STADT ÖSTRINGEN

Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030

Endbericht

Verkehr / Mobilität

Stand Oktober 2015

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

Ingenieurbüro für Verkehrswesen • Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG • Greschbachstraße 12 • D-76229 Karlsruhe
Telefon: 07 21 / 9 62 60 - 0 • Fax: 07 21 / 9 62 60 - 50 • mail@koehler-leutwein.de • www.koehler-leutwein.de

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

1. Ausgangssituation 1

2. Grundsätze der Verkehrsentwicklungsplanung 2

3. Verkehrsanalyse 3
   3.1 motorisierter Verkehr 3
      3.1.1 Verkehrsbelastungen 2009 – Östringen 3
      3.1.2 Verkehrsbefragung 2009 – Östringen 4
      3.1.3 Verkehrsbelastungen 2014 – Östringen 5
      3.1.4 Verkehrsbelastungen 2014 – Odenheim 6
      3.1.5 Verkehrsbelastungen 2014 – Tiefenbach /Eichelberg 7
   3.2 Radverkehr 8
   3.3 Ruhender Verkehr 9

4. Schlussfolgerung Verkehrsanalyse 10

5. Verkehrskonzept 11

6. Zielsetzung 12

7. Mängelanalyse 13

8. Generelle Maßnahmen / Regionales Konzept 14

9. Zieldefinition und Bürgerbeteiligung / Beteiligung Gemeinderat 15

9.1 Gemeinderat / Mobilität 15
9.2 Planungswerkstätten / Bürgerbeteiligung 16
9.2.1 Östringen 16
9.2.2 Odenheim 18
9.2.3 Tiefenbach/Eichelberg 19
9.3 Fokusgruppe Jugendliche aus Östringen 19

10. Verkehrliches Gesamtkonzept bzw. Einzelmaßnahmen Mobilität 21

11. Maßnahmenkatalog Mobilität / Verkehrsplanung 26
11.1 Motorisierter Individualverkehr 36
11.2 Radverkehr 38
11.3 Fußgänger 39
11.4 Öffentlicher Verkehr 40

12. Zusammenfassung 41

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage	
1	Übersichtslageplan
2	Zählstellenlageplan
3	Zählstellenplan 2009
4	Werktäglicher Gesamtverkehr aus Knotenpunktzählung am 23.07.2009
5 - 7	Querschnittszählung
8	Belastung der Knotenpunkte am 23.07.2009 Von 6:00 bis 20:00 Uhr (Fahrräder/16h)
9	Bereich Parkraumerfassung
10 - 12	Parkraumerhebung Auslastung der Parkbereiche am 29.04.2014
13	Regionales Verkehrsnetz
14 - 16	Rahmenkonzept
17 - 19	Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr
20 - 22	Maßnahmen Fuß-/ und Radverkehr
23	Maßnahmen Radwege
24	Maßnahmen Einzugsgebiet Bushaltestellen (Radius 400 m)
25	Maßnahmen Einzugsgebiet Bushaltestellen (Radius 400 m) S-Bahnhaltestellen (Radius 700 m)
26	Maßnahmen Einzugsgebiet Bushaltestellen (Radius 400 m)

1. Ausgangssituation und Zielsetzung

Die Stadt Östringen hat ein integriertes Stadtentwicklungskonzept beauftragt. Im Rahmen diesen Stadtentwicklungskonzepts werden eingehende Analysen der städtebaulichen und ökologischen Situation der Bevölkerung, Wirtschaft und als Teilaspekt des Verkehrs durchgeführt. Der Teilaspekt des Verkehrs im Rahmen eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts kann analog wie ein Verkehrsentwicklungsplan betrachtet werden. Im Rahmen des Handlungsfeldes Verkehr werden Überlegungen zur Verbesserung der Erschließung, Vernetzung von Wegebeziehungen, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, der Schulwegsicherung sowie der bestehenden Infrastruktur angestellt, verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen analysiert und hierzu Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Die Stadt Östringen hat ca. 12.600 Einwohner (Stand Dezember 2013) und liegt in relativ verkehrsgünstiger Lage im Landkreis Karlsruhe nördlich der Stadt Bruchsal. Die Gesamtstadt Östringen besteht aus vier Ortsteilen: Östringen, Odenheim, Tiefenbach und Eichelberg. Die Kernstadt Östringen wird von der hochbelasteten B 292 durchzogen, die eine direkte Verbindung zwischen der BAB 5 westlich und der BAB 6 im Bereich Sinsheim nördlich der Gesamtstadt herstellt. Hieraus resultiert ein relativ hohes Schwerverkehrsaufkommen im Bereich der Ortsdurchfahrt des Stadtteils Östringen. Die vor geraumer Zeit dem Verkehr übergebene Ortsumgehung Mühlhausen unmittelbar nördlich von Östringen im Zuge der B 39 hat zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen im Untersuchungsgebiet geführt. Dies betrifft insbesondere auch die Anbindung der Kernstadt Östringen über die B 39 an die BAB 6 - Anschlussstelle Rauenberg.

Als Besonderheit der Kernstadt ist zudem festzustellen, dass sowohl westlich als auch östlich der bebauten Ortslage Gewerbegebiete bestehen, die zu Verkehrsbelastungen im Bereich der Ortsdurchfahrt führen, je nach Orientierung von Schwerverkehrsfahrzeugen zur BAB 5 bzw. BAB 6. Zu den verkehrlichen Auswirkungen einer möglichen Umgehungsstraße zur Entlastung der Ortsdurchfahrt der Kernstadt Östringen wurden bereits im Jahr 2009 umfangreiche Verkehrserhebungen einschließlich Betrachtungen zur Verkehrswirksamkeit durchgeführt. Auf diese wird später detaillierter eingegangen.

Für den Stadtteil Odenheim ist anzumerken, dass hier ein Stadtbahnanschluss am Bahnhof besteht, der eine sehr gute Erschließung im öffentlichen Verkehr in Richtung Bruchsal / Karlsruhe ermöglicht. Insgesamt ist jedoch festzustellen, dass die vier Stadtteile in relativ großer Entfernung zueinander liegen, insbesondere was die Distanzen zur Kernstadt Östringen betrifft.

Die Stadtteile Tiefenbach und Eichelberg werden aus verkehrlicher Sicht als relativ unkritisch eingestuft, da diese in erster Linie als Wohnorte zu bezeichnen sind. Größere Verkehrserzeuger sind hier nicht vorhanden. Zudem sind die klassifizierten Straßen in Tiefenbach und Eichelberg keine Hauptverkehrsrouten im regionalen Verkehr.

Aufgrund der aktuellen Verkehrsprobleme will die Stadt Östringen im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts ein Verkehrskonzept für die verkehrliche Ausrichtung unter besonderer Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung und der städtebaulichen Situation aufstellen, das den zukünftigen Anforderungen gerecht wird.

Die Lage der Stadt Östringen mit den einzelnen Stadtteilen im Netz der klassifizierten Straßen und der umliegenden Kommunen ist in **Anlage 1** dargestellt.

2. Grundsätze der Verkehrsentwicklungsplanung

Die Verkehrsentwicklungsplanung ist eine unverzichtbare und kontinuierliche kommunale bzw. regionale Basisaufgabe weiterer formeller Planungen. Dies beinhaltet insbesondere die strategisch konzeptionelle Planung von Mobilität und Verkehr. Die Verkehrsentwicklungsplanung ermöglicht die Ableitung einer Maßnahmenplanung aus einer konzeptionellen, an integrierten Zielen orientierten Strategie für die Verkehrs- und Raumentwicklung. Grundsätzlich ist Verkehrsentwicklungsplanung das zentrale Instrument zur Entwicklung eines effizienten Verkehrssystems und beachtet dabei alle relevanten Verkehrsmittel in ihrer gegenseitigen Ergänzung und Arbeitsteilung (Multi- und Intermodalität). Neben dem motorisierten Individualverkehr werden im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes auch sämtliche weiteren Verkehrsarten berücksichtigt. Hierzu gehören insbesondere der nicht motorisierte Verkehr durch Fußgänger und Radfahrer, der öffentliche Verkehr und besondere Mobilitätskonzepte für unterschiedliche Verkehrsträger und Nutzer. Hierzu können gehören:

- Programme für den Wirtschaftsverkehr und Führungskonzepte für Schwerlastfahrzeuge
- Programme zur Förderung der Nahmobilität
- Pläne zur Förderung des Radverkehrs
- Maßnahmen zur Beeinflussung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelwahl
- Maßnahmen zur Steuerung von Verkehrsströmen
- Inter- und multimodale Programme wie P+R, B+R, Leihfahrräder- und Carsharing-Konzepte
- Parkraumkonzepte
- Zielsetzung barrierefreier Wegeverbindungen.

Hierbei wird im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklungsplanung auch die notwendige Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen bzw. Knotenpunkten beurteilt. Zudem können im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplanes auch Möglichkeiten zur Stärkung der Innenstadtentwicklung, wie Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs, Verkehrsberuhigung, Platz- und Straßenraumgestaltung Teil der Bearbeitung sein. Es können hierbei auch Rad- und Fußgängerverkehrskonzepte optimiert bzw. erstellt werden.

Für die weitere Bearbeitung wird zudem, wie bereits erwähnt, auf die Ergebnisse der im Jahr 2009 durchgeführten Verkehrszählungen und Befragungen sowie das aktuelle Verkehrsmodell im Untersuchungsgebiet zurückgegriffen. Hierüber können zukünftige Planungskonzepte hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr und eventueller Änderungen im Modal-Split entsprechend dargestellt und abgebildet werden.

3. Verkehrsanalyse

3.1 motorisierter Verkehr

Wie bereits erwähnt wurden für die Kernstadt Östringen umfangreiche Verkehrszählungen im Jahr 2009 einschließlich Verkehrsbefragungen zur Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit einer Umgehungsstraße im Zuge der B 292 durchgeführt. Der Zählstellenplan der Verkehrszählungen vom 23.07.2009 ist in **Anlage 2** aufgetragen.

3.1.1 Verkehrsbelastungen 2009 - Östringen

In **Anlage 3** ist der werktägige Gesamtverkehr als Ergebnis der Knotenpunktszählungen dargestellt. Die höchsten Verkehrsbelastungen lagen im Jahr 2009 in der Kernstadt Östringen bei ca. 17.000 Kfz/24 h im Bereich der B 292. Diese Gesamtbelastungen sind hinsichtlich des zur Verfügung stehenden Straßenquerschnitts und einer Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m als relativ hoch anzusehen. Durch die aktuelle Entwicklung im Bereich des Gewerbegebietes West / Industriepark Östringen mit Neuansiedlung von Speditionsfirmen kann für die nächsten Jahre tendenziell eine weitere, leichte Steigerung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 292 / Hauptstraße erwartet werden. In **Anlage 4** sind die werktägigen Schwerverkehrsbelastungen am 23.07.2009 aufgetragen. Hierin enthalten sind sämtliche Schwerverkehrsfahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht > 3,5 t sowie Busse im Linienverkehr. Es ergaben sich Verkehrsbelastungen im Schwerverkehr in der Ortsdurchfahrt zwischen ca. 600 bis ca. 950 Kfz/24 h. Dies beschreibt eine sehr hohe Gesamtbelastung, da die detaillierte Betrachtung der Fahrzeugflotte ergeben hat, dass im Zuge der B 292 ein sehr hoher Anteil an Schwerlastverkehr > 12 t vorliegt. Sämtliche weiteren klassifizierten Straßen wie beispielsweise die L 635 - Kuhngasse oder die

K 3521 – Rettigheimer Straße sind demgegenüber deutlich geringer belastet. Als Besonderheit für die Verkehrsströme im Schwerverkehr ist anzumerken, dass bislang die K 3520 als Verbindung zwischen Östringen und Mühlhausen im Osten der Kernstadt Östringen für Schwerverkehrsfahrzeuge gesperrt ist. Dies ist insbesondere aufgrund der geänderten Situation im Bereich Mühlhausen durch Realisierung der B 39 neu als kritisch zu betrachten. Es bestehen hierzu bereits Ausbauabsichten des Landkreises Karlsruhe zur Ertüchtigung der K 3520 und einer daraus resultierenden Freigabe für Schwerverkehrsfahrzeuge. Hierdurch kann ein gewisser Anteil an Schwerverkehr aus dem Gewerbegebiet Ost über die K 3520 direkt zur B 39 und weiterführend zum Anschluss Rauenberg an die BAB 6 geführt werden. Verkehrszählungen im Bereich Mühlhausen haben diesen Effekt bereits für den werktägigen Gesamtverkehr gezeigt. Es hat hier eine Verlagerung von Verkehrsströmen von der K 3521 - Rettigheimer Straße auf die K 3520 - Franz-Gurk-Straße ergeben.

3.1.2 Verkehrsbefragungen 2009 - Östringen

Am 23.07.2009 wurden, wie bereits erwähnt, auch Verkehrsbefragungen der einstrahlenden Fahrzeuge in die Kernstadt Östringen durchgeführt. Die Ergebnisse hinsichtlich Ziel- und Durchgangsverkehr sind für den Gesamtverkehr in nachstehender Tabelle aufgetragen.

Gesamtverkehr	Gesamtbelastung	Durchgangsverkehr		Zielverkehr	
	Kfz/24h	Kfz/24h	proz. Anteil	Kfz/24h	proz. Anteil
B 292 - Ost	2810	1660	59%	1150	41%
K 3520 - Mühlhausen	1170	420	36%	750	64%
K 3521 - Rettigheim	2720	940	35%	1780	65%
B 292 - West	7480	2830	38%	4650	62%
Gem-Verb-Str. - Zeutern	1410	600	43%	810	57%
L 635 - Odenheim	1780	930	52%	850	48%
Summe	**17370**	**7380**	**42%**	**9990**	**58%**

Die Belastungen wurden dabei auf werktägige Gesamtbelastungen hochgerechnet. Es ergibt sich hieraus, dass insgesamt ca. 42 % der gezählten Verkehrsteilnehmer die Kernstadt Östringen durchfahren. Dies heißt, dass ca. 7.400 Fahrzeuge / Tag Östringen durchfahren. Es zeigt sich zudem, dass sich der prozentuale Anteil an Durchgangsverkehr relativ gleichmäßig über die einzelnen Zufahrtsstraßen ergibt, wobei in der Gesamtsumme der Durchgangsverkehr über die B 292 als maßgeblich zu bezeichnen ist.

Für den Schwerverkehr ergibt sich entsprechend nachstehender Tabelle aus der Verkehrszählung ein werktägiger Durchgangsverkehr von ca. 46 %.

Schwerverkehr	Gesamtbelastung	Durchgangsverkehr		Zielverkehr	
	Sfz/24h	Sfz/24h	proz. Anteil	Sfz/24h	proz. Anteil
B 292 - Ost	280	190	68%	90	32%
K 3520 - Mühlhausen	20	0	0%	20	100%
K 3521 - Rettigheim	100	30	30%	70	70%
B 292 - West	480	190	40%	290	60%
Gem-Verb-Str. - Zeutern	20	10	50%	10	50%
L 635 - Odenheim	60	20	33%	40	67%
Summe	**960**	**440**	**46%**	**520**	**54%**

Auffallend ist hierbei, dass der eindeutige Hauptanteil des Durchgangsverkehrs über die B 292 verläuft. Die weiteren Zufahrtstraßen in die Kernstadt sind demgegenüber geringer belastet und haben damit in der Gesamtzahl an Fahrzeugen einen deutlich niedrigeren Durchgangsverkehr.

3.1.3 Verkehrsbelastungen 2014 - Östringen

Um die Verkehrsentwicklung in Östringen ermitteln zu können, wurde im Juli 2014 der Verkehr auf der B 292 im Bereich Leiberg durch Seitenradarmessgerät gezählt. Es ergibt sich hieraus, dass der werktägige Gesamtverkehr am Donnerstag, den 31. Juli, einem vergleichbaren Tag zur Verkehrszählung 2009, bei ca. 16.000 Kfz/24 h lag. Dies entspricht in etwa dem hier 2009 gezählten Wert. Hinsichtlich Schwerverkehrsfahrzeuge > 3,5 t ergibt sich jedoch ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als im Jahr 2009 festgestellt werden konnte. Gegenüber den Belastungen 2009 hat der Schwerverkehr hier um ca. 29 % auf ca. 1.110 Fahrzeuge zugenommen. Dies entspricht einer absoluten Zunahme an Schwerverkehr von ca. 250 Fahrzeugen im Querschnitt. Diese Zunahme ist als überproportional hoch zu bezeichnen und weist auf die besondere Bedeutung der B 292 für Schwerverkehrsfahrzeuge im gesamten Untersuchungsgebiet zwischen BAB 6 und BAB 5 hin. Hieraus lässt sich auch eine deutliche Steigerung des Durchgangsverkehrs durch Schwerverkehrsfahrzeuge ableiten. Die Lage der Zählstelle sowie die Ergebnisse der Zählung vom 31.07.2014 sind in **Anlage 5** aufgetragen.

Neben den Verkehrsbelastungen wurden auch die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge erfasst und dargestellt. Im Bereich der Zählstelle B 292 - Leiberg liegt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vor. Die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen haben eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 35 km/h ergeben, die Geschwindigkeit V_{85}, die in 85 % aller Fälle nicht überschritten wird und eigentlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entsprechen sollte, liegt bei 41 km/h. Die erfasste Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich kann mit 96 km/h angegeben werden. Dies zeigt, dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich Leiberg im Zuge der B 292 teilweise deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen. Es ist eine Verlangsamung und Harmonisierung des Verkehrs im Zuge der B 292 anzustreben unter besonderer Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer, da durch die ermittelten Geschwindigkeiten erhebliche Sicherheitsdefizite für Fußgänger und Radfahrer bei gleichzeitig schmalen Gehwegen gesehen werden.

3.1.4 Verkehrsbelastungen 2014 - Odenheim

Da im Jahr 2009 für die Stadtteile Odenheim, Tiefenbach und Eichelberg keine Verkehrszählungen durchgeführt wurden, wurden im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts auch die Verkehrsbelastungen der Stadtteile auf den Durchfahrtsstraßen über Seitenradarmessgerät entsprechend aktuell erfasst. In Odenheim wurde entsprechend **Anlage 6** das Seitenradarmessgerät auf der L 552 / Kirchstraße zwischen Forsthausstraße und Michaelstraße im Übergangsbereich zum Tempo-30-Abschnitt eingerichtet. Die Verkehrszählung erfolgte am Donnerstag, den 15. Mai 2014. Es ergibt sich hieraus eine Verkehrsbelastung von ca. 6.900 Kfz/24 h auf der L 552. Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei 39 km/h, die Geschwindigkeit, die in 85 % aller Fälle nicht überschritten wird, bei 48 km/h. Dies bedeutet, dass ca. 15 % der erfassten Verkehrsteilnehmer schneller als 48 km/h fuhren. Dies entspricht somit relativ gut der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in diesem Bereich. Da jedoch unmittelbar danach auf der Kirchstraße ein Abschnitt der L 552 mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h folgt, kann hieraus abgeleitet werden, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in diesem Bereich häufiger überschritten wird. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h allein aus der städtebaulichen Situation heraus für Verkehrsteilnehmer nur schwer ableitbar ist. Die Schwerverkehrsbelastungen sind relativ untergeordnet. Auf die Darstellung der Ergebnisse wird daher in diesem Zusammenhang verzichtet. Zur Beurteilung der verkehrlichen Situation ist in den Stadtteilen Odenheim, Tiefenbach und Eichelberg der werktägige Gesamtverkehr maßgeblich.

3.1.5 Verkehrsbelastungen 2014 – Tiefenbach / Eichelberg

In **Anlage 7** sind die Ergebnisse der Verkehrszählungen in Tiefenbach und Eichelberg aufgetragen. In Tiefenbach wurde dabei der Verkehr auf der L 552 westlich des Rathauses und in Eichelberg auf der K 3517 östlich der Parkstraße gezählt. In Tiefenbach wurde am Dienstag, den 27. Mai und in Eichelberg am Donnerstag, den 22. Mai gezählt. Die Verkehrsbelastungen liegen in Tiefenbach auf der L 552 - Westliche Hauptstraße bei ca. 3.000 Kfz/24 h und auf der K 3517 - Obere Kirchstraße in Eichelberg bei ca. 1.600 Kfz/24 h. Es zeigen sich hier deutlich geringere Verkehrsbelastungen als in Odenheim und insbesondere in Östringen, sodass grundsätzlich stadtverträgliche Verkehrsbelastungen in diesen Stadtteilen vorliegen.

Die Auswertung der Geschwindigkeiten in Tiefenbach ergibt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von ca. 47 km/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Dies zeigt, dass eine große Anzahl an Verkehrsteilnehmern aufgrund der Linienführung der L 552 - Westliche und Östliche Hauptstraße zu einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit tendieren. Die V_{85}-Geschwindigkeit kann mit 55 km/h angegeben werden. Die maximale Geschwindigkeit am 27.05.2014 wurde mit 78 km/h in der Ortsdurchfahrt ermittelt.

Auch in Eichelberg kann auf der K 3517 - Obere Kirchstraße eine gehäufte Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgelesen werden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit liegt bei 39 km/h und somit um 9 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Lediglich 15 % der Verkehrsteilnehmer halten sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung. 85 % fahren schneller, wobei die V_{85}-Geschwindigkeit bei 48 km/h liegt. Die maximale Geschwindigkeit am Erfassungstag konnte mit 70 km/h festgestellt werden.

Es zeigt sich somit aus den Verkehrszählungen, dass die Verkehrsbelastungen im motorisierten Verkehr in der Kernstadt Östringen deutlich über den Belastungen in den restlichen Stadtteilen Odenheim, Tiefenbach und Eichelberg liegen. Insbesondere die Verkehrsbelastungen in den Stadtteilen Tiefenbach und Eichelberg können als stadtverträglich angesehen werden. In allen vier Stadtteilen ist jedoch festzustellen, dass teilweise eine deutliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit insbesondere in Tempo-30-Bereichen festgestellt werden kann.

Da zum derzeitigen Zeitpunkt nicht abgesehen werden kann, inwieweit eine grundsätzliche und maßgebliche Verlagerung von Verkehrsströmen in Östringen durch bauliche

Maßnahmen umsetzbar ist, muß im Rahmen der weiteren Bearbeitung davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Verkehrsbelastungen kurz- bzw. mittelfristig nicht reduziert werden können. Es ist somit im Weiteren auf eine Verlangsamung und Harmonisierung der Verkehre im Zuge der klassifizierten Straßen und eine Verringerung der Geschwindigkeiten zu achten. Hieraus würde sich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer und eine harmonischere Verkehrsabwicklung mit den anderen Verkehrsarten im motorisierten und nicht motorisierten Verkehr ergeben.

3.2 Radverkehr

Im Rahmen der Strombelastungszählungen an den Knotenpunkten im Jahr 2009 wurden auch die Radfahrer in der Kernstadt Östringen über die jeweiligen Zeitbereiche erfasst, sofern sie im Straßenraum unterwegs waren und nicht begleitende Radwege genutzt haben. Wie bereits erwähnt wurde die Verkehrszählung damals nur für die Kernstadt Östringen durchgeführt. Da es jedoch in der Ortsdurchfahrt von Östringen und im nachgeordneten Netz keine begleitenden Radwege mit Ausnahme der westlichen B 292 im Bereich Industriestraße gibt, sind die Ergebnisse der Verkehrszählung als repräsentativ anzusehen. Die gezählten Radfahrer am 23.07.2009 im Zeitbereich von 6:00 bis 20:00 Uhr sind in **Anlage 8** dargestellt. Es zeigt sich, dass trotz der relativ hohen Verkehrsbelastungen im Zuge der B 292 und dem zur Verfügung stehende Verkehrsraum und der relativ hohen Zahl an Schwerverkehrsfahrzeugen in Teilabschnitten der Hauptstraße bis zu ca. 100 Radfahrer/16 h gezählt wurden. Am Knotenpunkt Goethestraße / B 292 Hauptstraße zweigen Radfahrer von der B 292 ab, um über die Allmendstraße weiter in die Wiesenstraße über die ausgewiesenen Radwegeverbindung bis zur Rettigheimer Straße bzw. weiter bis zur Mühlhausener Straße zu fahren. Insgesamt jedoch ist festzustellen, dass vor allem unter Berücksichtigung des großen Schulzentrums im Bereich Mozartstraße / Joseph-Haydn-Straße der Radverkehr relativ untergeordnet ist. Es lässt sich hieraus schließen, dass viele Schüler des Schulzentrums mit Schulbussen zum Unterricht gelangen oder mit dem sogenannten „Mama-Taxi“ gefahren werden. Dies führt selbstverständlich zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr. Die Zahlen zeigen, dass gegenüber vergleichbaren Städten bzw. Gemeinden in ähnlichen Größenordnungen geringere Radfahrerverkehre in Östringen vorliegen, was auf die hohen Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten zurückgeführt werden kann. Zudem spielt hier auch die Entfernung zwischen den einzelnen Stadtteile eine gewisse Rolle. Bei größeren Entfernungen nimmt die Akzeptanz des Verkehrsmittels Rad deutlich ab. Auf die erforderliche Optimierung des Radwegenetzes wird im Weiteren noch eingehend eingegangen.

3.3 Ruhender Verkehr

Zur Ermittlung des zur Verfügung stehenden Parkraums und der Auslastung im Tagesverlauf wurden am 29. bzw. 30.04.2014 Zählungen des ruhenden Verkehrs in den einzelnen Stadtteilen durchgeführt. Die Bereiche, die dabei erfasst wurden, sind in **Anlage 9** aufgetragen. Neben der Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze wurden in sechs Rundgängen die jeweilige Auslastung der Parkierungsflächen erfasst. **Anlage 10** zeigt die Auslastung für die einzelnen Teilbereiche je Rundgang entsprechend Bestandsplan für die Kernstadt Östringen. Es ergibt sich hieraus, insbesondere im nachmittäglichen Zeitbereich, eine sehr hohe Auslastung der westlichen Hauptstraße. Während des Rundgangs um 10:00 Uhr ergab sich zudem eine relativ hohe Auslastung der mittleren und östlichen Hauptstraße sowie der unmittelbar angrenzenden Bereiche. Grundsätzlich kann jedoch festgestellt werden, dass insbesondere die Bereiche mit Wohnbebauung eine relativ geringe Auslastung durch ruhenden Verkehr aufweisen. In diesen Bereichen konnte jedoch ein sehr hoher Anteil an Gehwegparkern festgestellt werden. Dies konnte auch in den anderen Stadtteilen festgestellt werden, auf die hinsichtlich der Parkraumauslastung noch näher eingegangen wird. Es ergibt sich bezogen auf die Gesamtstadt Östringen ein Anteil von ca. 66 % nicht ordnungsgemäß im Straßenraum abgestellter Fahrzeugen, die entweder teilweise oder ganz die Gehwege beparken. Dies ist vor allem hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen und der Alterspyramide als kritisch anzusehen, da durch parkende Fahrzeuge im Gehwegbereich, der teilweise nur relativ schmale Gehweg zusätzlich eingeschränkt wird, was zukünftig zu erheblichen Problemen für mobilitätseingeschränkte Personen oder aber auch für Kinder bis 8 Jahren, die mit dem Fahrrad auf den Gehwegen fahren müssen oder Eltern mit Kinderwagen führt. Hierauf ist somit im Weiteren besonders zu achten, um durch geeignete Maßnahmen das Gehwegparken zu reduzieren.

In **Anlage 11** sind die Ergebnisse der Erfassung des ruhenden Verkehrs im Stadtteil Odenheim aufgetragen. Es zeigt sich, dass insbesondere im Bereich des Bahnhofs Odenheim eine relativ hohe Auslastung vorliegt, wobei hier teilweise mehr Fahrzeuge abgestellt wurden, als ordnungsrechtlich zulässig gewesen wäre. Das betrifft vor allem den Rundgang um 10:00 Uhr. Im nachmittäglichen Zeitbereich nimmt der Parkdruck in diesem Bereich etwas ab, wohingegen um 19:00 Uhr wiederum eine sehr hohe Auslastung des Bereichs um den Bahnhof und den benachbarten Wohnstraßen festgestellt werden konnte. Dies resultiert nun nicht mehr aus Park-and-Ride-Verkehr, sondern daraus, dass Bewohner von Odenheim nunmehr nach Arbeitsende ihre Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum abstellen. Dies entspricht auch der Erfassung um 7:00 Uhr, an der ebenfalls nur geringe Anteile an Park-and-Ride-Verkehr festzustellen waren. In den restlichen erfassten Bereichen von Odenheim kann dem gegenüber ein erheblich geringerer Park-

druck festgestellt werden. Auch hier ist jedoch auf das Gehwegparken besonders hinzuweisen.

In **Anlage 12** sind die Ergebnisse der Erfassung des ruhenden Verkehrs für die Stadtteile Tiefenbach und Eichelberg aufgetragen. Hier zeigt sich, dass grundsätzlich ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen und die Auslastung dementsprechend lediglich durch Bewohner der beiden Stadtteile erfolgt. Es ist somit kein besonderer Parkdruck festzustellen. Hier ist jedoch wieder auf das Gehwegparken und die Bedürfnisse der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer hinzuweisen.

4. Schlussfolgerung Verkehrsanalyse

Als Ergebnis der Verkehrsanalyse ist festzustellen, dass für die weitere Bearbeitung des Verkehrskonzepts im Rahmen der integrierten Stadtentwicklungsplanung Stadt Östringen die stadtverträgliche Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs der einzelnen Stadtteile unter Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) besonders betrachtet werden muss. In der Kernstadt Östringen ist eine Harmonisierung bzw. zudem auch eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Ortsdurchfahrt insbesondere der B 292 anzustreben. Grundsätzlich muss somit in der weiteren Betrachtung die Verkehrssicherheit und das Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsarten berücksichtigt werden, wobei Fußgänger und Radfahrer aufgrund der bestehenden Sicherheitsproblematik in den Ortsdurchfahrten, insbesondere in der Ortsdurchfahrt von Östringen, besonders im Fokus stehen. Das Verkehrsaufkommen im Radverkehr zeigt, dass hier grundsätzlich Potenzial zur Steigerung des nachhaltigen und umweltschonenden Verkehrs besteht. Dies ist durch infrastrukturelle Maßnahmen zu fördern.

Ebenfalls muss auch auf die Besonderheit der Siedlungsentwicklung mit Erweiterungsabsichten wie zum Beispiel im Industriepark Östringen westlich der bebauten Ortslage besonders geachtet werden. Hier muss eine verkehrssichere Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz geschaffen werden. Zudem muss in diesem Zusammenhang der begleitende Radweg an der B 292 und die Erreichbarkeit der Haltestelle Freibad optimiert werden.

Es muss weiterhin davon ausgegangen werden, dass die Bevölkerungsgruppe der 60- bis 85-jährigen bis zum Jahr 2030 und die Bevölkerungsgruppe der über 85-jährigen massiv überproportional anwachsen wird. Somit ist auf die zukünftige Barrierefreiheit der Verkehrswege und die Erschließung durch öffentlichen Verkehr besonders zu achten.

In der Ortsdurchfahrt der Kernstadt Östringen liegt auf der B 292 ein relativ hoher Anteil an Schwerverkehrsfahrzeugen vor, was zu erheblichen Sicherheitsdefiziten für schwächere Verkehrsteilnehmer führt.

Auf der B 292 in Östringen ergeben sich im Bereich Leiberg deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen. Dies trifft auch auf die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen Odenheim, Tiefenbach und Eichelberg zu. Auch hier können teils deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten festgestellt werden.

Mit Ausnahme der Hauptstraße in Östringen liegt in der Kernstadt kein übermäßiger Parkdruck vor. In Odenheim ist im Bereich Bahnhof durch Park-and-Ride-Verkehr sowie durch Bewohner der angrenzenden Straßen ein relativ hoher Parkdruck über den Gesamttag festzustellen. In den restlichen Bereichen, insbesondere in den Stadtteilen Tiefenbach und Eichelberg ist demgegenüber kein Parkdruck festzustellen. Insgesamt konnte während der Erfassung des ruhenden Verkehrs ein sehr hoher Anteil an Gehwegparkern festgestellt werden. Dieser liegt bei ca. 66 % aller im Straßenraum abgestellten Fahrzeuge. Dies führt zu Behinderungen für Fußgänger, was insbesondere aufgrund der Altersentwicklung als kritisch anzusehen ist.

Im Zuge der B 292 in der Kernstadt Östringen konnte im Rahmen der Verkehrszählung 2009 zudem ein sehr hoher Anteil an Durchgangsverkehr im Schwerverkehr festgestellt werden. In den vergangenen 5 Jahren hat zudem der Schwerverkehr im Bereich der Ortsdurchfahrt der Kernstadt Östringen um ca. 28 % auf nunmehr über 1.100 Fahrzeuge/Tag zugenommen.

5. Verkehrskonzept

Im Verkehrskonzept werden unterschiedliche Maßnahmen für den motorisierten Verkehr, den nicht motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr angegeben. Der motorisierte Verkehr soll zukünftig verkehrssicher und stadtverträglich abgewickelt werden können. Zudem sollen detaillierte Maßnahmen dazu führen, dass eine Verlagerung der Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf den nicht motorisierten Individualverkehr erfolgt. Gleiches gilt für eine Verbesserung des Anteils am öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger Abnahme des motorisierten Individualverkehrs.

Insgesamt ist jedoch nicht davon auszugehen, dass durch die möglichen Maßnahmen zur Verlagerung des MIV (motorisierter Verkehr) auf die anderen Verkehrsträger eine deutliche Entlastung des Kfz-Verkehrs stattfinden wird. Somit müssen sämtliche Maß-

nahmen auch eine weitere Erreichbarkeit bei jedoch stadtverträglichen Belastungen durch Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigen. Dies bedeutet, dass die verkehrlichen Anpassungen zwar mit dem Ziel umgesetzt werden sollten, den Verkehrsraum für schwächere Verkehrsteilnehmer zu erweitern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Erreichbarkeit von Östringen durch motorisierten Verkehr sollte jedoch nicht maßgeblich eingeschränkt werden.

Zudem muss aufgrund der demographischen Entwicklung und zukünftig mehr Einwohnern mit Mobilitätseinschränkungen auf die Barrierefreiheit besonderer Wert gelegt werden. Bereits heute müssen somit generationsgerechte und weitestgehend barrierefreie Verkehrsräume erstellt werden. Neben Gehbehinderungen müssen dabei auch Beeinträchtigungen des Sehvermögens einbezogen werden sowie eine verschlechterte Wahrnehmung bzw. Reaktionsfähigkeit von zunehmend älteren Personen.

Grundsätzlich festzuhalten ist, dass eine Geschwindigkeit von 30 km/h als stadtverträgliches Regellimit eingeführt werden sollte, was insbesondere im nachgeordneten Netz von Östringen bereits der Fall ist. Für die klassifizierten Durchgangsstraßen sollten auch Überlegungen angestellt werden, inwieweit hier eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, bei jedoch weiterhin vorfahrtsberechtigter Führung eingerichtet werden kann. Neben einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, würde dies auch zu einer Abnahme der Lärmbelastungen für die Anwohner in den Ortsdurchfahrten führen.

Grundsätzlich wird im weiteren Verkehrskonzept 2030 eine verkehrliche Optimierung angestrebt und ein Verkehrsnetz erstellt, das den Anforderungen Mobilität 2030 gerecht werden soll.

6. Zielsetzung

Folgende Ziele sollen durch das Verkehrskonzept gefördert bzw. erreicht werden:

Verbesserung Nahmobilität / nachhaltige Mobilität

Hierbei sind Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer bei gleichzeitiger Reduzierung der Anteile am motorisierten Individualverkehr zu verstehen.

Stärkung Umweltverbund

Sofern möglich, soll im weiteren eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitiger Erweiterung des Angebotes durch begleitende Maßnahmen wie bspw. Carsharing erfolgen.

Barrierefreie Verkehrsanlagen

Wie bereits erwähnt, ergibt sich aufgrund der Alterspyramide in den zukünftigen Jahren die besondere Anforderung, die Verkehrswege barrierefrei und auch für sehbehinderte Bewohner zu gestalten.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Durch geeignete Maßnahmen sollen nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer leichter die Straßen queren können, bzw. das gleichberechtigte Benutzen der Verkehrswege mit dem motorisierten Individualverkehr ermöglicht werden.

Geringere Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten

Wie bereits erwähnt, sollte eine stadtverträgliche Geschwindigkeit von Tempo 30 als Regellimit auf den Innerortsstraßen von Östringen eingeführt werden. Dies bedeutet jedoch nicht eine Ausweitung der Tempo 30 Zonen, sondern auch die Beibehaltung von vorfahrtsgeregelten Straßen mit Hauptstraßenfunktion.

Reduzierung der Lärmbelastungen

Insbesondere durch die Reduzierung der Geschwindigkeiten und einer eventuellen Entlastung durch Schwerverkehrsfahrzeuge sollen im Bereich der bebauten Ortslage die Lärmbelastungen für Anwohner reduziert werden.

7. Mängelanalyse

Im Bereich von Östringen wurde durch eingehende Ortsbegehung eine Mängelanalyse vorgenommen, auf die hier nur relativ pauschal eingegangen wird:

- Auf den Hauptverkehrsstraßen wird innerorts teilweise zu schnell gefahren.

- Häufiges Gehwegparken führt zu einer Reduzierung der nutzbaren Gehwegbreiten, sodass mobilitätseingeschränkte Personen auf die Straße ausweichen müssen.

- Teilweise sind Straßen zu breit und Knotenpunkte bzw. Einmündungen zu groß, so dass ein Queren für Fußgänger relativ lange dauert. Insbesondere in naher Zukunft mit einer Erhöhung der Bevölkerungsgruppe über 65 bzw. über 85 Jahre, werden Fußgänger auch deutlich langsamer Straßen bzw. Einmündungen queren, als dies heute der Fall ist.

- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer im Bereich von Östringen über die Hauptverkehrsstraßen entsprechen teilweise nicht dem derzeitigen Stand der Technik. Dem fließenden motorisierten Individualverkehr wird teilweise zu stark Rechnung getragen.

- Schmale Gehwege bei gleichzeitig hohen Verkehrsbelastungen insbesondere durch Schwerverkehr weisen auf ein hohes Gefährdungspotenzial hin.

8. Generelle Maßnahmen / Regionales Konzept

Durch den Neubau der B 39 / Ortsumgehung Mühlhausen hat sich eine generelle Verlagerung von Verkehrsströmen im Untersuchungsgebiet ergeben, mit der Möglichkeit von verkehrslenkenden Maßnahmen auf der B 292 in Östringen. Von der Stadt Östringen wurde zudem ein Lärmaktionsplan beauftragt, der sich vornehmlich mit der B 292 im Bereich der Kernstadt Östringen beschäftigt hat. Hieraus hat sich ergeben, dass im Zuge der Ortsdurchfahrt relativ hohe Überschreitungen der Lärmgrenzwerte vorliegen. In diesem Zusammenhang wurden Vorschläge zur Verringerung des Straßenverkehrslärms gemacht, die neben einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch ein Durchfahrtsverbot für Schwerverkehrsfahrzeuge beinhalten. In **Anlage 13** ist ein weiträumiges Konzept zur Reduzierung der Schwerverkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt der Kernstadt von Östringen im Zuge der B 292 aufgetragen. Dies berücksichtigt neben der Sperrung der B 292 für Schwerverkehr im Durchgangsverkehr auch die Sperrung der K 3521 Rettigheimer Straße im Bereich von Rettigheim. Möglich wird dies durch den Ausbau der K 3520 / Franz-Gurk-Straße zwischen Östringen und der B 39 neu mit Neubau des Knotenpunktes Franz-Gurk-Straße und einer hieraus resultierenden Freigabe für Schwerverkehrsfahrzeuge. Durch die Lenkung der Schwerverkehrsfahrzeuge über die B 39 zur BAB 6 kann eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Bereich der Kernstadt Östringen erreicht werden Schwerverkehrsfahrzeuge aus dem Gewerbegebiet Ost können nun zudem über die B 39 neu/ Ortsumgehung Mühlhausen anbaufrei die Anschlussstelle Rauenberg erreichen. Somit kann eine Entlastung von Schwerverkehrsfahrzeugen im Zuge der Ortsdurchfahrt auch ohne Neubau einer Umgehungsstraße erzielt werden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Verkehrsteilnehmer aus den Gewerbegebieten Ost und dem Gewerbegebiet Industriepark auch weiterhin die Ortsdurchfahrt befahren können, da diese unter den Begriff „Anlieger“ fallen.

Generell ist zudem anzustreben, in besonders sensiblen Bereichen der Ortsdurchfahrten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h anzustreben. Dies ist in Odenheim und Eichelberg bereits heute der Fall. Aufgrund der städtebaulichen Situation und der bauli-

chen Gestaltung der Verkehrswege wird diese Temporeduzierung jedoch von den Verkehrsteilnehmern nur bedingt angenommen. In der Kernstadt Östringen wird als Ergebnis der Lärmaktionsplanung ein generelles Tempolimit auf 30 km/h in einem relativ langen Abschnitt der Ortsdurchfahrt empfohlen.

Wie bereits erwähnt, wurden im Jahr 2009 auch umfangreiche Untersuchungen zu möglichen Umgehungsstraßen der Kernstadt von Östringen durchgeführt. Diese haben ergeben, dass sowohl eine südliche als auch nördliche Umfahrung von Östringen eine erhebliche Verkehrswirksamkeit aufweisen würde, die zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt von überschläglich 50 % führen könnte. Durch den Neubau einer Umgehungsstraße im Zuge der B 292 würden sich somit in der Ortsdurchfahrt von Östringen Verkehrsbelastungen ergeben, die heute in etwa denen entsprechen, die in Odenheim vorliegen. Hiermit könnten deutlich bessere Voraussetzungen zur nachhaltigen Aufwertung der Ortsdurchfahrt Hauptstraße / B 292 und die städtebauliche Integration der Verkehrswege geschaffen werden.

9. Zieldefinition und Bürgerbeteiligung / Beteiligung Gemeinderat

9.1 Gemeinderat / Mobilität

Um den Teilbereich Verkehr im Rahmen des integrierten Entwicklungskonzeptes zu erarbeiten und eine Gesamtplanung für die Stadt Östringen zu ermöglichen, wurden sämtliche Teilaspekte des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes im Rahmen einer Klausurtagung mit den Mitgliedern des Gemeinderats diskutiert. Ohne den Input zu Verbesserungsvorschlägen der Planungsbüros wurden auf Basis der Analyse der einzelnen Teilbereiche in zwei Arbeitsgruppen erste Handlungsziele aus dem Gemeinderat heraus formuliert. Das Ergebnis hieraus kann festgehalten werden:

Zielsetzung Entspannung der Verkehrslage

Schwerlastverkehr

- LKW-Durchfahrtsverbot auf der B 292 für überregionalen Schwerlastverkehr (Ziel- und Quellverkehr ausgenommen).

Verkehrssicherheit

- Ausbau innerörtlicher Fußwegenetze in den Stadtteilen, barrierefreie Querungen
  (vor allem in Eichelberg und Tiefenbach)
- Neugestaltung Knotenpunkt B 292 / Kraichgauer Weinstraße zum

- Kreisverkehr,
  mit Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr
- Neugestaltung Knotenpunkt B 292 / Zeutener Straße
- Optimierung des Radwegenetzes entlang der B 292
- Verkehrliche Gesamt- und Neukonzeption der Ortseinfahrten
- Verlangsamung der Ortsdurchfahrten in allen Stadtteilen auf 30 km/h tagsüber (zunächst als Testphase)

Ruhender Verkehr
- Neuorganisation der Parkierung von Leiberg und Kirchbergplatz als Teil einer Gesamtkonzeption für die neu erlebbare Mitte von Östringen z. B. autofrei mittels Tiefgarage.

Schulweg
- Sicherung des Schulwegs durch Neugestaltung des Bereichs „Soliswiesen“ B 292 / Kraichgauer Weinstraße
- Verkehrserziehung in den Schulen zum Thema Nahmobilität

ÖPNV und Carsharing
- Verbesserung der ÖPNV-Angebote sowie Einführung von Carsharing gemäß sich wandelnder Mobilitätsbedarfe und zur Reduktion des motorisierten Verkehrsaufkommens, -Konzeptentwicklung für eine Mobilitätszentrale, -Anruf-sammeltaxi AST (kommunal oder privat)
- Förderung des Umweltverbundes
- Neukonzeption des Schulbussystems

9.2 Planungswerkstätten / Bürgerbeteiligung

Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts wurden auch die Bürger intensiv an der Entwicklung unterschiedlicher Maßnahmen beteiligt. Hierzu wurden in den jeweiligen Stadtteilen Veranstaltungen durchgeführt und die anwesenden Bürger der Gesamtstadt in Arbeitsgruppen eingeteilt. Nachstehend werden die Ergebnisse zum Thema Mobilität / Verkehr für die jeweiligen Stadtteile gesondert aufgetragen.

9.2.1 Östringen

Zielsetzung ruhige und sichere Straßen

Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit

- In der Nahmobilität (Rad-/Fußverkehr)

- Im ÖPNV
- Durch Verkehrsberuhigung und Entschleunigung
- Ausbau und Optimierung von Querungsstellen an klassifizierten Straßen (Erkennbarkeit, Sicherheit, Anzahl)
  - Querungshilfe Rettigheimer Straße / K 3521 Kreuzungsbereich mit Waldstraße, Wiesenstraße, Hauptstraße / B 292 optimieren
  - Einrichten einer Querungshilfe an der Bushaltestelle Schwimmbad
- Bau von Kreisverkehren
  - B 292 / Franz-Gurk-Straße
  - B 292 /Kraichgauer Weinstraße inklusive Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr
  - Kraichgauer Weinstraße / Thomas-Howie-Straße
- Geschwindigkeitsreduzierung und Kontrolle
  - Tempo 30 auf Rettigheimer Straße und B 292 innerorts
  - Tempo 70 außerorts aus Angelbachtal kommend
  - Festinstallierte Blitzer an der B 292
- Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit
  - Gehwegverbreiterung und Ausbau des Fußwegenetzes partiell entlang der B 292 in Höhe Leiberg
  - Optimierung der Radwegekennzeichnung
  - Sichere Schulwege
- Ruhender Verkehr
  - Parksituation entlang B 292 verbessern zur Vermeidung von „Gehwegparken“
  - Neuordnung der Parksituation von Anwohnern, Kunden und Mitarbeitern im Ortskern
- Lärmreduzierung
  - Durchfahrtsverbot für LKW auf der B 292
- Nachhaltige Mobilität - ÖPNV
  - Schulische Nahmobilität
  - Einführung eines Stadtbussystems
  - Stärkung regionaler Verbindungen über Landkreisgrenzen hinweg
  - Mit Ausbau Bus- und Bahnnetz inklusive besserer Preisgestaltung

9.2.2 Odenheim

Zielsetzung sichere und schönere Straßen

- Verkehrssicherheit
  - Umbau Knotenpunkt L 552 / Am Felsenkeller zum Kreisverkehr
  - Verbesserung Sichtverhältnisse Rötestraße / Nibelungenstraße
  - Fahrbahnteiler an den Ortseinfahrten Untere Klosterstraße, Schulstraße und Eppinger Straße
  - Einengung Schulstraße und Ausweisung von Parkplätzen
- Ruhender Verkehr
  - Bessere Kontrolle des ruhenden Verkehrs
  - Neuorganisation der Parkplätze bei Um-/Neubau der Mehrzweckhalle
  - Kurzzeitparken in der Nähe von Geschäften ermöglichen
  - Gefährdung des Verkehrs durch parkende LKW, daher Neuordnung erforderlich
- Verkehrsentlastung
  - Verbindung Forsthausstraße / Brühlstraße
  - Einbahnstraßenregelung an der Sparkasse (Michaelstraße)
  - Einführung von Carsharing zur Reduzierung der Fahrzeuganzahl
- Schulweg
  - Sicherheit der Schulwege verbessern
- Nahmobilität
  - Förderung von Elektromobilität im Radverkehr
  - Einrichten von Pedelecladestationen am S-Bahnhof
  - Ausbau der Gehwege entlang der Nibelungenstraße
  - Ausbau und Sanierung des Wanderwegenetzes
  - Stadtverträgliche Verkehrsplanung in zukünftigen Neubaugebieten
- ÖPNV
  - Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Eppingen / Heilbronn
- Schwerlastverkehr
  - LKW-Sperrung in Östringen, nicht zu Lasten Odenheims

9.2.3 Tiefenbach und Eichelberg

- Schwerlastverkehr
  - LKW-Parkraum außerhalb des Ortskerns von Tiefenbach schaffen
- Fußwegenetz / Sicherheit / Barrierefreiheit im Straßenraum
  - Bestehendes Wegenetz sanieren und ausbauen
  - Sichere Fußwegeverbindungen vom „Zerren“ zur Grundschule und Kindergarten durch Aktivierung des ehemaligen Hohlweges (Grundstückankauf und Bau eines Fußweges)
  - Zebrastreifen als Querungshilfe über die Hauptstraße / L 552 auf
  - Höhe Rathaus in Tiefenbach und barrierefreier Ausbau der begleitenden Gehwege (Pflasterung als Stolperfalle)
  - Fahrbahnverengung der K 3517 in Eichelberg um fußläufigen Begegnungsverkehr auf den Gehwegen der Oberen Klosterstraße zu ermöglichen
  - Querungshilfe Nähe Kelterplatz
  - Sanierung der L 551 im Bereich Waldangelloch in Richtung Elsenz
- ÖPNV
  - Ausbau der S-Bahn in Richtung Rhein-Neckar-Kreis und Heilbronn

9.3 Fokusgruppe Jugendliche aus Östringen

Zudem wurden auch die Jugendlichen an dem Gesamtentwicklungsprozess beteiligt. Auch hier wurden Verbesserungen hinsichtlich Mobilität und Verkehr ausgesprochen:

Schulweg

- Gesamtbewertung positiv
- Schulzentrum sowie Werkrealschule Odenheim sind gut erreichbar.
- Optimierungsbedarf besteht mitunter im Schulbusverkehr von den Stadtteilen nach Östringen. Die Schülerzahlen übersteigen die Buskapazitäten, sodass nicht alle Schüler mitgenommen werden können.
- Mangelhafte Abstimmung der Fahrplantaktung und der Schulzeiten, Einreichung von Beschwerden über den „Beschwerdekasten“ wirkungslos.

Freizeit / ÖPNV - Gesamtbewertung negativ

- Schlechte Bewertung des ÖPNV-Angebots nach 20:00 Uhr und an den Wochenenden aufgrund fehlender Anbindungen der Stadtteile an Östringen, die Busse fahren nur bis Odenheim Bahnhof. Es wird die Ausdehnung der Bustaktung bis 22:00 Uhr vorgeschlagen.
- Unzufriedenheit mit der Angebotsgestaltung des Anrufsammeltaxis (AST), Unzuverlässigkeit des AST in der Abholung, zum Teil schlecht gekennzeichnete Haltestellen und unleserliche Rufnummern, somit bisher keine attraktive Alternative. Vorschlag: Einrichten eines kleinformatigen fest getakteten Buslinienverkehrs ähnlich dem AST mit mehreren gut sichtbar ausgewiesenen Haltestellen in den Wohngebieten der Stadtteile (haustürnah für mehr Sicherheit) im Betrieb nach Betriebsschluss des regulären Linienverkehrs.
- Schlechte überregionale Anbindung Östringens mittels ÖPNV. Vorschlag:
  Fortführung der S-Bahn von Odenheim nach Östringen.

Fußwege - Gesamtbewertung positiv

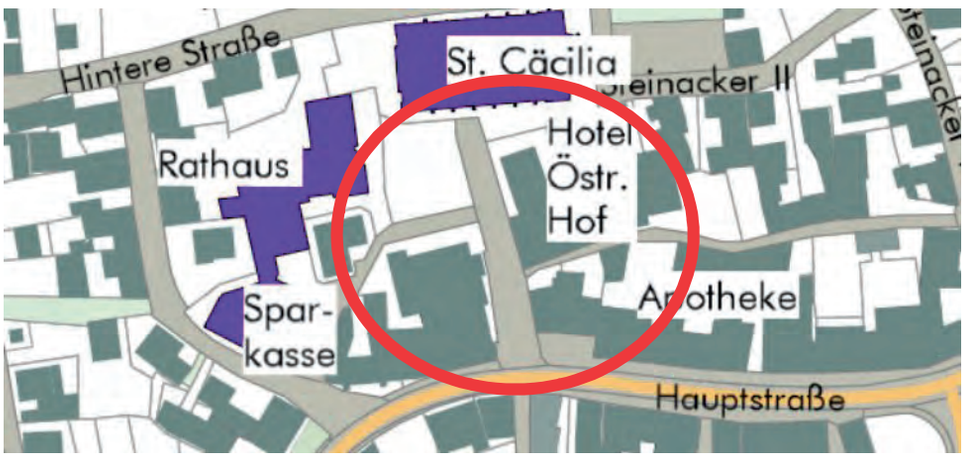
- Fußwege sind in allen vier Stadtteilen vorhanden.
- Gefährdung in Östringen hinsichtlich der engen Fußwege entlang der Hauptstraße / B 292 in Verbindung mit einen hohen Anteil an Schwerlastverkehr. Auf dem Gehweg parkende Pkw erschweren die Gehwegnutzung zusätzlich.

Radwege - Gesamtbewertung negativ

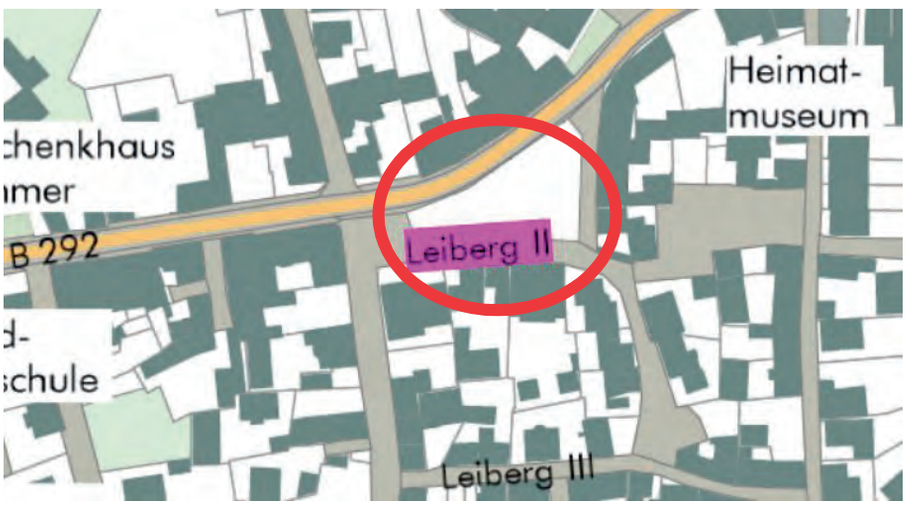
- Ausgedehntes Radwegenetz ausschließlich in Odenheim bekannt. Vorschläge: Optimierung über Ausbau des Radwegenetzes in ganz Östringen, im Besonderen zwischen den Stadtteilen sowie im Stadtteil Östringen.
- Bau einer radwegebegleitenden Straßenbeleuchtung für bessere Sichtbarkeit und Sicherheit.

10. Verkehrliches Gesamtkonzept bzw. Einzelmaßnahmen Mobilität -Handlungsschwerpunkte

In den **Anlagen 14 bis 16** sind für die einzelnen Stadtteile die vorgeschlagenen Maßnahmen in Östringen unterteilt nach entsprechenden Verkehrsträgern dargestellt. Es wird hierbei unterschieden nach Anpassungen im Radwegenetz, Verbesserung für Fußgänger, insbesondere durch Aufwertung von Platz und Verkehrsflächen sowie Umbaumaßnahmen im Verkehrsnetz, die unmittelbar den motorisierten Individualverkehr betreffen. Zudem sind hier die generellen Maßnahmen insbesondere in der Kernstadt Östringen aufgetragen. Auf die Einzelmaßnahmen wird, unterteilt nach jeweiligen Verkehrsträgern, nachstehend eingegangen. Es ist dabei darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahmen die aus verkehrlicher Sicht zu empfehlenden Maßnahmen beinhalten, die im Rahmen der Bürgerbeteiligung, der Klausurtagung und aus eigenen Erkenntnissen vorgeschlagen werden. Somit hat bei den nachstehenden Vorschlägen bereits eine Abwägung hinsichtlich Umsetzbarkeit bzw. des verkehrlichen Nutzens stattgefunden. Selbstverständlich können auch weitere Anpassungen hinsichtlich Mobilität und dem vorhandenen Verkehrsnetz durchgeführt werden, die unter Punkt 8, Bürgerbeteiligung aufgelistet sind, jedoch von hieraus nicht in den Maßnahmenkatalog übernommen wurden. Aus verkehrlicher Sicht können dabei unterschiedliche Haupt- und Handlungsschwerpunkte in den einzelnen Stadtteilen gesehen werden. In Östringen ist dies der zentrale Bereich Rathaus / Kirchplatz. In diesem Bereich sollte entsprechend eine Anpassung der Verkehrswege und eine Optimierung des Stellplatzangebotes in Abstimmung mit dem städtebaulichen Konzept erfolgen. Das städtebauliche Ziel, einen Einkaufsmarkt an zentraler Stelle hier anzulegen, muss verkehrlich durch Parkierung und Anschluss an den Bestand entsprechend umgesetzt werden.



Als zweiter Handlungsschwerpunkt ist in der Kernstadt Östringen der Bereich Parkplatz Leiberg / B 292 zu sehen.

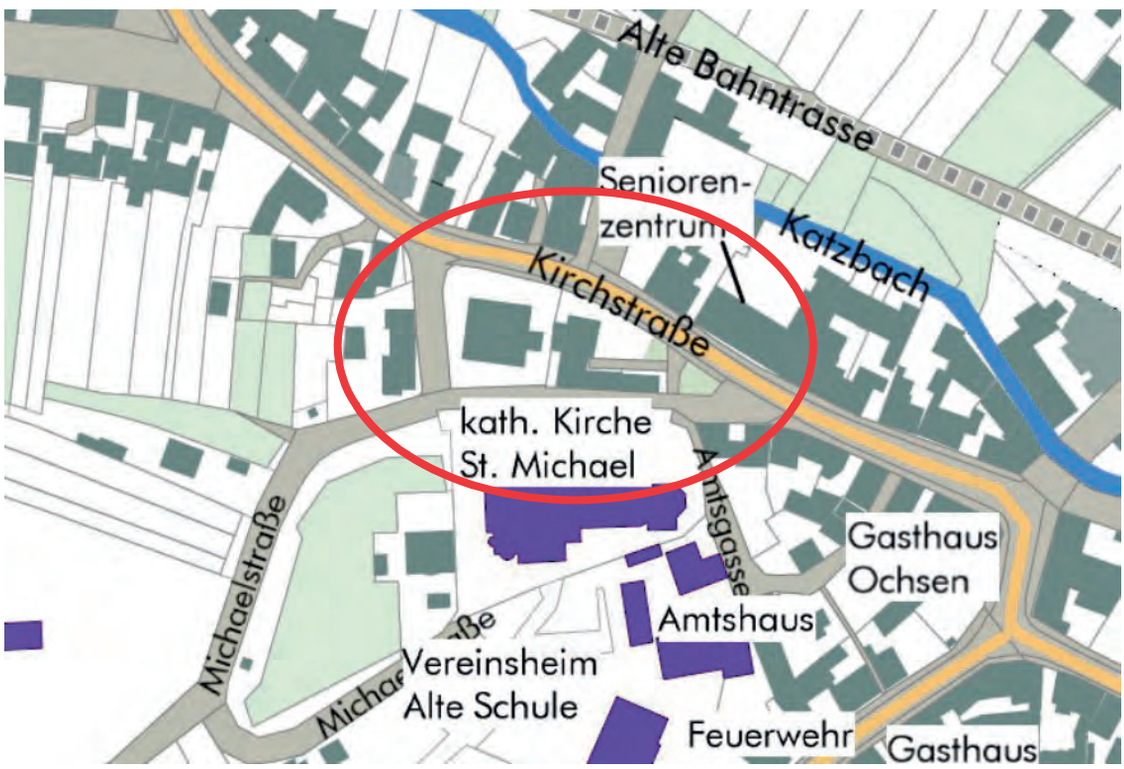


Hier sollte neben der städtebaulichen Aufwertung des Platzes auch eine teilweise Verlegung der B 292 Hauptstraße erfolgen, um den nördlichen Gehweg zu verbreitern und durch eine Verschwenkung der Fahrbahn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu unterstützen sowie die Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Ein weiterer verkehrlicher Handlungsschwerpunkt ist der Bereich B 292 / Kraichgauer Weinstraße - Soliswiesen.

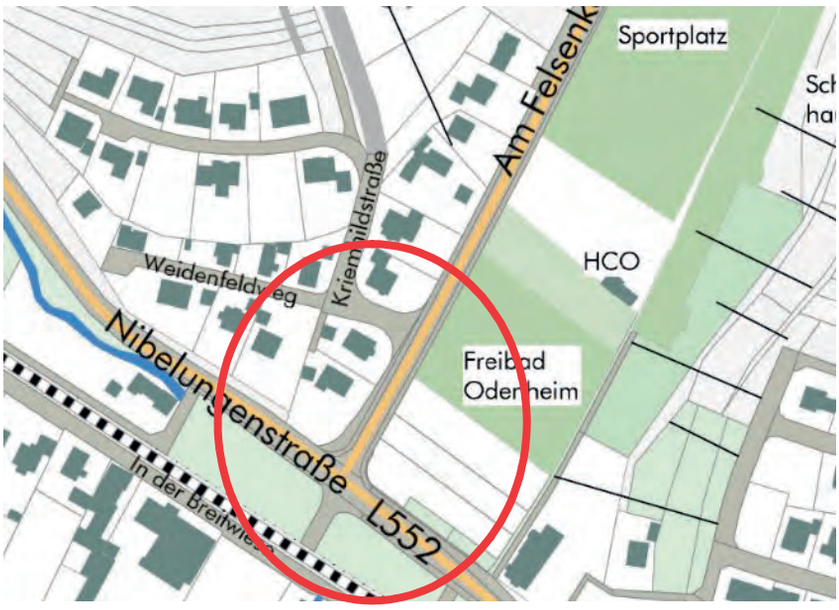
Die Georg-Friedrich-Händel-Straße stellt die Verbindung vom Schulzentrum zum Schulsportzentrum Soliswiesen her. Dabei muss die Kraichgauer Weinstraße gequert werden. Diese wurde aber für den motorisierten Individualverkehr massiv ausgebaut. Aus diesem Grund kommt es hier zu teilweise erheblichen Sicherheitsdefiziten für Fußgänger auf dem Schulweg bzw. Radfahrern beim Überqueren der entsprechenden Verkehrswege. Gleiches gilt auch für den Bereich der Kreuzung B 292 / Kraichgauer Weinstraße und der hier mangelhaften Führung der Radwege sowie fehlender Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer.

Die Handlungsschwerpunkte in Odenheim liegen aus verkehrlicher Sicht vor allem im Bereich der L 552 Kirchstraße / Michaelstraße und dem entsprechenden Schulweg über die Mittelstraße.



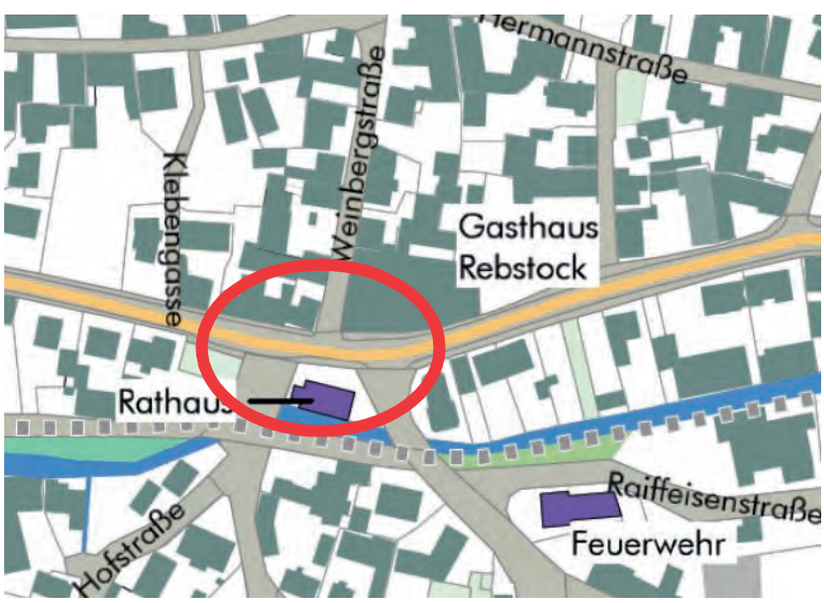
Dieser Bereich sollte weniger aus städtebaulichen Gesichtspunkten als aus Gründen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit langfristig angepasst werden. Die Kirchstraße könnte mit Belagwechsel umgestaltet und der Schulweg dadurch besser akzentuiert werden. Zudem kann hierüber auch die vorhandene Geschwindigkeitsreduzierung verdeutlicht werden.

Als weiterer Handlungsschwerpunkt ist der westliche Ortseingang Nibelungenstraße / Am Felsenkeller zu nennen.



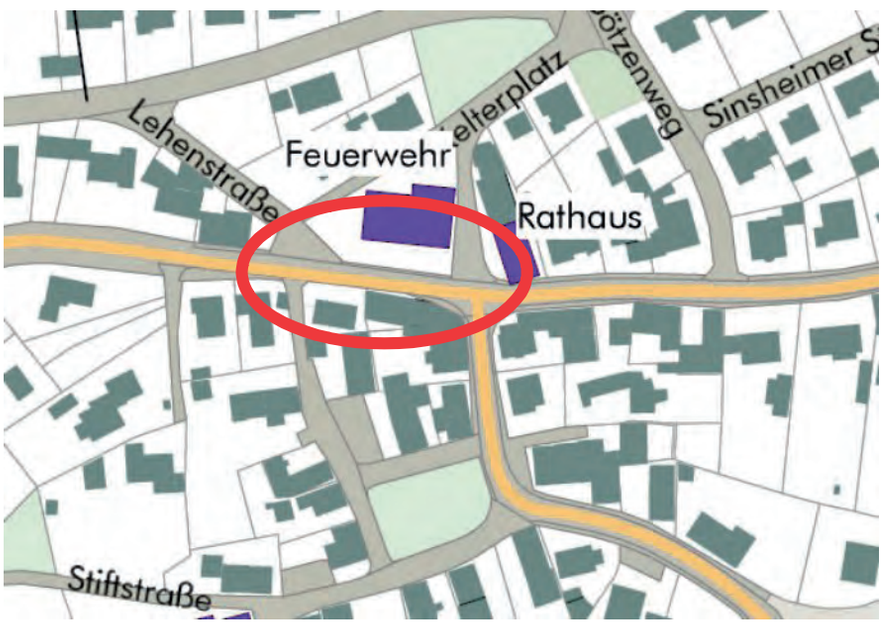
Hier sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer eine Anpassung der Knotenpunktssituation mit Ausbau der Verkehrswege für Fußgänger und Radfahrer einschließlich gesicherter Querungen im Bereich Freibad und Sportplätze erfolgen.

In Tiefenbach kann als Handlungspunkt der zentrale Bereich L 552 Rathaus / Weinbergstraße gesehen werden.



Hier kann langfristig durch die Aufwertung der Verkehrsflächen ein zentraler Bereich mit erhöhter Aufenthaltsfunktion geschaffen werden, der zudem zu einer Verlangsamung der Geschwindigkeiten auf der L 552 beitragen kann.

Aus verkehrlicher Sicht ist in Eichelberg kein vornehmlicher Handlungspunkt zu sehen. Es sollte jedoch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger im Bereich der K 3517 - Obere Klosterstraße zwischen Lehenstraße und Parkstraße eine Einengung der Straße unter gleichzeitiger Verbreiterung der Gehwege umgesetzt werden.



Hierdurch kann eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich erreicht werden und zudem würde eine derartige Maßnahme zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Bereich der Oberen Klosterstraße beitragen.

11. Maßnahmenkatalog Mobilität / Verkehrsplanung

Als Ergebnis der Bürgerwerkstätten, der Klausurtagung und den grundsätzlichen Überlegungen der beteiligten Planungsbüros wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet mit Projekten die kurz-, mittel- und langfristig realisiert werden können. Diese Priorisierung erfolgt unter dem Aspekt der verkehrlichen Wirksamkeit und der entsprechenden Finanzierungsmittel. Nachstehend sind die Maßnahmenkataloge des Teilbereichs Verkehrsplanung / Mobilität aufgelistet.

Diese Prioritätenliste kann im weiteren Verfahren entsprechend ergänzt werden und in Abhängigkeit von wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen in der Gesamtstadt Östringen angepasst werden. Es wurde hierbei nach folgenden Handlungsfeldern im Fachbereich Verkehrsplanung / Mobilität unterschieden:

- Allgemeine stadtverträgliche Mobilität
- Motorisierter Individualverkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Öffentlicher Verkehr

Anmerkungen:

Vorschlag Planungsbüros

Priorität: 1: kurz-bis mittelfristig (Zeithorizont 2015 bis 2020)

Priorität: 2: langfristig (Zeithorizont ab 2020)

1. Handlungsfeld: allgemeine stadtverträgliche Mobilität

Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
1.1	LKW Durchfahrtsverbot B 292	1	P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung
1.2	Ausbau K 3520 und Freigabe für LKW	1	P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung
1.3	LKW Durchfahrtsverbot K 3521 Rettigheim	1	P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung
1.4	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Ortsdurchfahrten	1	P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung
1.5	Umgehungsstraße Östringen B 292	1	P, Sonstige	RP, Verwaltung, Planungsbüro
1.6	barrierefreie Verkehrsanlagen	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung
1.7	Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer)	1	KT, B, P	Verwaltung, GR, Bürger
1.8	Piktogramme mit Hinweis auf Schulwege	1	P	Verwaltung, GR
1.9	Pallettenhandel verlagern aus Gartenstr. da Konflikt mit Kindergarten durch rangierende Lastzüge	1	P	Verwaltung, GR
1.10	Einführung Carsharing	1	KT, B, P	Verwaltung, GR, Bürger
1.11	Ausbau Fußwegenetz	1	B	Verwaltung, GR
1.12	Reduzierung Gehwegparken durch Neukonzeption und Kontrollen	1	KT, B	Verwaltung, GR, Bürger
1.13	Verbesserung von Sichtverhältnissen	1	B, P	Verwaltung, GR
1.14	Projekt nachhaltige Mobilität an Grundschulen	1	B, P	Verwaltung, GR, Bürger

2. Handlungsfeld: motorisierter Individualverkehr

2.1 Östringen

Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
2.1.1	Umgestaltung Einmündung Industriestraße / B 292	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR
2.1.2	stationäre Geschwindigkeitskontrollen B 292 Bereich Parkplatz Leiberg	1	B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR
2.1.3	Reduzierung Gehwegparken durch Kontrolle und Neukonzeption Parkplätze	1	B, P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.4	Umgestaltung Platz B 292 / Leiberg mit Neukonzeption ruhender Verkehr	2	KT, B, P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.5	Umbau Knoten K 3520 / Franz-Gurk-Str.	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR
2.1.6	Optimierung des ruhenden Verkehrs Bereich Sparkasse	1	P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.7	Wiesenstraße - Reduzierung der Fahrbahnbreiten	2	P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.8	Umgestaltung Knoten Rettigheimer Str. / B 292	2	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.9	Umgestaltung Bereich Waldstraße / FC Östringen	2	KT, B, P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.10	Umgestaltung Bereich Waldstr. / Dinkelbergstr.	2	P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.11	T 30 in Friedrich-Ebert-Str. und Neubaugebiet Theodor-Heuss-Str.	2	P	Verwaltung
2.1.12	Umbau Knoten Goethestr. / Allmendstr.	2	P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.13	Fahrbahnteiler Kraichgauer Weinstraße in Ortseinfahrt	2	KT, B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.14	Umbau Knoten B 292 / Kraichgauer Weinstr. - Kreisverkehr	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.1.15	Umbau Knotenpunkt Kraichgauer Weinstr. / Georg-Friedrich-Händel-Str. - Kreisverkehr	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

2.2 Odenheim

Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
2.2.1	Umbau Knotenpunkt L 552 / Am Felsenkeller - Kreisverkehr	2	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.2	Umbau Knotenpunkt L 552 / Schulstraße	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.3	Umbau Knotenpunkt L 552 / Forsthausstr.	2	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.4	eventuell Wegnahme Linksabbiegefahrstreifen L 552 in Nibelungenstr. Und Eppinger Str.	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.5	Umgestaltung Bereich L 552 / Michaelstr. zur besseren Erkennbarkeit T 30	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.6	Fahrbahnteiler K 3517 Schulstraße - Ortseinfahrt	1	KT, B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.7	Fahrbahnteiler K 3517 Obere Klosterstraße - Ortseinfahrt	1	KT, B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.8	Fahrbahnteiler L 552 Ost - Ortseinfahrt	2	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.9	Reduzierung der Fahrbahnbreite Schulstraße	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.10	Fahrbahnteiler mit Querungshilfe L 635 / Am Felsenkeller Bereich FC Odenheim	1	KT, B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.2.11	Verbesserung Sichtverhältnisse Rötestr. / Nibelungenstr.	1	B	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

2.3 Tiefenbach

Projekt/Maßnahme		Priorität	Initiierung	Akteure
2.3.1	Umbau Knoten L 552 / Hambergstr. mit Querungshilfe für Fußgänger	2	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.3.2	Einengungen westliche Hauptstraße zur Reduzierung der Geschwindigkeit	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.3.3	Einengungen östliche Hauptstraße zur Reduzierung der Geschwindigkeit	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.3.4	Fahrbahnteiler L 552 Ost - Ortseinfahrt	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.3.5	Fahrbahnteiler Hambergstr. Nord	1	KT, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

2.4 Eichelberg

Projekt/Maßnahme		Priorität	Initiierung	Akteure
2.4.1	Fahrbahnteiler K 3517 Ost	1	KT, B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
2.4.2	Reduzierung Fahrbahnbreite Obere Klosterstr.	2	P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

3. Handlungsfeld: Radverkehr
3.1 Östringen
Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
3.1.1	Optimierung Radwegeführung Bereich Abfahrt Kaufland / freie Tankstelle	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.2	Fortführung Radweg B 292 über Kraichgauer Weinstraße hinaus mit regelkonformer Einbindung in B 292, eventuell Anlage von Schutzstreifen	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.3	Querung Einmündung Goethestr. zur Radwegeführung über Allmendstr.	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.4	Querungshilfe Franz-Gurk-Str. / B 292	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.5	Verlängerung Radweg K 3520 bis Mühlhausener Str.	1	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.6	Querungshilfe K 3520 / Mühlhausener Str. mit Umbau des Knotenpunktes - evtl. Kreisverkehr	1	KT, P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.7	Pedelec Ladestationen Rathaus / Am Leiberg / Bahnhof Odenheim	1	KT, B, P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.8	Querungshilfe Kraichgauer Weinstraße / Radweg Richtung Zeutern	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.9	Querungshilfe Radweg L 635 - Kuhngasse / Marienweg	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

3. Handlungsfeld: Radverkehr
3.1 Östringen
Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
3.1.1	Optimierung Radwegeführung Bereich Abfahrt Kaufland / freie Tankstelle	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.2	Fortführung Radweg B 292 über Kraichgauer Weinstraße hinaus mit regelkonformer Einbindung in B 292, eventuell Anlage von Schutzstreifen	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.3	Querung Einmündung Goethestr. zur Radwegeführung über Allmendstr.	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.4	Querungshilfe Franz-Gurk-Str. / B 292	2	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.5	Verlängerung Radweg K 3520 bis Mühlhausener Str.	1	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.6	Querungshilfe K 3520 / Mühlhausener Str. mit Umbau des Knotenpunktes - evtl. Kreisverkehr	1	KT, P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.7	Pedelec Ladestationen Rathaus / Am Leiberg / Bahnhof Odenheim	1	KT, B, P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.8	Querungshilfe Kraichgauer Weinstraße / Radweg Richtung Zeutern	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.1.9	Querungshilfe Radweg L 635 - Kuhngasse / Marienweg	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

3.2 Odenheim

	Projekt/Maßnahme	Priorität	Initiierung	Akteure
3.2.1	Querungshilfe Forsthausstr. / L 552 / Radweg Katzbach	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.2.2	Querungshilfe außerorts L 552 Richtung Tiefenbach östlich Einmündung L 635	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.2.3	Querungshilfe Am Felsenkeller Weidenfeldweg in Verbindung mit Fahrbahnteiler für MIV	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
3.2.4	Ausbau Radwegeführung Am Felsenkeller zwischen Nibelungenstraße und Schwimmbad / Sportplätzen	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

3.3 Tiefenbach

	Projekt/Maßnahme	Priorität	Initiierung	Akteure
3.3.1	Querungshilfe Radwegenetz L 552 - Kreuzberghof	1	P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

4. Handlungsfeld: Fußverkehr
4.1 Östringen
Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
4.1.1	Querungshilfe B 292 Haltestelle Schwimmbad / Industriestraße	1	KT, P, Sonstige	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.1.2	Bereich Leiberg Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	1	P	Verwaltung, GR
4.1.3	Bereich Kirche / Rathaus Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	2	P	Verwaltung, GR
4.1.4	Querung B 292 Bereich Netto / Shell Tankstelle	1	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.1.5	private Schilder und Möblierung auf Gehwegen entlang B 292 entfernen	1	P	Verwaltung, GR
4.1.6	Änderung Linienführung B 292 im Bereich Am Leiberg zur Verbreiterung der Gehwege	2	KT, P, B	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.1.7	Umgestaltung und Aufwertung Bereich Mühlhausener Str. / Ringstr.	2	KT, P	Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.1.8	Einengungen Kuhngasse zur Verbreiterung der Gehwege	2	KT, P, B	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.1.9	Einbeziehung Alter Friedhof in Fußwegenetz	1	KT, P	Verwaltung, GR
4.1.10	Umgestaltung Parkplatz Am Leiberg	2	KT, P	Verwaltung, GR, Planungsbüro

4.2 Odenheim

Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
4.2.1	Querungshilfe L 552 Nibelungenstr. Höhe Bushaltestelle	1	KT, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.2.2	Optimierung der Fußwege im Bereich Nibelungenstraße östlich Am Felsenkeller	1	KT, B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.2.3	Bereich Michaelstr. / Kirche / Schule teilweise Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	2	P	Verwaltung, GR
4.2.4	Umbau Bereich Kirchstraße - Schulweg im Bereich der T 30 Reduzierung zur besseren Ersichtlichkeit für MIV	2	B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.2.5	Schulweg Alter Bahndamm / Utestraße verdeutlichen durch vorgezogene Seitenräume und Piktogramme	1	B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

4.3 Tiefenbach

Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
4.3.1	langfristig Anpassung Bereich L 552 / Weinbergstraße mit Umbau zu Shared Space - Verkehrssicherheit Schulweg	1	B, P	RP, Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro
4.3.2	Weinbergstraße Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich - Schulweg	1	B, P	Verwaltung, GR
4.3.3	Bereich um das Rathaus Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich	1	P	Verwaltung, GR

4.4 Eichelberg

Projekt/Maßnahme

		Priorität	Initiierung	Akteure
4.4.1	Umbau obere Klosterstraße im Bereich Lehenstr. / Kelterplatz zur Optimierung Gehwege	1	KT, B, P	Polizei, LRA, Verwaltung, GR, Planungsbüro

5. Handlungsfeld: öffentlicher Verkehr

Projekt/Maßnahme		Priorität	Initiierung	Akteure
5.1	Änderung der Schulbuskonzeption mit Neubau Bushalte im Bereich Leiberg / Keltergasse und Verlagerung von Mozartstr.	1	P, Verw.	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR, Planungsbüro
5.2	Optimierung der Radabstellanlagen an den Haltestellen zur Förderung der Multimodalen Mobiltät	1	KT, B, P	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR
5.3	Umbau Haltestellen barrierfreier Einstieg	2	KT, P	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR
5.4	Umbau Haltestelle Eppinger Str. in Odenheim	1	P	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR
5.5	Optimierung und Umbau Bushaltestelle West in Tiefenbach	1	P	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR
5.6	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	1	P, Verw.	Verwaltung, GR
5.7	eventuell Taktverdichtung bei Neuasuschreibung Linienbündel	1	P	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR
5.8	Prüfen der Möglichkeiten eines Bürgerbusses bzw. eines Stadtbussystems als Ergänzung des bestehenden ÖV	1	KT, B, P, Verw.	Verkehrsbetriebe, Verwaltung, GR

Die Einzelmaßnahmen wurden im Weiteren für die Stadtteile getrennt nach motorisiertem Individualverkehr sowie dem nicht motorisierten Verkehr in Übersichtsplänen dargestellt. Diese sind in den **Anlagen 17 bis 19** für den motorisierten Individualverkehr und den **Anlagen 20 bis 22** für den nicht motorisierten Individualverkehr aufgetragen. Es ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass die Anpassungen für den motorisierten Individualverkehr auch unmittelbare Auswirkungen auf den nicht motorisierten Individualverkehr haben, da diese vornehmlich zu einer Verringerung der Geschwindigkeiten und somit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer führen sollen.

11.1 Motorisierter Individualverkehr

Östringen:

In Östringen wird vorgeschlagen, eine grundsätzliche Harmonisierung des Verkehrs durch Reduzierung der Geschwindigkeiten im Bereich der B 292 / Hauptstraße zu erreichen. Diese Maßnahme ist unabhängig von einem möglichen Neubau einer

Ortsumfahrung im Zuge der B 292 zu sehen. Durch die Anpassung von einzelnen Straßenbereichen und Knotenpunkten **(Anlage 17)** soll die Verkehrssicherheit für querende Fußgänger und Radfahrer erhöht werden. Die Optimierung des ruhenden Verkehrs sollte insbesondere im zentralen Bereich durch stärkere Kontrollen bzw. Erweiterung oder Reduzierung des zur Verfügung stehenden Parkraums erfolgen. Durch die Einrichtung von Fahrbahnteilern bspw. In der Kraichgauer Weinstraße kann eine Entschleunigung der einfahrenden Fahrzeuge erreicht werden. Zudem wird das Queren von Radfahrern im Rahmen des Radwegekonzepts hierdurch erleichtert. Massive Umbaumaßnahmen werden demnach im Bereich B 292 West - Kraichgauer Weinstraße erforderlich, um hier die deutlich überdimensionierten Verkehrswege entsprechend anzupassen.

Odenheim:

Da auch in Odenheim im zentralen Bereich relativ hohe Fahrgeschwindigkeiten festgestellt werden konnten, insbesondere im Bereich Übergang Kirchstraße T30, sollten hier ebenfalls Maßnahmen zur verkehrssicheren und langsameren Abwicklung des motorisierten Verkehrs getroffen werden. Die Maßnahmen im motorisierten Verkehr sind in **Anlage 18** aufgetragen. Es können hierbei bspw. Überlegungen angestellt werden, inwieweit die vorhandenen Linksabbiegefahrstreifen in der Nibelungenstraße und der Eppinger Straße entfallen können, da diese eventuell aus verkehrlicher Sicht hinsichtlich Leistungsfähigkeit nicht mehr notwendig sind. Derartige Maßnahmen sind selbstverständlich mit dem Straßenverkehrsamt bzw. der Polizei abzustimmen. Zudem liegen im zentralen Bereich relativ großzügig ausgebaute Knotenpunkte vor, die auch aus städtebaulichen Gesichtspunkten angepasst werden können mit Neuordnung des Verkehrsraums. Fahrbahnteiler in den Ortseinfahrten führen zu einer Reduzierung der Einfahrgeschwindigkeiten in die bebaute Ortslage. Dies würde auch im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrten zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Tiefenbach:

In Tiefenbach kann entsprechend **Anlage 19** neben den bereits angesprochenen Hauptmaßnahmen auch eine Anpassung der Ortseinfahrten erfolgen. Zudem können gewisse Potenziale zur geänderten Linienführung der westlichen und östlichen Hauptstraße gesehen werden, die zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten betragen können. Diese sind nicht in baulicher Umgestaltung sondern unter Umständen in Ummarkierung von Verkehrsflächen wie die Ausweisung von Stellplätzen im Bereich der westlichen und östlichen Hauptstraße zu sehen. Zudem sollte auch

die Einrichtung kleinerer Engstellen in Betracht gezogen werden, die ebenfalls eine Reduzierung der Geschwindigkeiten nach sich ziehen können.

Eichelberg:
In Eichelberg entsprechend **Anlage 19** wird die Reduzierung der Fahrbahnbreite im Bereich Obere Klosterstraße bei gleichzeitiger Aufwertung der Verkehrsflächen für Fußgänger vorgeschlagen.

11.2 Radverkehr

Östringen
Im Radverkehr sollten Verbesserungen entsprechend **Anlage 20** im Bereich der westlichen Ortseinfahrt in die Kernstadt Östringen vorgenommen werden, die zu einer optimierten Vernetzung mit dem Radwegenetz über die Allmendstraße und Wiesenstraße führen sollen. Dies betrifft insbesondere auch die Querungen der klassifizierten Straßen und die Einbindung in die überregionalen Radverkehrswege Richtung Angelbachtal, Mühlhausen und die Vernetzung der einzelnen Stadtteile. Im Bereich Kuhngasse / Marienweg sollte ein Fahrbahnteiler angelegt werden, der zu einer gefahrloseren Querung des Radverkehrs beitragen soll. Gleiches ist im Bereich Kraichgauer Weinstraße zu sehen. Im Rahmen des Ausbaus der K 3520 sollte zudem der westlich gelegene Radweg bis zur Mühlhausener Straße verlängert werden, um hier in diesem Bereich eine gesicherte Querung unter gleichzeitiger Anpassung der Verkehrsführung Karl-Schiffer-Straße zu realisieren. Ebenfalls sollte im Bereich der Rettigheimer Straße / Sportplätze FC Östringen eine Anpassung mit Querungshilfe vorgenommen werden. In **Anlage 23** ist das innerörtliche Radwegekonzept für die Kernstadt Östringen aufgetragen. Dies zeigt insbesondere die Integration der Einzelmaßnahmen in das Radwegekonzept zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Sämtliche Anpassungen müssen somit im Gesamtkontext gesehen werden.

Odenheim
Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer kann in Odenheim entsprechend **Anlage 21** die Anpassung des Bereichs Am Felsenkeller, Freibad und Sportplätze FC Odenheim gesehen werden. Hier kann durch eine optimierte Radwegeführung bzw. der Einrichtung von Querungshilfen über die klassifizierten Straßen eine deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erfolgen. Zudem sollte im Bereich Forsthausstraße / Katzbach zur Verbesserung der

Radwegeführung die Querung des überregionalen Radwegenetzes entsprechend angepasst werden.

Tiefenbach und Eichelberg **(Anlage 22)**
In den Bereichen Tiefenbach und Eichelberg sind demgegenüber keine direkten Erfordernisse zur Verbesserung der Radwegeführung in den bebauten Ortslagen zu sehen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Außerortsbereich im Zuge der L 552 zwischen Odenheim und Tiefenbach östlich der Einmündung der L 635 im Rahmen des überregionalen Radwegenetzes eine Querungshilfe eingerichtet werden sollte. Gleiches gilt für den Bereich Zufahrt Hotel Kreuzberghof. Auch hier quert der angewiesene Radweg die L 552 außerorts.

11.3 Fußgänger:

In den **Anlagen 19 bis 21** sind neben den Maßnahmen für den Radverkehr auch die Maßnahmen für den Fußverkehr aufgetragen.

Östringen
In Östringen sollte neben einer grundsätzlichen Aufwertung zentraler Bereiche **(Anlage 20)**, die bereits zuvor erläutert wurden, auch die Querung der B 292 an der Haltestelle Schwimmbad / Industriestraße und im Bereich Netto / Shell Tankstelle verbessert werden, was bereits im Rahmen von erforderlichen Umbaumaßnahmen im motorisierten Individualverkehr erfolgen kann. Zudem sollte durch die Anpassung der Verkehrsführung im Bereich B 292 / Leiberg und der Kuhngasse südlich der B 292 eine Verbreiterung der Gehwege erfolgen, da hier zu schmale Gehwege unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsstärkeren im motorisierten Individualverkehr vorhanden sind. Ebenfalls ist darauf hinzuweisen, dass der Alte Friedhof in das Fußwegenetz einbezogen werden sollte. Neben dem zukünftigen barrierefreien Ausbau der Verkehrswege für Fußgänger insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist ein besonderes Augenmerk auf die Reduzierung des Gehwegparkens zu legen. In Teilbereichen ist keine Anpassung der Gehwegbreiten möglich. Unter Berücksichtigung von überall vorhandenen Gehwegparken wird die durch das Gehwegparken geringe Breite nochmals reduziert, was zu erheblichen Problemen für mobilitätseingeschränkte Personen oder Fußgängern mit Kinderwagen führt. Zudem ist auch in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr den Gehweg zum Radfahren benutzen müssen. Auch hierzu ist Gehwegparken kritisch zu betrachten.

Odenheim

In Odenheim können Verbesserungen im Bereich der Bushaltestelle L 552 Nibelungenstraße West und eine Optimierung der Querung in diesem Bereich gesehen werden. Im weiteren Verlauf der Nibelungenstraße kann eine Anpassung bzw. Erweiterung im nördlichen Bereich erfolgen. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass eine bessere Integration der Schulwege erfolgt. Dies betrifft den Bereich L 552 / Kirchstraße, aber auch den Schulweg am alten Bahndamm und die Einbindung Utestraße. Hier kann durch die Visualisierung durch Piktogramme eine bessere Erkennbarkeit durch den motorisierten Verkehr erreicht werden. Diese Maßnahmen sind in **Anlage 21** dargestellt.

Tiefenbach und Eichelberg

In Tiefenbach kann langfristig, wie bereits erwähnt, der zentrale Bereich L 552 Weinbergstraße aufgewertet werden, einerseits, um eine Platzgestaltung in diesem Bereich zu schaffen und zudem den Schulweg verkehrssicherer zu gestalten. In Eichelberg kann, wie bereits erwähnt, der Umbau der Oberen Klosterstraße im Bereich Lehnestraße / Kelterplatz zur Verbreiterung der vorhandenen Gehwege gesehen werden. Die Maßnahmen in Tiefenbach und Eichelberg sind in **Anlage 22** aufgetragen.

11.4 Öffentlicher Verkehr

Aus Gründen der städtebaulichen Optimierung müssen Überlegungen angestellt werden, inwieweit die Schulbuskonzeption mit Neubau von Bushalten im Bereich Leiberg / Keltergasse geändert werden kann. Hierdurch könnten die Bushaltestellen im Bereich der Mozartstraße entfallen und zudem die Anbindung an die B 292 verbessert werden. Hierzu müssen jedoch noch weitergehende Untersuchungen angestellt werden, inwieweit hier die adäquate Ausweisung von Bushaltestellen für den Schülerverkehr möglich ist. Grundsätzlich wird zur Förderung der multimodalen Mobilität eine Optimierung der Radabstellanlagen an den Haltestellen gesehen. Dies betrifft insbesondere den Bahnhof Odenheim und die zentralen Bushaltestellen im Bereich der Kernstadt Östringen. In Eichelberg und Tiefenbach sind demgegenüber die Bushaltestellen gut fußläufig erreichbar. In den **Anlagen 24 bis 26** ist die Erschließungsqualität aufgetragen. In einem Radius von 400 m ist eine hinreichende Erschließung gegeben.

Langfristig ist durch die Verkehrsbetriebe der Haltestellenumbau mit barrierefreiem Einstieg vorgesehen. In diesem Zusammenhang sollte langfristig auch in Odenheim

die Haltestelle Eppinger Straße entsprechend umgebaut werden und eventuell auf die Fahrbahn gelegt werden. Gleiches gilt für die Bushaltestelle West in Tiefenbach. Auch hier sollte eine Optimierung der Bushaltestelle erfolgen.

Für den öffentlichen Verkehr wird zudem vorgeschlagen, eine Mobilitätszentrale einzurichten, die über digitale Angebote eine Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger und Vorschläge zur nachhaltigen Mobilität in den Stadtteilen macht. Bei der Neuausschreibung der Linienbündel sollte seitens der Stadt Östringen auch die Verbesserung der Taktzeiten vornehmlich im Abendbereich bzw. die alternativen Konzepte geprüft und gefordert werden.

Die Zählung der Ein- und Aussteiger (stichprobenartig) hat im Bereich des Busverkehrs ergeben, dass hier noch Erweiterungspotenzial gesehen wird. Inwieweit die Einrichtung eines Bürgerbusses möglich ist, kann derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Bürgerbeteiligung ein derartiges Konzept, das auf gemeinschaftlich freiwilliger Basis der Bürger beruht, nicht angesprochen wurde. Demgegenüber wurde ein Stadtbussystem als Ergänzung des bestehenden öffentlichen Verkehrs vorgeschlagen. Diese Ergänzung durch Stadtbusse im Bereich der Gesamtstadt Östringen muss ebenfalls im Rahmen der Neuausschreibung des Linienbündels geprüft werden und auch die nicht unerheblichen finanziellen Auswirkungen auf die Stadt Östringen beurteilt werden.

12. Zusammenfassung

Das hier vorgelegte Mobilitätskonzept wurde auf den Verkehrszählungen des Jahres 2009 für die Kernstadt Östringen mit Verkehrsbefragungen im motorisierten Individualverkehr und die Zählung des Radverkehrs aufgebaut. Zudem erfolgten aktuelle Verkehrserhebungen in den Ortsdurchfahrten der Stadtteile Odenheim, Tiefenbach und Eichelberg.

Aufgrund aktueller Verkehrsprobleme und dem Bedarf einer Optimierung des Verkehrsraums hat die Stadt Östringen ein integriertes Stadtentwicklungskonzept 2030 beauftragt, das auch die verkehrliche Ausrichtung in einem Mobilitätskonzept / Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet, das den zukünftigen Anforderungen gerecht werden soll.

Neben dem motorisierten Individualverkehr werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auch sämtliche weitere Verkehrsarten berücksichtigt. Hierzu gehört der nicht motorisierte Verkehr durch Fußgänger und Radfahrer, der öffentliche Verkehr und besondere Mobilitätskonzepte für unterschiedliche Verkehrsträger und -nutzer.

Als Ergebnis der Verkehrsanalyse ist festzustellen, dass auf die Abwicklung des motorisierten Ziel- und Quellverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer) besonders geachtet werden muss.

Der motorisierte Verkehr soll zukünftig verkehrssicher und stadtverträglich abgewickelt werden können. Zudem sollen detaillierte Maßnahmen dazu führen, dass eine Verlagerung der Verkehrsanteile vom motorisierten Individualverkehr auf den nicht motorisierten Individualverkehr erfolgt.

Sämtliche Maßnahmen müssen auch die Erreichbarkeit bei jedoch stadtverträglichen Belastungen durch Kraftfahrzeugverkehr berücksichtigen. Zudem muss aufgrund der demographischen Entwicklung und zukünftig mehr Einwohnern mit Mobilitätseinschränkungen auf die Barrierefreiheit besonderer Wert gelegt werden.

Für die Kernstadt Östringen sollte der Neubau einer Umgehungsstraße weiter verfolgt werden.

In besonders sensiblen Bereich der Ortsdurchfahrten sollte die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

Die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 292 in der Kernstadt von Östringen sollte für Schwerverkehr im Durchgangsverkehr gesperrt werden. Die Umleitung kann über die B 39 / Ortsumgehung Mühlhausen zum Autobahnanschluss Rauenberg an die BAB 6 erfolgen.

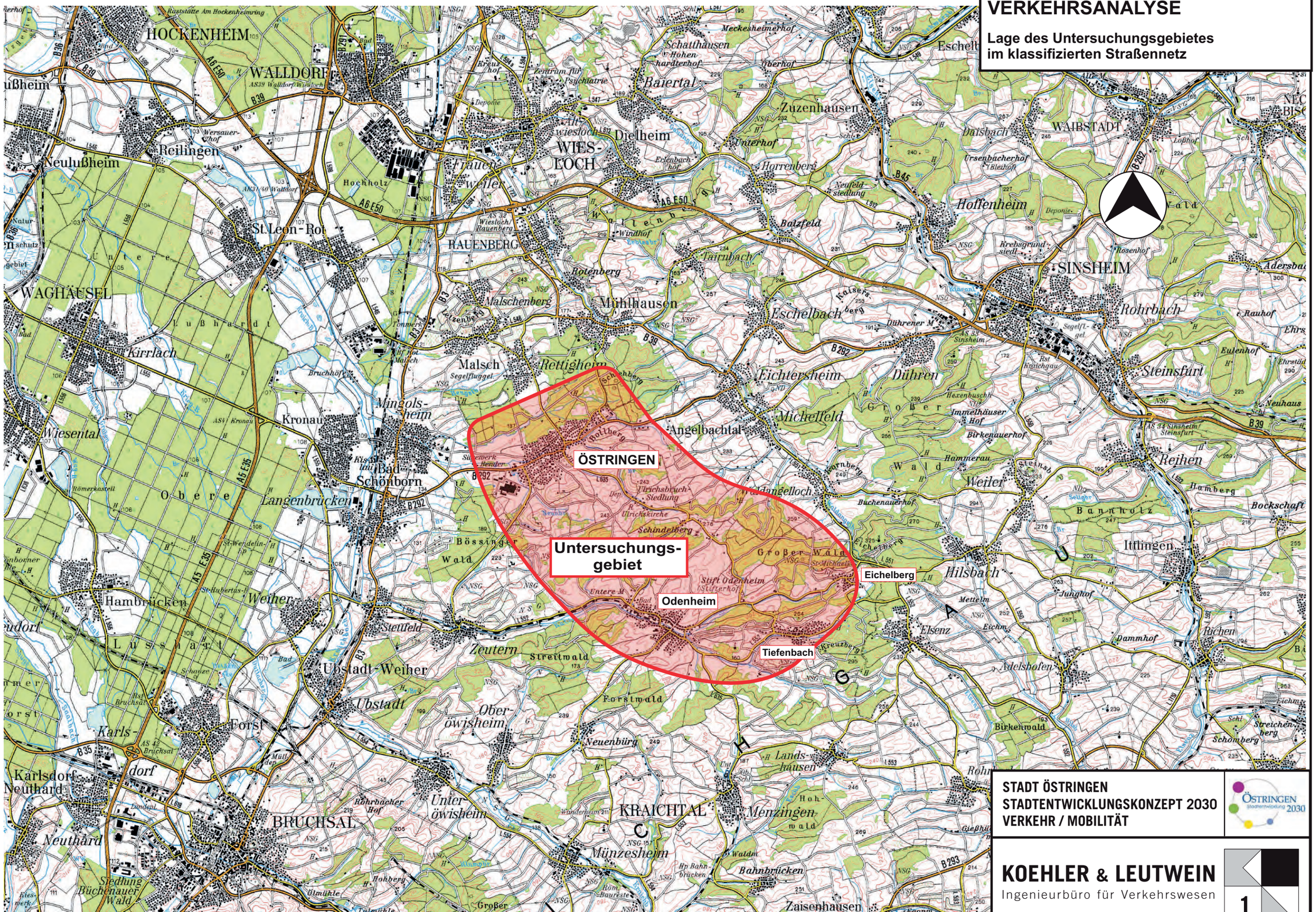
Detaillierte Einzelmaßnahmen sollen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen. Hierbei wurden besondere Handlungsschwerpunkte für die einzelnen Stadtteile definiert. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten sind besondere Maßnahmen zu ergreifen, da hier erhebliche Sicherheitsdefizite vorliegen.

Zudem sollte die Radwegeführung an aktuelle Richtlinien angepasst und ausgebaut werden. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit der Einbindung der Radwege in eine gemeinsame Führung mit dem motorisierten Verkehr und eine Verbesserung der

Querungsmöglichkeiten innerorts wie außerorts im Zuge des Radwegenetzes erforderlich.

VERKEHRSANALYSE

Lage des Untersuchungsgebietes im klassifizierten Straßennetz



STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

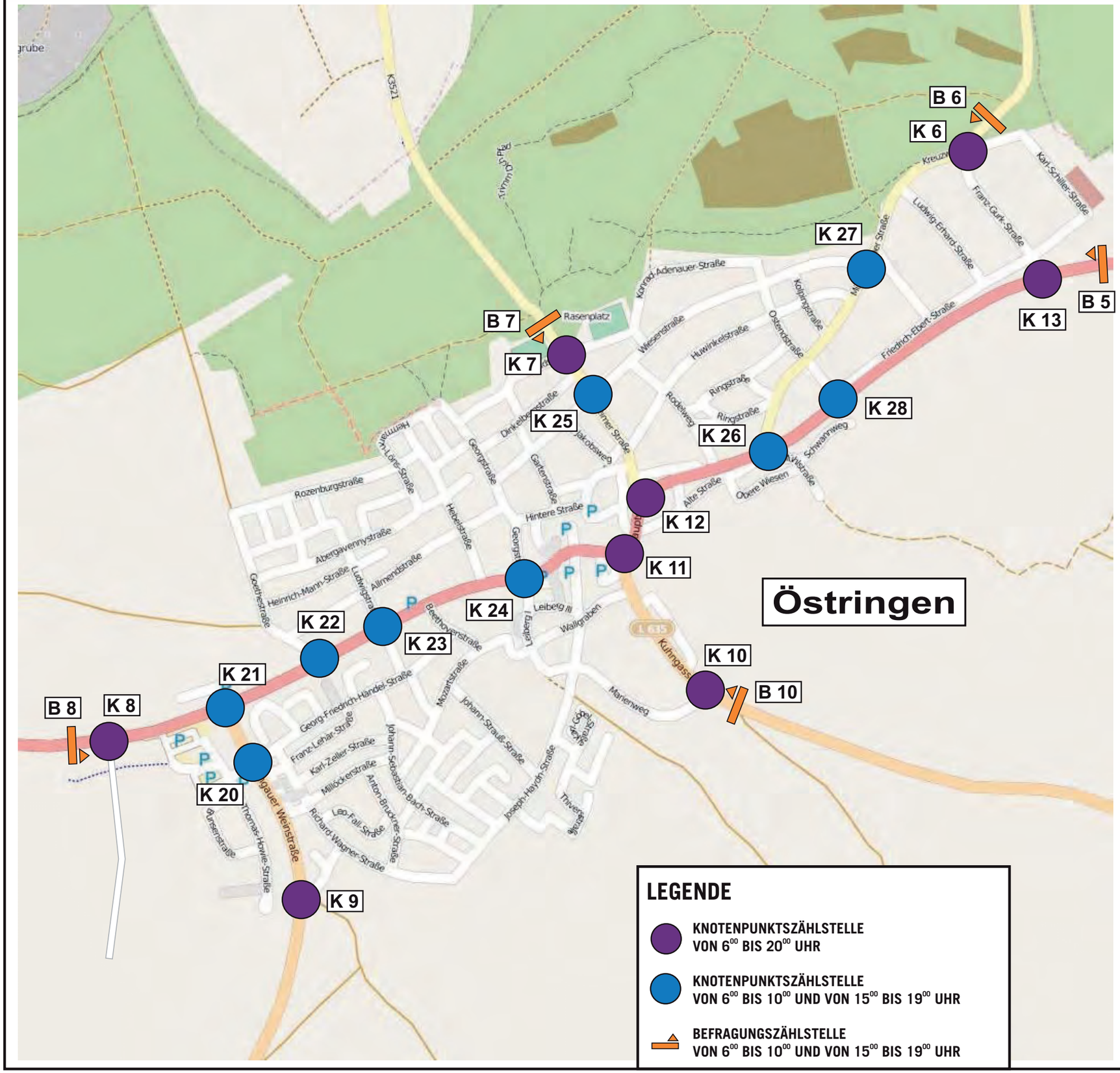
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

1

VERKEHRSANALYSE

Lage der Zählstellen

Am 23.07.2009



LEGENDE

- KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6^{00} BIS 20^{00} UHR
- KNOTENPUNKTSZÄHLSTELLE VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR
- BEFRAGUNGSZÄHLSTELLE VON 6^{00} BIS 10^{00} UND VON 15^{00} BIS 19^{00} UHR

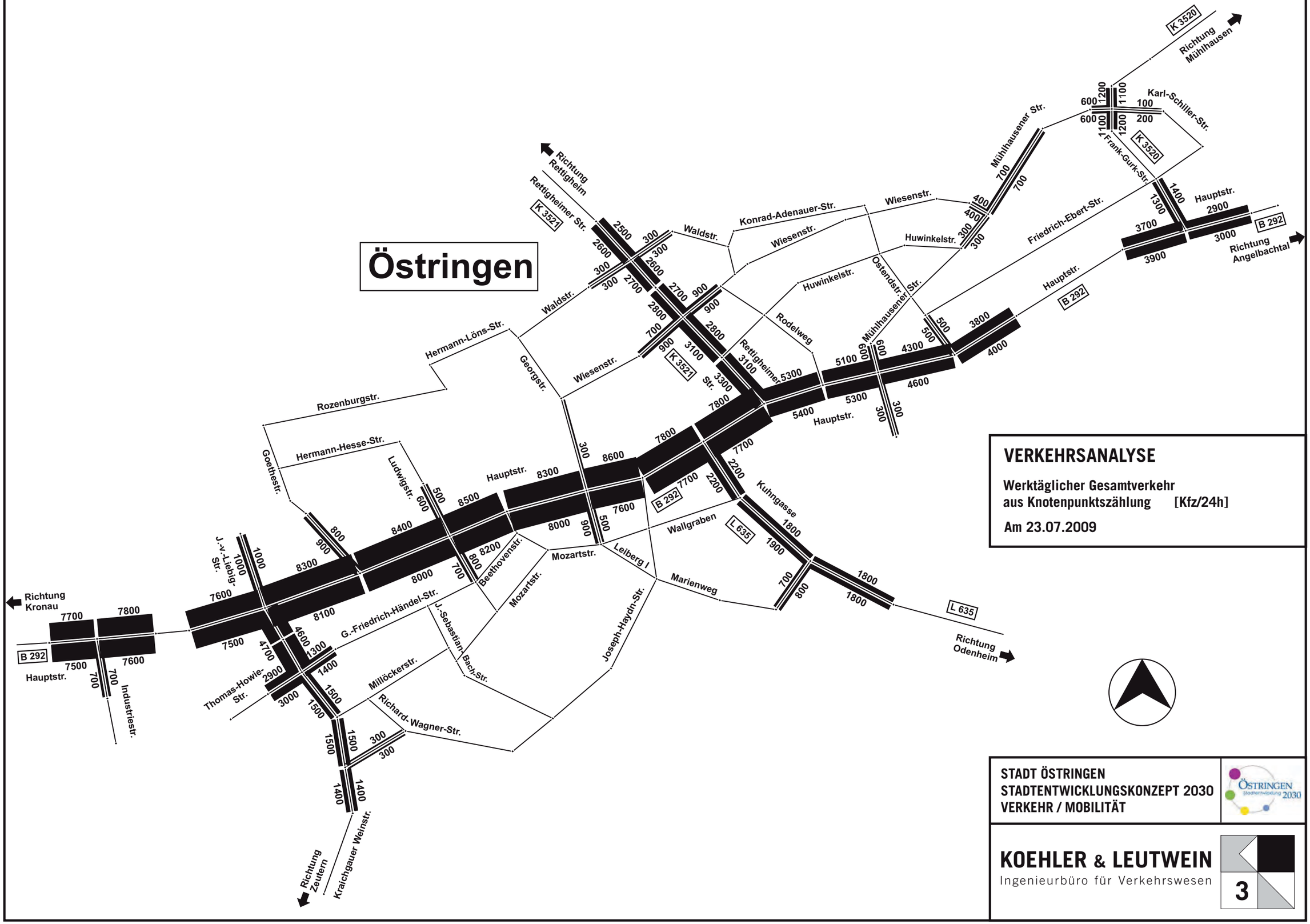
STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

2

Östringen



VERKEHRSANALYSE

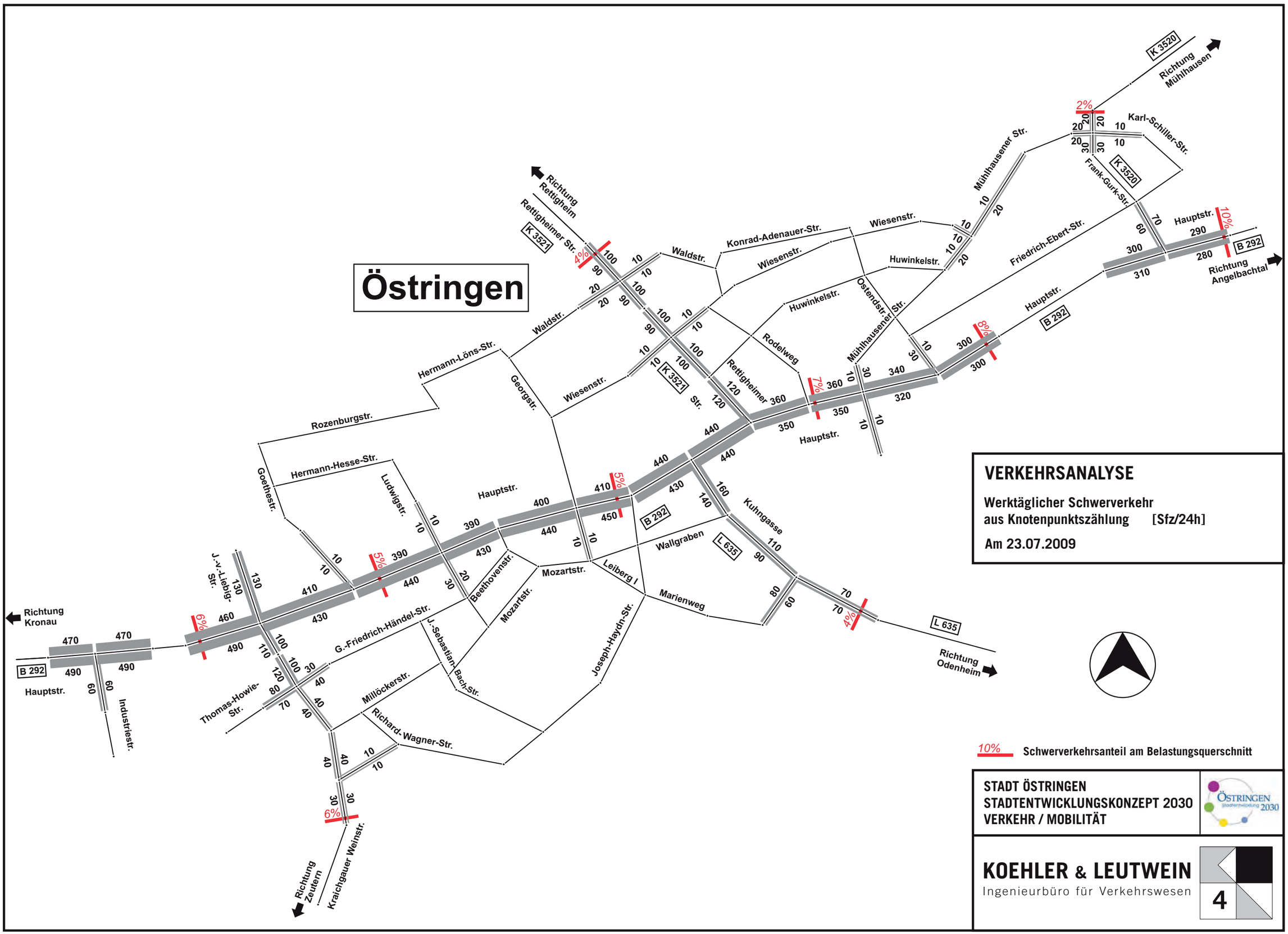
Werktäglicher Gesamtverkehr
aus Knotenpunktszählung [Kfz/24h]

Am 23.07.2009

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

3



VERKEHRSANALYSE

Werktäglicher Schwerverkehr
aus Knotenpunktszählung [Sfz/24h]

Am 23.07.2009

10% Schwerverkehrsanteil am Belastungsquerschnitt

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

4

VERKEHRSANALYSE

Querschnittszählung

Messstelle

Name	Östringen
Rtg. kommend (Name)	Richtung West
Rtg. gehend (Name)	Richtung Ost
Vmax StVO	30
Kommentar	Hauptsraße
Gerätetyp	**SDR**

Zeitbereich

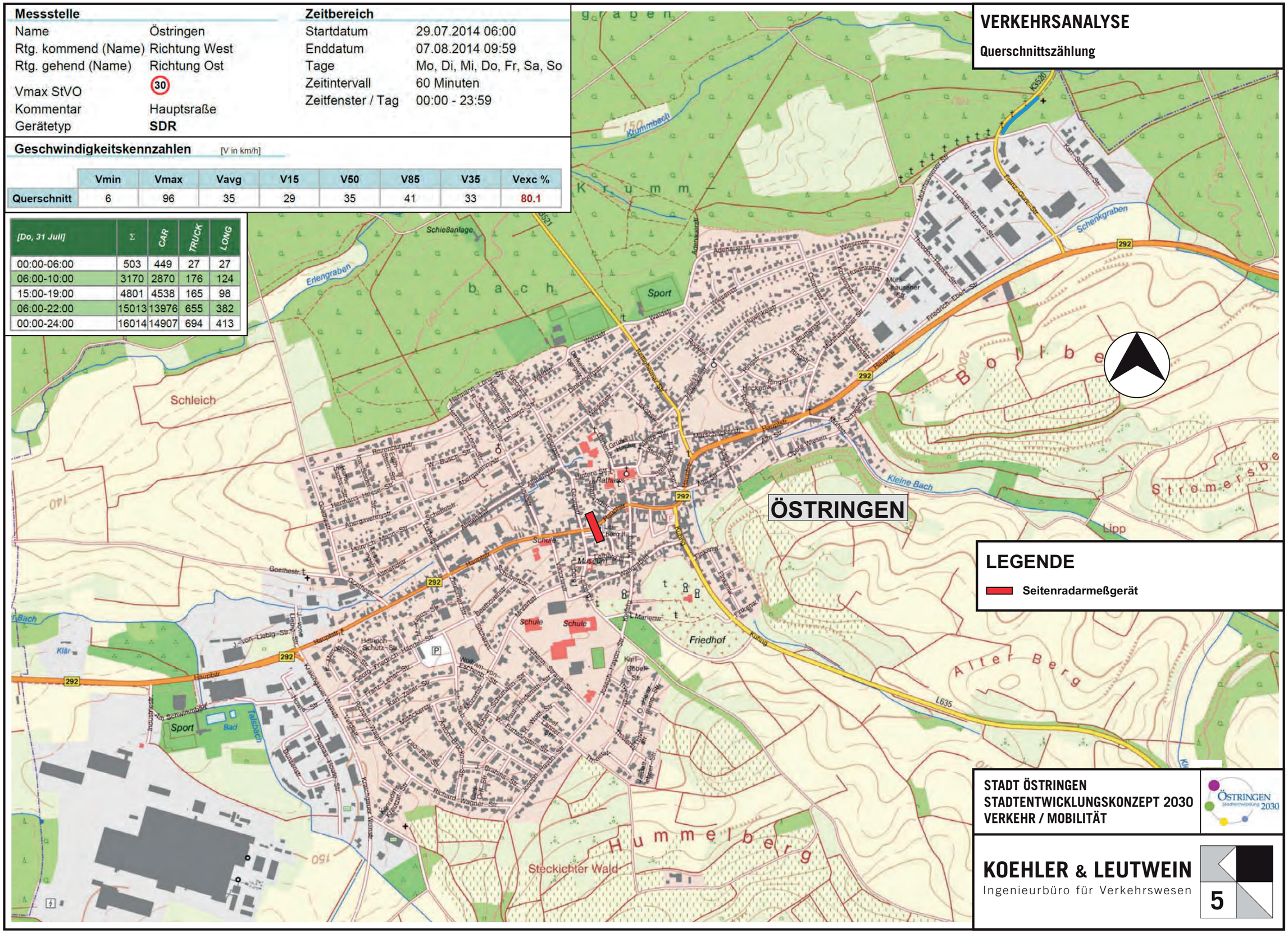
Startdatum	29.07.2014 06:00
Enddatum	07.08.2014 09:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V35	Vexc %
Querschnitt	6	96	35	29	35	41	33	80.1

[Do, 31 Juli]	Σ	CAR	TRUCK	LONG
00:00-06:00	503	449	27	27
06:00-10:00	3170	2870	176	124
15:00-19:00	4801	4538	165	98
06:00-22:00	15013	13976	655	382
00:00-24:00	16014	14907	694	413



LEGENDE

Seitenradarmeßgerät

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

5

LEGENDE

Seitenradarmeßgerät

VERKEHRSANALYSE

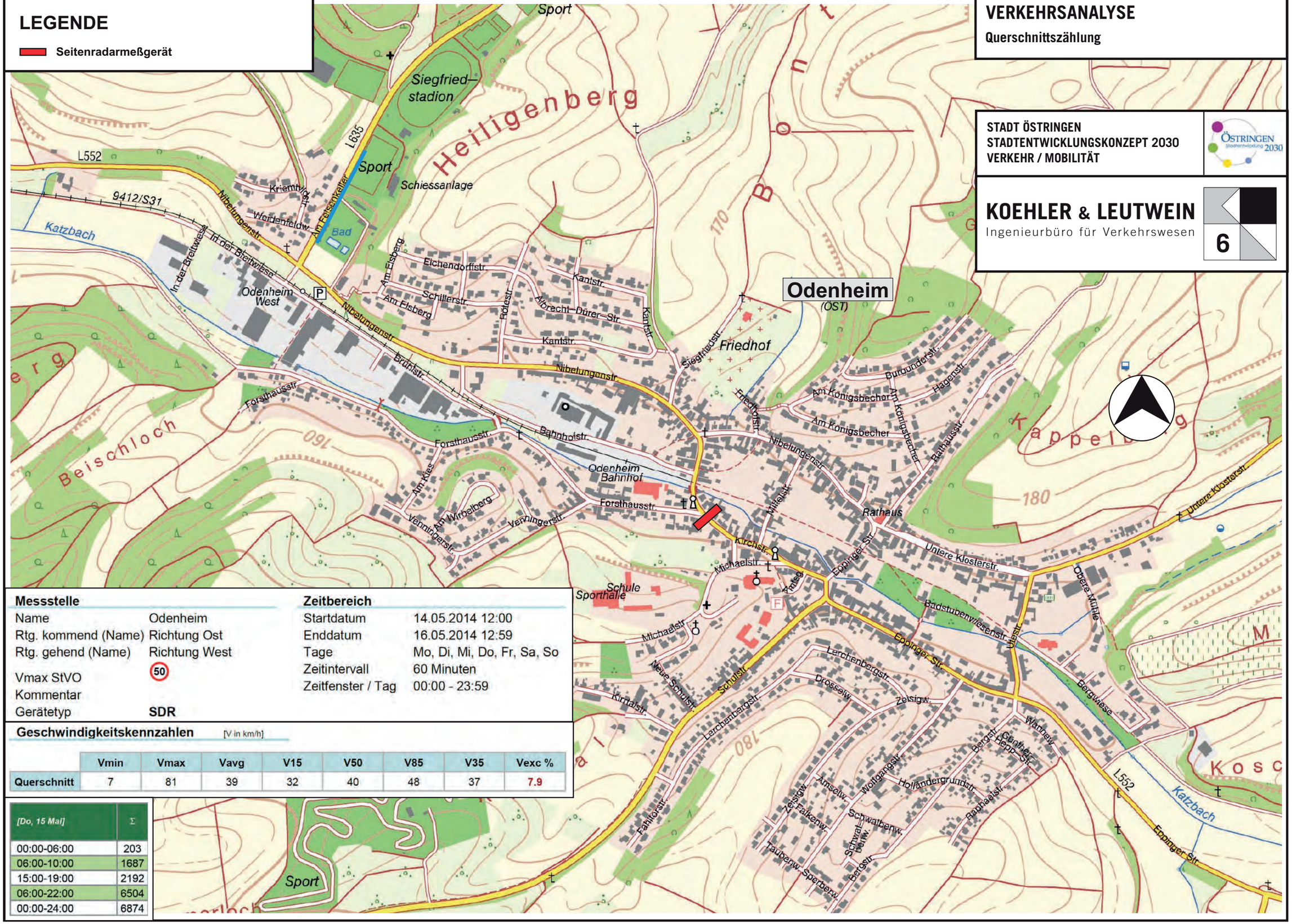
Querschnittszählung

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

6



Messstelle

Name	Odenheim
Rtg. kommend (Name)	Richtung Ost
Rtg. gehend (Name)	Richtung West
Vmax StVO	50
Kommentar	
Gerätetyp	**SDR**

Zeitbereich

Startdatum	14.05.2014 12:00
Enddatum	16.05.2014 12:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V35	Vexc %
Querschnitt	7	81	39	32	40	48	37	7.9

[Do, 15 Mai]	Σ
00:00-06:00	203
06:00-10:00	1687
15:00-19:00	2192
06:00-22:00	6504
00:00-24:00	6874

Messstelle

Name	Eichelberg
Rtg. kommend (Name)	Richtung Westen
Rtg. gehend (Name)	Richtung Osten
Vmax StVO	30
Kommentar	
Gerätetyp	SDR

Zeitbereich

Startdatum	21.05.2014 11:00
Enddatum	23.05.2014 11:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V35	Vexc %
Querschnitt	7	70	39	31	39	48	36	85.3

[Do, 22 Mai]	Σ
00:00-06:00	56
06:00-10:00	404
15:00-19:00	521
06:00-22:00	1474
00:00-24:00	1570

Messstelle

Name	Tiefenbach
Rtg. kommend (Name)	Richtung Ost
Rtg. gehend (Name)	Richtung West
Vmax StVO	50
Kommentar	
Gerätetyp	SDR

Zeitbereich

Startdatum	26.05.2014 14:00
Enddatum	28.05.2014 09:59
Tage	Mo, Di, Mi, Do, Fr, Sa, So
Zeitintervall	60 Minuten
Zeitfenster / Tag	00:00 - 23:59

Geschwindigkeitskennzahlen

[V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	V35	Vexc %
Querschnitt	6	78	47	40	47	55	45	34.2

[Di, 27 Mai]	Σ
00:00-06:00	105
06:00-10:00	650
15:00-19:00	951
06:00-22:00	2763
00:00-24:00	2933

Eichelberg

Tiefenbach

LEGENDE

Seitenradarmeßgerät

VERKEHRSANALYSE

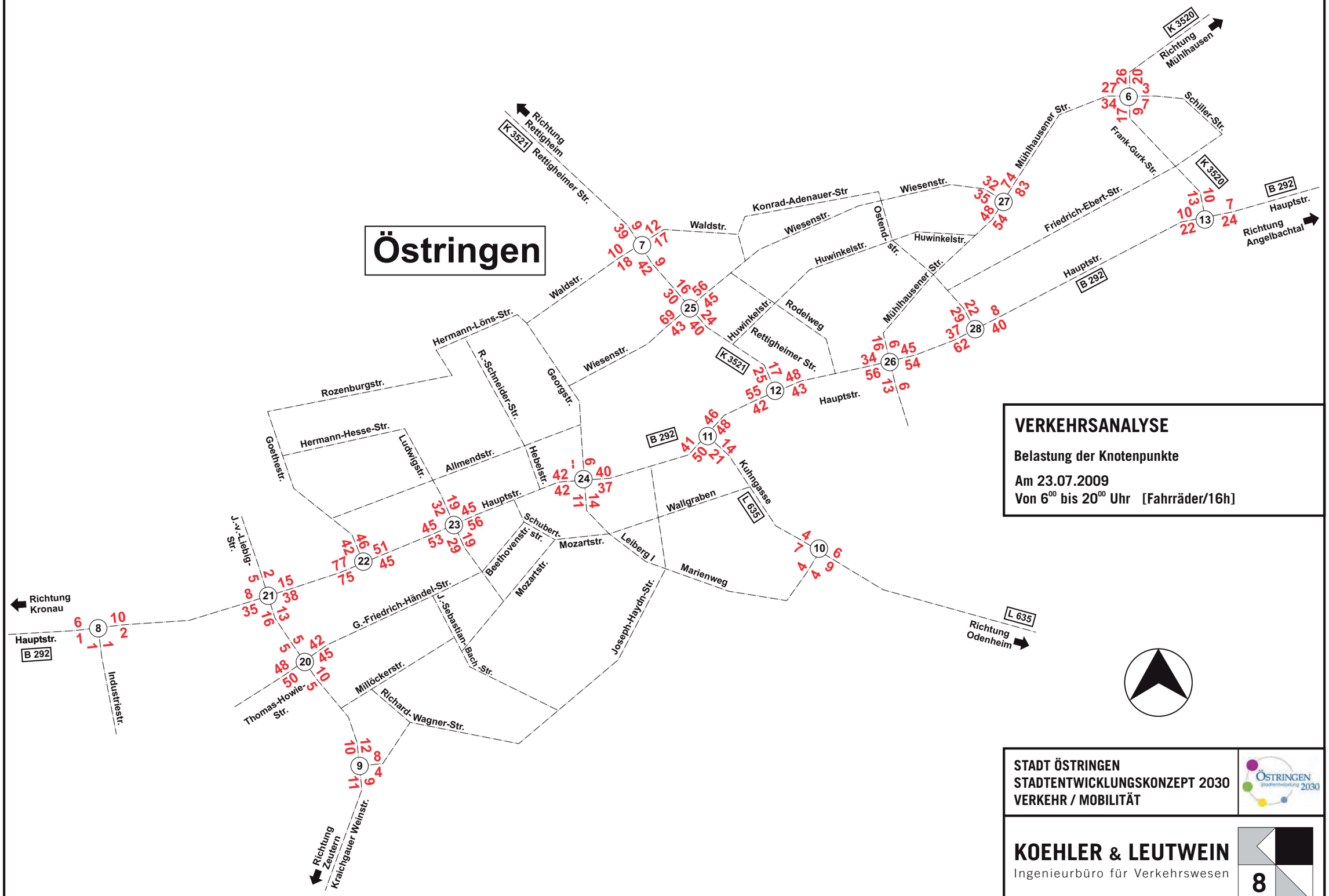
Querschnittszählung

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

7



VERKEHRSANALYSE

Belastung der Knotenpunkte

Am 23.07.2009
Von 6^{00} bis 20^{00} Uhr [Fahrräder/16h]

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

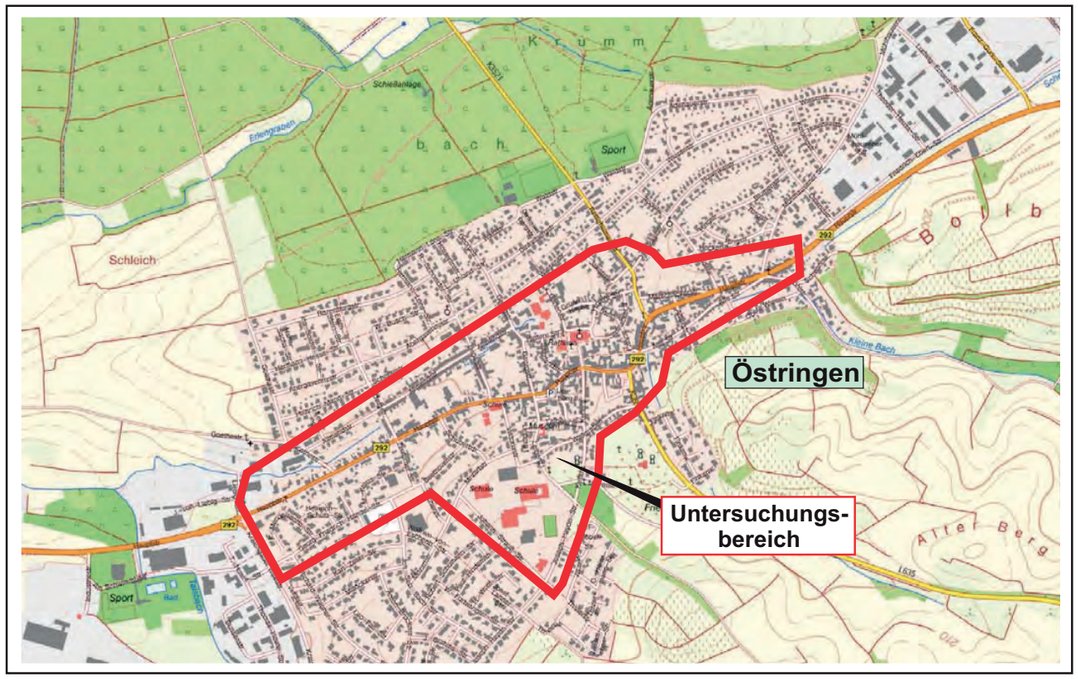
ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

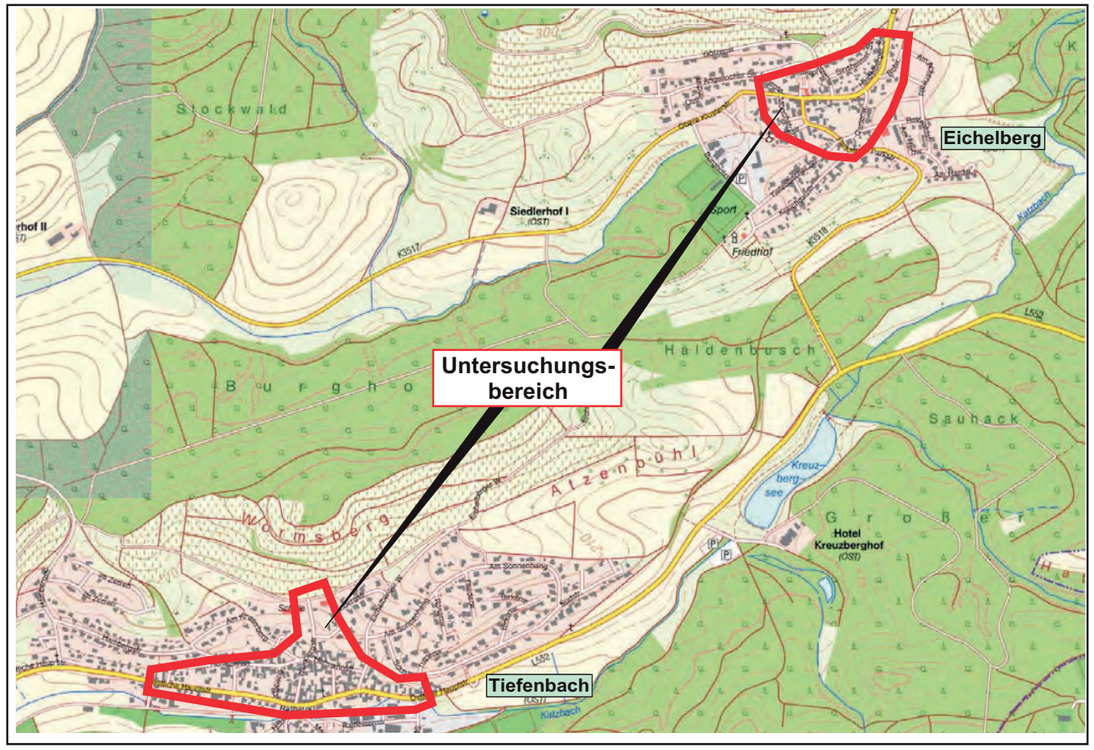
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

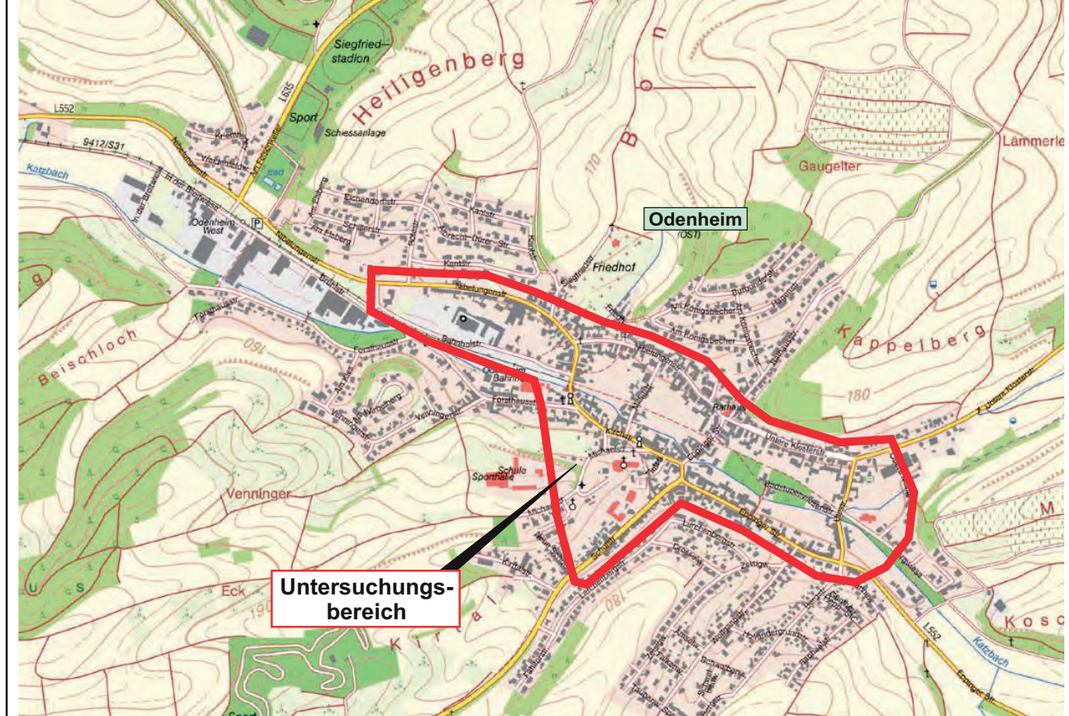
8

VERKEHRSANALYSE

Bereich Parkraumerfassung







STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

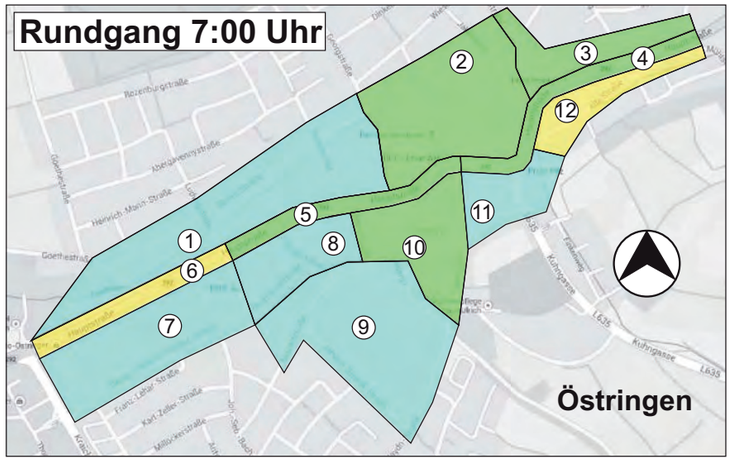
9

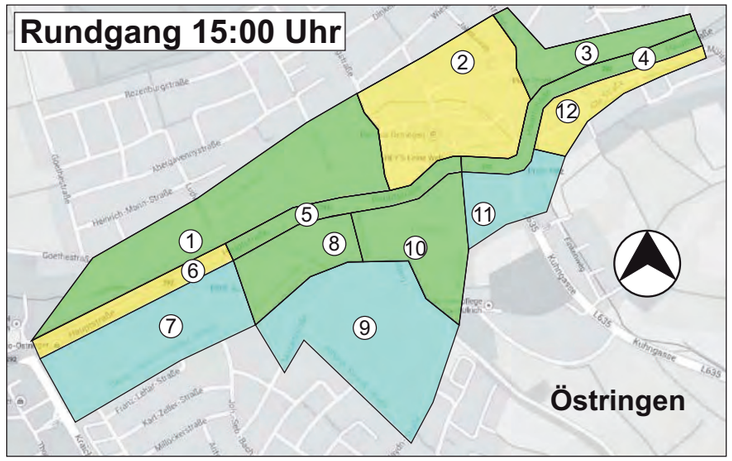
VERKEHRSANALYSE

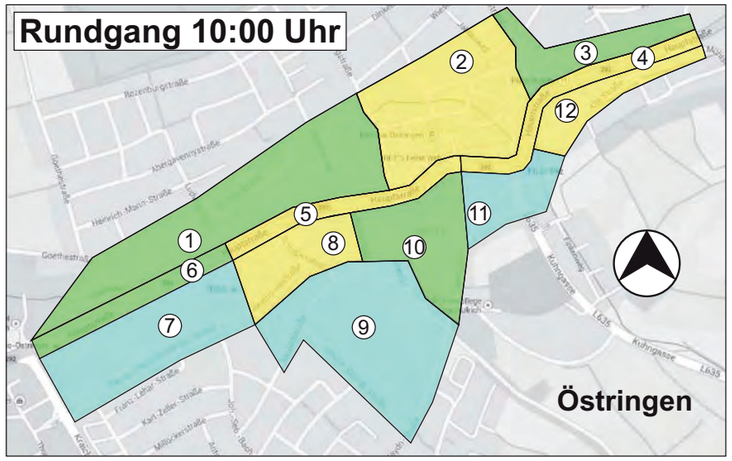
Parkraumerhebung
Auslastung der Parkbereiche
Am 29.04.2014

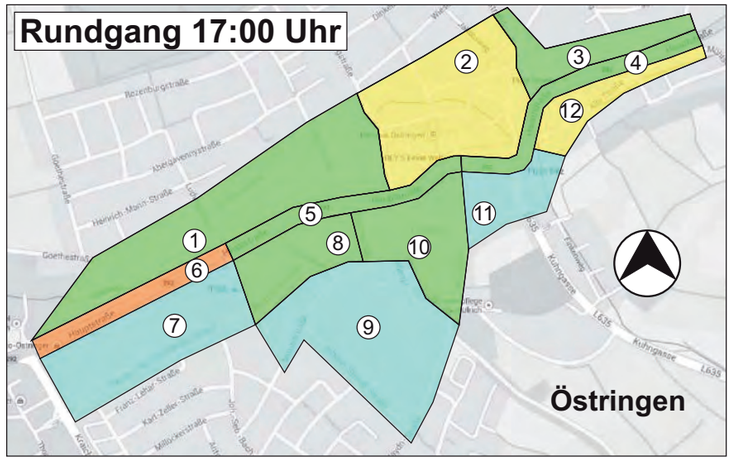
LEGENDE

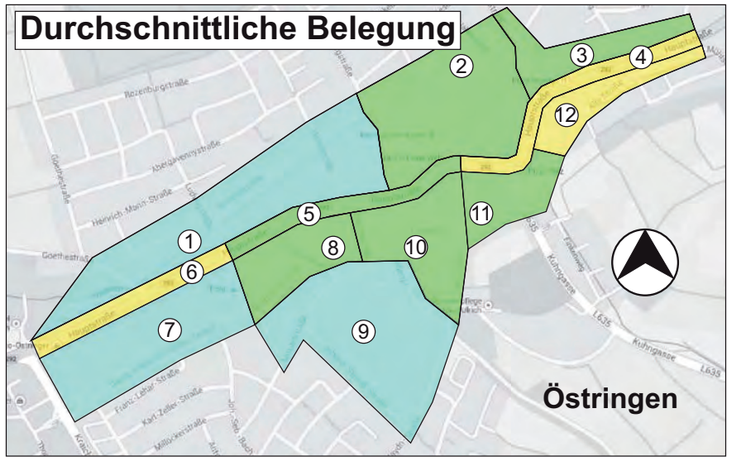
- AUSLASTUNG 0% - 39%
- AUSLASTUNG 40% - 59%
- AUSLASTUNG 60% - 79%
- AUSLASTUNG 80% - 99%
- AUSLASTUNG ÜBER 100%

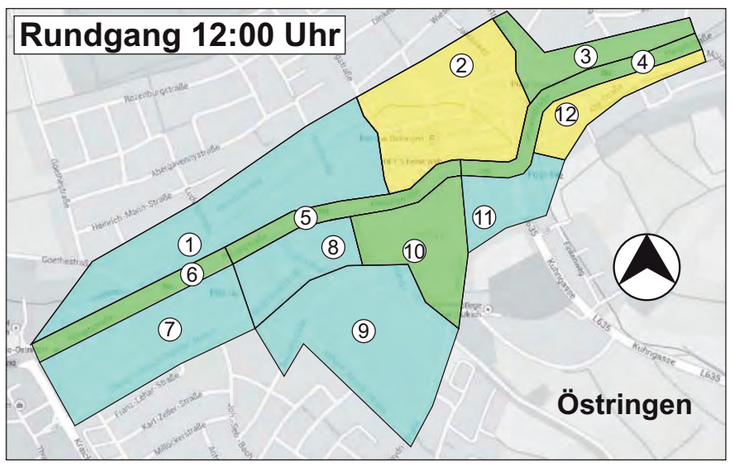


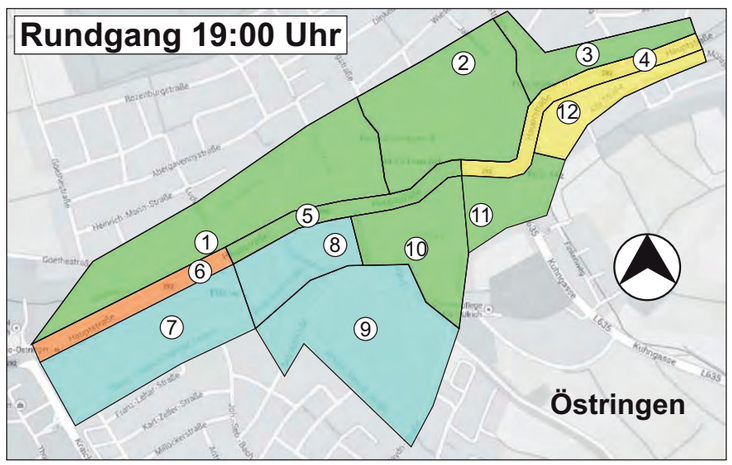












STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

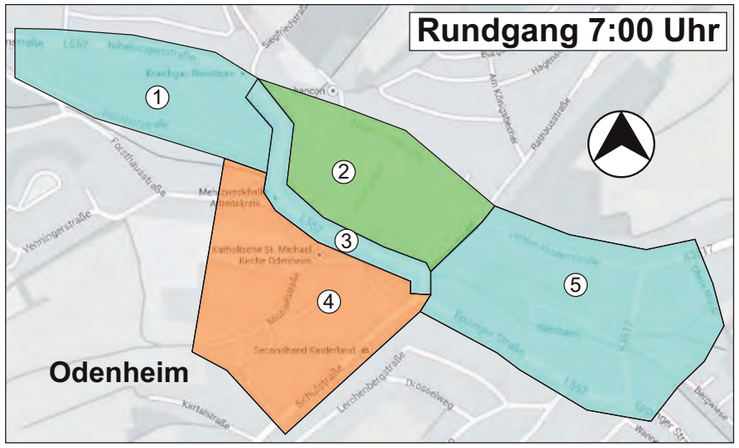
10

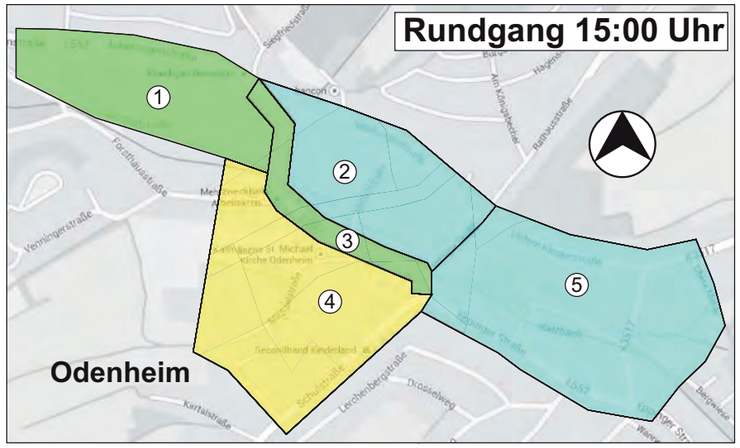
VERKEHRSANALYSE

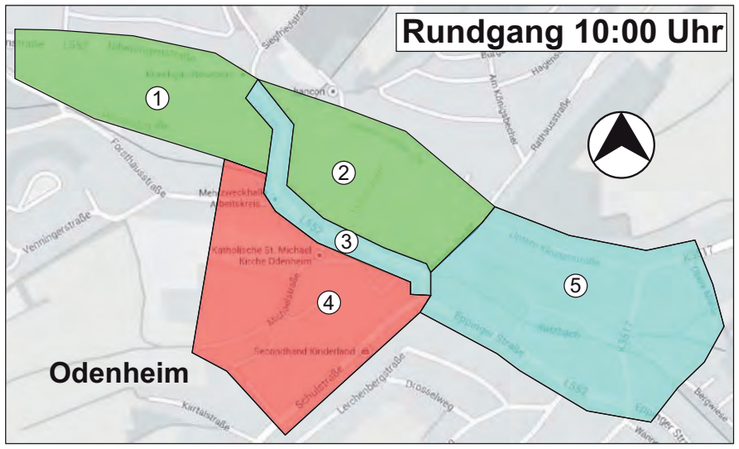
Parkraumerhebung
Auslastung der Parkbereiche
Am 29.04.2014

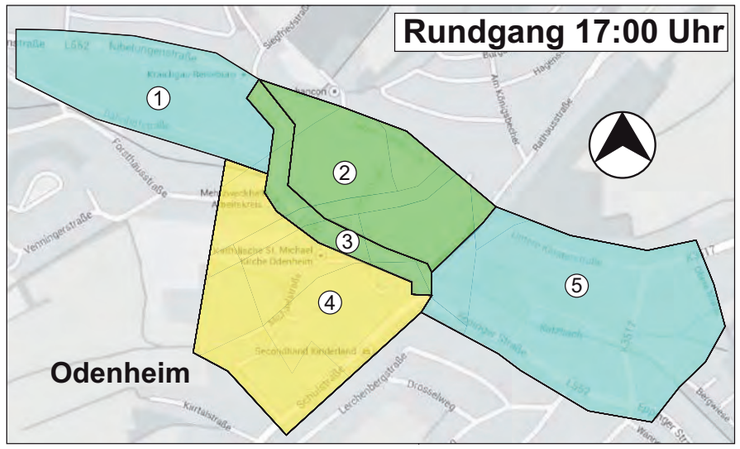
LEGENDE

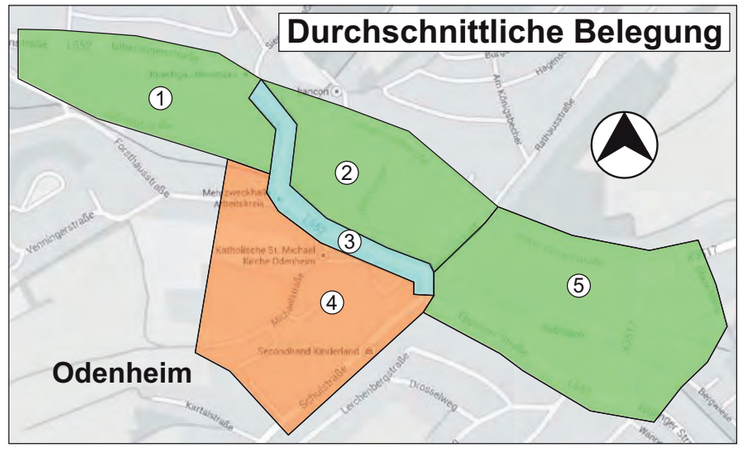
- AUSLASTUNG 0% - 39%
- AUSLASTUNG 40% - 59%
- AUSLASTUNG 60% - 79%
- AUSLASTUNG 80% - 99%
- AUSLASTUNG ÜBER 100%

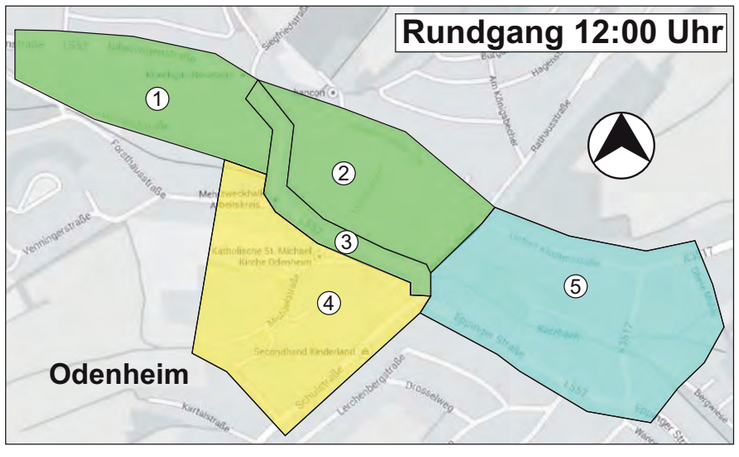


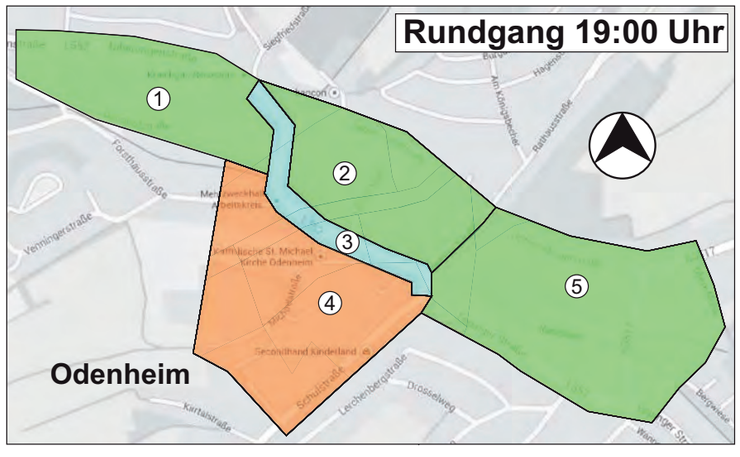












STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

11

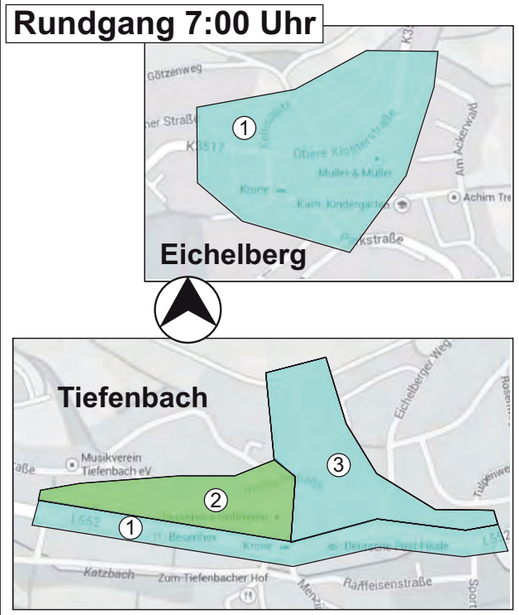
VERKEHRSANALYSE

Parkraumerhebung
Auslastung der Parkbereiche
Am 29.04.2014

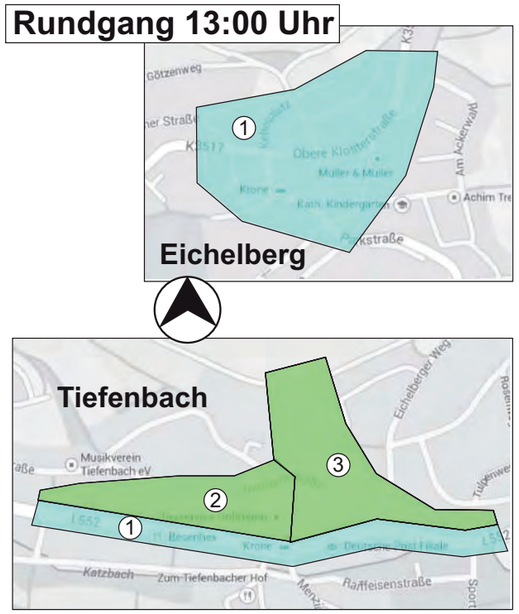
LEGENDE

- AUSLASTUNG 0% - 39%
- AUSLASTUNG 40% - 59%
- AUSLASTUNG 60% - 79%
- AUSLASTUNG 80% - 99%
- AUSLASTUNG ÜBER 100%

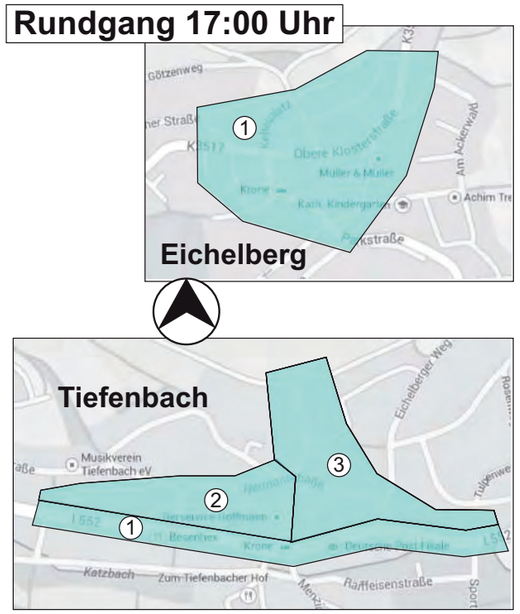
Rundgang 7:00 Uhr



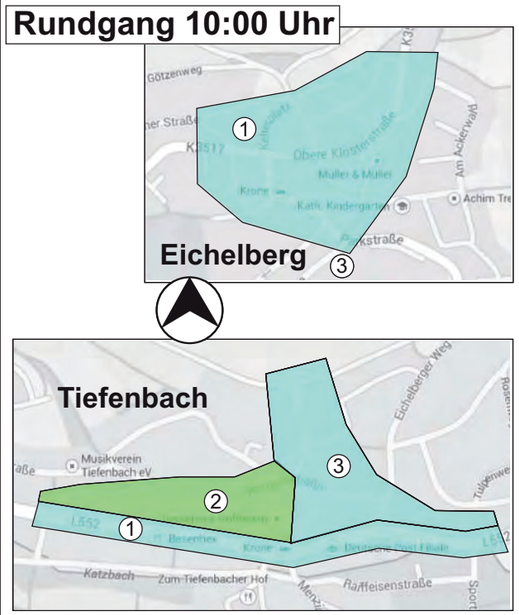
Rundgang 13:00 Uhr



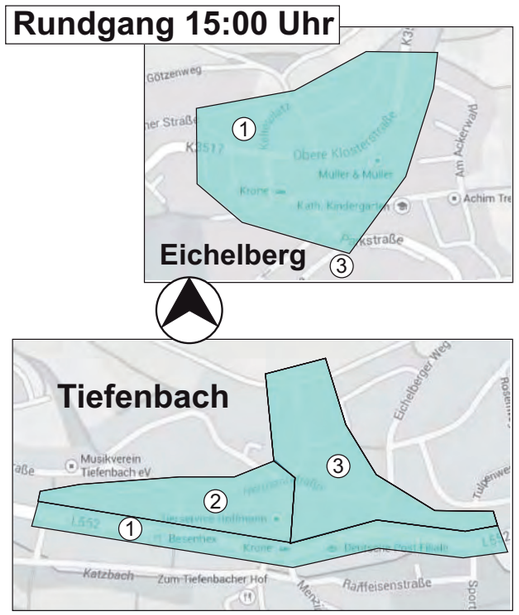
Rundgang 17:00 Uhr



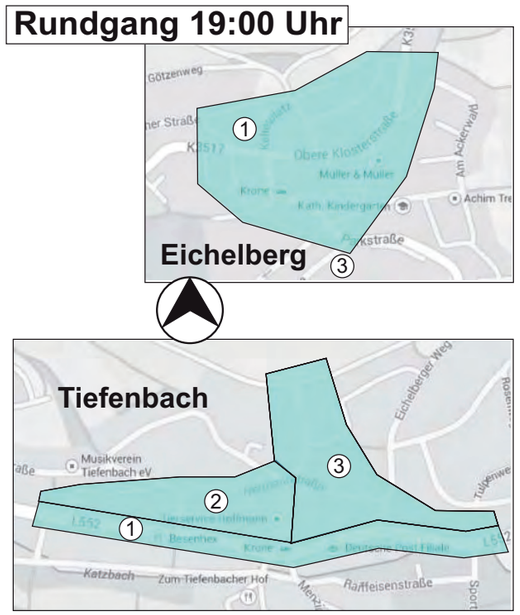
Rundgang 10:00 Uhr



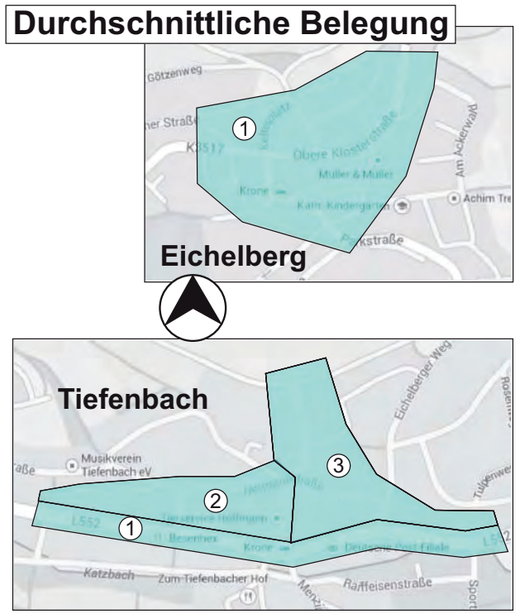
Rundgang 15:00 Uhr



Rundgang 19:00 Uhr



Durchschnittliche Belegung



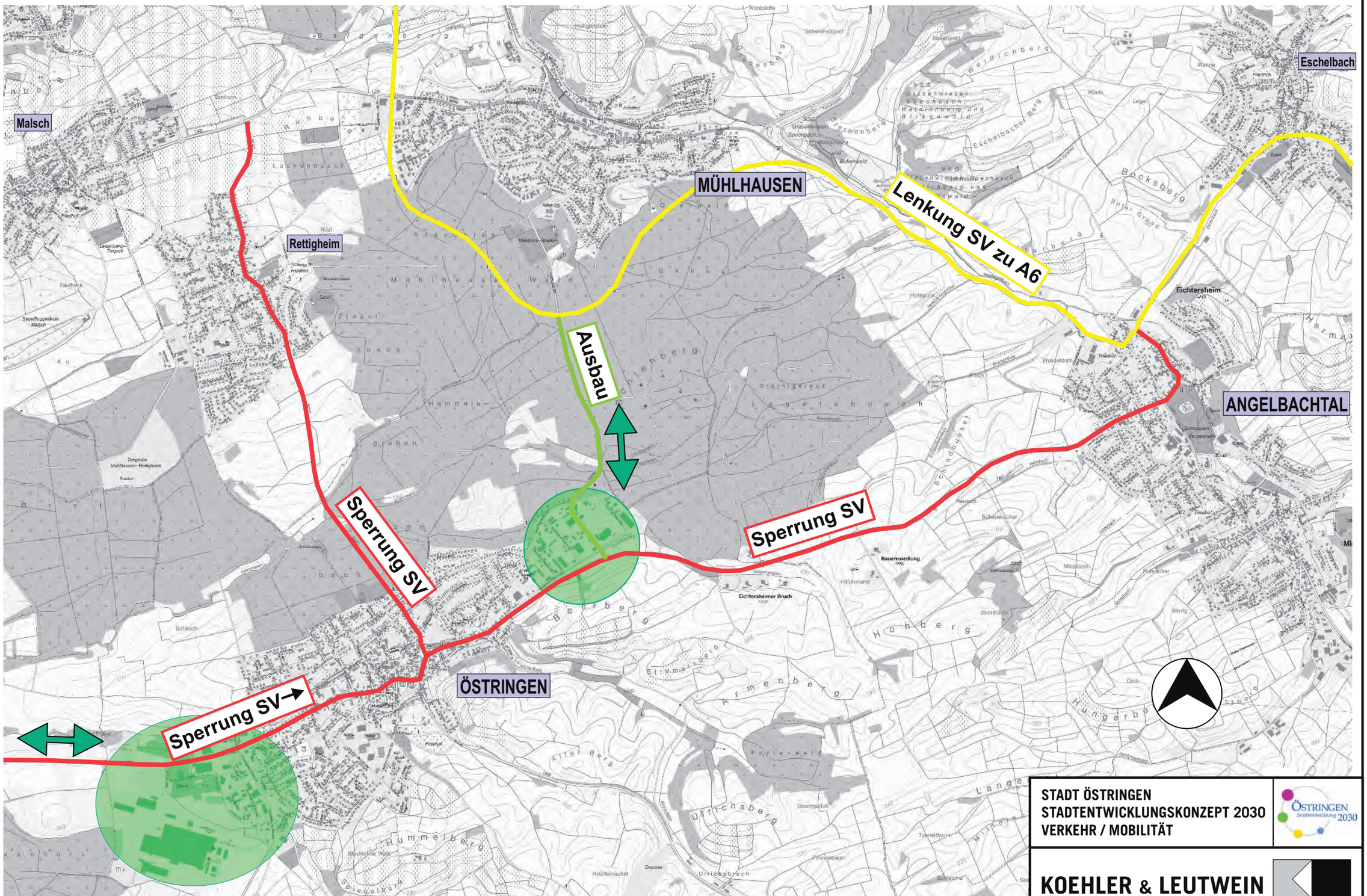
STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

12

REGIONALES VERKEHRSNETZ



STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

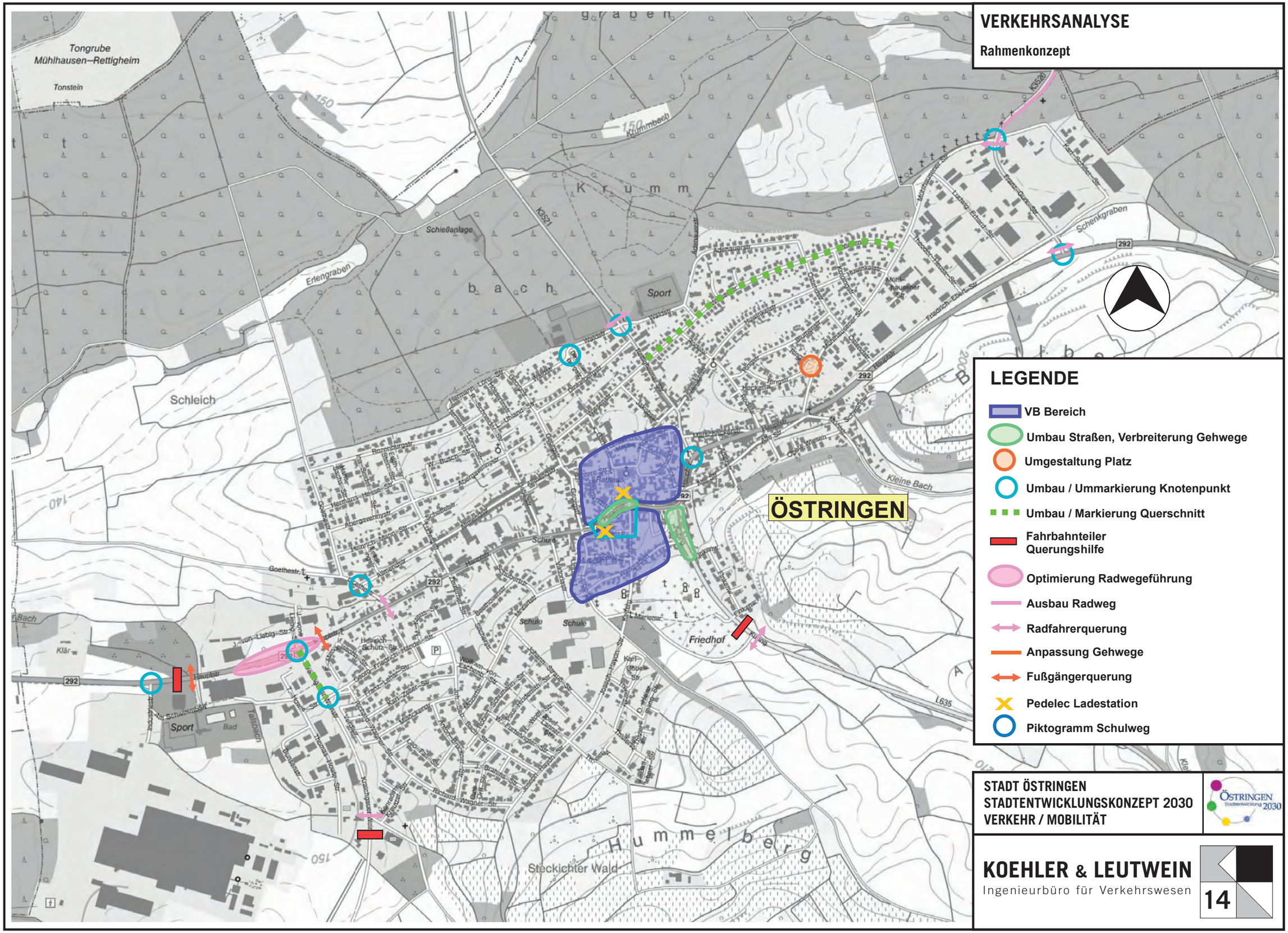
ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

13

VERKEHRSANALYSE

Rahmenkonzept



LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau Straßen, Verbreiterung Gehwege
- Umgestaltung Platz
- Umbau / Ummarkierung Knotenpunkt
- Umbau / Markierung Querschnitt
- Fahrbahnteiler Querungshilfe
- Optimierung Radwegeführung
- Ausbau Radweg
- Radfahrerquerung
- Anpassung Gehwege
- Fußgängerquerung
- Pedelec Ladestation
- Piktogramm Schulweg

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

14

VERKEHRSANALYSE

Rahmenkonzept

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

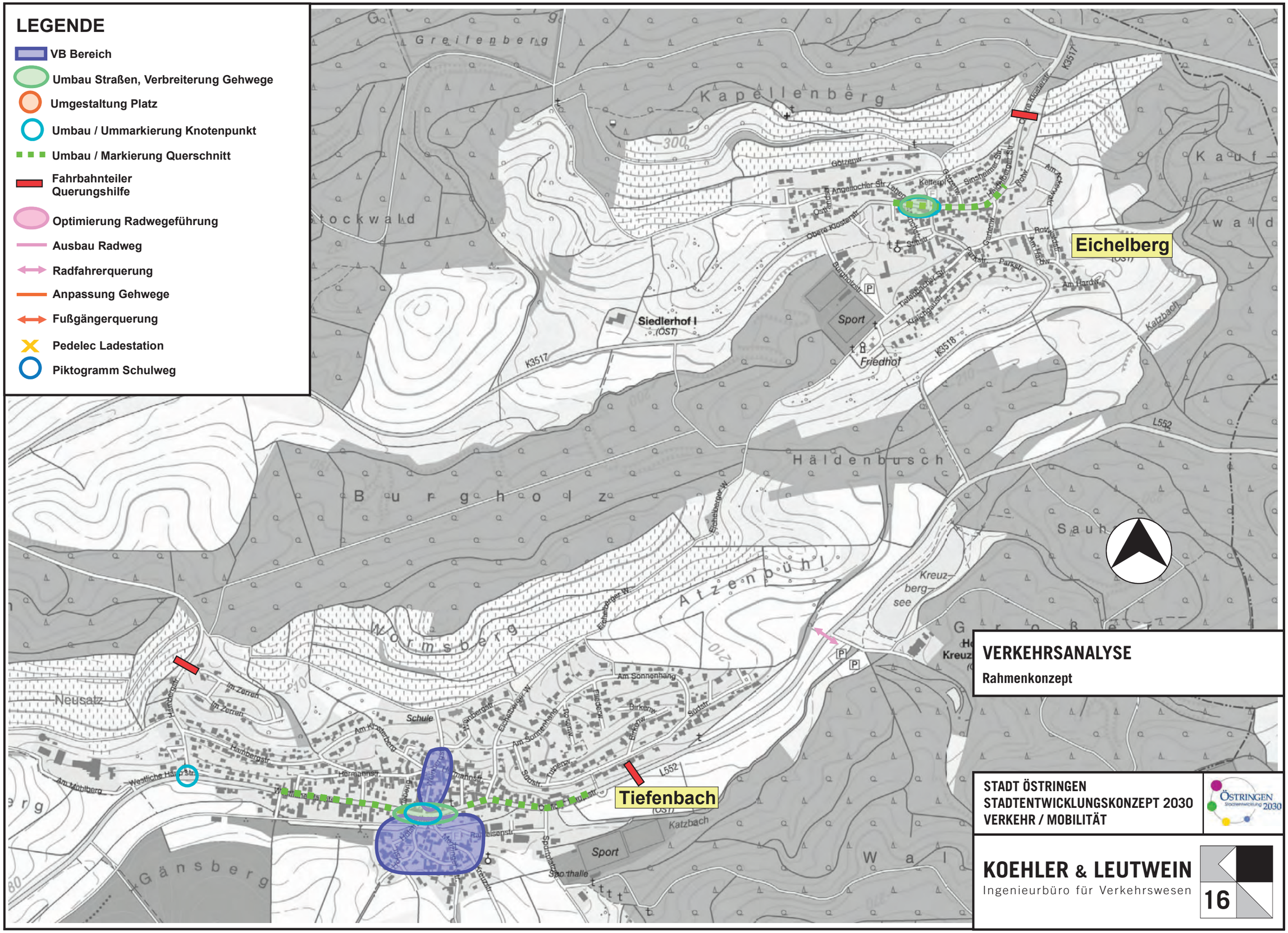
15

LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau Straßen, Verbreiterung Gehwege
- Umgestaltung Platz
- Umbau / Ummarkierung Knotenpunkt
- Umbau / Markierung Querschnitt
- Fahrbahnteiler Querungshilfe
- Optimierung Radwegeführung
- Ausbau Radweg
- Radfahrerquerung
- Anpassung Gehwege
- Fußgängerquerung
- Pedelec Ladestation
- Piktogramm Schulweg

LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau Straßen, Verbreiterung Gehwege
- Umgestaltung Platz
- Umbau / Ummarkierung Knotenpunkt
- Umbau / Markierung Querschnitt
- Fahrbahnteiler Querungshilfe
- Optimierung Radwegeführung
- Ausbau Radweg
- Radfahrerquerung
- Anpassung Gehwege
- Fußgängerquerung
- Pedelec Ladestation
- Piktogramm Schulweg



VERKEHRSANALYSE

Rahmenkonzept

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

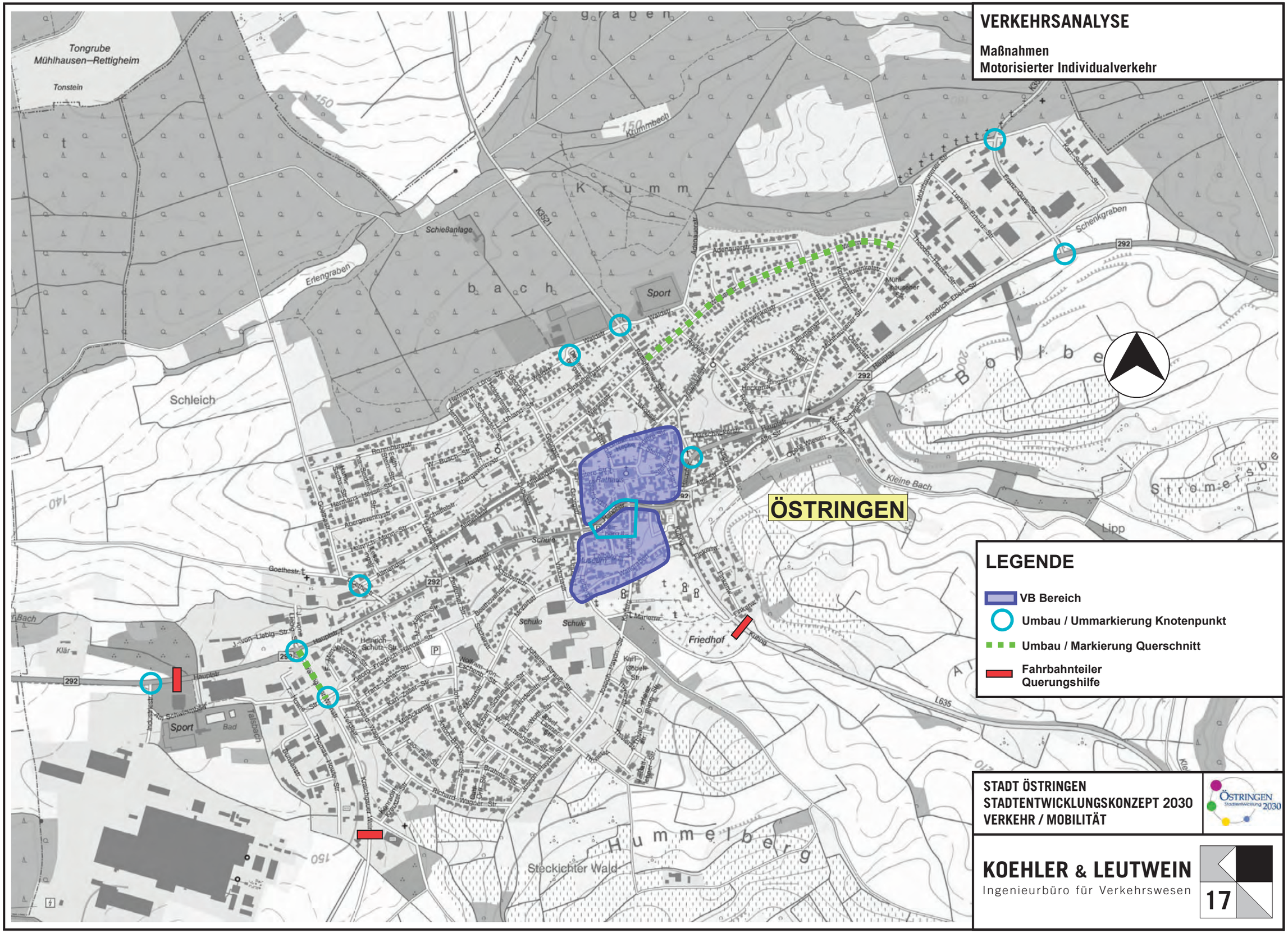
ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

16

VERKEHRSANALYSE

Maßnahmen
Motorisierter Individualverkehr



LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau / Ummarkierung Knotenpunkt
- Umbau / Markierung Querschnitt
- Fahrbahnteiler Querungshilfe

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

VERKEHRSANALYSE

Maßnahmen
Motorisierter Individualverkehr

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

18

LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau / Ummarkierung Knotenpunkt
- Umbau / Markierung Querschnitt
- Fahrbahnteiler Querungshilfe

LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau / Ummarkierung Knotenpunkt
- Umbau / Markierung Querschnitt
- Fahrbahnteiler Querungshilfe

Eichelberg

Tiefenbach

VERKEHRSANALYSE

Maßnahmen
Motorisierter Individualverkehr

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

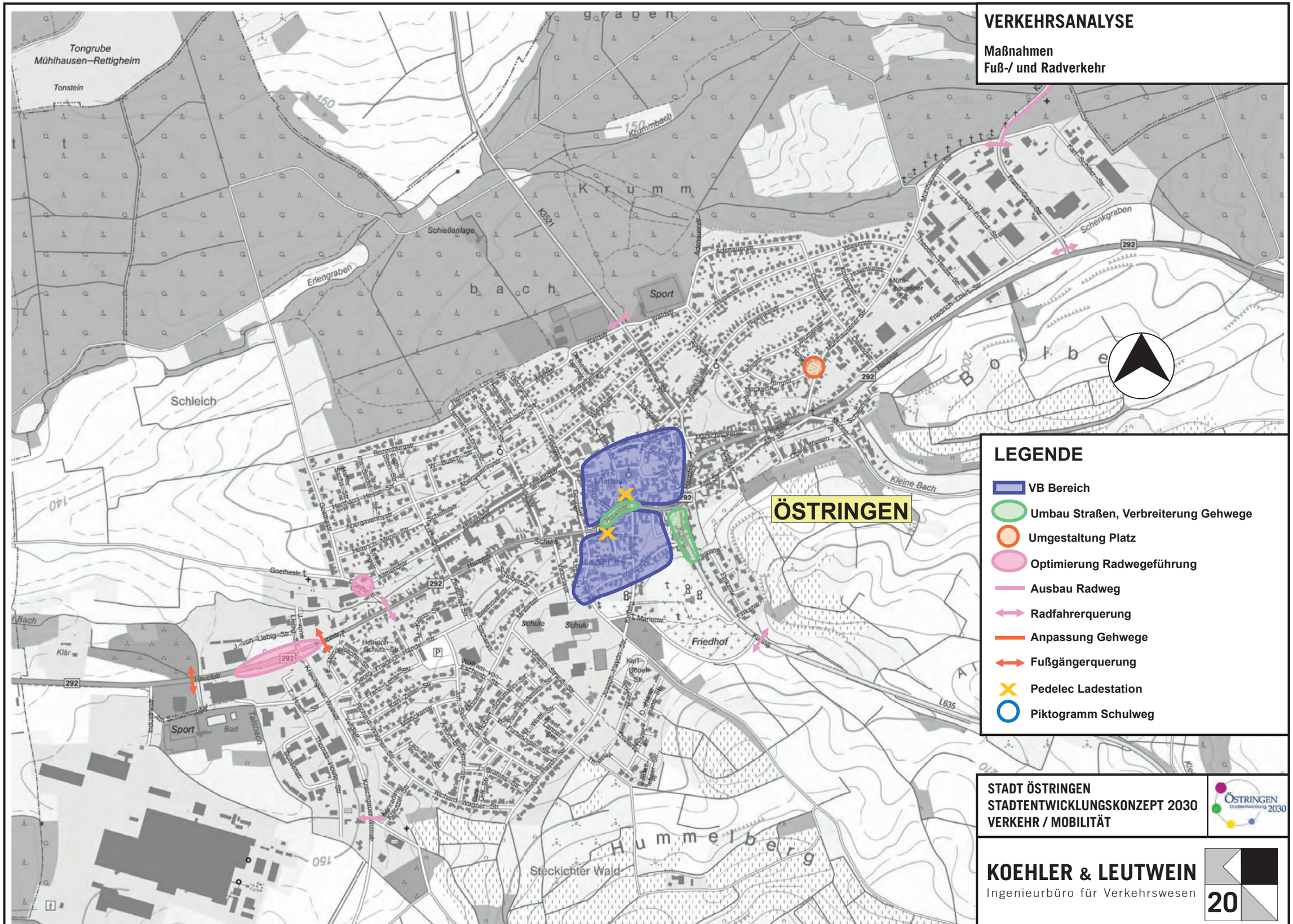
ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

19

VERKEHRSANALYSE

Maßnahmen
Fuß-/ und Radverkehr



LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau Straßen, Verbreiterung Gehwege
- Umgestaltung Platz
- Optimierung Radwegeführung
- Ausbau Radweg
- Radfahrerquerung
- Anpassung Gehwege
- Fußgängerquerung
- Pedelec Ladestation
- Piktogramm Schulweg

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

20

VERKEHRSANALYSE

Maßnahmen
Fuß-/ und Radverkehr

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

21

LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau Straßen, Verbreiterung Gehwege
- Umgestaltung Platz
- Optimierung Radwegeführung
- Ausbau Radweg
- Radfahrerquerung
- Anpassung Gehwege
- Fußgängerquerung
- Pedelec Ladestation
- Piktogramm Schulweg

LEGENDE

- VB Bereich
- Umbau Straßen, Verbreiterung Gehwege
- Umgestaltung Platz
- Optimierung Radwegeführung
- Ausbau Radweg
- Radfahrerquerung
- Anpassung Gehwege
- Fußgängerquerung
- Pedelec Ladestation
- Piktogramm Schulweg

Eichelberg

Tiefenbach

VERKEHRSANALYSE

Maßnahmen
Fuß-/ und Radverkehr

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

22

LEGENDE

FÜR RADFAHRER NICHT / BEDINGT GEEIGNET

VERKEHRSANALYSE

Radwege

Querung

Verlängerung Radweg

Querung

Reduzierung Querschnitt

Querung

T 30

Umbau

Querung

Umbau

Umbau

Umbau

Schutzstreifen

Umbau

Querung

Querung

ÖSTRINGEN

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

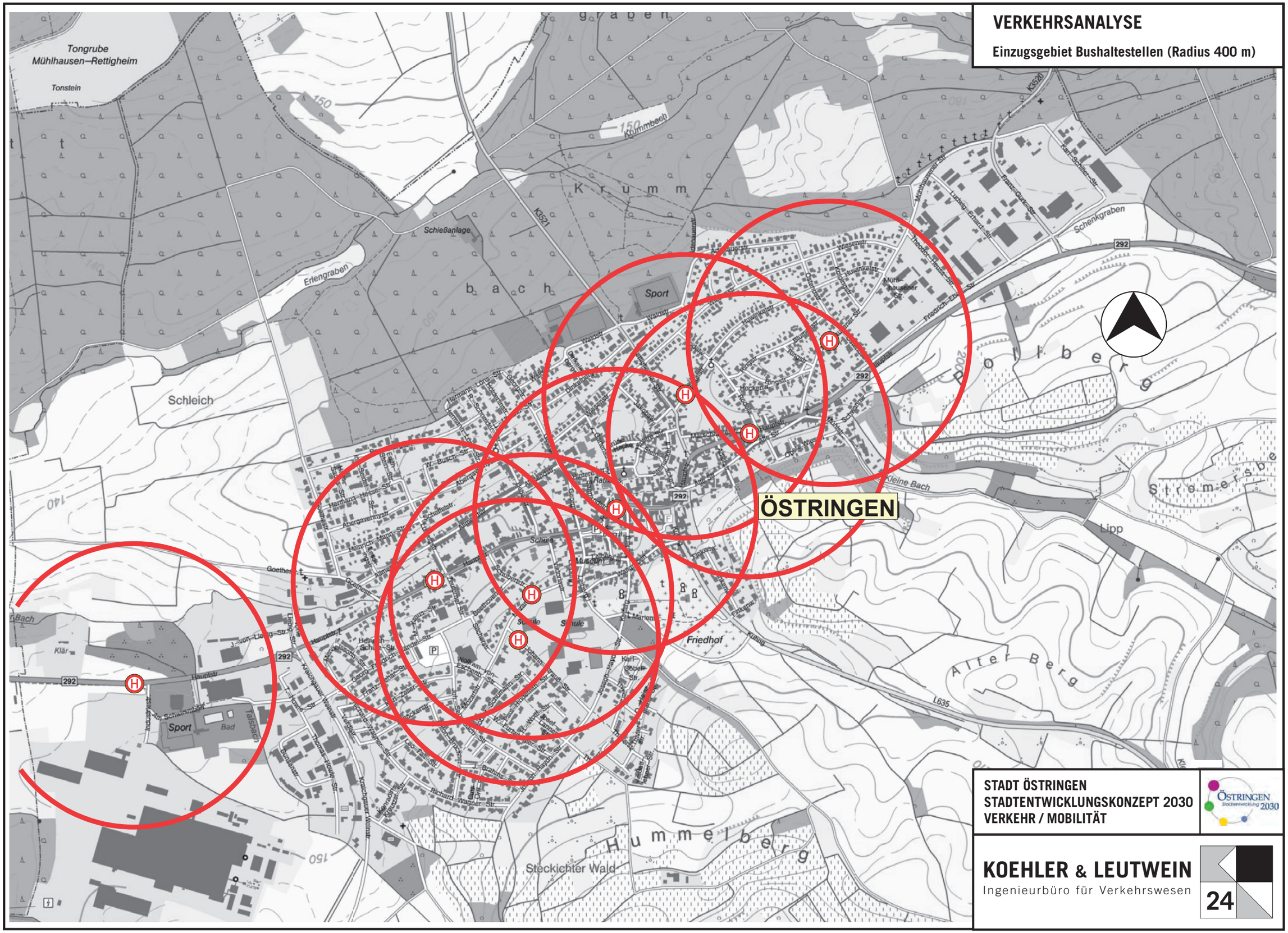
ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

23

VERKEHRSANALYSE

Einzugsgebiet Bushaltestellen (Radius 400 m)



STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN 2030 Stadtentwicklung

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

24

VERKEHRSANALYSE

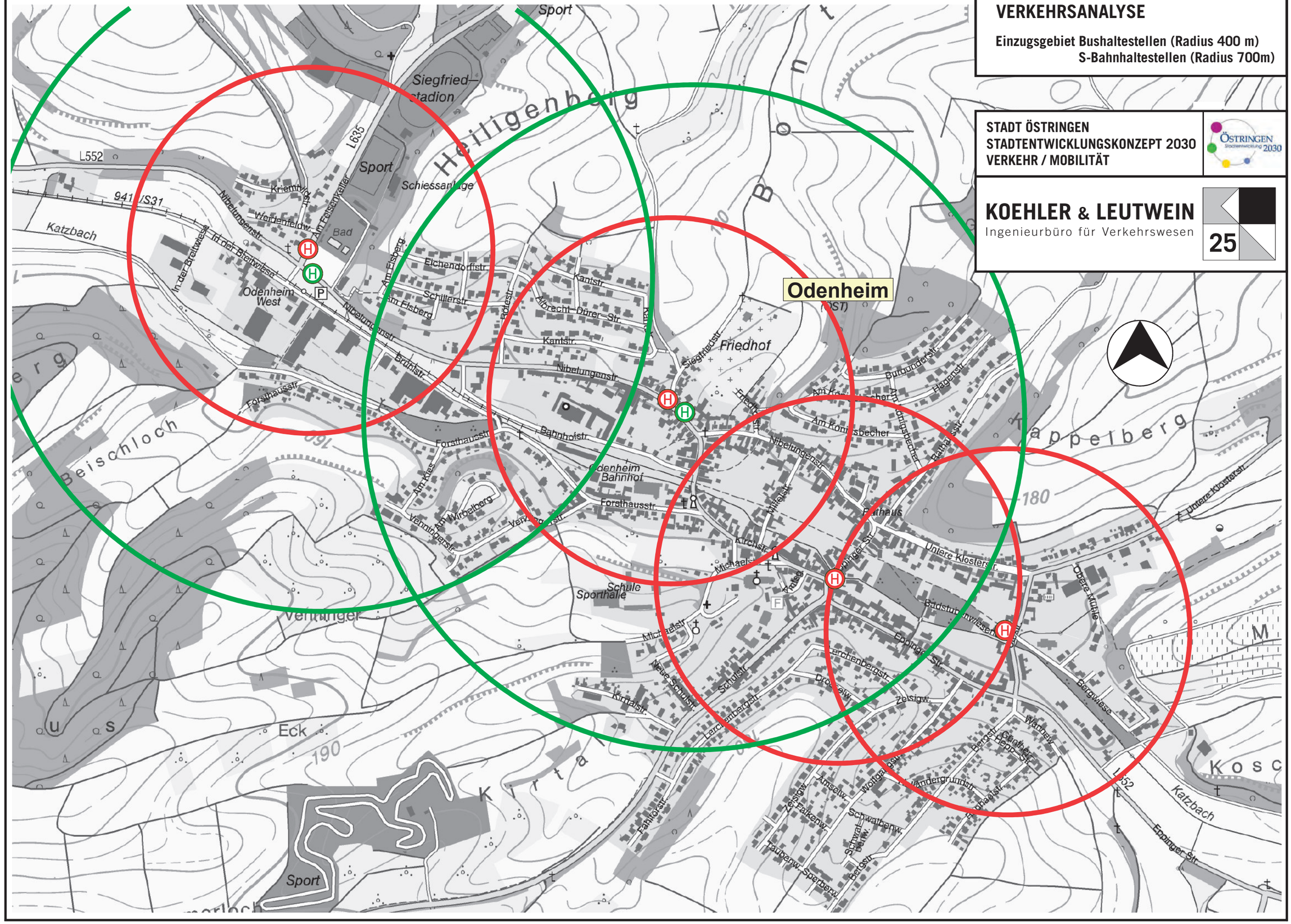
Einzugsgebiet Bushaltestellen (Radius 400 m)
S-Bahnhaltestellen (Radius 700m)

STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

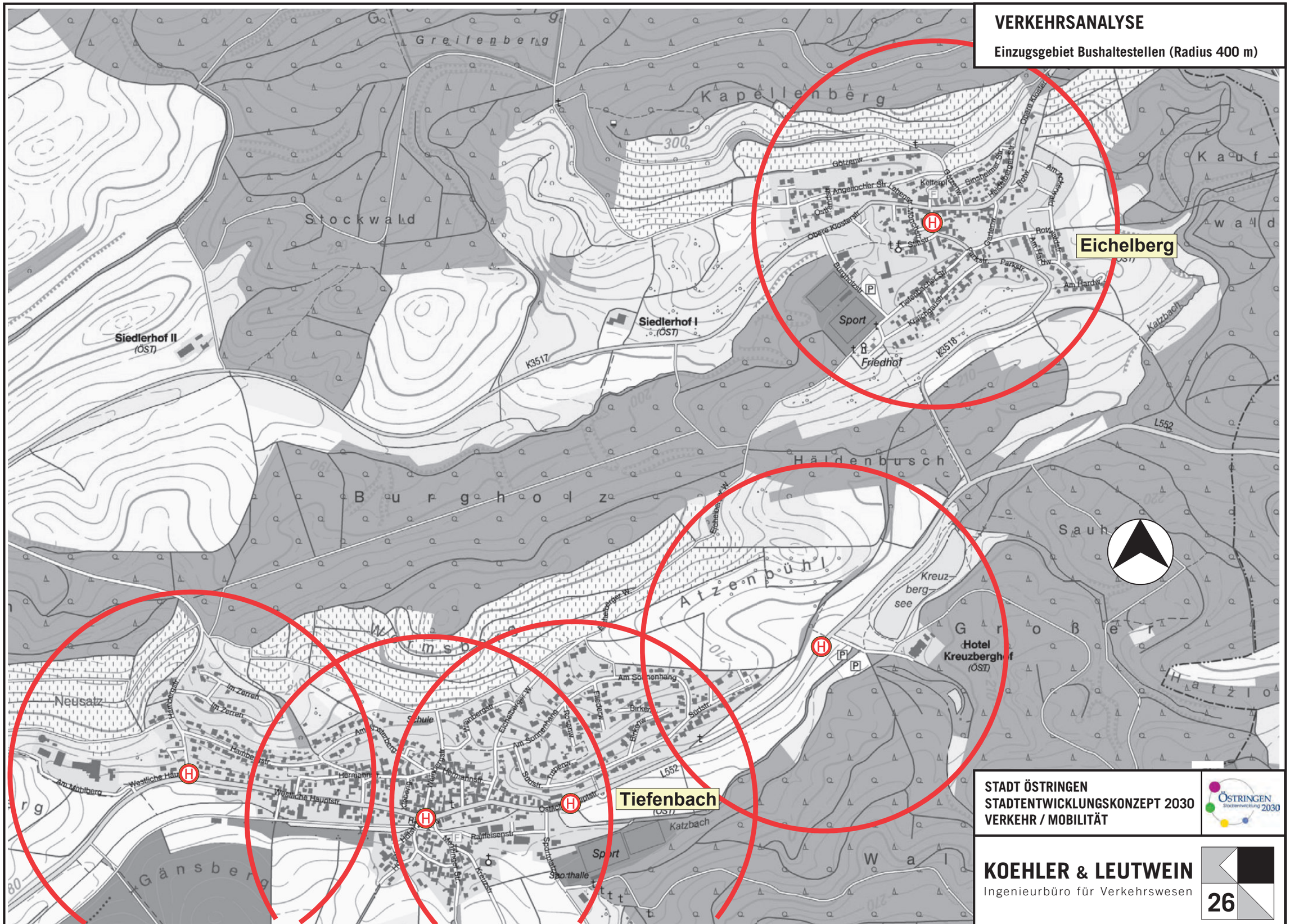
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

25



VERKEHRSANALYSE

Einzugsgebiet Bushaltestellen (Radius 400 m)



STADT ÖSTRINGEN
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT 2030
VERKEHR / MOBILITÄT

ÖSTRINGEN Stadtentwicklung 2030

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

26