

# MAßNAHMENBEREICH 1



# BUSVERKEHR

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

## 1.1 Taktverdichtungen



### Maßnahmenbeschreibung

Eine Stärkung des Umweltverbunds ist nur dann nachhaltig umsetzbar, wenn die umweltfreundlichen Alternativen eine attraktive Verbindung zur Verfügung stellen. Der öffentliche Personennahverkehr gewinnt an Attraktivität, wenn die Reisezeiten geringer sind als die Fahrzeit im motorisierten Individualverkehr. Maßgeblich ist hierbei die Taktzeit, da lange Wartezeiten zur nächsten Busverbindung die Attraktivität des Busverkehrs mindern. Eine Erhöhung der Taktdichte führt zudem zu einer höheren Kapazität und damit einer geringeren Auslastung in den einzelnen Fahrzeugen. Eine Taktverdichtung sollte ebenfalls in den früheren Morgenstunden und Abendstunden in Betracht gezogen werden, um Verkehre vom MIV auf den Busverkehr zu verlagern.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrs
- Stärkung des Umweltverbunds
- Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Geringere Auslastung der Fahrzeuge
- Erhöhung der Qualität des Busverkehrs



### Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen



### Kostenschätzung

- Hoch (über 500.000 €)



### Finanzierung

- keine



### Zeithorizont

- Kurzfristig, aufgrund der Ansiedlung des Landratsamtes



### Rahmenbedingungen

- Nahverkehrsplan



### Umsetzbarkeit

- Aktualisierung Nahverkehrsplan
- Detailuntersuchung im Rahmen eines ÖPNV-/Busverkehrskonzeptes



### Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 1.3 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

## 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen



### Maßnahmenbeschreibung

Bei Reisezeitvergleiche zwischen dem ÖPNV sowie MIV zählen ebenfalls die Zu- und Abgangszeiten von Bushaltestellen zur gesamten Reisezeit hinzu. Für einen qualitativ hochwertigen Busverkehr sollten die Einzugsbereiche von Bushaltestellen höchstens 300 m betragen, um die Reisezeit nicht zu stark zu erhöhen. Die Bestandsanalyse hat allerdings gezeigt, dass dies in Plochingen u. a. für den Norden des Stadtgebietes (Sportzentrum und Waldfriedhof), Teile des Musikerviertels sowie das Gewerbegebiet Filsallee nicht zutrifft. In diesen Bereichen sollten die Bushaltestellen daher örtlich verdichtet werden, um die zeitliche und räumliche Erreichbarkeit zu erhöhen. Davon profitieren nicht zuletzt ältere und gehbeeinträchtigte Personen.



### Ziele und Effekte

- Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen
- Verringerung der Laufwege
- Schließen von Lücken in der Erreichbarkeit
- Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrs durch Verringerung der Reisezeit
- Erhöhung der Qualität des Busverkehrs
- Verringerung des MIV-Aufkommens durch neue Verbindungen in räumlicher Nähe



### Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen



### Kostenschätzung

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Kurzfristig, da neue Ausschreibung mit Zieljahr 2024 anstehend



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr
- Personenbeförderungsgesetz
- Nahverkehrsplan



### Umsetzbarkeit

- Prüfung der Flächenverfügbarkeiten, Zuweisung und potenzieller Reisezeitverluste durch Umwegigkeiten
- Planung und Bau Infrastruktur
- Prüfung der Anbindung bestehender Linien oder zusätzlicher Linien im Stadtgebiet



### Synergien

- 1.1 Taktverdichtungen
- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

### 1.3 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen



#### Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) liegt in der Dauer der Reisezeit. Wird für eine Verbindung mit dem ÖPNV weniger oder gleich viel Zeit gebraucht, wie bei der Nutzung des privaten Pkw, entscheiden sich Nutzer häufiger für öffentlichen Verkehrsmittel. Auch die Umsteigezeit ist Bestandteil der Reisezeit und trägt daher maßgeblich zur Qualität des ÖPNV bei. Deshalb sollten häufig genutzten Umsteigeverbindungen attraktive Umsteigezeiten zugewiesen werden. Hierbei sind allerdings Anschlüsse mit zu gering geplanter Umsteigezeit (sog. Sichtanschlüsse) zu vermeiden. Damit wird verhindert, dass die Anschlussverbindung knapp nicht mehr erreicht wird. Darüber hinaus sollten die Fahrpläne auf die Bahn abgestimmt werden, um einen reibungslosen Umstieg zwischen Bus und Bahn zu ermöglichen.

Linie	Ziel	Bussteig
107	Aichelb. – Schanbach – Aichschieß	1
140	Altbach – Esslingen (N)	1
141	Lettenäcker – Stumpenhof	2
142	Reichenbach	3
143	Deizisau	4
144	Reichenb. – Hochdorf – Kirchh. (T)	5
149	Stumpenhof – Baltmannsw. (- Schorndorf)	2
261	Ebersbach – Bünzwangen – Göpp.	2
262	Reichenbach – Schorndorf	3
RT142	Reichenbach	3
RT143	Deizisau	4
RT144	Hochdorf – Notzingen – Kirchh.(T)	5
RT149	Reichenbach – Baltmannsweiler	2
RT262	Lichtenwald	5



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrs durch Verringerung der Reisezeit
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen, die einen Umstieg erforderlich machen
- Erhöhung der Qualität des Busverkehrs
- Sicherung von Anschlussfahrten



#### Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen
- Ggf. Deutsche Bahn



#### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



#### Finanzierung

- keine



#### Zeithorizont

- Kurzfristig, da neue Ausschreibung mit Zieljahr 2024 anstehend



#### Rahmenbedingungen

- Nahverkehrsplan



#### Umsetzbarkeit

- Detailuntersuchung im Rahmen eines Busverkehrskonzeptes



#### Synergien

- 1.1 Taktverdichtungen
- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

## 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB



### Maßnahmenbeschreibung

Eine wichtige Maßnahme im öffentlichen Personennahverkehr ist die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität in der Ausstattung sowie Sicherheit an Bahnhöfen und Bushaltestellen. Der ZOB in Plochingen soll umgebaut und zum neuen intermodalen Verkehrsknoten ausgebaut werden. Neben der Grundausstattung an Haltepunkten, wie u. a. Ticketautomaten, Sitzgelegenheiten, die Überdachung des Wartebereichs bzw. geschlossene Aufenthaltsräume für die Wintermonate, soll ein bequemer Umstieg auf den Bahnverkehr sowie neue Mobilitätsformen erfolgen. Ein Fokus wird hierbei auf nachhaltige Mobilität gesetzt.



### Ziele und Effekte

- Förderung des Umstiegs auf nachhaltige/umweltfreundlichere Verkehrsmittel
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Erhöhung des Komforts
- Stärkung des Umweltverbunds



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land Baden-Württemberg
- Busunternehmen
- Ggf. Deutsche Bahn



### Kostenschätzung

- Hoch (über 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u.a. Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
- Personenbeförderungsgesetz



### Umsetzbarkeit

- Bereits in Planung: Wettbewerb zum ZOB/Bahnhof als intermodale Mobilitätsdrehscheibe



### Synergien

- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
- 5.4 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 1: Busverkehr

## 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben



### Maßnahmenbeschreibung

Zusätzlich zu der Grundausstattung an Bushaltestellen verbessern insbesondere die Information über die aktuelle Verkehrslage (bspw. über eine App) sowie elektronische Echtzeitangaben an den Haltestellen den Komfort für die Fahrgäste. Die frühzeitige Information bei Fahrtausfällen oder Verzögerungen im Betriebsablauf, sowie die Auskunft über mögliche Alternativen sind entscheidend für die Zufriedenheit der Fahrgäste. Darüber hinaus kann über eine elektronische Echtzeitangabe ebenfalls eine Information über weitere Umstiegs- bzw. Anschlussmöglichkeiten gegeben werden. Wichtig ist hierbei allerdings die barrierefreie Bedienung für seh- und hörbeeinträchtigte Personen.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Komforts
- Stärkung des Umweltverbunds



### Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Stadt Plochingen
- Busunternehmen
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart



### Kostenschätzung

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittel- bis langfristig
- Kurzfristig an stark frequentierten Haltestellen



### Rahmenbedingungen

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr



### Umsetzbarkeit

- Bestandsaufnahme der Ausstattung an vorhandenen Haltestellen
- Prüfung der Umsetzbarkeit
- Verfügbarkeit von Verspätungsdaten der Verkehrsmittel



### Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 5.4 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

# MAßNAHMENBEREICH 2



# RADVERKEHR

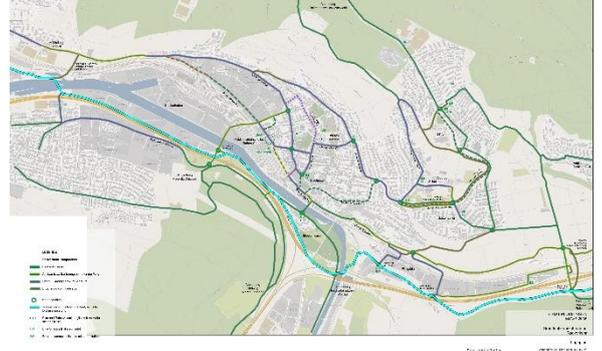
Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.1 Schließen von Netzlücken



### Maßnahmenbeschreibung

Ein attraktives Radwegenetz sollte engmaschig sowie ohne Netzlücken aufgebaut werden. Es empfiehlt sich der Aufbau einer hierarchischen Strukturierung des Radwegenetzes nach Radschnellverbindungen, -hauptverbindungen sowie städtischen und touristischen Radwegeverbindungen. Ein strukturiertes Radwegenetz ermöglicht die Verknüpfung wichtiger Quell- und Zielverbindungen. Dazu gehören nicht nur der Bahnhof, zentrale Haltestellen, Gewerbe- und Wohngebiete, sondern auch Schulen, Supermärkte und zentrale Orte für die Freizeitbeschäftigung, wie z. B. Sportvereine. Hierbei ist auf lückenlose Verbindungen zu achten; die Radverkehrsführung soll stets begreifbar sein.



### Ziele und Effekte

- Durchgängigkeit des Radwegenetzes
- Begreifbarkeit der Radverkehrsführung
- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land BW
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau, Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindefinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Musterlösungen sowie Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



### Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes mit Aufnahme aller Problemstellen im Stadtgebiet
- Erstellung Maßnahmenkatalog



### Synergien

- 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen



### Maßnahmenbeschreibung

Zur Bündelung sowie Priorisierung des Radverkehrs an Knotenpunkten können Fahrradstraßen eingerichtet werden. Sie sind grundsätzlich dem Radverkehr sowie Pedelecs und E-Scootern vorbehalten, können also nur durch ein entsprechendes Zusatzzeichen von anderen Fahrzeugarten oder Anlieger genutzt werden. Auf Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Seit der StVO-Novelle im Jahr 2020 ist es ebenfalls möglich sog. Fahrradzonen einzurichten – es gelten hierbei dieselben Regelungen wie auf Fahrradstraßen, sie werden lediglich auf ausgewiesene Zonen/Bereiche ausgeweitet. Im Stadtgebiet Plochingen könnte eine Fahrradstraße auf der Esslinger Straße oder im Bereich des Schulzentrums in Betracht gezogen werden.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Priorisierung des Radverkehrs



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



### Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Detaillierte Untersuchung von geeigneten Standorten im Stadtgebiet
- Verkehrszählung im Radverkehr als Nachweis für Bedarf/Notwendigkeit
- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept



### Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.3 Verbesserung von Querungsmöglichkeiten



### Maßnahmenbeschreibung

Das größte Konfliktpotenzial zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmern (insbesondere dem Kfz-Verkehr) liegt im Bereich von Knotenpunkten. Um den Radverkehr zu stärken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollten im Stadtgebiet sichere Querungshilfen geschaffen werden. Eine typische Umsetzung erfolgt beispielweise mithilfe von Mittelinseln, da diese eine Geschwindigkeitsbremse für den fließenden Verkehr schaffen und damit das Queren für den Radverkehr noch sicherer gestalten.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



### Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Radverkehrszählungen sowie detaillierte Untersuchung nach fehlenden/unzureichenden Querungsmöglichkeiten
- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept



### Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4
- 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen



### Maßnahmenbeschreibung

Aktuell werden dem fließenden sowie ruhenden Verkehr sehr viel Fläche im öffentlichen Raum zugesprochen. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Priorisierung von nachhaltigen Verkehrsmitteln sollte mehr Platz für den Radverkehr geschaffen werden. Bei hohen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr sollte der Radverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Bei Geschwindigkeiten von 30 km/h und weniger ist die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Straße grundsätzlich vertretbar. Während also Schutzstreifen in Bereichen mit geringen Geschwindigkeiten und/oder Verkehrsstärken eine Sicherheitsbarriere für den Radverkehr bieten, werden Radfahrstreifen i. d. R. bei höheren Belastungsbereichen oder unübersichtlichen Linienführungen sowie ungünstigen Fahrbahnquerschnitten angewendet. Besonders sicher sind die sog. „Protected Bikelanes“ (geschützte Radfahrstreifen) die durch eine bauliche Barriere vom Kfz-Verkehr getrennt sind (s. Foto).



### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Entschleunigung des MIV
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Priorisierung des Radverkehrs



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



### Umsetzbarkeit

- Aktuell gute Umsetzbarkeit von Maßnahmen im Radverkehr durch breiten Konsens
- Detaillierte Untersuchung von geeigneten Standorten im Stadtgebiet
- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept
- Umsetzung im Zuge von Neubauvorhaben denkbar



### Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4



### Maßnahmenbeschreibung

Radschnellwege stellen ein neues aber effizientes Mittel zur Stärkung des Radverkehrs dar. Durch eine komfortable Breite zum leichten Überholen, die Bevorrechtigung an Knotenpunkten sowie eine gute Oberflächenbeschaffenheit die Geschwindigkeiten von mindestens 30 km/h ermöglichen, sollen zukünftig insbesondere die täglichen Fahrten (bspw. im Berufsverkehr) auf das Fahrrad verlagert werden. Der Radschnellweg RS4 zwischen Esslingen und Reichenbach befindet sich aktuell in der Phase der Vorplanung und soll durch das Stadtgebiet Plochingen führen. Eine schnelle, sichere und direkte Anbindung an den RS4 soll die Nutzung auch für Quell- oder Zielverbindungen innerhalb von Plochingen attraktiv gestalten.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Priorisierung des Radverkehrs
- Erhöhung der Reichweiten im Radverkehr



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land BW



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
- BMDV – Förderung von Modellvorhaben Radverkehr



### Zeithorizont

- Langfristig, im Zuge der Planung um Umsetzung der RS4



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten, Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen
- Straßenverkehrs-Ordnung



### Umsetzbarkeit

- Umsetzung erst nach Wahl der Vorzugsvariante der Führung der RS4 durch das Stadtgebiet Plochingen



### Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.8 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans



### Maßnahmenbeschreibung

Im Bereich von Schulen macht der Hol- und Bringverkehr einen beachtlichen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. Es ist sinnvoll, bereits frühzeitig damit zu beginnen, die Mobilitätsroutinen der Schülerinnen und Schüler in Richtung Umweltverbund zu lenken und das Radfahren dem „Eltern-Taxi“ zu bevorzugen. Fahrrad-Schulwegpläne unterstützen hierbei, die Sorgen der Eltern hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verringern und erleichtern die Wahl einer sicheren Route für Schülerinnen und Schüler. Die Pläne stellen kritische Orte auf Schulwegen dar und empfehlen sichere Routen.



Quelle: ADFC (Gerhard Westrich)



### Ziele und Effekte

- Mobilitätsroutinen in Richtung Umweltverbund festigen
- (nachhaltige) Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verringerung des MIV-Aufkommens, insbesondere in Bereichen um Schulen
- Verringerung von „Eltern-Taxis“



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- AGFK
- Weiterführende Schulen
- Polizeibehörde
- Umlandgemeinden



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl notwendiger bzw. eingeleiteter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr
- Gering (unter 50.000 €)



### Finanzierung

- Keine; einzelne Baumaßnahmen, die der Sicherheit der Schulwege dienen, können durch Förderungen finanziert werden



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

- Pilotprojekt Radschulwegplan
- Radschulwegplaner Baden-Württemberg



### Umsetzbarkeit

- Teilnahme am WebGIS-Tool des Landes Baden-Württemberg zur Erfassung und Bewertung der Radschulwege durch Schüler
- Verkehrssicherheit im Radverkehr wirkt sich auf alle Radfahrer positiv aus
- Vernetzung mit Schulradwegenetz im Umland



### Synergien

- 2.1 Schließen von Netzlücken
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 3.5 Aufstellung eines Fußschulwegplans
- 4.1 Verkehrsberuhigung
- 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.7 Ausbau von Radabstellanlagen



### Maßnahmenbeschreibung

Für die Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs sind Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern von großer Bedeutung. Die Abstellanlagen sollen sicher, überdacht und gut beleuchtet sein. Dabei sind größere Einrichtungen an zentralen Quell- und Zielorten in der Stadt, wie beispielsweise an Bahnhöfen, Haltestellen, Schulen, etc. durch dezentrale kleine Anlagen zu ergänzen. Die Benutzung von E-Bikes ist durch eine ausgebaute Ladeinfrastruktur an den Radabstellanlagen zu fördern.



### Ziele und Effekte

- Ordnung des Parkens
- Sicherung vor Diebstahl
- Erhöhung des Komforts und der Attraktivität des Radverkehrs
- Abbau von Nutzungshemmnissen (häufigere Nutzung bei leichtem Zugang, v. a. in Wohngebieten)



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Land Baden-Württemberg
- Region Stuttgart
- Ggf. Unternehmen
- Ggf. Deutsche Bahn/Verkehrsbetriebe



### Kostenschätzung

- Abhängig von Art und Ausstattung (ebenerdige Abstellmöglichkeit, überdachtes Fahrradparkhaus oder Stellplätze in Tiefgaragen)
- Gering (unter 50.000 €)



### Finanzierung

- Unterstützungsprogramm „Radabstellanlagen und Rad-Infrastruktur“
- Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Kurzfristig
- RadHaus am Bahnhof bereits in Planung



### Rahmenbedingungen

- Stellplatzsatzung
- Landesbauordnung Baden-Württemberg



### Umsetzbarkeit

- Bedarfsanalyse
- Einrichtung insbesondere an zentralen Quell- und Zielorten, am Bahnhof sowie potenziellen Mobilitätsstationen



### Synergien

- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

Maßnahmenbereich 2: Radverkehr

## 2.8 Aktualisierung der wegweisenden Beschilderung von Radwegen



### Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr sowie zur Erweiterung des Netzes können nur dann einen positiven Effekt auf den Modal Split bewirken, wenn die sicher befahrbaren und komfortablen Routen von Radfahrerinnen und Radfahrern gefunden und genutzt werden. Eine klare und umfassende Beschilderung im Sinne eines Wegweisungskonzeptes ist demnach essenziell, um den Radverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Die Beschilderung sollte die Angabe von Zielorten und Entfernungen beinhalten.



### Ziele und Effekte

- Reisezeitersparnisse im Radverkehr
- Orientierungshilfe auch für Besucher/Touristen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Lenkung auf sicher befahrbare Radverbindungen
- Erhöhung des Radverkehrsanteils



### Wichtige Akteure

- Landkreis Esslingen
- Stadt Plochingen
- ADFC



### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Laufende Aktualisierung



### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



### Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse (Überprüfung der Beschilderung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur)
- Integration in bestehende Mobilitätskonzepte
- Laufende Kontrolle
- Verbesserung ist bereits im Zuge der kreisweiten Beschilderung erfolgt. Laufende Kontrolle und Anpassung an neu geschaffene Radverbindungen sind stets notwendig



### Synergien

- 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 2.5 Anbindung an die Radschnellverbindung RS4

# MAßNAHMENBEREICH 3



# FUßVERKEHR

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

### 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung



#### Maßnahmenbeschreibung

Fußgängerinnen und Fußgänger reagieren aufgrund der geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr sensibel auf Umwegigkeiten, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie weite Entfernungen zu gesicherten Fußgängerüberwegen bzw. Querungsmöglichkeiten. Meist werden solche Hindernisse durch regelwidriges Überqueren der Straßen oder das Nutzen gefährlicher Abkürzungen umgangen. Durch ein in sich geschlossenes Fußgängerverkehrsnetz kann die Reduzierung von Umwegigkeiten erfolgen.



#### Ziele und Effekte

- Stärkung des Fußverkehrs
- Reduzierung der Wegelänge/Umwegigkeiten
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde
- Ggf. Privateigentümer



#### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau oder Ausbau)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

- Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz



#### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



#### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- Landesbauordnung Baden-Württemberg



#### Umsetzbarkeit

- Aufstellung eines durchgängigen Fußverkehrsnetzes im Rahmen eines abgestimmten Verkehrs- oder Mobilitätskonzeptes



#### Synergien

- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- 3.6 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

## 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz



### Maßnahmenbeschreibung

Ein durchgängiges Fußverkehrsnetz spielte bis vor wenigen Jahren in den Regelwerken noch kaum eine bedeutende Rolle. Lediglich dem fließenden Verkehr wurde ein Verkehrskonzept ermöglicht, der Fußverkehr sollte dieses nur „queren“. Durch die Entwicklung zu nachhaltigen Mobilitätsformen findet aktuell ein Umdenken statt. Ein attraktives Fußwegenetz kennzeichnet sich durch engmaschige, zusammenhängende Gehwege mit möglichst wenigen Unterbrechungen (Querungen) sowie geringer Beeinträchtigung durch den fließenden Verkehr. Neben der Funktion der Verknüpfung von Orten sollte ebenfalls attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden, die zur Verweilen einladen.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils
- Verminderung der Trennwirkung



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



### Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse (Aufstellung eines Fußverkehrskonzeptes mit Aufnahme aller Problemstellen im Stadtgebiet)
- Erstellung Maßnahmenkatalog



### Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- 3.5 Aufstellung eines Fußschulwegplans
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

### 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten



#### Maßnahmenbeschreibung

Das Zufußgehen ist die gesündeste Art der Fortbewegung, gerät allerdings durch die Vielzahl an Mobilitätsangeboten meist in den Hintergrund. Um den Fußgängerverkehr nachhaltig zu fördern, soll eine ausreichende Anzahl an Querungsmöglichkeiten vorhanden sein, die ein sicheres und schnelles Passieren der Straße ermöglichen. Eine typische Umsetzung erfolgt beispielweise mithilfe von Mittelinseln, da diese eine Geschwindigkeitsbremse für den fließenden Verkehr schaffen und damit das Queren für den Fußverkehr noch sicherer gestalten. Bei hohem Verkehrsaufkommen oder Schülerverkehren werden i. d. R. Fußgängerschutzanlagen oder Lichtsignalanlagen eingesetzt.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land Baden-Württemberg
- Polizeibehörde



#### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl und Umfang der Maßnahmen (Neubau, Ausbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

- Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz



#### Zeithorizont

- Je nach Maßnahmen kurzfristig bis mittelfristig möglich



#### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung



#### Umsetzbarkeit

- Ggf. Ableitung aus Radverkehrs- oder städtebaulichem Entwicklungskonzept
- Schwachstellenanalyse
- Umsetzung im Zuge von Neubauvorhaben oder Sanierungsmaßnahmen möglich



#### Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 3.4 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen
- 3.6 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

### 3.4 Reduzierung der Wartezeit an Lichtsignalanlagen



#### Maßnahmenbeschreibung

Die von Verkehrsteilnehmern akzeptierten Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind sehr unterschiedlich. Während man dem Kfz-Verkehr Wartezeiten von teilweise 120 s zumutet, sollen diese bei den Fußgängern 60 s nicht überschreiten. In der Regel gilt, dass die Wartezeiten möglichst kurz sein sollten. Durch ein Informationssignal, wie beispielsweise „Signal kommt“, kann die Anforderung angekündigt und damit eine Senkung der Rotlichtverstöße bewirkt werden. Zudem sollte an lichtsignalisierten Knotenpunkten automatische bzw. zyklische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden, so dass das „Fußgängergrün“ nicht erst bei Betätigung eines Anforderungstasters geschaltet wird.



#### Ziele und Effekte

- Geringere Wartezeiten für den Fußverkehr
- Erhöhung der Attraktivität des Zufußgehens
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Land Baden-Württemberg
- Polizeibehörde



#### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



#### Finanzierung

- Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz



#### Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



#### Umsetzbarkeit

- Koordination mit Beschleunigungsmaßnahmen im Rad- und Busverkehr
- Gute Umsetzbarkeit, Ausbau/Neuprogrammierung bestehender Lichtsignalanlagen



#### Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegführung
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

### 3.5 Aktualisierung des Fußschulwegplans



#### Maßnahmenbeschreibung

Im Bereich von Schulen macht der Hol- und Bringverkehr einen beachtlichen Anteil des Verkehrsaufkommens aus. Es ist sinnvoll, bereits frühzeitig damit zu beginnen, die Mobilitätsroutinen der Schülerinnen und Schüler in Richtung Umweltverbund zu lenken und das Laufen der Kinder zu fördern. Fußschulwegpläne unterstützen hierbei, die Sorgen der Eltern hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu verringern und erleichtern die Wahl einer sicheren Route für die Schülerinnen und Schüler. Die Pläne stellen kritische Orte auf Schulwegen dar und empfehlen sichere Routen.



#### Ziele und Effekte

- Mobilitätsroutinen in Richtung Umweltverbund festigen
- (nachhaltige) Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verringerung des MIV-Aufkommens, insbesondere in Bereichen um Schulen
- Verringerung von „Eltern-Taxis“



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Schulen
- Polizeibehörde



#### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl notwendiger bzw. eingeleiteter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr
- Gering (unter 50.000 €)



#### Finanzierung

- Keine; einzelne Baumaßnahmen, die der Sicherheit der Schulwege dienen, können durch andere Förderungen finanziert werden



#### Zeithorizont

- Kurzfristig



#### Rahmenbedingungen

- Teilnahme am Tool „Schulwegplaner BW“ zur Erfassung der Wege



#### Umsetzbarkeit

- Aktualisierung des bestehenden Schulwegplanes
- Es werden zu Fuß zurückgelegte Strecken betrachtet und bei mangelnder Verkehrssicherheit für Schülerinnen und Schüler Maßnahmen zur Verbesserung/ Erhöhung der Sicherheit ergriffen
- Regelmäßige Evaluierung



#### Synergien

- 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans
- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 3: Fußverkehr

### 3.6 Verbesserung der wegweisenden Beschilderung von Fußwegen



#### Maßnahmenbeschreibung

Um den Komfort für Fußgänger zu erhöhen, sollen einheitliche Beschilderungen mit Richtungsweisern zum Einsatz kommen. Eine klare und umfassende Beschilderung im Sinne eines Wegweisungskonzeptes zu wichtigen Alltags- sowie Freizeit- und Tourismuszielen ist demnach essenziell, um den Fußverkehr in seiner Attraktivität zu verstärken. Die Beschilderung sollte die Angabe von Zielorten und Entfernungen beinhalten und dienen der Orientierung für den Fußverkehr. So können Umwege und Zeitverluste reduziert werden und Ortsunkundigen die attraktivsten Routen zur Verfügung gestellt werden.



#### Ziele und Effekte

- Orientierungshilfe für Besucher/Touristen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Lenkung auf attraktivste Fußwege
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils
- Höhere Reisegeschwindigkeit zu Fuß



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen



#### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



#### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



#### Zeithorizont

- Kurzfristig



#### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



#### Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse (Überprüfung der Beschilderung der bestehenden Fußverkehrsinfrastruktur)
- Integration in bestehende und neue Mobilitätskonzepte
- Laufende Kontrolle



#### Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegführung
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr

# MAßNAHMENBEREICH 4



# KFZ-VERKEHR

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

## 4.1 Verkehrsberuhigung



### Maßnahmenbeschreibung

Eine Beruhigung des fließenden Verkehrs kann durch Geschwindigkeitsreduzierungen (s. Maßnahme 4.2), die Einrichtung verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereiche, Tempo-30-Zonen sowie eine entsprechende Straßenraumgestaltung erfolgen. Ziel ist hierbei die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu reduzieren und somit insgesamt eine Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer zu erzielen. Neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit kann durch das geringere Tempo und der damit einhergehenden Erhöhung der Reisezeiten im fließenden Verkehr, ein Wechsel auf andere Verkehrsmittel erzielt werden.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Verringerung des MIV-Anteils
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Bündelung des Verkehrs auf Hauptachsen



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Gestaltung der verkehrsberuhigende Maßnahmen (Beschilderung, Umbau oder Neubau)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Kurzfristig bei Beschilderung
- Langfristig bei aufwändigeren baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



### Rahmenbedingungen

- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm



### Umsetzbarkeit

- Prüfen der Auswirkungen einer Verkehrsberuhigung auf umliegendes Straßennetz
- Ggf. Ableitung aus Lärmaktionsplan



### Synergien

- 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

## 4.2 Geschwindigkeitsreduzierungen



### Maßnahmenbeschreibung

Während verkehrsberuhigte Bereiche außerhalb von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Vorfahrtsstraßen, Straßen mit ÖPNV) bzw. außerhalb des Vorbehaltsnetzes umgesetzt werden, können für Hauptachsen Geschwindigkeitsreduzierungen ein wirksame Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Reduzierung von Lärm- und Luftschadstoffen sein. Auch im Rahmen des Lärmaktionsplans wurden für die Hauptachsen in Plochingen (Esslinger Straße, Schorndorfer Straße, Neckarstraße und Ulmer Straße) Geschwindigkeitsreduzierungen empfohlen. Diese sollten durch begleitende Maßnahmen unterstützt werden, da die Einhaltung sonst eher gering ist.



### Ziele und Effekte

- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Hauptachsen im Stadtgebiet
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung
- Stärkung des Rad- und Fußverkehrs
- Verringerung des MIV-Anteils durch Erhöhung der Reisezeiten



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Abhängig von Gestaltung der verkehrsberuhigende Maßnahmen (Beschilderung, Umbau oder Neubau)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Kurzfristig bei Beschilderung
- Langfristig bei aufwändigeren baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



### Rahmenbedingungen

- Straßenverkehrs-Ordnung
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm



### Umsetzbarkeit

- Ableitung aus Lärmaktionsplan
- Separate Prüfung der Umsetzbarkeit bei allen geeigneten Straßenabschnitten
- Prüfung der Wirkung durch Geschwindigkeitsmessungen



### Synergien

- 2.6 Aufstellung eines Radschulwegplans
- 3.5 Aufstellung eines Fußschulwegplans
- 4.1 Verkehrsberuhigung

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

### 4.3 Optimierung des Parkraummanagements



#### Maßnahmenbeschreibung

Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung zielen darauf ab, das Parken im innerstädtischen Bereich zu ordnen. Man unterscheidet zwischen Maßnahmen wie u. a. Parkdauerbeschränkungen, Anwohnerparkregelungen sowie die Einführung/Erhöhung von Parkgebühren. Eine konsequente Überwachung und Ahndung sind bedeutend für den Erfolg dieses Instruments. Werden diese Maßnahmen durch eine Informations- und Leittechnik ergänzt, die die Autofahrer zu den nächstgelegenen Parkplätzen führt (ggf. mit Angabe der Auslastung), kann darüber hinaus der Parksuchverkehr reduziert werden.



#### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Stellplatzumschlags
- Verlagerung der Parkraumnachfrage
- Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde
- Ggf. private Parkplatzbetreiber



#### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



#### Finanzierung

- keine



#### Zeithorizont

- Kurz- bis mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs



#### Umsetzbarkeit

- Umsetzung mit gleichzeitiger Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zur Schaffung attraktiver Alternativen
- Einnahmen könnten ggf. zur Verbesserung der Angebotsqualität im Umweltverbund genutzt werden



#### Synergien

- 4.4 Einführung einer Stellplatzsatzung
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 6.5 Ausbau von P&R-Anlagen

Maßnahmenbereich 4: Kfz-Verkehr

## 4.4 Einführung einer Stellplatzsatzung



### Maßnahmenbeschreibung

Für jedes Bauvorhaben schreibt die örtliche Stellplatzsatzung in der Regel vor, wie viele Stellplätze für die geplante Nutzung vorzuweisen sind. Grundlage dieser Stellplatzsatzungen ist meist die Landesbauordnung (LBO) sowie die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (VwV Stellplätze). Für neue Wohngebiete wird hier beispielsweise ein Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz pro Wohneinheit vorgeschrieben. Im Hinblick der Depriorisierung des MIV kann die Stellplatzsatzung angepasst werden und die Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Neubaugebiete reduziert werden. Gleichzeitig könnten qualitative Vorgaben für die Anzahl an Fahrradstellplätzen erhöht bzw. Vorgaben zur Anzahl an vorzuweisenden Stellplätzen für Lasten- und Elektrofahräder ergänzt werden.



### Ziele und Effekte

- Reduzierung des Pkw-Besitzes, zumindest der Zweit-/Drittwagen
- Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Förderung von Intermodalität
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen



### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



### Finanzierung

- keine



### Zeithorizont

- kurzfristig



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Verwaltungsvorschrift über die Herstellung notwendiger Stellplätze



### Umsetzbarkeit

- Möglichkeit der weiteren Reduzierung durch begleitende Maßnahmen wie ÖPNV-Konzepte, Car-Sharing-sowie Bike-Sharing-Angebote



### Synergien

- 4.3 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

# MAßNAHMENBEREICH 5



## STRAßENRAUM- GESTALTUNG UND BARRIE- REFREIHEIT

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

## 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof



### Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Sicherheit und der Aufenthaltsqualität von Fußgängerinnen und Fußgängern im Bereich von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit hohem Querungsbedarf ist die Einrichtung eines „Shared-Space“ zu prüfen. In Deutschland sind diese Begegnungszonen aktuell lediglich in schwach belasteten Erschließungsstraßen über die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen möglich. Eine StVO-konformer Einsatz im Hauptverkehrsnetz ist im deutschen Verkehrsrecht aktuell noch nicht verankert. Forschungsvorhaben haben allerdings gezeigt, dass durch gestalterische Maßnahmen im Straßenraum trotz Vorrang des Kfz-Verkehrs die Geschwindigkeit im fließenden Verkehr reduziert werden kann und Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer auf den Vorrang gegenüber dem querungswilligen Fußverkehr verzichten. Die Einsatzgrenzen eines „Shared-Space“ Bereiches hängen u. a. von der Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde, der Passantendichte, der Anzahl an Überquerungen pro Stunde sowie der planerisch angestrebten Geschwindigkeit ab.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Reduzierung der Geschwindigkeit im MIV
- Erhöhung der Attraktivität des Fußverkehrs



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Hoch (über 500.000 €)



### Finanzierung

- Ggf. im Rahmen der Einrichtung eines multimodalen Verkehrsknoten am Bahnhof



### Zeithorizont

- Langfristig



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



### Umsetzbarkeit

- Verkehrszählungen im Bereich des Bahnhofs
- Prüfen ob Einsatzgrenzen auf Straßenabschnitt gegeben sind
- Detailliertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept erarbeiten
- Umsetzung/Überprüfung im Rahmen eines städtebaulichen und funktionalen Wettbewerbes



### Synergien

- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 2.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Radverkehr
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr
- 4.1 Verkehrsberuhigung
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

## 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums



### Maßnahmenbeschreibung

Die Umwidmung von (Verkehrs-) Flächen gewinnt immer mehr an Bedeutung. Öffentliche Räume werden neben ihrer Funktion als Verkehrs-, Wirtschafts- und Erholungsflächen zunehmend auch als Orte des gesellschaftlichen Austausches gesehen und tragen maßgeblich zur Aufenthalts- und Lebensqualität von Städten bei. Großzügige öffentliche Flächen, die durch Begrünung, Sitzgelegenheiten und Einrichtungen für Freizeitaktivitäten aufgewertet werden, gestalten das Zufußgehen attraktiver und beleben den öffentlichen Raum.



### Ziele und Effekte

- Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität in den Innenstädten
- Reduzierung der Schadstoff- und v. a. Lärmemissionen
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittel- bis Langfristig



### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete



### Umsetzbarkeit

- Anforderungen sowie Nutzungen analysieren
- Prüfen der Auswirkungen auf umliegendes Straßennetz
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen
- Umsetzung im Zuge von städtebaulichen Entwicklungen, Sanierungen und Umbau



### Synergien

- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 5.3 Verbesserung der sozialen Sicherheit
- 5.6 Neuordnung von Straßenräumen

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

### 5.3 Verbesserung der sozialen Sicherheit



#### Maßnahmenbeschreibung

Noch immer gelten Fußgänger als die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sollen deshalb stark gefördert werden. Hierbei ist die Erhöhung der sozialen Sicherheit eine essenzielle Maßnahme zur Verbesserung der Attraktivität des Zufußgehens. Die Beleuchtung der Wege und die Vermeidung von toten Winkeln und Nischen (Gehwege sollten gut einsehbar sein) hilft, den Fußverkehr sicherer und damit attraktiver zu gestalten. Auch Unterführungen können bei schwacher Frequentierung und in den Nachtstunden Angsträume darstellen. Eine freundlichere Gestaltung, gute Beleuchtung sowie regelmäßige Kontrollen und Reinigung können die soziale Sicherheit in bereits vorhandenen Unterführungen verbessern.



#### Ziele und Effekte

- Reduzierung der Angst vor Überfällen und Übergriffen durch Gestaltung, Möblierung und Beleuchtung
- Vermeidung von Nischen, toten Winkeln und schlecht einsehbaren Unterführungen
- Stärkung des Fußverkehrs



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



#### Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



#### Zeithorizont

- Kurzfristig
- Bei baulichen Maßnahmen mittel- bis langfristig



#### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen



#### Umsetzbarkeit

- Evaluierung der vorhandenen Fußgängerwege
- Bewertung der Sicherheit, insbesondere in der Nähe von Friedhöfen, Parkanlagen etc.



#### Synergien

- 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

## 5.4 Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV



### Maßnahmenbeschreibung

Um eine vollständige Inklusion in der Gesellschaft herzustellen und den Daseinsvorsorgeanspruch zu erfüllen, ist es wichtig, den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln auch Personen mit Behinderung zu ermöglichen. Dies wurde mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes bis zum Jahr 2022 gesetzlich festgehalten. Die Barrierefreiheit umschließt dabei alle (zeitweise) mobilitätseingeschränkten Menschen, d. h. neben Rollstuhlfahrern, Personen mit Hör- oder Sehschwächen ebenso Reisende mit großen Koffern, Kinderwagen oder sonstigen sperrigem Gepäck. Ein barrierefreier öffentlicher Verkehr zeichnet sich dadurch aus, dass dieser ohne große Schwierigkeiten und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar ist. Ermöglicht wird das zum Beispiel durch Rampen zum Bahnsteig oder geringe Abstände zwischen Haltestellenkante und Fahrzeugens sowie die Einrichtung von Orientierungssystemen und leicht verständliche Informationen.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der sozialen Teilhabe
- Erhöhung der Attraktivität und des Komforts im ÖPNV



### Wichtige Akteure

- Verkehrsbetriebe
- Stadt Plochingen
- Verbände und Vereine für Betroffene
- Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- DB Station&Service



### Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen an Haltestellen (Neu- oder Umbau)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Gem. Personenbeförderungsgesetz bereits seit 01. Januar 2022 umzusetzen
- Für fehlende Haltestellen kurzfristig umzusetzen



### Rahmenbedingungen

- Personenbeförderungsgesetz
- Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs



### Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse hinsichtlich der Barrierefreiheit im ÖPNV
- Erarbeitung von Schwachstellen und Umsetzungsschritte/Priorisierung
- Schrittweise Umsetzung in Abhängigkeit von Förderzusagen
- Planung für Umbauten bereits im Auftrag



### Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

## 5.5 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr



### Maßnahmenbeschreibung

Die Barrierefreiheit soll nicht nur im öffentlichen Personennahverkehr, sondern auf der gesamten Strecke zwischen Quell- und Zielort gegeben sein. Das bedeutet, dass auch an Knotenpunkten oder an Verbindungen mit hohen Steigungen eine barrierefreie Führung ohne starke Umwegigkeiten und große Zeitverluste für mobilitätseingeschränkte Personen gegeben sein soll.



### Ziele und Effekte

- Gleichberechtigung/Zugang für alle Nutzergruppen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde
- Verbände und Vereine für Betroffene



### Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neu- oder Umbau)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Kurz- bis Mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



### Umsetzbarkeit

- Bestandsanalyse hinsichtlich der Barrierefreiheit der Fußverkehrsinfrastruktur
- Erarbeitung von Schwachstellen und Umsetzungsschritte/Priorisierung
- Im Zuge von Neubauvorhaben und Sanierungen zu beachten



### Synergien

- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 3.2 Durchgängiges Fußwegenetz
- 3.3 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im Fußverkehr

Maßnahmenbereich 5: Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit

## 5.6 Neuordnung von Straßenräumen



### Maßnahmenbeschreibung

Aktuell werden dem fließenden sowie ruhenden Verkehr sehr viel Fläche im öffentlichen Raum zugesprochen. Die Neuordnung von Straßenräumen soll mehr Fläche für nachhaltige Verkehrsmittel sowie Flächen zum Verweilen und zur Begrünung schaffen. Eine Neuordnung kann beispielweise durch die Umwidmung von Flächen des ruhenden Verkehrs für den Radverkehr oder von Verkehrsflächen zu Fußgängerzonen beinhalten. Dies soll insbesondere in den Innenstädten umgesetzt werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Diese Plätze können außerdem zur Begrünung sowie als Flächen für den Einzelhandel oder Gastronomie umgewandelt werden. Das verbannt den MIV aus der Innenstadt, erhöht die Lebensqualität und trägt zu einer Verschönerung des Stadtbilds bei. Im Stadtgebiet Plochingen sollte dies für den Bereich um das Schulzentrum sowie die Esslinger Straße detaillierter untersucht werden.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Stärkung des Umweltverbunds



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Polizeibehörde



### Kostenschätzung

- Kosten abhängig von Maßnahmen (Neubau, Umbau oder Markierung)
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittel- bis Langfristig



### Rahmenbedingungen

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



### Umsetzbarkeit

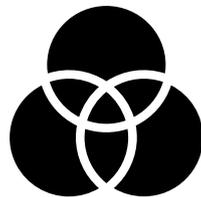
- Änderung in der Straßenführung deutlich machen



### Synergien

- 2.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- 2.4 Markierung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen
- 3.1 Reduzierung von Umwegigkeiten / direkte Wegeführung
- 4.1 Verkehrsberuhigung
- 4.4 Einführung einer Stellplatzsatzung
- 5.1 Einrichtung eines „Shared-Space“ vor dem Bahnhof
- 5.2 Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes

# MAßNAHMENBEREICH 6



# INTER- UND MULTI- MODALITÄT

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

## 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen



### Maßnahmenbeschreibung

Mobilitätsstationen verknüpfen verschiedene Verkehrsangebote an einem Punkt. Dabei ist weniger die Anzahl und Vielfalt an Fahrzeugen oder Verkehrsmitteln von Bedeutung, sondern vielmehr die Vielzahl an Stationen in kurzläufiger Distanz zu wichtigen Quell- und Zielorten. In Der Regel befinden sich an Mobilitätsstationen mindestens eine Haltestelle für den ÖPNV, Sharing-Angebote sowie Infrastruktur zum Aufladen von Elektro-Fahrzeugen. Die Einrichtung von Mobilitätsstationen sind im Stumpenhof, im Schulzentrum, im Bereich der Innenstadt sowie am Plochinger Bahnhof zu prüfen.



### Ziele und Effekte

- Förderung der Inter- und Multimodalität
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß)
- Lösung des Problems der letzten Meile
- Neuordnung des Verkehrsraums



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Verkehrsbetrieb
- Ggf. Unternehmen



### Kostenschätzung

- Abhängig von Anzahl einzurichtender Mobilitätsstationen
- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittelfristig



### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



### Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet im Rahmen einer detaillierten Machbarkeitsstudie
- Ausbau vorhandener Angebote



### Synergien

- 1.2 Einrichtung zusätzlicher Haltestellen
- 2.7 Ausbau von Radabstellanlagen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Knotenpunkt
- 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes
- 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept
- 6.5 Ausbau von P&R-Anlagen

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

## 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt



### Maßnahmenbeschreibung

Klimafreundliches Mobilitätsverhalten muss attraktiv, flexibel und praktisch sein. Durch den Umbau zum intermodalen Knotenpunkt soll der Plochinger Bahnhof diese Voraussetzungen erfüllen und klimaverträglichere Mobilität fördern. Es sollen zahlreiche Umstiegsmöglichkeiten zu nachhaltigen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt werden - neben dem Bus und der Bahn werden am ZOB auch Radabstellmöglichkeiten sowie Sharing-Angebote ihren Platz finden. Um solche Knotenpunkte nachhaltiger Fortbewegungsmittel in Baden-Württemberg mehr Sichtbarkeit zu verleihen und klimafreundlichen Optionen zur Gestaltung der Alltagswege bewusst zu machen, kennzeichnen seit kurzem Mobilitätssäulen diese Verkehrsknoten.



Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg



### Ziele und Effekte

- Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad, Fuß)
- Förderung der Inter- und Multimodalität



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Landkreis Esslingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Verkehrsbetrieb
- Ggf. Deutsche Bahn



### Kostenschätzung

- Hoch (über 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittel- bis langfristig



### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



### Umsetzbarkeit

- Bereits in Planung: Wettbewerb zum ZOB/Bahnhof als intermodale Mobilitätsdrehscheibe
- Definition von Rahmenbedingungen für den Wettbewerb
- Ausbau bestehender Angebote und Verbesserung der Verknüpfung



### Synergien

- 1.1 Taktverdichtungen
- 1.3 Abstimmung der Fahrpläne auf häufigen Umsteigeverbindungen
- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- 1.5 Informationen zur aktuellen Verkehrslage / elektronische Echtzeitangaben
- 2.7 Ausbau von Radabstellanlagen
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes
- 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept
- 6.5 Ausbau von P&R-Anlagen

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

### 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes



#### Maßnahmenbeschreibung

Im Durchschnitt werden Pkw in Deutschland nur rund eine Stunde pro Tag tatsächlich genutzt. Die verbleibenden 23 Stunden stehen die Fahrzeuge still und nehmen Flächen in Anspruch, die anderweitig genutzt werden könnten. Um diesem Problem entgegenzuwirken, hat sich nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ das Carsharing entwickelt. Auch wenn durch Carsharing nur eine geringe Anzahl an MIV-Fahrten tatsächlich reduziert werden können, gewinnt man durch das Teilen eines Fahrzeuges mehr Fläche zurück, die für den Umweltverbund oder der Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität genutzt werden kann. In Kombination mit anderen Mobilitätsformen, wie dem Bike-Sharing oder dem ÖPNV, wird allerdings die Mobilitätsroutine durchbrochen und somit Fahrten im MIV nachhaltig reduziert. Carsharing-Stationen sollten im Bereich von Mobilitätsstationen umgesetzt werden.



#### Ziele und Effekte

- Reduzierung des Pkw-Besitzes
- Ggf. Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Förderung der Inter- und Multimodalität



#### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Unternehmen



#### Kostenschätzung

- Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



#### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Carsharing-Stellplätze



#### Zeithorizont

- Mittelfristig



#### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



#### Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet
- Ausbau vorhandener Angebote



#### Synergien

- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt
- 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

## 6.4 Einführung/Teilnahme an einem Bike-Sharing-Konzept



### Maßnahmenbeschreibung

Eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund wird meist durch Mobilitätsroutinen gehemmt - die Flexibilität eines eigenen Pkw wird nur ungern aufgegeben. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehrsträger des Umweltverbunds einen einfachen, freien und flexiblen Zugang anstreben. Nach dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ wird empfohlen ein gemeindeverbandsübergreifendes Bike-Sharing Konzept einzurichten. Hierbei ist insbesondere auf die Kombination mit dem ÖPNV zu achten. Erst das flexible Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern kann zu einer nachhaltigen Reduzierung des MIV führen. Bike-Sharing-Stationen sollten gemeinsam mit den Carsharing-Stationen bestenfalls in Mobilitätsstationen eingerichtet werden.



### Ziele und Effekte

- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Ggf. Reduzierung des MIV-Aufkommens
- Förderung der Inter- und Multimodalität



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Sharing-Anbieter
- Ggf. Verkehrsbetrieb
- Ggf. Unternehmen



### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €) bis Mittel (zwischen 50.000 € bis 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Kurzfristig



### Rahmenbedingungen

- Landesbauordnung Baden-Württemberg



### Umsetzbarkeit

- Überprüfung der Verfügbarkeit geeigneten Flächen für Stationen an zentralen Quell- und Zielorten im Stadtgebiet
- Ausbau vorhandener Angebote, insbesondere in der Stadtmitte



### Synergien

- 1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität am ZOB
- Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt
- 6.3 Aufbau eines (E-) Carsharing-Konzeptes

Maßnahmenbereich 6: Inter- und Multimodalität

## 6.5 Ausbau von P+R-Anlagen



### Maßnahmenbeschreibung

In dünn besiedelten Räumen ist eine flächendeckende und attraktive Erschließung mit einem öffentlichen Verkehrsangebot häufig wirtschaftlich nicht möglich. Ziel der P+R-Anlagen ist es, durch günstige Parktarife und einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen die Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu verkürzen und sobald möglich auf den öffentlichen Personennahverkehr zu verlagern. In Plochingen sollte für den attraktiven Umstieg auf den Umweltverbund die P+R-Anlage am Bahnhof ausgebaut werden.



### Ziele und Effekte

- Förderung von Intermodalität
- Erhöhung der Wege mit dem ÖPNV
- Reisezeitersparnisse durch das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel
- Reduzierung des MIV-Verkehrs in Innenstädten



### Wichtige Akteure

- Stadt Plochingen
- Verkehrsbetriebe
- DB Immobilien
- Verband Region Stuttgart



### Kostenschätzung

- Abhängig von Maßnahmen (Neu- oder Umbau)
- Hoch (über 500.000 €)



### Finanzierung

- Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



### Zeithorizont

- Mittel- bis langfristig



### Rahmenbedingungen

- Pendlertarife (vergünstigte Konditionen für Pendler)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, u. a. Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs



### Umsetzbarkeit

- Prüfung der Ausweitung der vorhandenen P+R-Anlage im Rahmen des Wettbewerbs zum ZOB/Bahnhof als intermodale Mobilitätsdrehscheibe
- Überörtliche Verbesserung des Angebots anzustreben



### Synergien

- 4.3 Optimierung der Parkraumbewirtschaftung
- 6.1 Konzept für Mobilitätsstationen
- 6.2 Bahnhof als intermodaler Verkehrsknotenpunkt

# MAßNAHMENBEREICH 7



# ÖFFENTLICHKEITS- ARBEIT

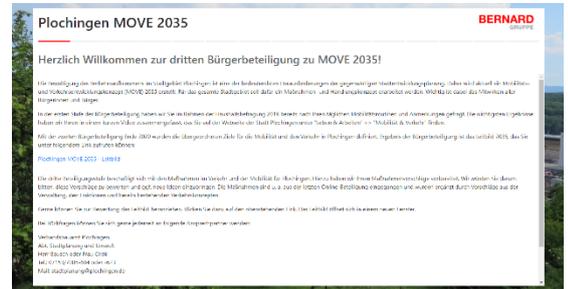
Maßnahmenbereich 7: Öffentlichkeitsarbeit

**7.1 Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern**



**Maßnahmenbeschreibung**

Unabdingbar bei der Verkehrsentwicklungsplanung ist die gemeinsame Erarbeitung von Maßnahmen und Ziele sowie die regelmäßige Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern. Dies hilft bei allen Betroffenen ein breites Verständnis für das Handlungskonzept zu finden. Der Austausch sollte in regelmäßigen Abständen stattfinden und öffentlich zugänglich sein. Während der Corona-Pandemie wurden die Bürgerworkshops online im Rahmen von Fragebögen umgesetzt.



**Ziele und Effekte**

- Evaluierung der umgesetzten Maßnahmen
- Erkennen von neuen Problemfeldern
- Ggf. Aktualisieren der strategischen Mobilitätsausrichtung



**Wichtige Akteure**

- Stadt Plochingen
- Bürgerinnen und Bürger
- Kompetenznetz Klima Mobil
- Ggf. Moderator/innen



**Kostenschätzung**

- Gering (unter 50.000 €)



**Finanzierung**

- Keine



**Zeithorizont**

- Laufende Begleitung



**Rahmenbedingungen**

- Leitung durch fachkundige Personen
- Konfliktlösungsorientierte Herangehensweise



**Umsetzbarkeit**

- Einrichtung auf kommunaler Ebene
- Zuständigkeit des Klimaschutz- oder Mobilitätsbeauftragten



**Synergien**

- Alle Maßnahmen zur Verstärkung des Umweltverbunds

Maßnahmenbereich 7: Öffentlichkeitsarbeit

## 7.2 Austausch mit Unternehmen/betriebliches Mobilitätsmanagement



### Maßnahmenbeschreibung

Der Austausch zwischen der Stadtverwaltung sowie der in Plochingen angesiedelten Unternehmen soll intensiviert und verstetigt werden, um den Herausforderungen gemeinsam zu begegnen. Hierbei spielt v. a. ein gemeinsam aufgestelltes betriebliches Mobilitätsmanagement eine besonders wichtige Rolle. Im Rahmen der Zusammenarbeit und dem regelmäßigen Austausch können Lösungen diskutiert und ausgearbeitet werden, die sowohl von der Verwaltung als auch der Wirtschaft unterstützt werden.



Quelle: Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement (DIHK Service GmbH)



### Ziele und Effekte

- Verringerung des MIV-Anteils im Berufsverkehr
- Schaffung von attraktiven Alternativen im Umweltverbund
- Erhöhung der Inter- und Multimodalität



### Wichtige Akteure

- Unternehmen
- Stadt Plochingen
- Wirtschaftsförderung



### Kostenschätzung

- Gering (unter 50.000 €)



### Finanzierung

- B<sup>2</sup>MM „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement“



### Zeithorizont

- Laufende Begleitung



### Rahmenbedingungen

- Landesgesetzliche Regelung in Vorbereitung



### Umsetzbarkeit

- Kontaktaufnahme mit Unternehmen
- Organisation regelmäßiger Treffen/Wege des Austausches
- Ziel: Stadt Plochingen als Vorreiter des betrieblichen Mobilitätsmanagements



### Synergien

- Alle Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds