtbeziehungen, niedrigere Geschwindigkeiten, Verkehrserziehung, Verkehrsüberwachung usw.; anzustreben sind einfache, gering komplexe Verkehrssysteme
- Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungsstrecken inner- und außerorts
- Schaffung von Flächen mit Gleichberechtigung oder Vorrang für Fußgänger, vor allem in den Ortszentren und Wohngebieten (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared-Space-Bereiche)

11.2 Hohe soziale Sicherheit, wenig Angsträume

(soziale Kontrolle durch Belebtheit und Einsehbarkeit)

- Vermeidung unbelebter Straßen, Wege und ÖV-Haltestellen sowie dunkler Ecken durch Stadtplanung; belebt sollen sowohl der öffentliche Raum selbst als auch die angrenzenden Gebäude sein
- Vermeidung dunkler Ecken bei Verkehrsanlagen (auch Parkieranlagen)
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Führung der Fußgänger und Radfahrer auf belebten Straßen und Wegen
- gute Ausleuchtung der öffentlichen Räume
- ggf. Kameraüberwachung gefährdeter Bereiche und öffentlicher Verkehrsmittel

11.3 Sichere, barrierefreie Wege für Mobilitätseingeschränkte

- besondere Berücksichtigung von Geh-, Seh- und Hörschwächen auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit durch ein wenig komplexes Verkehrssystem
- optische, akkustische und taktile Elemente an Querungsstellen und zur Abgrenzung von Verkehrsflächen

11.4 Geringe Komplexität des Verkehrssystems

Eine geringe Komplexität des Verkehrssystems ist wichtig für die Mobilität und Bewegungsfreiheit vor allem der besonders gefährdeten

und mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsgruppen (z.B. Kinder, ältere Menschen, Behinderte).

- einfache, leicht begreifbare Gestaltung und Ausstattung der Verkehrssysteme
- fehlertolerante Systeme (z.B. an die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs und die straßenräumliche Situation angepasste Geschwindigkeiten)

12 Stadt- und Umfeldverträglichkeit sicher stellen

Ein stadt- und umfeldverträglicher Verkehr ist ein wesentlicher Baustein für eine attraktive und zukunftsfähige Stadt – auch im interkommunalen Wettbewerb.

Stadt- und Umfeldverträglichkeit meint für die Anwohner und die Verkehrsteilnehmer, vor allem auch die Fußgänger und Radfahrer, verträgliche oder attraktive Wohn-, Aufenthalts- und Verkehrsverhältnisse. Wichtige Faktoren sind die Lärm- und Schadstoffbelastungen, die Verkehrs- und die soziale Sicherheit, die Bewegungsfreiheit, der Flächenverbrauch des Kfz-Verkehrs und die Gestaltqualität der Verkehrsräume (einschließlich angrenzender Bebauung). Zur Stadtverträglichkeit gehört selbstverständlich auch, dass der für das Funktionieren der Stadt notwendige Kfz-Verkehr in angemessener Form möglich ist.

Ein stadt- und umfeldverträglicher Verkehr fördert nicht nur die Lebensqualität, sondern auch die Wirtschaftskraft, indem Einkaufen Spaß macht, Einwohner und Arbeitskräfte gehalten werden und in Gebäude investiert wird. Straßen, in denen der Kfz-Verkehr in Menge, Geschwindigkeit und Flächenverbrauch dominiert und die schlecht gestaltet sind, sind dagegen meist wenig belebt und durch Leerstände von Wohnungen und Geschäftsräumen und eine schlechte Bausubstanz gekennzeichnet.

12.1 Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums

- breite Fußwege
- genügend Plätze und andere Aufenthaltsflächen unterschiedlicher Größe und Charakteristik zum Flanieren, Ausruhen, Treffen, Kommunizieren, Spielen, Essen und Trinken usw., in belebten und ruhigen Bereichen
- hohe Gestaltqualität der öffentlichen Räume; dazu zählen u.a. ausreichende Seitenräume in den Straßen (Verhältnis Seitenraum: Fahrbahn:Seitenraum 3:4:3), Begrünung, ansprechende Materialien, Kunstobjekte, Brunnen
- attraktives städtebauliches Umfeld
- geringe Störungen durch den Kfz-Verkehr durch Lärm, Abgase, Verkehrsbehinderungen

12.2 Attraktive, nutzerfreundliche Gestaltung der Verkehrsanlagen für alle Nutzergruppen

- angemessene Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Nutzergruppen (Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Verkehr, Kfz, Kinder, Se-

nieren, Behinderte usw.) hinsichtlich Verkehrs- und Aufenthaltsqualität

12.3 nur notwendiger Kfz-Verkehr

- allgemeine Reduktion des Kfz-Verkehranteils am Gesamtverkehr, soweit möglich; Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
- Verlagerung von Kfz-Verkehr aus empfindlichen Bereichen, z.B. den Ortskernen, durch Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung (an Signalanlagen), Verkehrsbeschränkungen (ggf. zeitlich oder für bestimmte Verkehrsarten, z.B. Lkw), Tempolimits, Gleichberechtigung oder Bevorrechtigung von Fußgängern (Fußgängerzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared-Space-Bereiche)
- in Gebieten mit hohem Parkdruck Bevorzugung von Kunden, Besuchern und Anwohnern gegenüber Beschäftigten

12.4 Stadtverträgliche Verkehrsabwicklung

- Führung des Kfz-Verkehrs auf wenig empfindlichen Straßen (Straßen mit geringer Nutzungskonkurrenz), ggf. differenziert nach Verkehrsarten (Pkw, Lkw, Krafträder) und Zeiten
- Schutz der Wohngebiete von Durchgangsverkehr
- mit der Straßenraumnutzung durch Fußgänger und Radfahrer, der Breite der Verkehrsflächen, der Übersichtlichkeit und dem Straßenumfeld (insbesondere Wohnen) verträgliche Geschwindigkeiten (durch Tempolimits, Straßengestaltung, Verkehrserziehung, Überwachung)
- große Bewegungsfreiheit für Fußgänger und Radfahrer

12.5 Vermeidung zusätzlicher / Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen innerorts

- Neu- oder Ausbau von Straßen nur zur Erschließung neuer Baugebiete oder zur Verkehrsberuhigung anderer, empfindlicherer Straßen und Gebiete
- kein Ausbau empfindlicher Straßen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr
- wenn möglich Rückbau von Kfz-Flächen (z.B. Abbiegestreifen, überbreite Fahrbahnen), insbesondere in empfindlichen Bereichen, z.B. den Ortskernen
- Verlagerung von Straßenparken in Parkieranlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen, Parkplätze) und Umwidmung in Flächen für Fußgänger

ger, Radfahrer, öffentlichen Verkehr (z.B. Buskaps), Aufenthalt oder Straßengestaltung (z.B. Begrünung)

12.6 Städtebauliche Integration der Verkehrsanlagen

- Gestalt und Funktion der Verkehrsanlagen sollen eine Einheit bilden.
- Die Verkehrsanlagen sollen sich in Lage, Größe, Form, Material und Farbe in das bebaute Umfeld integrieren und es nicht dominieren.

13 Klima, Natur und Landschaft schützen, Immissionen minimieren

Der Verkehr der Zukunft soll nachhaltig sein, das heißt, er soll im Einklang mit der natürlichen und bebauten Umwelt stehen. Die Lebensräume der Tiere und Pflanzen sind ebenso zu schützen wie die der Menschen. Zu den Lebensräumen der Menschen zählen ihre Wohnungen mit Außenbereichen (Balkone, Terrassen, Gärten), ihr Wohnumfeld, ihre wichtigsten Bewegungsräume – vor allem als Fußgänger und Radfahrer – sowie ihre inner- und außerörtlichen Naherholungsräume. Darüber hinaus soll auch ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Zu beachten sind dabei vor allem Flächenverbrauch, Trennwirkungen, Artenschutz, Landschaftsbild, Lärm, Schadstoffe (in Luft, Wasser und Boden), Klimagase. Die größten gesundheitlichen Gefahren und Belästigungen für den Menschen gehen in Fellbach von den Lärmbelastungen aus. In einigen Bereichen können auch Luftschadstoffe (Stickoxide und Feinstaub) zu gesundheitlichen Probleme führen.

13.1 Schutz vor hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen

inner- und außerhalb der Gebäude

Lärm

Für Belästigungen durch Lärm geben das Umweltbundesamt⁴ und die WHO⁵ (Weltgesundheitsorganisation) folgende Immissionsschallpegel an:

- 45 dB(A), außen Schlafstörungen bei geöffneten Fenstern
- 50 dB(A), außen beginnende Belästigungsreaktionen am Tage
- 55 dB(A), außen deutlich zunehmende Belästigungsreaktionen am Tag, Störung des psychischen und sozialen Wohlbefindens
- 60 dB(A), außen erhebliche Belästigungsreaktionen
- 65 dB(A), außen Gesundheitsgefährdungen

Auf rechtlicher Ebene gelten für Lärm unterschiedliche Grenz-, Richt-, Orientierungs- und Auslösewerte, die nach Gebietstypen bzw. nach Dringlichkeit differenziert sind und die in verschiedenen Fällen angewandt werden. (Siehe hierzu Anhang „Lärmschutz“.)

⁴ Umweltbundesamt, Fachgebiet I3.4: Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung (März 2006)

⁵ in Deutscher Bundestag: Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“, Bundestagsdrucksache 14/2300 (15.12.99)

Für Fellbach werden die vom Umweltbundesamt (UBA) bzw. von der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) empfohlenen Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung als Lärmschutzziele angestrebt. Das heißt

für Gebiete mit Wohnnutzung:

$L_{DEN} \leq 65\text{dB(A)}$ und $L_{night} \leq 55\text{ dB(A)}$ kurzfristig (entspr. ACCON⁶)

$L_{DEN} \leq 60\text{dB(A)}$ und $L_{night} \leq 50\text{ dB(A)}$ bis 2025

$L_{DEN} \leq 55\text{dB(A)}$ und $L_{night} \leq 45\text{ dB(A)}$ langfristig

für Freizeit- und Erholungsgebiete:

$L \leq 50\text{ dB(A)}$

Zur Lärminderung kommen in Betracht: Änderung der Verkehrsmittelwahl (weniger Kfz-Verkehr), Verkehrslenkung (Schutz sensibler Bereiche), Verkehrsbeschränkungen (z.B. Lkw-Verbot, Nachtfahrverbot), Tempolimits, Verstetigung des Verkehrs, Maßnahmen an den Verkehrswegen (z.B. Straßengestaltung, Fahrbahndecken, Abschirmung), Maßnahmen an den Fahrzeugen (z.B. Elektroantriebe), Maßnahmen an den Gebäuden (z.B. Schallschutzfenster, Grundrissgestaltung).

Luftschadstoffe

Für die Luftschadstoffe gelten die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV, zurzeit (Fassung vom 02.08.2010):

- für NO₂: 40 µg/m³ im Jahresmittel
200 µg/m³ im Stundenmittel
bei 18 zugelassenen Überschreitungen im Jahr
- für PM₁₀: 40 µg/m³ im Jahresmittel
50 µg/m³ im Stundenmittel
bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Jahr

Darüber hinaus gelten entsprechend der 39. BImSchV , zurzeit (Fassung vom 02.08.2010):

- für PM_{2,5}: 25 µg/m³ im Jahresmittel als Zielwert bis 2015
25 µg/m³ im Jahresmittel als Grenzwert ab 2015

13.2 Minimierung der CO₂-Emissionen (Treibhausgase)

Die 2007 beschlossenen Klimaschutzziele Fellbachs gelten auch für den Bereich Verkehr. Das heißt:

⁶ ACCON 2008: Quiet City Transport, Europäisches Verbundprojekt, Lärmkartierung Ballungsraum Stuttgart, Teilgebiet Fellbach

- Die Stadtverwaltung ist bis 2012 klimaneutral. Das heißt, der CO₂-Ausstoß wird soweit möglich minimiert, nicht zu vermeidender CO₂-Ausstoß durch andere Maßnahmen kompensiert.
- Ganz Fellbach reduziert seinen CO₂-Ausstoß bis 2017 um 10% (vom Basisjahr 2007). Dies kann durch weniger Kfz-Verkehr und einen geringeren Verbrauch der Kfz an fossilen Brennstoffen (z.B. durch sparsamere Fahrzeuge, E-Fahrzeuge, sparsamere Fahrweise) geschehen.

Darüber hinaus wird bis 2025 angestrebt:

- Ein Rückgang der CO₂-Emissionen aus Verkehr um 20%.

13.3 Vermeidung zusätzlicher / Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen außerorts

Zusammenhängende, ruhige Naturräume für Mensch, Tier und Pflanze sollen erhalten bzw. geschaffen, Biotop, Gewässer und Böden sollen geschützt werden.

- kein Neu- oder Ausbau von Straßen in empfindlichen Naturräumen;
eventueller Neu- oder Ausbau von Straßen nur bei weitgehendem Schutz von Natur und Landschaft und nur in Verbindung mit Rückbaumaßnahmen zur Kompensation
- Neu- oder Ausbau von Straßen nur zum Schutz empfindlicher Stadt- oder Naturräume oder zur Optimierung, nicht zur Erweiterung, des Straßenverkehrssystems
- soweit möglich (Teil-)Rückbau von Kfz-Flächen (Straßen, Knotenpunkte, Parkplätze)

13.4 Landschaftliche Integration der Verkehrsanlagen, Vermeidung von Eingriffen

- Gestalt und Funktion der Verkehrsanlagen sollen eine Einheit bilden.
- Eingriffe in das Landschaftsbild sollen vermieden oder durch landschaftsgestalterische Maßnahmen kompensiert werden. Die Verkehrsanlagen und begleitende Ingenieurbauwerke (Brücken, Durchlässe, Böschungen, Rückhaltebecken, Lärmschutzanlagen usw.) sollen sich in Lage, Größe, Form, Material und Farbe in die Landschaft integrieren und sie nicht dominieren. Nach Möglichkeit sollen landschaftstypische Elemente verwendet werden.

13.5 Ressourcen sparende Verkehrsanlagen

(Energie, Materialien, Fläche, Boden, Versiegelung)

- Herstellung, Betrieb und Unterhaltung der Verkehrsanlagen sollen sparsam im Verbrauch von Flächen, Materialien und Energie sein.
- Die eingesetzten Materialien sollen umweltschonend sein und Böden, Gewässer und die Luft nicht belasten.
- Es soll geprüft werden, ob Verkehrsanlagen zur Energiegewinnung eingesetzt werden können (z.B. Überdachungen mit Solarzellen, WinnerWay ...).

14 Mobilitätskosten zielgerecht gestalten

14.1 Sozial verträgliche Kosten im öffentlichen Verkehr

- Die Kosten zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dürfen auch sozial Schwache nicht von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausschließen. Dies gilt sowohl für gelegentliche Fahrten als auch für regelmäßige Fahrten.

14.2 Kostengerechtigkeit im Verkehr

(verursacherbezogen sowie im kommunalen Haushalt)

- Die Nutzung öffentlichen Parkraums auf Straßen und Plätzen und in Parkieranlagen soll mindestens kostendeckend sein, um eine Subventionierung des Kfz-Verkehrs zu vermeiden.
- Die Nutzung privaten Parkraums durch Mitarbeiter, Besucher, Kunden und Mieter soll ebenfalls mindestens kostendeckend sein, um eine Quersubventionierung des Kfz-Verkehrs durch die anderen Verkehrsteilnehmer zu vermeiden. Statt einer Internalisierung der Kosten in die Preise für Waren, Dienstleistungen und Mieten sollen die Kosten für Parken den Kfz-Nutzern direkt zugeordnet werden.
- Die hohen externen Kosten des Kfz-Verkehrs in Bezug auf Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsorganisation und -steuerung, Unfallfolgen, Gesundheitsschäden, Umweltschäden, Immobilienwerte usw. sollen in der Gestaltung der Mobilitätskosten angemessen berücksichtigt werden.

14.3 Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung durch Kostenanreize und Kostenstrukturen

- Im Kfz-Verkehr soll der variable Kostenanteil für eine Fahrt gegenüber dem Fixkostenanteil (Investition, Steuer, Versicherung usw.) erhöht werden (z.B. durch Parkgebühren, Car-Sharing).
- Im öffentlichen Verkehr soll der variable Kostenanteil (Fahrpreis) für eine Fahrt gegenüber dem Fixkostenanteil gesenkt werden (z.B. durch mehr Jahres-/Monatskarten, mehr Jobtickets, Nahverkehrsabgabe).
- Das Parken soll durch Tarife nach Menge, Ort und Nutzergruppe gesteuert werden: Höhere Gebühren für Straßenparken als in Parkieranlagen, höhere/progressive Gebühren in zentralen Bereichen, niedrigere/degressive Gebühren in peripheren Bereichen, Bevorzugung von Anwohnern, Kunden und Besuchern gegenüber Beschäftigten und Schülern/Studenten

- Beeinflussung der Verkehrsmittelnutzung durch zielgerechten Einsatz von Investitions- und Fördermitteln

14.4 Kostengünstige Maßnahmen bevorzugen

- Die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Investitions-, Betriebs- und Unterhaltungskosten und damit auf die öffentlichen und privaten Haushalte sind zu berücksichtigen. Kostengünstige Maßnahmen sind gegenüber kostenintensiven Maßnahmen zu bevorzugen. Der Kosten-Nutzen-Effekt soll möglichst hoch sein.

14.5 Finanzierung der Maßnahmen sicher stellen

- Integration der Maßnahmen entsprechend ihrer Umsetzungsstufen in die Haushaltsplanung

Anhang: Lärmschutz

Für Belästigungen durch Lärm geben das Umweltbundesamt⁷ und die WHO⁸ (Weltgesundheitsorganisation) folgende Immissionserschallpegel an:

45 dB(A), außen	Schlafstörungen bei geöffneten Fenstern
50 dB(A), außen	beginnende Belästigungsreaktionen am Tag
55 dB(A), außen	deutlich zunehmende Belästigungsreaktionen am Tag, Störung des psychischen und sozialen Wohlbefindens
60 dB(A), außen	erhebliche Belästigungsreaktionen
65 dB(A), außen	Gesundheitsgefährdungen

Die wichtigsten Beeinträchtigungen durch Lärm sind: Störungen des Schlafes, der Erholung und Entspannung, kreislaufbedingte Erkrankungen, hormonelle Reaktionen, Stoffwechselerkrankungen, Schwächungen des Immunsystems, der Konzentrationsfähigkeit und der Leistungsfähigkeit, Beeinträchtigung des sozialen Verhaltens (Kommunikation usw.).

Auf rechtlicher Ebene gelten für Lärm unterschiedliche Grenz-, Richt-, Orientierungs- und Auslösewerte, die nach Gebietstypen bzw. nach Dringlichkeit differenziert sind und die in verschiedenen Fällen angewandt werden. Die Werte sind in folgender Tabelle zusammen gestellt.

	DIN 18005, Beiblatt 1 Orientierungswerte		16. BImSchV Immissionsgrenzwerte		VLärmSchR 97 (2010) Immissionsgrenzwerte		Lärmschutz-Richtlinien- StV, Richtwerte	
	L _{Tag} [dB(A)]	L _{Nacht} [dB(A)]	L _{Tag} [dB(A)]	L _{Nacht} [dB(A)]	L _{Tag} [dB(A)]	L _{Nacht} [dB(A)]	L _{Tag} [dB(A)]	L _{Nacht} [dB(A)]
Gewerbegebiete	65	55	69	59	72	62	75	65
Kerngebiete	65	55	64	54	69	59	72	62
Dorf- und Mischgebiete	60	50	64	54	69	59	72	62
Allgemeine Wohngebiete	55	45	59	49	67	57	70	60
Reine Wohngebiete	50	40	59	49	67	57	70	60
Altenheime, Kurheime, Schulen	-		57	47	67	57	70	60
Parkanlagen	55	55	-		-		-	

⁷ Umweltbundesamt, Fachgebiet I3.4: Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung (März 2006)

⁸ in Deutscher Bundestag: Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“, Bundestagsdrucksache 14/2300 (15.12.99)

	UBA/LAI Auslösewerte Lärmaktionsplanung		B.-W. Auslösewerte Lärmaktionsplanung	
	L _{DEN} [dB(A)]	L _{night} [dB(A)]	L _{DEN} [dB(A)]	L _{night} [dB(A)]
Gebiete mit Wohnnutzung	<i>kurzfristig</i> > 65 <i>mittelfristig</i> > 60 <i>langfristig</i> < 55	<i>kurzfristig</i> > 55 <i>mittelfristig</i> > 50 <i>langfristig</i> < 45	<i>kurzfristig</i> > 70 <i>voraus- schauend</i> < 70	<i>kurzfristig</i> > 60 <i>voraus- schauend</i> < 60
Ruhige Gebiete (Freizeit- u. Erholungsgebiete)	50		-	

Tab.: Grenz-, Richt-, Orientierungs- und Auslösewerte für den Lärmschutz

Die Werte der **DIN 18005-1** (Schallschutz im Städtebau, 1987) sind Orientierungswerte, die bei städtebaulichen Planungen (am Gebietsrand) nicht überschritten werden sollen. Sie sind anzustrebende Oberwerte der Lärmbelastung, die der Abwägung mit anderen Zielen unterliegen.

Die **16. BImSchV** (16. Bundesimmissionsschutzverordnung, Verkehrslärmschutzverordnung, 1990) enthält Immissionsgrenzwerte (geltend an den Außenwänden der schützenswerten Objekte), ab denen Lärmschutzmaßnahmen beim Bau neuer Straßen oder bei der wesentlichen Änderung bestehender Straßen getroffen werden müssen. Gemäß Rechtsprechung gelten diese Werte auch als Zumutbarkeitsgrenze von Lärmbelastungen, die eine Prüfpflicht der Behörden gemäß §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. StVO auslöst⁹, ob die Lärmbelastung durch geeignete verkehrsrechtliche Maßnahmen spürbar reduziert werden kann.

Die **VLärmSchR 97** (Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen, 1997) regelt den Lärmschutz für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, gilt in Baden-Württemberg aber auch für die Landesstraßen und ist für die Kreis- und Gemeindestraßen empfohlen. Die Richtlinie enthält relativ hohe Grenzwerte ab denen Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Straßen ergriffen bzw. Entschädigungen bei verbleibenden Beeinträchtigungen (z.B. in Außenwohnbereichen wie Balkonen, Terrassen etc.) gezahlt werden sollen. Die Durchführung ist eine freiwillige Leistung unter dem haushaltsrechtlichen Vorbehalt bereit gestellter Finanzmittel. Es ist Ziel der Bundesregierung die Werte nach und nach auf die der 16. BImSchV für neue Straßen abzusenken. 2010 erfolgte eine erste Absenkung um 3dB(A).

Die **Lärmschutz-Richtlinien-StV** (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, 2007) enthält relativ hohe Grenzwerte ab denen an bestehenden Straßen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden müssen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist dabei zu beachten. Negative Auswirkungen an anderen Orten sind zu vermeiden.

⁹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Fassung vom 25.03.2009

Die **EU-Umgebungslärmrichtlinie** gibt keine verbindlichen Werte für den Lärmschutz vor. Die Festlegung von Auslösewerten, ab denen Aktionspläne für Lärmschutzmaßnahmen aufzustellen sind, was nicht heißt, dass konkrete Maßnahmen bereits umgesetzt werden müssen, ist Aufgabe der Mitgliedsländer, in Deutschland der Bundesländer oder, wenn das Land nichts empfiehlt, der Kommunen. Es gibt allerdings Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) für Gebiete mit Wohnnutzung und Empfehlungen der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) für sog. „ruhige Gebiete“ auf dem Land sowie in Ballungsräumen. Die empfohlenen Auslösewerte des Landes Baden-Württemberg für Gebiete mit Wohnnutzung liegen um 5db(A) höher als die des Umweltbundesamtes. Die Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung unterscheiden sich nicht nach Art des Baugebietes mit Wohnnutzung (Wohngebiet, Mischgebiet usw.). Vielmehr genügt es grundsätzlich, wenn in einem Gebiet eine Wohnnutzung vorliegt. In der Prioritätensetzung ist dann aber die Anzahl der Betroffenen zu berücksichtigen. Auch bei der Höhe der Auslösewerte wird nach der Dringlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen unterschieden. Zu beachten ist, dass die Auslösewerte L_{DEN} und L_{night} für die Lärmaktionsplanung aufgrund anderer Mittelungszeiträume und eines anderen Berechnungsverfahrens nicht direkt mit den Mittelungspegeln L_{Tag} und L_{Nacht} der anderen Regelwerke vergleichbar sind.

Die für Fellbach vorliegende Lärmkartierung von ACCON 2008 wählt als Bewertungsmaßstäbe $L_{DEN} = 65\text{dB(A)}$ und $L_{night} = 55\text{ dB(A)}$, was den vom Umweltbundesamt empfohlenen Auslösewerten für kurzfristige Verbesserungen entspricht. Der ACCON-Bericht „Stadt Fellbach - Lärmberechnungen nach RLS-90 für ausgewählte Straßenabschnitte“ 2011 legt der Bewertung von Tempo 30 die hohen Werte der Lärmschutz-Richtlinien StV $L_{Tag} = 70\text{ dB(A)}$ und $L_{Nacht} = 60\text{ dB(A)}$ zu Grunde.

Das Nationale Verkehrslärmschutzpaket II¹⁰ 2009 hat als Ziele u.a. die Entlastung von Lärmbrennpunkten und die Minderung der Belästigung durch Lärm um 30 Prozent im Straßenverkehr und um 50% im Schienenverkehr. Dies entspricht einer Minderung des Lärmpegels an Lärmbrennpunkten um 10,5 dB(A) im Straßen- und Schienenverkehr.¹¹ Die Lärminderung soll durch Maßnahmen an den Fahrzeugen (Antrieb, Reifen ...), Maßnahmen an den Verkehrswegen (Abschirmung, Fahrbahndecken ...), durch Verkehrsraumgestaltung, Verkehrslenkung, Verkehrsmanagement, Geschwindigkeitsregelungen, Verstärkung des Verkehrs und Verkehrsbeschränkungen zu sensiblen Zeiten (Nachtfahrverbot) erreicht werden.

¹⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Nationales Verkehrslärmschutzpaket II „Lärm vermeiden – vor Lärm schützen“, 27.08.2009

¹¹ Bundestagsdrucksache 17/5016 vom 11.03.2011: Stellungnahme der Bundesregierung auf eine Frage des Abgeordneten Gustav Herzog

Anlage 3

Szenarien der künftigen Verkehrsentwicklung

1 Methodik

Der Verkehrsentwicklungsplan Fellbach soll einerseits Mobilität ermöglichen und fördern, andererseits den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich gestalten, um dadurch insgesamt ein Höchstmaß an Lebensqualität zu erreichen.

Die Leitlinien der Verkehrsentwicklungsplanung sind:

- ⇒ Mobilitätsangebote in Form von Verkehrsinfrastrukturen, Verkehrsmitteln, Informations- und Organisationsdiensten bereit stellen und managen.
- ⇒ Verkehrsaufwand, vor allem durch kurze Wege und hohe Besetzungsgrade der Fahrzeuge, vermeiden.
- ⇒ Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagern.
- ⇒ Verkehr optimal abwickeln, das heißt sicher, stadtgerecht, umweltfreundlich und zügig.
- ⇒ Verkehrsinfrastrukturen städtebaulich integrieren, damit sie die Stadt nicht dominieren sondern mit ihr eine Einheit bilden und zu einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität in Fellbach beitragen.

(siehe VEP Fellbach, Zielkonzept, Präambel)

Die Intensität, mit der diese Ziele verfolgt werden sollen, und die Lösung von Zielkonflikten ist Aufgabe der kommunalen Verkehrspolitik. Hier setzen die Szenario-Untersuchungen an. Szenarien sind Denkmodelle, die durch ihre Ausrichtung unterschiedliche Ansätze der Verkehrsentwicklung und Verkehrsbeeinflussung sowie deren Wirkungen darstellen. Damit lässt sich der Rahmen möglicher Entwicklungen abstecken.

Die Bildung der Szenarien erfolgt durch die schlüssige Kombination einzelner verkehrspolitischer Maßnahmen zu Maßnahmenbündeln. Inhaltlich gehen verkehrliche, städtebauliche und umweltrelevante Parameter ein. Strukturelle Rahmenbedingungen, wie die Entwicklung der Einwohner- und Beschäftigtenzahl einschließlich ihrer Orte und Charakteristik (Nutzungsdichte, -mischung, -zuordnung), und die zu erwartenden sozio-ökonomischen und technischen Entwicklungen werden in den untersuchten Szenarien nicht variiert, sondern auf der Grundlage anderer Untersuchungen einheitlich festgelegt.

Die Wirkungen der Szenarien unterscheiden sich im Verkehrsverhalten, in der Belastung des Straßennetzes, aber auch hinsichtlich der Umweltwirkungen und Kosten. Die Szenarien werden hinsichtlich ihrer Wirkungen gegenübergestellt und bewertet.

Die Bewertung der Szenarien erfolgt mit den Kriterien verkehrliche Wirkungen, Umweltwirkungen (bebaute und unbebaute Umwelt) und Kosten. Prognosehorizont ist entsprechend der Stadtentwicklungsplanung das Jahr 2025.

Darüber hinaus sollen auch voraussehbare spätere Entwicklungen ins Auge gefasst werden, wie z.B. die zur Neige gehenden fossilen Brennstoffe.

Messlatte für die Wirkungen der verschiedenen Szenarien ist der Basisfall 2025. Dieser enthält neben den einheitlichen strukturellen Rahmenbedingungen die bereits heute vorhandenen und die konkret beschlossenen und bis 2025 umgesetzten verkehrlichen Maßnahmen.

Das Spektrum möglicher Verkehrsentwicklungsstrategien für Fellbach wird in vier grundsätzlich verschiedenen Szenarien gegenübergestellt. Die Szenarien „Autoorientierte Mobilität“ und „Postfossile Mobilität“ sind als Gegenpole einer denkbaren verkehrlichen Entwicklung Fellbachs ausgerichtet. Mit dieser Polarisierung wird herausgearbeitet, welche Wirkungen, Stärken und Schwächen die beiden grundsätzlich verschiedenen Ansätze haben. Das dritte Szenario „Stadtgerechte Mobilität“ liegt zwischen diesen beiden Gegenpolen. Auf der Grundlage der Diskussionen und des Votums der Gemeinderatsklausur am 04./05.05.2012 wurde ein viertes „Fellbach Szenario“ entwickelt, das versucht die Stärken der Szenarien „Stadtgerechte Mobilität“ und „Postfossile Mobilität“ möglichst gut zu nutzen und ihre Schwächen zu meiden.

Nachfolgend werden der Basisfall 2025 und die vier Szenarien in ihren Grundsätzen und mit ihren wesentlichen Kennzeichen beschrieben. Beiliegende Tabelle stellt diese Untersuchungsfälle, ergänzt um Schlüsselmaßnahmen, vergleichend gegenüber. Die Maßnahmen sind den Handlungsfeldern des Zielkatalogs zum VEP Fellbach zugeordnet. Dabei sind die Maßnahmen des Basisfalles 2025 Bestandteil aller Szenarien. Sie werden in den Szenarien nicht wiederholt aufgeführt.

2 Basisfall 2025

Grundsatz:

Der Basisfall dient als Vergleich zur Bewertung der Szenarien. Seine Kennzeichen und Maßnahmen liegen allen Szenarien zugrunde.

Die **Kennzeichen** des „Basisfalles 2025“ sind:

- Einarbeitung der allgemeinen strukturellen Entwicklung bis 2025 (Anzahl und Zusammensetzung der Einwohner, Arbeits- und Ausbildungsplätze, Pendlerströme ...)
- Einarbeitung bis 2025 umgesetzter städtebaulicher Vorhaben
- Einarbeitung konkret beschlossener verkehrlicher Maßnahmen, die bis 2025 umgesetzt sein werden
- Berücksichtigung der Entwicklung der verkehrlichen Rahmenbedingungen bis 2025 (Motorisierung, Kraftstoffpreise, technische Entwicklung ...)

3 Szenarien für Fellbach

3.1 Szenario „Autoorientierte Mobilität“

Grundsatz:

Das Auto dominiert wie bisher die Mobilität, den Verkehr und das Stadtbild.

Die **Kennzeichen** des Szenarios „Autoorientierte Mobilität“ sind:

- Der Stellenwert des Autos als bedeutendster Verkehrsträger bleibt unangefochten. Gefördert werden aber auch die anderen Verkehrsarten.
- Alternative Antriebe (Elektro, Brennstoffzelle ...) nehmen entsprechend der allgemeinen Entwicklung zu.
- Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) nehmen entsprechend der allgemeinen Entwicklung zu.
- Die Infrastruktur wird zur Behebung einzelner Mängel für alle Verkehrsarten ausgebaut.
- Die Verkehrsfunktion hat Vorrang vor der Aufenthaltsfunktion, Autoverkehr dominiert die Straßenräume.
- Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend.
- Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt.
- Die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe an hoch belasteten Straßen werden eingehalten, höhere Standards nur, wenn ohne wesentliche Restriktionen für den Kfz-Verkehr möglich.
- Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich werden keine besonderen Anstrengungen unternommen.
- Die Verkehrssicherheit wird punktuell verbessert, Unfallhäufungsstellen werden beseitigt.
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigt in ausgewählten Bereichen.

3.2 Szenario „Stadtgerechte Mobilität“

Grundsatz:

Alle Verkehrsarten sind gleichberechtigt. Verkehr wird stadtverträglich abgewickelt.

Die **Kennzeichen** des Szenarios „Stadtgerechte Mobilität“ sind:

- Die Alternativen zum Autoverkehr werden gefördert. Fuß- und Radverkehr können sich freier bewegen. Der Kfz-Verkehr geht zurück. Dennoch bleibt die Bedeutung des eigenen Kfz hoch.

- Alternative Antriebe (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden gefördert und nehmen stärker zu als allgemein üblich.
- Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden gefördert und nehmen stärker zu als allgemein üblich.
- Die Infrastruktur wird mit dem Ziel einer besseren Stadtverträglichkeit des Verkehrs ausgebaut.
- Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen gewinnt an Bedeutung, teilweise zu Lasten der Verkehrsfunktion.
- Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend.
- Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt.
- In möglichst vielen Bereichen sollen die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Hierfür werden Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert.
- Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein nennenswerter Beitrag geleistet.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt verbessert. Verkehrskonflikte werden spürbar reduziert.
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt besser, vor allem in den Ortskernen und in besonders empfindlichen Hauptverkehrsstraßen.

3.3 Szenario „Postfossile Mobilität“

Grundsatz:

Die Verknappung fossiler Brennstoffe führt zu einer neuen Mobilität, in der Nähe und Stadt-/Umweltverträglichkeit wichtiger sind als Geschwindigkeit.

Die **Kennzeichen** des Szenarios „Postfossile Mobilität“ sind:

- Die Alternativen zum Autoverkehr sind für viele Wege und Verkehrszwecke zumindest gleich attraktiv wie der private Kfz-Verkehr. Es ist kein eigenes Kfz zur Sicherstellung der individuellen Mobilität mehr nötig. Der Kfz-Verkehr geht insgesamt deutlich zurück.
- Alternative Antriebe (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu.
- Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu.
- Die Infrastruktur wird ausgebaut soweit dies zur Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs beiträgt.

- Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen wird zu Lasten der Verkehrsfunktion deutlich gesteigert.
- Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend.
- Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt.
- Die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe sollen überall unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte überall eingehalten werden. Hierfür werden auch starke Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert.
- Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein beträchtlicher Beitrag geleistet.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt deutlich verbessert. Verkehrskonflikte werden wesentlich reduziert.
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt wesentlich besser, vor allem auch in den Ortskernen und in den empfindlichen Hauptverkehrsstraßen.

3.4 “Fellbach Szenario”

Grundsatz:

Das Fellbach Szenario versucht die Stärken der Szenarien „Stadtgerechte Mobilität“ und „Postfossile Mobilität“ möglichst gut zu nutzen und ihre Schwächen zu meiden.

Die **Kennzeichen** des „Fellbach Szenarios“:

- Die Alternativen zum Autoverkehr sind für viele Wege und Verkehrszwecke zumindest gleich attraktiv wie der private Kfz-Verkehr. Es ist kein eigenes Kfz zur Sicherstellung der individuellen Mobilität mehr nötig. Der Kfz-Verkehr geht insgesamt deutlich zurück.
- Alternative Antriebe bei Fahrrädern und Kfz (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu.
- Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu.
- Die Infrastruktur wird ausgebaut soweit dies zur Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs beiträgt.
- Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen gewinnt an Bedeutung, teilweise zu Lasten der Verkehrsfunktion.
- Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend.
- Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt.

- In möglichst vielen Bereichen sollen die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Hierfür werden Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert.
- Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein beträchtlicher Beitrag geleistet.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt deutlich verbessert. Verkehrskonflikte werden wesentlich reduziert.
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt wesentlich besser, vor allem auch in den Ortskernen und in den empfindlichen Hauptverkehrsstraßen

	Basisfall 2025	Szenario „Autoorientierte Mobilität“	Szenario „Stadtgerechte Mobilität“	Szenario „Postfossile Mobilität“	„Fellbach Szenario“
Grundsatz	Der Basisfall 2025 dient als Vergleich zur Bewertung der Szenarien. Seine Kennzeichen und Maßnahmen liegen allen Szenarien zu Grunde.	Das Auto dominiert wie bisher die Mobilität, den Verkehr und das Stadtbild.	Alle Verkehrsarten sind gleichberechtigt. Verkehr wird stadtvträglich abgewickelt.	Die Verknappung fossiler Brennstoffe führt zu einer neuen Mobilität in der Nähe und Stadt-/Umweltverträglichkeit wichtiger sind als Geschwindigkeit.	Die Stärken der Szenarien „Stadtgerechte Mobilität“ und „Postfossile Mobilität“ sollen möglichst gut genutzt und ihre Schwächen vermieden werden. Der Radverkehr soll weiter gestärkt werden.
Modal Split	<p>Analyse 2011 zum Vergleich</p> <p>47% 53% ■ Umweltverbund ■ MIV</p> <p>48% 52% ■ Umweltverbund ■ MIV</p>	<p>48% 52% ■ Umweltverbund ■ MIV</p>	<p>52% 48% ■ Umweltverbund ■ MIV</p>	<p>56% 44% ■ Umweltverbund ■ MIV</p>	<p>53% 47% ■ Umweltverbund ■ MIV</p>

	Basisfall 2025	Szenario "Autoorientierte Mobilität"	Szenario "Stadtgerechte Mobilität"	Szenario "Postfossile Mobilität"	„Fellbach Szenario“
Kenn- zeichen	<ul style="list-style-type: none"> Einarbeitung der allgemeinen strukturellen Entwicklung bis 2025 (Anzahl und Zusammensetzung der Einwohner, Arbeits- und Ausbildungsplätze, Pendlerströme ...) Einarbeitung bis 2025 umgesetzter städtebaulicher Vorhaben Einarbeitung konkret beschlossener verkehrlicher Maßnahmen, die bis 2025 umgesetzt sein werden Berücksichtigung der Entwicklung der verkehrlichen Rahmenbedingungen bis 2025 (Motorisierung, Kraftstoffpreise, technische Entwicklung ...) 	<ul style="list-style-type: none"> Der Stellenwert des Autos als bedeutendster Verkehrsträger bleibt unangetastet. Gefördert werden aber auch die anderen Verkehrsarten. Alternative Antriebe (Elektro, Brennstoffzelle ...) nehmen entsprechend der allgemeinen Entwicklung zu. Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) nehmen entsprechend der allgemeinen Entwicklung zu. Die Infrastruktur wird zur Behebung einzelner Mängel für alle Verkehrsarten ausgebaut. Die Verkehrsfunktion hat Vorrang vor der Aufenthaltsfunktion, Autoverkehr dominiert die Straßenräume. Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend. Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt. Die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe an hoch belasteten Straßen werden eingehalten, höhere Standards nur, wenn ohne wesentliche Restriktionen für den Kfz-Verkehr möglich. Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich werden keine weiteren, über das bisherige Maß hinausgehenden, Anstrengungen unternommen. Die Verkehrssicherheit wird punktuell verbessert, Unfallhäufungsstellen werden beseitigt. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität steigt in ausgewählten Bereichen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Alternativen zum Autoverkehr werden gefördert. Fuß- und Radverkehr können sich freier bewegen und werden gefördert, wo sie gegenüber dem Kfz benachteiligt sind. Der Kfz-Verkehr geht zurück, dennoch bleibt die Bedeutung des eigenen Kfz hoch. Alternative Antriebe (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden gefördert und nehmen stärker zu als allgemein üblich. Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden gefördert und nehmen stärker zu als allgemein üblich. Die Infrastruktur wird mit dem Ziel einer besseren Stadtverträglichkeit des Verkehrs ausgebaut. Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen gewinnt an Bedeutung, teilweise zu Lasten der Verkehrsfunktion. Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend. Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt. In möglichst vielen Bereichen sollen die Immissionsrichtwerte für Lärm und Schadstoffe unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Hierfür werden Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert. Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein nennenswerter Beitrag geleistet. Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt verbessert. Verkehrskonflikte werden spürbar reduziert. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt besser, vor allem in den Ortskernen und in besonders empfindlichen Hauptverkehrsstraßen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Alternativen zum Autoverkehr sind für viele Wege und Verkehrszwecke zumindest gleich attraktiv wie der private Kfz-Verkehr. Es ist kein eigenes Kfz zur Sicherstellung der individuellen Mobilität mehr nötig. Der Kfz-Verkehr geht insgesamt deutlich zurück. Alternative Antriebe (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu. Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu. Die Infrastruktur wird ausgebaut soweit dies zur Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs beiträgt. Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen wird zu Lasten der Verkehrsfunktion deutlich gesteigert. Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend. Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt. Die Immissionsrichtwerte für Lärm und Schadstoffe sollen überall unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte überall eingehalten werden. Hierfür werden auch starke Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert. Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein beträchtlicher Beitrag geleistet. Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt deutlich verbessert. Verkehrskonflikte werden wesentlich reduziert. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt wesentlich besser, vor allem auch in den Ortskernen und in den empfindlichen Hauptverkehrsstraßen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Alternativen zum Autoverkehr sind für viele Wege und Verkehrszwecke zumindest gleich attraktiv wie der private Kfz-Verkehr. Es ist kein eigenes Kfz zur Sicherstellung der individuellen Mobilität mehr nötig. Der Kfz-Verkehr geht insgesamt deutlich zurück. Alternative Antriebe bei Fahrrädern und Kfz (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu. Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu. Die Infrastruktur wird ausgebaut soweit dies zur Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs beiträgt. Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen gewinnt an Bedeutung, teilweise zu Lasten der Verkehrsfunktion. Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend. Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt. In möglichst vielen Bereichen sollen die Immissionsrichtwerte für Lärm und Schadstoffe unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Hierfür werden Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert. Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein beträchtlicher Beitrag geleistet. Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt deutlich verbessert. Verkehrskonflikte werden wesentlich reduziert. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt wesentlich besser, vor allem auch in den Ortskernen und in den empfindlichen Hauptverkehrsstraßen.

Handlungsfeld	Basisfall 2025	Szenario “Autoorientierte Mobilität“	Szenario “Stadtgerechte Mobilität“	Szenario ”Postfossile Mobilität“	“Fellbach Szenario“
Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> Innen- vor Außenentwicklung Städtebauliche Nutzungsmischung Wohnungsnaher Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Einkaufs- und Freizeitangebote Einarbeitung bis 2025 umgesetzter städtebaulicher Vorhaben, u.a.: <ul style="list-style-type: none"> - F.3-Bad - Sanierungsgebiete Ortszentrum Schmiden, Schmerstr./Weimerstr., Eisenbahnstraße - ehem. Bauknecht-Areal - ehem. Fromm-Gelände - ehem. Wüst-Areal - Einzelhandelsentwicklung Ortszentren - geplante Wohngebiete Verankerung von Stellplätzen für Fahrräder und Car-Sharing in Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen 		<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigung in Neubaugebieten, u.a. durch Straßengestaltung und durch Kfz-Verkehr reduzierende Erschließungssysteme in den Ortskernen Verlagerung von Straßenparken in Parkbauten 	<ul style="list-style-type: none"> starke Verkehrsberuhigung in Neubaugebieten, u.a. durch Verkehrsberuhigte Bereiche und Konzentration des Parkens an den Gebietsrändern keine Ersatz wegfallender Parkstände in den Straßen durch Parkbauten 	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigung in Neubaugebieten, u.a. durch Straßengestaltung und durch Kfz-Verkehr reduzierende Erschließungssysteme in den Ortskernen Verlagerung von Straßenparken in Parkbauten, Reduzierung des Parkraumangebots entsprechend dem Rückgang des Autoverkehrs
Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätszentrale am Bahnhof 		<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätserziehung und Marketing für eine stadt- u. umweltgerechte Mobilität Stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für Betriebe, Schulen und öffentl. Einrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätserziehung und Marketing für eine stadt- u. umweltgerechte Mobilität Stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für Betriebe, Schulen und öffentl. Einrichtungen 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätserziehung und Marketing für eine stadt- u. umweltgerechte Mobilität Stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für Betriebe, Schulen und öffentl. Einrichtungen
Mobilitätsverbund		<ul style="list-style-type: none"> Mitnahme-Parkplätze am Stadtrand Park-and-Ride-Anlagen an wichtigen ÖV-Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> Mitnahme-Parkplätze am Stadtrand aktive Förderung des Fahrradverleihs, von Car-Sharing (max. Entfernung 500 m) und von Car-Pooling (Fahrgemeinschaften) aktiver Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen attraktive Umsteigeanlagen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an zentralen Umsteigestellen dynamische Fahrgastinformation an zentralen ÖV-Haltestellen und in allen Bussen und Bahnen 	<ul style="list-style-type: none"> Mitnahme-Parkplätze am Stadtrand intensive Förderung des Fahrradverleihs, von Car-Sharing (max. Entfernung 300 m) und von Car-Pooling (Fahrgemeinschaften) intensiver Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen attraktive Umsteigeanlagen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an allen Umsteigestellen dynamische Fahrgastinformation an zentralen ÖV-Haltestellen, an zentralen Plätzen, in öffentlichen Gebäuden, in allen Bussen und Bahnen und in allen anderen Verkehrsmitteln (per Navigationsgerät und Smartphone) 	<ul style="list-style-type: none"> Mitnahme-Parkplätze am Stadtrand intensive Förderung des Fahrradverleihs, von Car-Sharing (max. Entfernung 300 m) und von Car-Pooling (Fahrgemeinschaften) intensiver Ausbau von Bike-and-Ride-Anlagen attraktive Umsteigeanlagen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln an zentralen und anderen wichtigen Umsteigestellen dynamische Fahrgastinformation an zentralen ÖV-Haltestellen und in allen Bussen und Bahnen

Handlungsfeld	Basisfall 2025	Szenario "Autoorientierte Mobilität"	Szenario "Stadtgerechte Mobilität"	Szenario "Postfossile Mobilität"	"Fellbach Szenario"
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Straßenverbindung nach Ludwigsburg • Wendemöglichkeit auf der Stuttgarter Straße in Höhe Steinbeisstraße zum Anschluss der Esslinger Straße an den Stadttunnel („U-Turn“) • Ortskern Fellbach: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 im Rathaus Carrée, 1.+2. BA (Carrée Kirchhofstr., Hintere Str., Hirschstr., Cannstatter Str.) • Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. zw. Stuttgarter Platz und Bahnhof (z.B. Tempo 30) • Schaffung zusätzlicher Parkstände durch Parkbauten in den Ortskernen Fellbach (z.B. „Wüst-Areal“, Sanierungsgebiet Weimerstr./Schmerstr.) und Schmiden 	<ul style="list-style-type: none"> • größere bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Schmiden und Fellbach Süd • leichte Verkehrsberuhigung in den Ortskernen Fellbach (Rathaus bis Stuttgarter Platz), Schmiden und Oeffingen • Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten • Ersatz für entfallende Straßenparkstände durch Parkbauten 	<ul style="list-style-type: none"> • kleinere bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Schmiden und Fellbach Süd • stärkere Verkehrsberuhigung in den Ortskernen Fellbach (Rathaus bis Stuttgarter Platz), Schmiden und Oeffingen • stärkere Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. • Rückbau breiter Fahrbahnflächen • Tempo 30 innerorts auch an Hauptverkehrsstraßen mit starker Wohnnutzung • Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten • tlw. Ersatz für entfallende Straßenparkstände durch Parkbauten • Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wohn- und Mischgebieten mit hohem Parkdruck, moderate Parkgebühren 	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. kleine bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Schmiden und Fellbach Süd • starke Verkehrsberuhigung in den Ortskernen Fellbach (Rathaus bis Stuttgarter Platz), Schmiden und Oeffingen • Sperrung der Bahnunterführung Bahnhofstr./Fellbacher Str. für Kfz (außer ÖV u. Notfallfahrzeuge) • starke Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. • Rückbau breiter Fahrbahnflächen • generell Tempo 30 innerorts, außer äußere Stuttgarter Str., äußere Schorndorfer Str., Bühlstr., Stauferstr., Siemensstr. • Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten • ggf. Pfortneranlagen an den Ortseinfahrten zur Begrenzung der innerörtlichen Verkehrsbelastungen • kein Ersatz für entfallende Straßenparkstände • Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wohn- und Mischgebieten mit hohem und mittlerem Parkdruck, höhere Parkgebühren 	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. kleine bauliche Maßnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten Schmiden und Fellbach Süd • stärkere Verkehrsberuhigung in den Ortskernen Fellbach (Rathaus bis Stuttgarter Platz), Schmiden und Oeffingen • starke Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. • Rückbau breiter Fahrbahnflächen • Tempo 30 innerorts auch an Hauptverkehrsstraßen mit starker Wohnnutzung • Vermeidung von Durchgangsverkehr in Wohngebieten • ggf. Pfortneranlagen an den Ortseinfahrten zur Begrenzung der innerörtlichen Verkehrsbelastungen • kein Ersatz für entfallende Straßenparkstände • Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wohn- und Mischgebieten mit hohem Parkdruck, moderate Parkgebühren in den Ortskernen

Handlungsfeld	Basisfall 2025	Szenario "Autoorientierte Mobilität"	Szenario "Stadtgerechte Mobilität"	Szenario "Postfossile Mobilität"	"Fellbach Szenario"
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> weiterer Umbau von Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit 	<ul style="list-style-type: none"> leichte Verbesserung des ÖV-Angebots (Linienetz und Taktichte), vor allem für Oeffingen, Schmiden, Fellbach-Süd und die Einkaufs- und Gewerbegebiete und für regionale Verbindungen: <p>(Anm.: Eine Verlängerung der U2 von S-Neugereut nach Schmiden u. Oeffingen soll im Rahmen des VEP ebenfalls untersucht werden, ist aber nicht Bestandteil des Szenarienvergleichs, da die Maßnahme grundsätzlich in allen Szenarien möglich ist.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> verstärkter Umbau von Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit deutliche Verbesserung des ÖV-Angebots (Linienetz und Taktichte), vor allem für Oeffingen, Schmiden, Fellbach-Süd und die Einkaufs- und Gewerbegebiete und für regionale Verbindungen: während der Normalverkehrszeiten 10-Minuten-Takt auf den zentralen Achsen, 20-Minuten-Takt in allen anderen Gebieten <p>(Anm.: Eine Verlängerung der U2 von S-Neugereut nach Schmiden u. Oeffingen soll im Rahmen des VEP ebenfalls untersucht werden, ist aber nicht Bestandteil des Szenarienvergleichs, da die Maßnahme grundsätzlich in allen Szenarien möglich ist.)</p> <ul style="list-style-type: none"> kurze Umsteigezeiten, zuverlässige Verbindungen Busbeschleunigung durch Vorrangschaltungen, Busschleusen usw. 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau aller Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit starke Verbesserung des ÖV-Angebots (Linienetz und Taktichte), vor allem für Oeffingen, Schmiden, Fellbach-Süd und die Einkaufs- und Gewerbegebiete und für regionale Verbindungen: während der Normalverkehrszeiten 5-Minuten-Takt auf den zentralen Achsen, 10-Minuten-Takt in allen anderen Gebieten <p>(Anm.: Eine Verlängerung der U2 von S-Neugereut nach Schmiden u. Oeffingen soll im Rahmen des VEP ebenfalls untersucht werden, ist aber nicht Bestandteil des Szenarienvergleichs, da die Maßnahme grundsätzlich in allen Szenarien möglich ist.)</p> <ul style="list-style-type: none"> kurze Umsteigezeiten, zuverlässige Verbindungen mit dichten Takten Busbeschleunigung durch Vorrangschaltungen, Busschleusen usw. 	<ul style="list-style-type: none"> Umbau aller Bushaltestellen zur Attraktivitätssteigerung und Barrierefreiheit deutliche Verbesserung des ÖV-Angebots (Linienetz und Taktichte), vor allem für Oeffingen, Schmiden, Fellbach-Süd und die Einkaufs- und Gewerbegebiete und für regionale Verbindungen: während der Normalverkehrszeiten 10-Minuten-Takt auf den zentralen Achsen, 20-Minuten-Takt in allen anderen Gebieten <p>(Anm.: Eine Verlängerung der U2 von S-Neugereut nach Schmiden u. Oeffingen soll im Rahmen des VEP ebenfalls untersucht werden, ist aber nicht Bestandteil des Szenarienvergleichs, da die Maßnahme grundsätzlich in allen Szenarien möglich ist.)</p> <ul style="list-style-type: none"> kurze Umsteigezeiten, zuverlässige Verbindungen mit dichten Takten Busbeschleunigung durch Vorrangschaltungen, Busschleusen usw.
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Überarbeitung der Fahrradwegweisung Ausbau der Radverkehrsachse Fellbach – Bad Cannstatt (größtenteils innerhalb Stuttgarts) Errichtung einiger weiterer Fahrradabstellanlagen (laufend) 	<ul style="list-style-type: none"> keine weiteren Verbesserungen auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen 2 Fahrradstraßen westlich und östlich der zentralen Nord-Süd-Achse mit 2 neuen Unter-/Überführungen der Bahntrasse 	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 auf zweistreifigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen 2 Fahrradtrassen westlich und östlich der zentralen Nord-Süd-Achse mit Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung und Option für zusätzliche Bahnquerung Gegenverkehr für Radfahrer frei in zahlreichen Einbahnstraßen verstärkter Ausbau von Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 auf zweistreifigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen 2 Fahrradtrassen westlich und östlich der zentralen Nord-Süd-Achse mit Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung Gegenverkehr für Radfahrer frei in zahlreichen Einbahnstraßen intensiver Ausbau von Fahrradabstellanlagen 	<ul style="list-style-type: none"> Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Tempo 30 auf zweistreifigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen 2 Fahrradtrassen westlich und östlich der zentralen Nord-Süd-Achse mit Aufwertung der bestehenden Bahnunterführung und zusätzliche Bahnquerung im Bereich Esslinger Straße Gegenverkehr für Radfahrer frei in zahlreichen Einbahnstraßen intensiver Ausbau von Fahrradabstellanlagen
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 im Rathaus Carrée, 1.+2. BA (Carrée Kirchhofstr., Hintere Str., Hirschstr., Cannstatter Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> keine gemeinsamen Geh- und Radwege innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> ausreichende Fußgängerflächen (Gehwege, Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Spaces) keine gemeinsamen Geh- und Radwege innerorts einige neue Fußwegeverbindungen gute Querungsmöglichkeiten durch niedrigere Geschwindigkeiten und geringere Wartezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> großzügige Fußgängerflächen (breite Gehwege, viele Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Spaces) keine gemeinsamen Geh- und Radwege innerorts mehrere neue Fußwegeverbindungen sehr gute Querungsmöglichkeiten durch niedrige Geschwindigkeiten und geringe Wartezeiten 	<ul style="list-style-type: none"> ausreichend breite, großzügige Fußgängerflächen (breite Gehwege, viele Verkehrsberuhigte Bereiche, Shared Spaces) keine gemeinsamen Geh- und Radwege innerorts einige neue Fußwegeverbindungen sehr gute Querungsmöglichkeiten durch niedrige Geschwindigkeiten und geringe Wartezeiten

Handlungsfeld	Basisfall 2025	Szenario "Autoorientierte Mobilität"	Szenario "Stadtgerechte Mobilität"	Szenario "Postfossile Mobilität"	"Fellbach Szenario"
Nahmobilität		<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Barrierefreiheit und der sozialen Sicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • mehr Geh- und Aufenthaltsflächen und Fahrradabstellanlagen in zentralen Bereichen durch Umwandlung von Fahrbahnflächen und von Straßenparkständen • große Bewegungsfreiheit für den Fuß- und Radverkehr, u.a. durch niedrigere Geschwindigkeiten, vor allem auch in den Ortskernen • Verkehrsberuhigte Bereiche als Aufenthalts-, Spiel- und Kommunikationszentren in allen Wohngebieten • gestalterische Aufwertung wichtiger Straßenräume • Verbesserung der Barrierefreiheit und der sozialen Sicherheit • geringere Komplexität des Verkehrssystems (intuitive Verständlichkeit) 	<ul style="list-style-type: none"> • viele und großzügige Geh- und Aufenthaltsflächen und Fahrradabstellanlagen durch Umwandlung von Fahrbahnflächen und von Straßenparkständen • sehr große Bewegungsfreiheit für den Fuß- und Radverkehr, u.a. durch niedrigere Geschwindigkeiten und Mischverkehrsflächen, vor allem auch in den Ortskernen • zahlreiche Verkehrsberuhigte Bereiche in allen Wohngebieten für Aufenthalt, Spiel und Kommunikation in Wohnungsnähe • gestalterische Aufwertung zahlreicher Straßenräume • Verbesserung der Barrierefreiheit und der sozialen Sicherheit • geringere Komplexität des Verkehrssystems (intuitive Verständlichkeit) • Schaffung autoarmer Wohn- und Mischgebiete auch im Bestand, u.a. durch Quartiergaragen an den Gebietsrändern 	<ul style="list-style-type: none"> • mehr Geh- und Aufenthaltsflächen und Fahrradabstellanlagen in zentralen Bereichen durch Umwandlung von Fahrbahnflächen und von Straßenparkständen • große Bewegungsfreiheit für den Fuß- und Radverkehr, u.a. durch niedrigere Geschwindigkeiten, vor allem auch in den Ortskernen • Verkehrsberuhigte Bereiche als Aufenthalts-, Spiel- und Kommunikationszentren in allen Wohngebieten • gestalterische Aufwertung wichtiger Straßenräume • geringere Komplexität des Verkehrssystems (intuitive Verständlichkeit)
Wirtschafts-/ Berufsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung des „4-Quadranten-Modells“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot für Lkw > 7,5t außer auf Lkw-Routen und in Gewerbegebieten • Beschränkungen für Lkw > 3,5t in den Ortskernen 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot für Lkw > 7,5t außer auf Lkw-Routen und in Gewerbegebieten • Beschränkungen für Lkw > 3,5t in den Ortskernen • stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für den Verkehr der Mitarbeiter und Kunden 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot für Lkw > 7,5t außer auf Lkw-Routen und in Gewerbegebieten • Beschränkungen für Lkw > 3,5t in den Ortskernen • stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für den Verkehr der Mitarbeiter und Kunden • stadt- und umweltfreundliche Logistikkonzepte für den Güterverkehr, z.B. Logistikzentrum 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbot für Lkw > 7,5t außer auf Lkw-Routen und in Gewerbegebieten • Beschränkungen für Lkw > 3,5t in den Ortskernen • stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für den Verkehr der Mitarbeiter und Kunden • stadt- und umweltfreundliche Logistikkonzepte für den Güterverkehr, z.B. Logistikzentrum
Einkaufs-/ Dienstleistungsverkehr			<ul style="list-style-type: none"> • stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für den Einkaufs- und Geschäftsverkehr • Ausbau von Lieferservices 	<ul style="list-style-type: none"> • stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für den Einkaufs- und Geschäftsverkehr • umfangreiche Lieferservices 	<ul style="list-style-type: none"> • stadt- und umweltfreundliche Mobilitätskonzepte für den Einkaufs- und Geschäftsverkehr • Ausbau von Lieferservices
Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung von Unfalldrehstellen, insbesondere durch technische Lösungen • Verkehrsüberwachung 		<ul style="list-style-type: none"> • deutliche Minderung der Verkehrskonflikte und der Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen 	<ul style="list-style-type: none"> • starke Minderung der Verkehrskonflikte und der Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen 	<ul style="list-style-type: none"> • starke Minderung der Verkehrskonflikte und der Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen

Handlungsfeld	Basisfall 2025	Szenario "Autoorientierte Mobilität"	Szenario "Stadtgerechte Mobilität"	Szenario "Postfossile Mobilität"	"Fellbach Szenario"
Stadtverträglichkeit	<ul style="list-style-type: none"> Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. zw. Stuttgarter Platz und Bahnhof Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 im Rathaus Carrée, 1.+2. BA (Carrée Kirchhofstr., Hintere Str., Hirschstr., Cannstatter Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte in der Gestaltung der Verkehrsanlagen soweit die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs nicht eingeschränkt wird Verbesserung der Stadtverträglichkeit insbesondere durch Verlagerung von Kfz-Verkehr in weniger sensible Straßen und Gebiete, u.a. auf neue Umgehungsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> stärkere Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. zw. Stuttgarter Platz und Bahnhof Berücksichtigung städtebaulicher Aspekte in der Gestaltung der Verkehrsanlagen gleichberechtigt zu den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs deutliche Verbesserung der Stadtverträglichkeit durch Verlagerung von Kfz-Verkehr, Förderung des Fuß-, Rad- u. öffentlichen Verkehrs und Minderung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf Immissionen, Verkehrssicherheit und Stadtgestalt 	<ul style="list-style-type: none"> starke Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. zw. Stuttgarter Platz und Bahnhof städtebauliche Aspekte in der Gestaltung der Verkehrsanlagen haben Vorrang vor den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs erhebliche Verbesserung der Stadtverträglichkeit durch starke Verlagerung von Kfz-Verkehr, intensive Förderung des Fuß-, Rad- u. öffentlichen Verkehrs und wesentliche Minderung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf Immissionen, Verkehrssicherheit und Stadtgestalt 	<ul style="list-style-type: none"> starke Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstr. zw. Stuttgarter Platz und Bahnhof städtebauliche Aspekte in der Gestaltung der Verkehrsanlagen haben Vorrang vor den Ansprüchen des Kfz-Verkehrs erhebliche Verbesserung der Stadtverträglichkeit durch starke Verlagerung von Kfz-Verkehr, intensive Förderung des Fuß-, Rad- u. öffentlichen Verkehrs und wesentliche Minderung der negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs auf Immissionen, Verkehrssicherheit und Stadtgestalt
Umwelt		<ul style="list-style-type: none"> Tempo 30 in Straßen mit Überschreitung der Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 ($L_d/L_n \leq 72/62$ dB(A)) 	<ul style="list-style-type: none"> Förderung des Fuß-, Rad- u. öffentlichen Verkehrs Förderung lärm- und schadstoffarmer, energie- und flächensparsamer Kfz Tempo 30 in innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit starker Wohnnutzung <p>Überall mindestens Unterschreitung der vom UBA empfohlenen Auslösewerte für kurzfristige Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN}/L_n \leq 65/55$ dB(A))</p>	<ul style="list-style-type: none"> intensive Förderung des Fuß-, Rad- u. öffentlichen Verkehrs intensive Förderung lärm- und schadstoffarmer, energie- und flächensparsamer Kfz generell Tempo 30 innerorts (mit wenigen Ausnahmen) <p>Angestrebt wird die Unterschreitung der vom UBA empfohlenen Auslösewerte für mittelfristige Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN}/L_n \leq 60/50$ dB(A))</p>	<ul style="list-style-type: none"> intensive Förderung des Fuß-, Rad- u. öffentlichen Verkehrs Förderung lärm- und schadstoffarmer, energie- und flächensparsamer Kfz und Fahrräder Tempo 30 in innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung <p>Überall mindestens Unterschreitung der vom UBA empfohlenen Auslösewerte für kurzfristige Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN}/L_n \leq 65/55$ dB(A))</p>
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> Weiterführung des „Fellbach-Tickets“ 		<ul style="list-style-type: none"> Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum im Umfeld von Parkbauten höhere Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum als in den Parkbauten 	<ul style="list-style-type: none"> Parkgebühren in Bereichen mit Parkraumbewirtschaftung höhere Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum als in den Parkbauten keine einseitige Subventionierung von Kfz-Stellplätzen für Mitarbeiter und Kunden durch Betriebe und öffentliche Einrichtungen kostenlose ÖV-Nutzung für die Fellbacher Bevölkerung, finanziert durch Nahverkehrsabgabe 	<ul style="list-style-type: none"> Parkgebühren in den drei Ortskernen, Verwendung der Einnahmen zur Kostensenkung im ÖPNV (z.B. in Verbindung mit der Fellbach Card) höhere Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum als in den Parkbauten keine einseitige Subventionierung von Kfz-Stellplätzen für Mitarbeiter und Kunden durch öffentliche Einrichtungen

Anlage 4

Konfliktlösung Kfz-Geschwindigkeiten

Konflikt Nr.	Straße	Abschnitt	Klassifizierung	Länge [m]	Kfz / Werktag 2011 max.	Lkw-Anteil 2011 inkl. Bus	Buslinie	Zeitverlust *) [s]	Verkehrssicherheit	Verkehrslärm	Fußverkehr	Radverkehr	Straßenraum	zul v heute	zul v geplant	Konflikte	Abwägungsergebnis	
																	zul v	Begründung
1	Ludwigsburger Str.	gesamt		215	5.200	2%	406	5	-	>>	>	>>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, Verkehrslärm sollte reduziert werden	50	Radverkehr gering, dadurch mäßige Konflikte bei Tempo 50
2	Hegnacher Str.	Ludwigsburger Str. - Kirchweg		100	4.500	2%	406	2	-	>>	>	-	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm sollte reduziert werden, hoch empfindlicher Straßenraum	50	mäßige Konflikte bei Tempo 50
3	Hauptstr. (Ortszentrum)	Kirchweg - Goethestr.		395	6.000	3%	60	9	-	>>>	>>>	>>>	>>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm, Fuß-/Radverkehr u. Straßenraum mit Tempo 50 unverträglich	30	sehr starke Konflikte bei Tempo 50, Ortszentrum Oeffingen soll gestärkt werden
4	Schulstr.	gesamt		190	500	18%	60 406	8	-	-	>>	-	>>	50	20	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 20, Fußverkehr und Straßenraum mit Tempo 50 wenig verträglich	20	Kfz-Verkehr sehr gering, Ortszentrum Oeffingen soll gestärkt und Straßenraum stark aufgewertet werden
5	Hauptstr. (Süd)	Goethestr. - Freibergstr.		305	8.500	3%	60	7	-	>>>	-	>>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm und Rad mit Tempo 50 unverträglich	t: 50 n: 30	Haupttroute Bus- u. Kfz-Verkehr, Interessen des Kfz- u. Busverkehrs werden tags stärker, nachts schwächer gewichtet
6	Oeffinger Str. (Nord)	Freibergstr. - Brückenstr.		370	9.700	2%	60	9	-	>>>	>	>>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm und Rad mit Tempo 50 unverträglich	t: 50 n: 30	Haupttroute Bus- u. Kfz-Verkehr, Interessen des Kfz- u. Busverkehrs werden tags stärker, nachts schwächer gewichtet
7	Oeffinger Str. (Süd)	Brückenstr. - Zentrum Schmiden		145	9.500	2%	60	3	-	>>>	>	>>>	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm und Rad mit Tempo 50 unverträglich, hoch empfindlicher Straßenraum	30	starke Konflikte bei Tempo 50, kurze Strecke, Nähe Ortszentrum
8	Brunnenstr.	gesamt		100	ca. 8.000 **)	3%	58, 60	2	>	>>>	>	>>>	>>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm, Rad und Straßenraum mit Tempo 50 unverträglich	30	sehr starke Konflikte bei Tempo 50, kurze Strecke, Ortszentrum Schmiden soll gestärkt werden
9	Remstalstr. (Ortszentrum)	Brunnenstr. - Fellbacher Str.	K 1910	140	4.600	2%	-	3	-	>>	>	-	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz bei Tempo 30, Verkehrslärm sollte reduziert werden, hoch empfindlicher Straßenraum	30	kurze Strecke, kein Busverkehr, Ortszentrum Schmiden soll gestärkt werden
10	Fellbacher Str. (Ortszentrum Nord)	Oeffinger Str. - Remstalstr.		105	ca. 3.100 **)	2%	58, 60	4	>	>>>	>>>	-	>>>	50	20	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 20, Verkehrslärm, Fußverkehr und Straßenraum mit Tempo 50 unverträglich	20	sehr starke Konflikte bei Tempo 50, kurze Strecke, Ortszentrum Schmiden soll gestärkt und Straßenraum stark aufgewertet werden
11	Fellbacher Str. (Ortszentrum Süd)	Remstalstr. - Gotthilf-Bayh-Str.		160	ca. 8.300 **)	2%	58, 60	7	>	>>>	>>>	>>	>>>	50	20	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 20, Verkehrslärm, Fußverkehr und Straßenraum mit Tempo 50 unverträglich	20	sehr starke Konflikte bei Tempo 50, Ortszentrum Schmiden soll gestärkt und Straßenraum stark aufgewertet werden
12	Eisenbahnstr. (Ost)	Bahnhofstr. - Esslinger Str.		260	7.300	8%	alle außer 58	minimal	>>>	>	>>	>>>	>>	50	30	minimale Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Unfallhäufungsstrecke, Rad auf Fahrbahn unverträglich bei Tempo 50, starke Konflikte mit Fuß-/Radverkehr u. Straßenraum	30	starke Konflikte bei Tempo 50, Tempo 30 kommt auch Busfahrgästen beim Warten und Umsteigen zu Gute
13	Esslinger Str. (Nord)	Eisenbahnstr. - Stuttgarter Str. ***)		680	5.200	1%	212	16	-	>	-	>>>	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Wohngebiet und Radverkehr auf Fahrbahn mit Tempo 50 unverträglich, hoch empfindlicher Straßenraum	30	tlw. starke Konflikte bei Tempo 50, Wohngebiet, Verkehrsbedeutung Kfz soll reduziert werden, Vermeidung von Verkehrsverlagerungen aus Bahnhofstr.
14	Bahnhofstr. (Nord)	Bahnunterführung - Stuttgarter Platz		795	8.900	5%	60, 67	18	>	>>	>>>	>>>	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad-/Fußverkehr mit Tempo 50 unverträglich, Verkehrslärm sollte reduziert werden, hoch empfindlicher Straßenraum	30	starke Konflikte bei Tempo 50
15	Bahnhofstr. (Süd)	Stuttgarter Platz - Seestr.		585	4.500	5%	60, 67	13	>	>>	>>>	-	>>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Fußverkehr und Straßenraum mit Tempo 50 unverträglich, Verkehrslärm sollte reduziert werden	30 (20)	starke Konflikte bei Tempo 50, Stadtzentrum soll gestärkt werden (im südl. Abschnitt evtl. auch Tempo 20)
16	Cannstatter Str. (Nord)	Stuttgarter Platz - Seestr.		635	4.700	4%	60, 67	15	>>>	>>	>>>	-	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Fußverkehr mit Tempo 50 unverträglich, Unfallhäufungsstrecke, Verkehrslärm sollte reduziert werden, hoch empfindlicher Straßenraum	30 (20)	starke Konflikte bei Tempo 50, Stadtzentrum soll gestärkt werden (im südl. Abschnitt evtl. auch Tempo 20)
17	Cannstatter Str. (Süd)	Seestr. - Kirchhofstr.		115	5.900	5%	60, 212	3	-	>>	>>	>>>	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, Verkehrslärm sollte reduziert werden, hoch empfindlicher Straßenraum	30 (20)	starke Konflikte bei Tempo 50, kurze Strecke, Stadtzentrum soll gestärkt werden (evtl. auch Tempo 20)
18	Tainer Str. (Ost)	Bahnhofstr. - Pfarrer-Sturm-Str.		125	7.700	3%	207, 212	3	>	>	-	>>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich	30	tlw. starke Konflikte bei Tempo 50, kurze Strecke, Nähe Stadtzentrum
19	Seestr.	gesamt		95	8.100	4%	60, 67 207, 212	minimal	-	>>	>	>>>	>>	50	30	minimale Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, hoch empfindlicher Straßenraum	30 (20)	starke Konflikte bei Tempo 50, Tempo 30 kommt auch Busfahrgästen beim Warten und Umsteigen zu Gute, Stadtzentrum soll gestärkt werden (evtl. auch Tempo 20)
20	August-Brändle-Str.	Waiblinger Str. - Cannstatter Str.		205	4.300	9%	60, 67 207, 212	5	-	>>	-	-	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm sollte reduziert werden, Wohngebiet mit Tempo 50 problematisch	30	Wohngebiet, Nähe Stadtzentrum, Verkehrsbedeutung Kfz soll reduziert werden

Konflikt Nr.	Straße	Abschnitt	Klassifizierung	Länge [m]	Kfz / Werktag 2011 max.	Lkw-Anteil 2011 inkl. Bus	Buslinie	Zeitverlust *) [s]	Verkehrssicherheit	Verkehrslärm	Fußverkehr	Radverkehr	Straßenraum	zul v heute	zul v geplant	Konflikte	Abwägungsergebnis	
																	zul v	Begründung
21	Waiblinger Str.	Bruckstr. - August-Brändle-Str.		515	6.400	6%	207	12	>	>>	-	>>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, Wohngebiet mit Tempo 50 problematisch	30	tlw. starke Konflikte bei Tempo 50, Wohngebiet, Nähe Stadtzentrum, Verkehrsbedeutung Kfz soll reduziert werden
22	Vordere Str. (innen)	Cannstatter Str. - Waiblinger Str.		100	3.400	7%	60, 212	2	-	>	>>>	-	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Fußverkehr bei Tempo 50 problematisch, hoch empfindlicher Straßenraum	30	tlw. starke Konflikte bei Tempo 50, kurze Strecke, Nähe Stadtzentrum, Verkehrsbedeutung Kfz soll weiter reduziert werden
23	Vordere Str. (außen)	Waiblinger Str. - Burgstr.		195	5.000	7%	60, 212	4	-	>>	-	>>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, Verkehrslärm sollte reduziert werden	30	tlw. starke Konflikte bei Tempo 50, Verkehrsbedeutung Kfz soll weiter reduziert werden
24	Untertürkheimer Str.	gesamt	L1198	705	9.100	3%	60, 207	16	>	>>	-	>>>	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Radverkehr auf der Fahrbahn unverträglich bei Tempo 50, Verkehrslärm sollte reduziert werden, hoch empfindlicher Straßenraum	50	hohe Verkehrsbedeutung Kfz, insgesamt keine sehr starken Konflikte bei Tempo 50
25	Burgstr.	gesamt	L1198	400	11.000	3%	60	9	>	>>>	>>	!!!	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Verkehrslärm und Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, hoch empfindlicher Straßenraum	30	sehr starke Konflikte bei Tempo 50
26	Rommelshäuser Str. (West)	Kleinfeldstr. - Vordere Str.	L1198	275	11.000	2%	67, 212	6	>>>	>>>	>	!!!	>>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Unfallhäufungsstrecke, Verkehrslärm und Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 unverträglich, hoch empfindlicher Straßenraum	30	sehr starke Konflikte bei Tempo 50
27	Rommelshäuser Str. (Ost)	Ortseingang - Kleinfeldstr.	L1198	320	13.400	1%	212	7	>>>	>>	-	>>	>	50	30	Fahrzeitverluste Kfz + Bus bei Tempo 30, Unfallhäufungsstrecke, Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 problematisch, Verkehrslärm sollte reduziert werden	50	hohe Verkehrsbedeutung Kfz, insgesamt keine sehr starken Konflikte bei Tempo 50

*) bei Rückgang der Durchschnittsgeschwindigkeit um 10 km/h von 45 auf 35 km/h bzw. von 35 km/h auf 25 km/h in der Schulstr. und Fellbacher Str.

**) prognostizierte Verkehrsbelastung mit Gegenverkehr entsprechend VEP 2025

***) Bewertung für konfliktreicheren nördlichen Abschnitt Eisenbahnstr. - Wernerstr.

Bewertungen

Verkehrssicherheit

- =: unauffällig > =: auffällig >>> =: Unfallhäufung

Verkehrslärm

- =: keine Überschreitung der Qualitätsziele VEP 2025

> =: Überschreitung der Auslösewerte nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, Ziel VEP 2025 (L_{den} > 60 dB(A), L_{nigh}t > 50 dB(A)) [ACCON 2008]

>> =: Überschreitung der Auslösewerte nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, kurzfristiger Handlungsbedarf (L_{den} > 65 dB(A), L_{nigh}t > 55 dB(A)) [ACCON 2008]

>>> =: Überschreitung der Grenzwerte nach Lärmschutzrichtlinien-StV (L_d > 70 dB(A), L_n > 60 dB(A)) [ACCON 2011]

Fußverkehr

- =: keine Besonderheiten > =: zu schmale Gehwege >> =: viele ungesicherte Querungen >>> =: zu schmale Gehwege und viele ungesicherte Querungen

Radverkehr

- =: Mischung Kfz/Rad auf Fahrbahn bei Tempo 50 oder richtliniengerechte Radverkehrsanlagen möglich

> =: Kombination aus nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen mit Kfz/Rad bei Tempo 50 auf Fahrbahn möglich

>> =: Kombination aus nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen mit Kfz/Rad bei Tempo 30 auf Fahrbahn möglich

>>> =: Mischung Kfz/Rad bei Tempo 30 möglich

!!! =: Mischung Kfz/Rad bei Tempo 30 nicht möglich und kein Platz für separate Radverkehrsanlagen

Straßenraum

- =: wenig empfindlich (abgerückte Bebauung, abgesetzte Gehwege, weniger sensible Randnutzung)

> =: empfindlich (1 Kriterium zutreffend: enge Bebauung oder Gehweg direkt an Fahrbahn oder sensible Randnutzung)

>> =: hoch empfindlich (2 Kriterien zutreffend)

>>> =: sehr hoch empfindlich (3 Kriterien zutreffend: enge Bebauung und Gehweg direkt an Fahrbahn und sensible Randnutzung)

sensible Randnutzungen können sein: intensive Geschäftsnutzung, intensive Aufenthalts- und Freizeitnutzung, überwiegend Wohnen, Schule, Altenheim ...

Auswirkungen auf die Buslinie 60

Die maximal zu erwartende Fahrzeitverlängerung der Buslinie 60 mit den Geschwindigkeitsreduzierungen gemäß Entscheidungsvorschlag beträgt 80 Sekunden pro Fahrtrichtung. Wegen der Halte an Bushaltestellen und durch Verkehrsstörungen ist in der Praxis mit geringeren Fahrzeitverlusten zu rechnen.

Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass wegen der Fahrzeitverlängerungen zusätzliche Busse und zusätzliches Personal eingesetzt werden müssen und dadurch die Kosten sprunghaft ansteigen.

Sollte dies wider Erwarten doch der Fall sein, sollte geprüft werden, ob der Linienvorlauf der Buslinien 60 und 207 in Fellbach Süd getauscht werden können. Dadurch wäre eine Beschleunigung der Buslinie 60 möglich.