



Ingenieur Gesellschaft Verkehr

IGV GmbH & Co. KG

Augustenstr. 55 · 70178 Stuttgart

Tel. 0711 / 66 45 13 - 0 · Fax - 22

<http://www.igv-stuttgart.de>

Gemeinde Denkendorf

Strategieplan Verkehr

Mobilitätskonzept Oberdorf

Mobilitätspunkt Neuhäuser Straße

November 2021

IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG HRA: 728649

Geschäftsführer: Dipl.-Ing. P. Sautter



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass	5
2. Einführung.....	6
3. Zusätzlich zu erwartende Verkehrsmenge des neuen Kinderhauses und des Wohnbaugebiets Wasserreute	12
4. Verkehrslenkung.....	19
5. Ruhender Verkehr	24
6. ÖPNV	25
7. Radverkehr	30
7.1 Anforderungen an eine künftige Radwegeplanung	30
7.2 Analyse der bestehenden Radinfrastruktur	33
7.3 Bedarfsermittlung	37
7.4 Festlegung eines Radroutennetzes.....	39
7.5 Ausarbeitung der Radachse Lenaustraße – Justinus-Kerner-Straße – Claudiusstraße – Schillerstraße – Bismarckstraße – Neuffenstraße – Kurze Straße	45
7.6 RegioRadStuttgart.....	47
8. Mobilitätspunkt Neuhäuser Straße	51
9. Zusammenfassung	54
Literatur	59



Anlagen

- Plan P-01 Mögliche Anbringung von Pollern in der Goethestraße
- Plan P-02 Mobilitätspunkt Neuhäuser Straße
- Plan P-03 Mögliche Gestaltung der innerörtlichen Radverkehrsachse Teil 1
- Plan P-04 Mögliche Gestaltung der innerörtlichen Radverkehrsachse Teil 2



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Integrierter Planungsansatz	7
Abbildung 2: Perspektivwechsel auf die Verkehrswege der Stadt	8
Abbildung 3: Neubaugebiet Wasserreute	14
Abbildung 4: Verkehrsverteilung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens [Fzg/24h].....	17
Abbildung 5: Verkehrsverteilung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens - Vormittagsspitze 7.00 - 8.00 Uhr [Fzg/h]	18
Abbildung 6: Einbahnregelung Goethestraße/Sudentenstraße	20
Abbildung 7: Beispielquerschnitt Fußgängerweg mit Poller.....	22
Abbildung 8: Lange Äcker/Lenastraße Reduktion von Parkplätzen.....	24
Abbildung 9: Buslinienverlauf - Bestand	26
Abbildung 10: Anpassung des Linienverlaufs der Linie 119	27
Abbildung 11: Einteilung der Radfahrer	30
Abbildung 12: Beispiel einer Fahrradstraße (Quelle: ADFC Hamburg)	33
Abbildung 13: Übersicht Bestandsradinfrastruktur.....	35
Abbildung 14: Übergeordnete Radrouten	36
Abbildung 15: Übersicht der innergemeindlichen Quellen und Ziele	38
Abbildung 16: Vorgeschlagenes Radnetz und innergemeindliche Quellen und Ziele	40
Abbildung 17: Vorgeschlagenes Radnetz mit Konfliktpunkten.....	41
Abbildung 18: Teilausschnitt der Übersicht der RegioRad-Kommunen	48
Abbildung 19: Standortmöglichkeiten RegioRadStuttgart.....	50



1. Anlass

Die Gemeinde Denkendorf leidet in hohem Maße unter dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Besonders im Oberdorf führt dies zu erheblichem Parkdruck und daraus resultierend zu Verkehrsbehinderungen und verminderter Aufenthaltsqualität in den Wohnstraßen. Weitere neue Wohngebiete im Norden der Gemeinde würden diese Situation verschärfen. Eine fehlende Busanbindung und nicht ausgewiesene Radrouten lassen die Alternativen zum eigenen Pkw wenig attraktiv erscheinen. Daher sollen in einem Mobilitätskonzept für das Oberdorf Maßnahmen entwickelt werden, die die Situation verbessern und die genannten Alternativen stärken. Der immer stärker erkennbar werdende Klimawandel erfordert auch erhebliche Reduktionen im Verkehrssektor. Da diese sich nicht von allein einstellen, ist eine Strategie zu entwickeln, wie Denkendorf die erforderliche Verkehrswende unterstützen kann. Es sind Ziele zu formulieren und mit Maßnahmen zu hinterlegen. Eine solche Maßnahme könnte ein Mobilitätspunkt an der Haltestelle Neuhäuser Straße sein, der den Umstieg auf den ÖPNV erleichtern und fördern könnte. Die Haltestelle ist im Hinblick auf ihre Eignung für einen solchen Mobilitätspunkt zu prüfen.

Die Ergebnisse werden nachfolgend vorgestellt.



2. Einführung

Strategieplan Verkehr

Auch im Verkehrsbereich stehen in den nächsten Jahren umfassende Veränderungen an, die zunächst den Übergang vom Verbrennungsmotor zu Null-Emissionsantrieben betreffen. Hierzu sind entsprechende Infrastrukturen in Form von Ladeeinrichtungen zu schaffen. Dies löst aber das Problem des ruhenden Verkehrs nicht. Daher werden auch Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel erforderlich werden. Die Landesregierung von Baden-Württemberg hat für die Verkehrswende bis 2030 folgende Vorgaben gemacht:

- Ein Drittel der Fahrzeuge fährt emissionsfrei
- Verdoppelung der ÖPNV-Fahrten
- Ein Drittel weniger Pkw-Fahrten
- 50 % der Wege werden mit eigenem Antrieb (zu Fuß, Fahrrad, Roller etc.) zurückgelegt

Wie bei allen politischen Entscheidungen kann man zwar solche Festlegungen treffen, ohne eine Strategie, wie dies erreicht werden soll, und ohne die Entwicklung entsprechender Maßnahmen, wird sich der gewünschte Erfolg jedoch kaum einstellen. Daher soll in einem ersten Schritt eine solche Strategie erarbeitet werden, die die Optionen für die Zukunft aufbereitet. Dies beinhaltet beispielsweise

- Förderung des Radverkehrs (Lastenräder, Pedelecs, Hol- und Bringservice, Abstellanlagen, Wegeinfrastruktur, auch zum Schienenverkehr in Nellingen und später nach Neuhausen)
 - Abstellanlagen
- Stärkung des ÖPNV (bessere räumliche Erschließung, Fahrradabstellmöglichkeiten)
- P+M
- Einsatzmöglichkeiten von Carsharing
- Prüfung der Sinnhaftigkeit von RegioRad-Stationen etc.

Planerischer Ansatz

Für eine Verkehrsplanung der Zukunft reicht es nicht mehr, Lösungen für die einzelnen Verkehrsarten zu erarbeiten, vielmehr ist ein interdisziplinärer Ansatz erforderlich. Hier sind auf verschiedenen Ebenen Veränderungen erforderlich.

So sind Flächennutzungsplanung und Verkehrsentwicklungsplanung zu verknüpfen:

- neue Siedlungsflächen sind auf ihre Verkehrsauswirkungen hin zu prüfen,
- die Versorgung der Bevölkerung sollte so gestaltet werden, dass für Besorgungen nicht immer der Pkw erforderlich ist (Stadt der kurzen Wege).

Zunehmend heiße Sommer erfordern Anpassungen in der Stadtgestaltung, mehr Grünflächen, Bäume, Fassaden- und Dachbegrünungen machen das Hinzuziehen von Grünplanern sinnvoll.

Die nachfolgende Grafik (Abbildung 1) illustriert den interdisziplinären Ansatz.

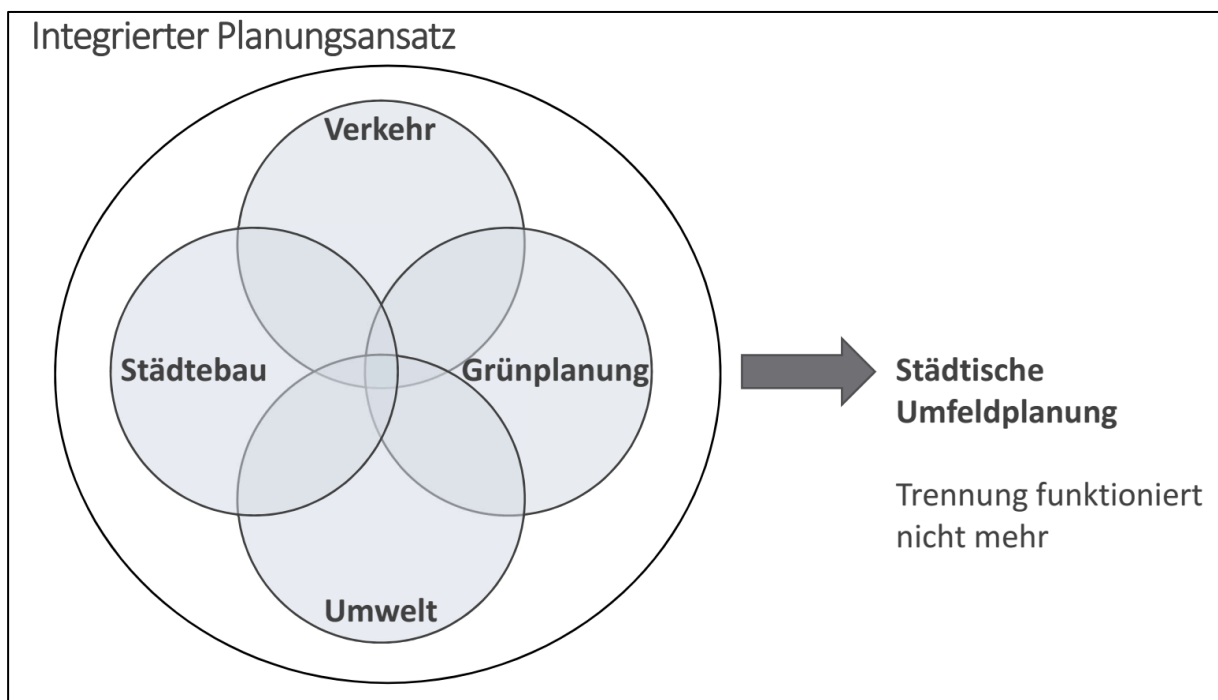


Abbildung 1: Integrierter Planungsansatz

Ergänzend kommt hinzu, dass sich das Mobilitätsverhalten zunehmend verändert, den Autofahrer, den ÖPNV-Nutzer oder den Radfahrer gibt es immer weniger, vielmehr



wird für jede Fahrt entschieden, welches Verkehrsmittel dafür das Beste ist. Ziel sollte daher sein, dies durch entsprechende Angebote zu fördern, um Autofahrten einsparen zu können.

Ein Perspektivwechsel von einem Blick von oben auf die Verkehrswege der Stadt/Gemeinde zu einer Stadt/Gemeinde auf Augenhöhe (siehe Abbildung 2) erweitert das Blickfeld auf den Verkehrsbereich ergänzende wichtige Ziele und stellt Radfahrer und Fußgänger sowie die Aufenthaltsqualität verstärkt in den Fokus.

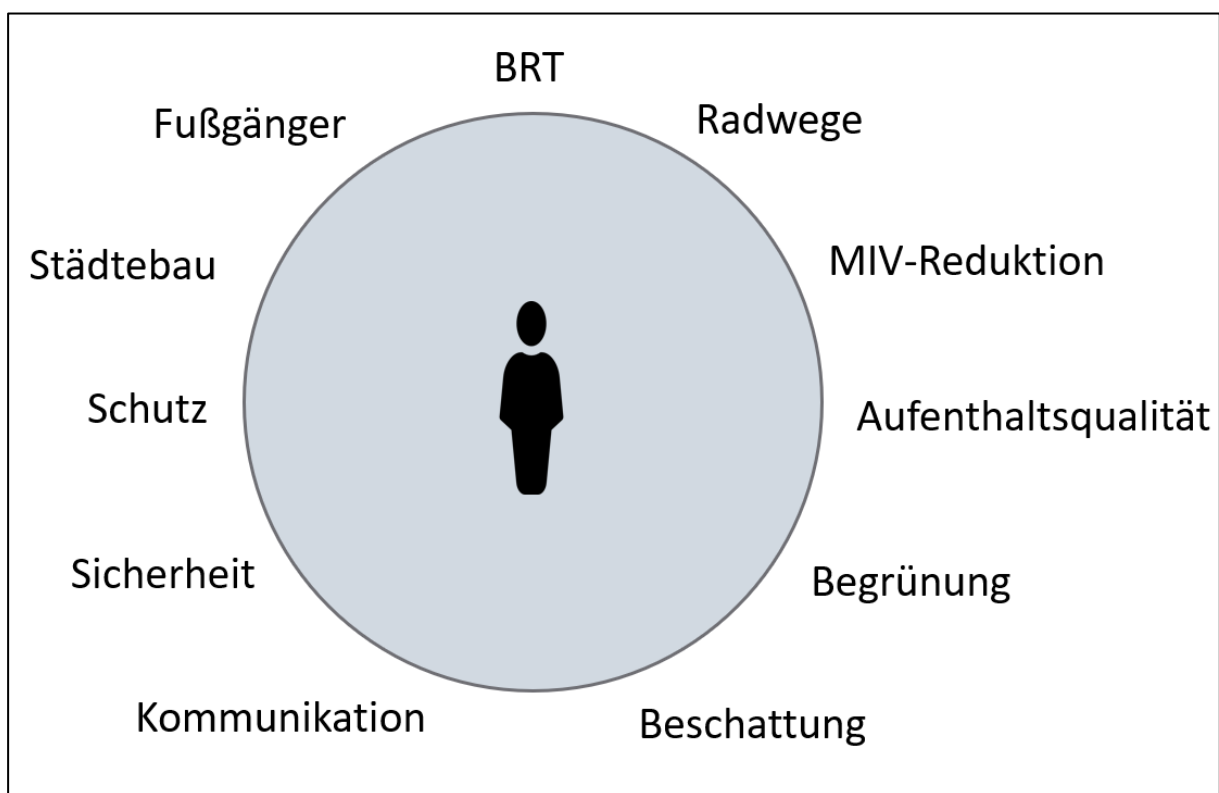


Abbildung 2: Perspektivwechsel auf die Verkehrswege der Stadt/Gemeinde

Mögliche Ziele der Verkehrswende auf lokaler Ebene

Die Bundes- und Landespolitik haben für die Neuausrichtung im Verkehrsbereich den Begriff Verkehrswende geprägt und stehen nun in der Pflicht, entsprechend zu handeln.



Parallel haben die Kommunen die Aufgabe, die Verkehrswende im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf der lokalen Ebene voran zu bringen. Mögliche Ziele hierfür können sein:

- Mobilitätswende zu weniger und saubererem MIV
- Schaffung von Räumen für Radfahrer und Fußgänger
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Radanteils

Herangehensweise

Für zwingend erachten wir auch die Einbeziehung der Bürgerschaft in den Planungsprozess.

Im nächsten Schritt sollten anhand der formulierten Ziele und der Vorgaben des Landes die erforderlichen Veränderungen der Mobilität definiert werden. Daraus leiten sich die Fragen ab: „Wo wollen wir hin?“ und „Was ist möglich?“

Daraus sind dann Maßnahmen zu entwickeln, mit denen die formulierten Ziele erreicht werden können.

Wie erwähnt sollten FNP und Grünplanung berücksichtigt werden.

Auch die erforderliche Infrastruktur für E-Mobilität (Pkw und Rad) ist im Prozess mitzudenken.

Fazit

Ein Mobilitätskonzept der Zukunft sollte aktiv die Klimaziele hin zu einer Verkehrswende begleiten, eine differenzierte Verkehrsmittelwahl fördern und die schwächeren Verkehrsteilnehmer in den Blick nehmen und stärken.

Schnell umsetzbare und wirkende Maßnahmen sollten im Vordergrund stehen. Durch die Beteiligung der Bürger sollte die Bürgerschaft in den Planungsprozess eingebunden und im Hinblick auf die angestrebten Veränderungen sensibilisiert werden.



Da der Prozess hinsichtlich Beteiligung der Bürger und aufgrund zahlreicher neuer Herausforderungen offener gestaltet werden sollte, ist eine stufenweise Bearbeitung sinnvoll.

Mobilitätskonzept

Der MIV im gesamten Oberdorf wird unstrukturiert abgewickelt. Es gibt zahlreiche Straßen, über die der Verkehr fließt, die aber zu einem erheblichen Teil keine ausreichende Breite aufweisen. Dies hilft zwar, die Geschwindigkeit zu drosseln, führt aber durch den Zwang oft anhalten zu müssen, zu höheren Emissionen. Es herrscht erheblicher Parkdruck, dem durch den Ausbau von Parkflächen wegen fehlender Flächen nicht begegnet werden kann. Dieser Situation kann eigentlich nur begegnet werden, indem attraktive Alternativen zum Pkw angeboten werden, die mittelfristig dazu führen, dass die Zahl der Pkw je Haushalt und damit der Bedarf an Stellplätzen ebenfalls sinkt.

Da nahezu das gesamte Oberdorf Tempo-30-Zone ist, kann der Radverkehr prinzipiell in allen diesen Bereichen stattfinden. Allerdings wird so auch nicht erkennbar, dass hier Radfahren möglich ist. Der Pkw-Nutzer sieht die Möglichkeiten Rad zu fahren im Netz nicht. Da sich die Einkaufsmöglichkeiten und das Oberdorf topografisch etwa auf einer Ebene befinden, kann durch eine Ausweisung einer qualitativ hochwertigen Verbindung der Radverkehr in Denkendorf gesteigert werden. Um dies zu erreichen, müssen solche Verbindungen sichtbar gemacht werden (Beschilderung, Markierung), ggf. auch durch die Einrichtung einer Fahrradstraße. Die Verkehrsströme des MIV sind entsprechend weg von den Strecken zu lenken, in denen der Radverkehr Vorrang haben sollte. Hierzu sind ggf. auch Einbahnregelungen denkbar. Der bestehende Parkdruck rührt nach Angaben der Gemeindeverwaltung auch daher, dass auf den privaten Grundstücken vorhanden Abstellmöglichkeiten nicht genutzt werden, sondern die Fahrzeuge im Straßenraum abgestellt werden. Hier auf Freiwilligkeit zu hoffen, dürfte wenig helfen, eine Verknappung des öffentlichen Raums könnte hier jedoch Druck ausüben. Da auch kritische Knotenpunktbereiche (z. B. Lange Äcker/Lenaustraße) zu-



geparkt werden, könnte in diesen Bereichen durch Sperrflächen einerseits die Sicherheit erhöht werden, andererseits auch die Stellplatzanzahl verringert werden. Mittelfristig könnte auch die vermehrte Installation von Wallboxen zum Laden der E-Fahrzeuge zu einer vermehrten Nutzung des eigenen Stellplatzes beitragen.

Darüber hinaus sind zu weiteren Punkten Aussagen zu treffen:

- Auswirkungen des neuen Wohngebiets Wasserreute
- Auswirkungen des neuen Kinderhauses beim Jugendhaus
- Verbesserung des Busverkehrs
 - Neue Regiobuslinie Plochingen – Denkendorf - Flughafen
 - Erweiterung des Linienvverlaufs der Linie 119
 - Stärkung der Linie 121
- etc.



3. Zusätzlich zu erwartende Verkehrsmenge des neuen Kinderhauses und des Wohnbaugebiets Wasserreute

Kinderhaus

Bestimmung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmenge

Das neu geplante Kinderhaus in der Lenaustraße, neben der Albert-Schweitzer-Schule und dem Jugendhaus, soll von vier Gruppen mit insgesamt bis zu 80 Kindern belegt werden. Eine Gruppe mit Kindern unter 3 Jahren und drei Gruppen mit Kindern über 3 Jahren. Anhand unterschiedlicher Betreuungsschlüssel (Kinder < 3 Jahre: 3 Kinder = 1 Erzieher; Kinder > 3 Jahre: 7,5 Kinder = 1 Erzieher) ergeben sich 14 Erzieher. Zusätzlich wird noch eine Person zur Leitung des Kinderhauses angesetzt. Im Kinderhaus sind also vsl. 15 Personen beschäftigt. Außerdem soll ein Veranstaltungsraum in dem Gebäude angesiedelt werden.

Durch die periphere Lage des Kinderhauses und die Topographie Denkendorfs sowie einem allgemein zu erwartenden Anstieg von Hol- und Bringdiensten der Eltern (Elterntaxis), ist davon auszugehen, dass der Anteil der Kinder, die mit dem Pkw gebracht und abgeholt werden, relativ hoch liegt, er wird daher mit 80% angenommen.

Die übrigen Kinder wohnen bspw. in der Nähe des Kinderhauses und kommen zu Fuß oder werden mit dem Rad gebracht.

Sowohl das Bringen als auch das Holen eines Kindes verursacht jeweils zwei Fahrten. Beispielsweise wird das Kind morgens zum Kinderhaus gebracht (1. Fahrt) und die Eltern gehen dann weiter zur Arbeit (2. Fahrt). Nachmittags fahren die Eltern dann wieder zur Kita (3. Fahrt), um das Kind abzuholen und bringen es nach Hause (4. Fahrt). Insgesamt verursacht also jedes Kind, das mit dem Auto gebracht wird, vier Fahrten über den Tag verteilt. Bei 64 Kindern (80% aller Kinder) sind dies 256 Fahrten pro Tag, die aufgrund von Elterntaxis ins Verkehrsnetz induziert werden.

Bei den Beschäftigten des Kinderhauses wird davon ausgegangen, dass diese mit dem eigenen Fahrzeug kommen, was bei 15 Erziehern über den Tag verteilt insgesamt 30 zusätzliche Fahrten im Verkehrsnetz bedeutet.



Insgesamt werden also **286 Fahrten am Tag** (143 Ein- und 143 Ausfahrten) aufgrund des Kinderhauses ins Verkehrsnetz induziert.

Eine genauere Verteilung der durch das Kinderhaus erzeugten Fahrten ist möglich, wenn genaue Angaben zu den Öffnungszeiten vorliegen und die Gruppengrößen bekannt sind.

Richtungsverteilung und Umlegung der zusätzlich zu erwartenden Fahrten

Es ist davon auszugehen, dass die Kinder, die das Kinderhaus besuchen aus dem gesamten Gemeindegebiet kommen, da in den verschiedenen Einrichtungen unterschiedliche Betreuungsformen angeboten werden. Ziel bei der Platzvergabe sind stets wohnortnahe Betreuungsplätze. Dennoch kann der durch das Kinderhaus erzeugte Verkehr überall aus Denkendorf kommen. Es wird folgende Annahme über die Richtungsverteilung getroffen.

aus/in Richtung

Nord 2/3 des Verkehrs (über Lange Äcker)

Süd 1/3 des Verkehrs (über Goethestraße)

Über den Tag verteilt bedeutet dies bei insgesamt 286 Fahrten, je 95 Fahrten aus und in Richtung Nord und je 48 Fahrten aus und in Richtung Süd.

Spitzenstunde

Es ist davon auszugehen, dass die Kinder morgens relativ zeitgleich zur Hauptverkehrszeit (zwischen 7.00 und 8.00 Uhr) von ihren Eltern gebracht werden und über den Nachmittag eher verteilt abgeholt werden. Die Erzieher sind bereits vor der Hauptverkehrszeit vor Ort. Für die Spitzenstunde vormittags bedeutet dies, dass insgesamt 128 Fahrten (64 Ein- und 64 Ausfahrten) stattfinden, je 43 Fahrten aus und in Richtung Nord und je 21 Fahrten aus und in Richtung Süd.

Wasserreute

Auch für das neue Wohnbaugebiet Wasserreute wurde das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen bestimmt, das Gebiet ist in nachfolgender Abbildung dargestellt.



Abbildung 3: Neubaugebiet Wasserreute

Für die Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsmengen sowie deren prozentuale Anteile an den Spitzenstunden des o.g. Gebiets wird auf das Regelwerk Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen [1] sowie auf eigene Erfahrungen zurückgegriffen.

Auf der Entwicklungsfläche werden sowohl Mehrfamilien- als auch Familienhäuser (Doppel-/Reihen-/Kettenhäuser) geplant. Bei 64 Wohneinheiten (WE) in den Mehrfamilienhäusern mit 2,5 Einwohner (EW)/WE errechnen sich 160 Bewohner. In den restlichen 24 Gebäuden ergeben sich bei 4 EW/Gebäude 96 Bewohner. Insgesamt wird also mit 256 Bewohnern im neuen Wohnbaugebiet gerechnet.



Bestimmung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmenge

Bewohnerverkehr

Die von den Bewohnern verursachten Fahrten lassen sich über die am Tag zurückgelegten Wege der Bewohner bestimmen. Die spezifische Wegehäufigkeit in Neubaugebieten liegt bei 4 Wegen/Bewohner. Diese Wege werden abgemindert um einen Anteil von Wegen, die weder Quelle noch Ziel im Gebiet haben (15%). Der Motorisierungsgrad in Denkendorf wird mit 40% angesetzt. Der Pkw-Besetzungsgrad (Anzahl an Personen in einem Fahrzeug) liegt bei 1,2. Unter Berücksichtigung all dieser Faktoren ergeben sich über den Tag verteilt also insgesamt 290 durch Bewohner verursachte Fahrten.

Bewohnerbezogener Besucherverkehr

Der Besucherverkehr der Bewohner lässt sich über den prozentualen Anteil der Wege aller Bewohner bestimmen (hier 5%). Der Anteil aller Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, wird mit 70% angesetzt, der Besetzungsgrad wiederum mit 1,2 Personen/Pkw festgelegt. Daraus ergeben sich 30 Fahrten/Tag, die durch bewohnerbezogenen Besucherverkehr erzeugt werden.

Bewohnerbezogener Wirtschaftsverkehr

Die Anzahl an Fahrten die der bewohnerbezogene Wirtschaftsverkehr verursacht, wird anhand der Bewohnerzahl bestimmt (0,1 Pkw-Fahrten/Einwohner). Dies ergibt 26 Fahrten am Tag.

Über den Tag verteilt induziert das neue Wohnbaugebiet Wasserreute damit insgesamt **346 Fahrten** ins Verkehrsnetz (173 Ein- und 173 Ausfahrten).



Richtungsverteilung und Umlegung der zusätzlich zu erwartenden Fahrten

Es kann von einer ähnlichen Richtungsverteilung wie am Knotenpunkt Lange Äcker / Uhlandstraße aus der Verkehrsuntersuchung 2015 [2] ausgegangen werden, da hier auch hauptsächlich Wohnen stattfindet, weshalb vereinfacht die folgende Richtungsverteilung angesetzt wird:

aus/in Richtung

Nord 85 % des Verkehrs

Süd 15 % des Verkehrs

Über den Tag verteilt bedeutet dies von den 346 Fahrten, dass 147 Fahrten aus/in Richtung Nord und je 26 Fahrten aus/in Richtung Süd erfolgen.

Spitzenstunde

Die Fahrten in der morgendlichen Spitzenstunde im neuen Wohngebiet wurde mit Hilfe typischer Tagesganglinien aus [1] festgelegt. Daraus ergeben sich insgesamt 3 Einfahrten und 20 Ausfahrten zur Spitzenstunde (zwischen 7.00 und 8.00 Uhr). Auf die Fahrtrichtungen verteilt heißt dies, 17 Fahrten in Richtung Nord, 3 Fahrten aus Richtung Nord und 3 Ausfahrten in Richtung Süd.

Umlegung der durch zusätzlich zu erwartenden Verkehrsmengen

Abbildung 4 zeigt den erzeugten Mehrverkehr/Tag der beiden Neubauprojekte, umgelegt auf das Verkehrsnetz von Denkendorf.

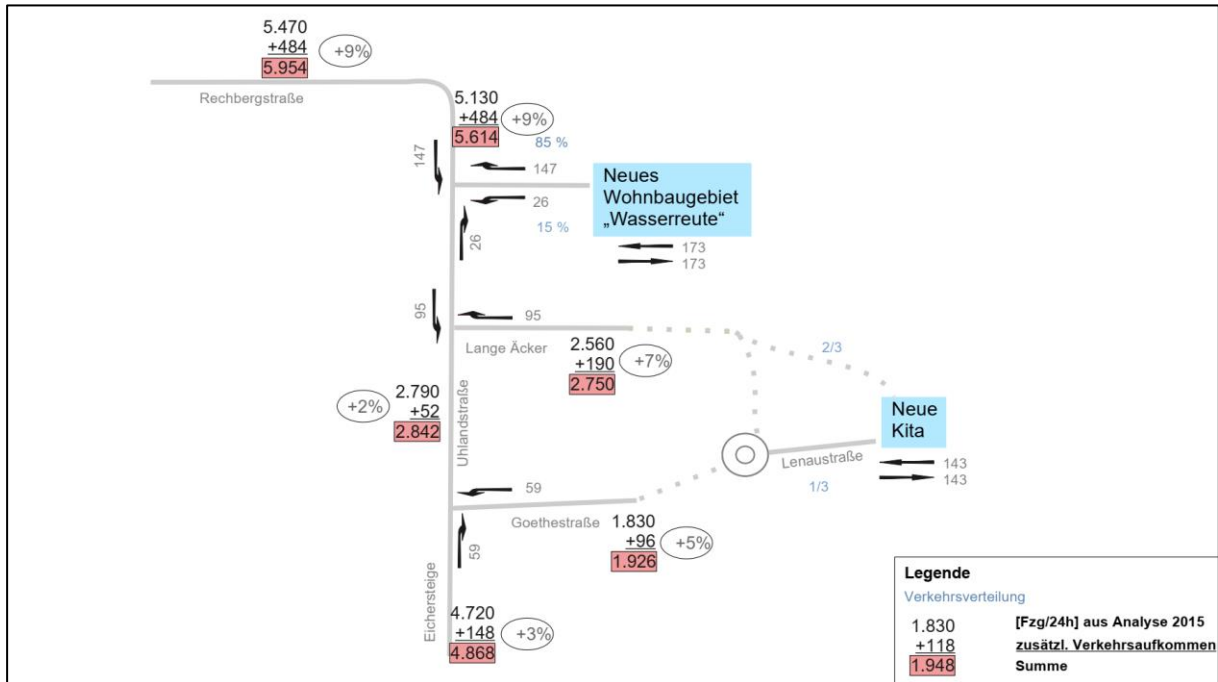


Abbildung 4: Verkehrsverteilung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens [Fzg/24h]

Hierbei wird deutlich, dass der Mehrverkehr im Verhältnis zum bestehenden Verkehr kaum ins Gewicht fällt. Die Verkehrsmenge nimmt am Tag um maximal 9% zu (Uhlandstraße).

Für die Leistungsfähigkeit eines Verkehrsnetzes ist jedoch die Spitzenstundenbelastung maßgeblich. Diese wird in Abbildung 5 dargestellt. Bei der Betrachtung wird deutlich, dass das Wohngebiet Wasserreute mit 23 zusätzlichen Fahrten in der Spitzenstunde als unerheblich betrachtet werden kann.

Das neue Kinderhaus jedoch induziert insgesamt 128 Fahrten in der Spitzenstunde, 86 Fahrten/h in und aus Richtung Nord und 42 Fahrten/h in und aus Richtung Süd.

In der Straße Lange Äcker bedeutet das ein bis zwei zusätzliche Fahrzeuge pro Minute in der Spitzenstunde und in der Goethestraße alle ein bis zwei Minuten ein weiteres Fahrzeug.

Auf der Uhlandstraße nimmt die Verkehrsmenge um maximal 21% zu, was für diese Straße noch als verträglich betrachtet werden kann.

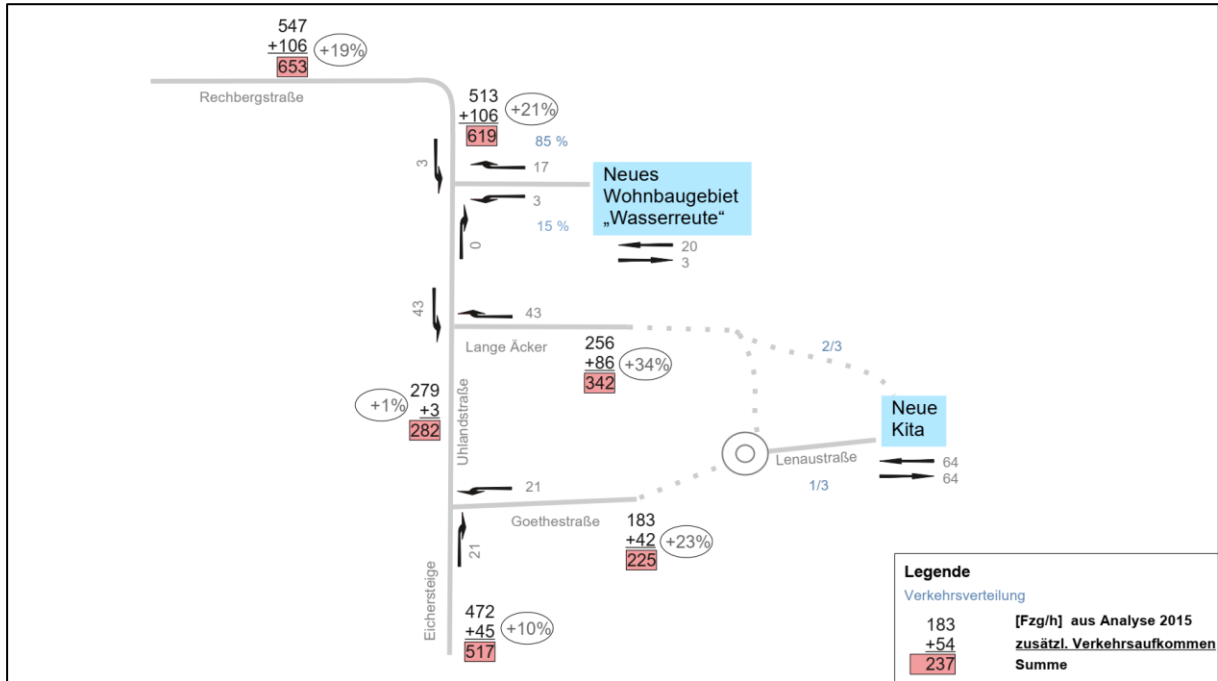


Abbildung 5: Verkehrsverteilung des zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens
- Vormittagsspitze 7.00 - 8.00 Uhr [Fzg/h]



4. Verkehrslenkung

Der MIV im gesamten Oberdorf wird unstrukturiert abgewickelt. Es gibt zahlreiche Straßen, über die der Verkehr fließt, die aber zu einem erheblichen Teil keine ausreichende Breite aufweisen. Dies hilft zwar, die Geschwindigkeit zu drosseln, führt aber durch den Zwang oft anhalten zu müssen, zu höheren Emissionen. Es herrscht erheblicher Parkdruck, dem durch den Ausbau von Parkflächen wegen fehlender Flächen nicht begegnet werden kann.

Punktuell kann hier über Verkehrslenkungen gegengesteuert werden, mittelfristig sollten jedoch Alternativen zum MIV gefördert werden, um die Autoaffinität der Bürger zu verringern. Parallel zum Ausbau dieser Alternativen könnte dann auch an die Reduktion einzelner Parkplätze nachgedacht werden.

Goethestraße

Laut der Stadtverwaltung nutzen Autofahrer in der Goethestraße immer wieder den Fußweg, um entgegenkommendem Verkehr auszuweichen und gefährden dadurch Fußgänger. Um dies künftig zu unterbinden und den Verkehr zu strukturieren, wurden folgende Maßnahmen untersucht:

- Einbahnregelung von der Goethestraße und der Sudetenstraße
- Aufstellen von Pollern in der Goethestraße

Bestand

In der Goethestraße ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt und das Parken abschnittsweise einseitig möglich. Zwischen der Eichersteige bzw. der Uhlandstraße und dem Gebäude 20 der Goethestraße ist das Parken auf der südlichen Straßenseite zugelassen, die Parkstände sind mit 1,80 m für heutige Fahrzeuge zu schmal dimensioniert. D.h. parkende Fahrzeuge ragen in die Fahrbahn. Die Fahrbahnbreite liegt durchschnittlich bei 4,20 m, was ein Begegnen von Fahrzeugen im Bereich parkender Fahrzeuge nicht ermöglicht. Der sich auf der nördlichen Straßenseite befindende Fußweg ist mit 1,30 m sehr schmal und entspricht nicht den Anforderungen.

Vom Gebäude 20 an bis zur Bertolt-Brecht-Straße ist das Parken auf der nördlichen Straßenseite zugelassen. Hier haben die Parkstände knapp 2 m Breite. Die Fahrbahn ist ca. 4,80 m breit. Hier ist eine Begegnung von Pkw möglich. Der Fußweg auf der südlichen Straßenseite ist mit 2,30 m ausreichend dimensioniert.

Variante 01 - Einbahnregelung von Goethestraße und Sudetenstraße

Die Goethestraße wird in Richtung Ost und die Sudetenstraße in Richtung West als Einbahnstraße geführt (siehe Abbildung 6).



Abbildung 6: Einbahnregelung Goethestraße/Sudentenstraße

Die Einbahnstraßenregelung würde das Problem der Mitbenutzung des Fußweges durch den MIV dadurch lösen, dass aufgrund der Freigabe für nur eine Fahrtrichtung,



ausreichend Straßenraum für eine flüssige Fahrt vorhanden wäre. Gleichzeitig würde sich u. U. das Geschwindigkeitsniveau erhöhen.

Die Regelung hätte zur Folge, dass Umwegfahrten erzeugt werden würden.

Die aus der Einbahnregelung resultierenden Vor- und Nachteile sind in nachfolgender Tabelle beschrieben.

Vorteil	Nachteil
<ul style="list-style-type: none">• Weniger Verkehr auf der Goethestraße, da nur in eine Richtung gefahren werden kann.• Kein Überfahren von Fußwegen nötig, da kein gegenseitiges Ausweichen mehr notwendig ist.• Geringer Aufwand (Schilder anbringen).• Flüssigere Fahrt des MIV in der Goethestraße.	<ul style="list-style-type: none">• Mehr Umwegfahrten.• Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten.• Ggf. höhere Verkehrsbelastung in der Sudetenstraße (Verlagerung der Fahrten aus der Goethestraße).• Der Bauhof in der Sudetenstraße kann auch nur über Goethe- und Lenastraße angefahren werden.• Durch die erforderlichen Umwegfahrten werden Verkehrsteilnehmer, die aus der Goethestraße in die Ortsmitte wollen über die Brahms- und die Hasslerstraße zur Silberstraße ausweichen, was keinesfalls wünschenswert sein kann.

Tabelle 1: Vor- und Nachteile Verkehrslenkung Variante 01

Variante 02 - Aufstellen von Pollern in der Goethestraße

Das Aufstellen von Pollern als Abtrennung zwischen Fußweg und Straße bietet eine weitere Möglichkeit, den MIV daran zu hindern, Fußwege zum Ausweichen zu benutzen. Die Poller sollten den örtlichen Gegebenheiten entsprechend aufgestellt werden. Selbst bei großen Abständen zwischen zwei Pollern wird das Befahren der Fußwege

unattraktiv gemacht. In Abbildung 7 ist ein Beispielquerschnitt eines Fußweges zur Aufstellung von Pollern dargestellt.

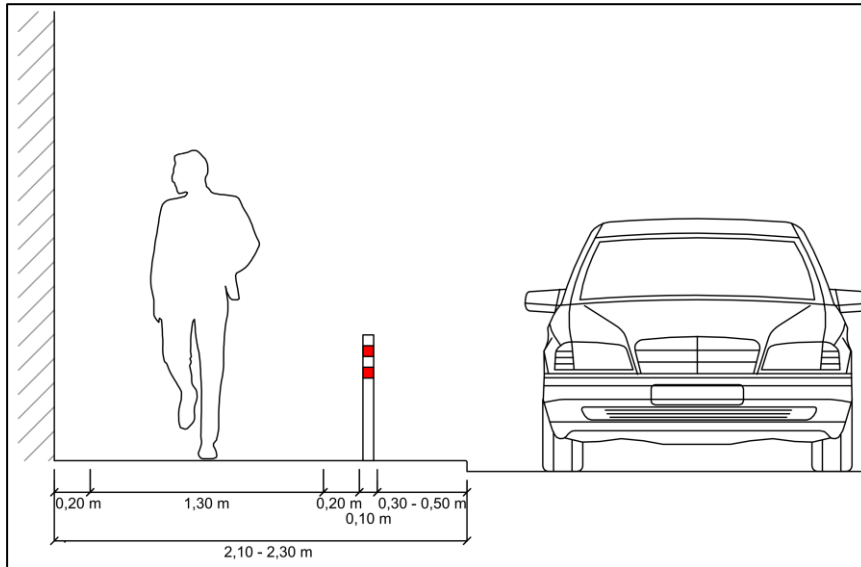


Abbildung 7: Beispielquerschnitt Fußgängerweg mit Poller

Im Bereich der Goethestraße ist das Anbringen von Pollern aufgrund der Platzverhältnisse nur im östlichen Teil (zwischen Gebäude 20 und Bertolt-Brecht-Straße) möglich. Im westlichen Teil der Goethestraße ist der Fußweg zu schmal dimensioniert und kann auch nicht weiter ausgebaut werden. Gerade dort wäre aber das Aufstellen von Pollern sinnvoll, da hier die Fahrbahnbreite mit ca. 4,2 m sehr gering ist und Fahrzeuge deshalb eher den Fußweg nutzen. Im östlichen Teil kann der Schutz der Fußgänger durch die Poller erhöht werden.

Eine mögliche Anbringung der Poller ist in Plan P-01 dargestellt.

Nachfolgende Tabelle auf der nächsten Seite bildet eine Übersicht der Vor- und Nachteile, die die Maßnahme in der Goethestraße zur Folge hätten.



Vorteil	Nachteil
<ul style="list-style-type: none">• Geringer Aufwand (Poller aufstellen).• Keine Umwegfahrten.	<ul style="list-style-type: none">• Nur teilweise Unterbindung des Überfahrens von Fußwegen möglich.• Weiterhin gegenseitiges Warten bei Gegenverkehr notwendig.

Tabelle 2: Vor- und Nachteile Verkehrslenkung Variante 02

Die Überlegungen zeigen, dass zwar Maßnahmen ergriffen werden können, um die Verkehrssicherheit – insbesondere in der Goethestraße zu erhöhen. Sie zeigen jedoch nur eingeschränkt Wirkung (Poller) oder führen zu zahlreichen Nachteilen im Falle der Einbahnstraßenregelung mit Verdrängungen in Gebiete, in denen der Verkehr noch weniger erwünscht sein kann.

Da es sich bei den Verkehrsteilnehmern nahezu ausschließlich um Denkdorfer Bürger, also Binnenverkehr handelt, kann durch die bestehenden Rahmenbedingungen, die keine Ausbaumöglichkeiten zulassen, nur ein angepasstes Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu Verbesserungen führen. Weniger Egoismus, mehr Rücksicht und das Akzeptieren von Wartezeiten, um den Gegenverkehr passieren zu lassen können die Lage bereits spürbar entspannen, zumal es bei den Wartezeiten in der Regel um wenige Sekunden geht.

5. Ruhender Verkehr

Während der Ortsbegehung wurde am Kreuzungspunkt Lange Äcker/Lenastraße ein kritischer Bereich identifiziert. Hier bestehen schlechte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Um diesen kritischen Bereich zu entschärfen und bessere Sichtverhältnisse zu schaffen, sollten einige Parkplätze reduziert werden. Auf der nördlichen Straßenseite der Lange Äcker könnte dies durch die Reduktion von 4 Parkplätzen im Kreuzungsbereich mit der Lenastraße geschehen. Außerdem ist die Entfernung eines weiteren Parkplatzes auf der südöstlichen Straßenseite zu empfehlen. In Abbildung 8 ist dies grafisch dargestellt.

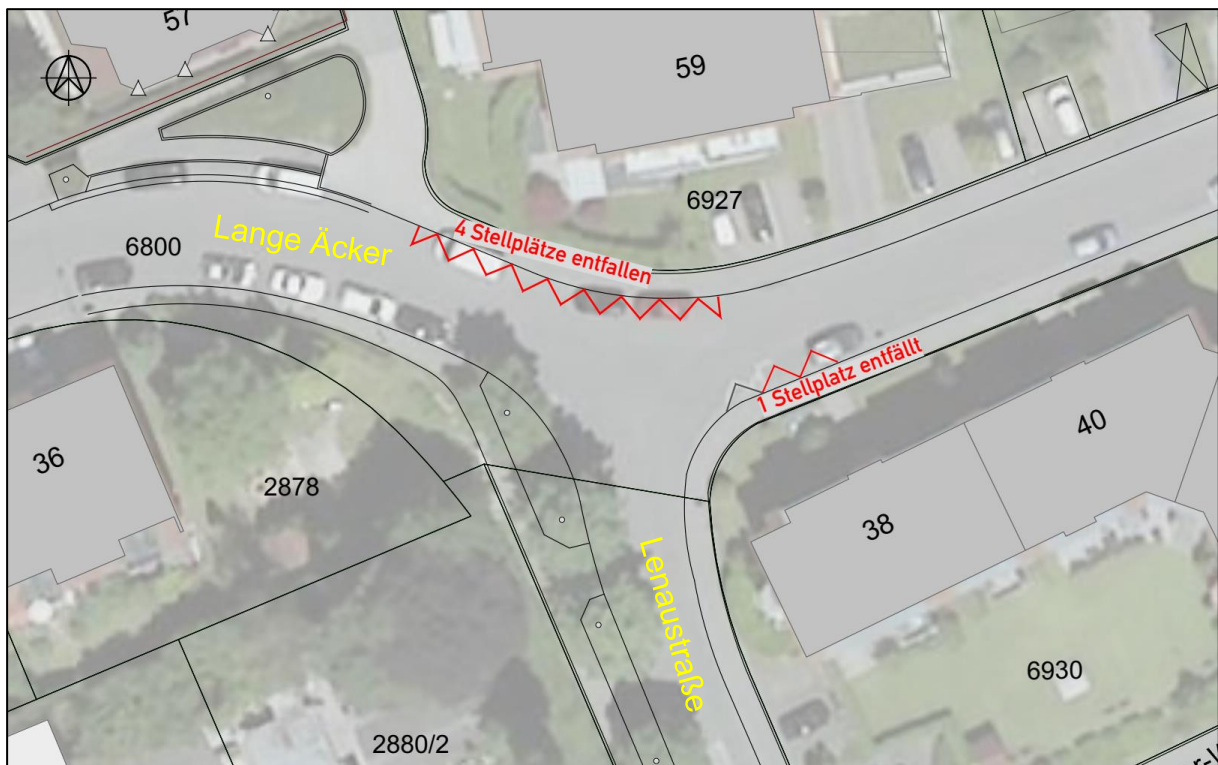


Abbildung 8: Lange Äcker/Lenastraße Reduktion von Parkplätzen



6. ÖPNV

Status Quo

In Denkendorf verkehren insgesamt drei Buslinien:

- 119 Esslingen (N) – Nellingen – Denkendorf
- 121 Oberesslingen – Denkendorf – Neuhausen und zurück
- X10 Kirchheim (T) – Flughafen/Messe

Die aktuellen Linienverläufe der Busse sind in Abbildung 9 dargestellt.

Die Linie 119 verkehrt zur Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt und zur Nebenverkehrszeit im 30-Minuten-Takt.

Die Linie 121 verkehrt nur mit einzelnen Fahrten zu den Hauptverkehrszeiten (in Richtung Neuhausen 3 Fahrten und in Richtung Oberesslingen 4 Fahrten).

Der Bus X10 fährt zur Hauptverkehrszeit morgens und zwischen 14.00 und 19.30 Uhr halbstündlich, ansonsten im Stundentakt.

Darüber hinaus erschließt von Montag bis Freitag auch ein Bürgerbus im Stundentakt zwischen ca. 9.00 und 17.00 Uhr das Gemeindegebiet.

Die Grafik auf der Folgeseite zeigt die Linienverläufe (außer Bürgerbus).

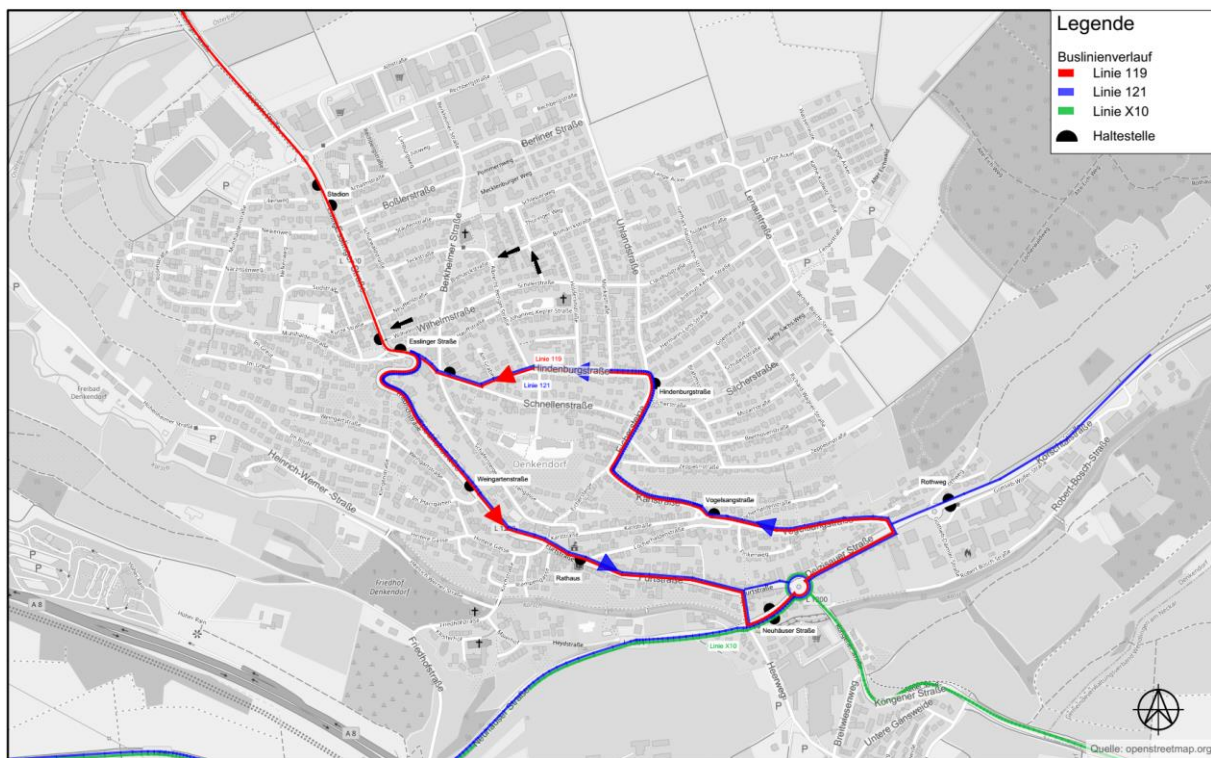


Abbildung 9: Buslinienverlauf - Bestand

Überlegungen der Gemeindeverwaltung zur Linie 119

Durch eine Erweiterung des Ringverkehrs der Linie 119 könnte das neu geplante Wohnbaugebiet Wasserreute und der nordöstliche Teil Denkendorfs an den Busverkehr angebunden werden. Möglich wäre das über die Berliner Straße und die Berkheimer Straße oder alternativ über die Rechbergstraße und die Berkheimer Straße (siehe grüne Linie in nachfolgender Abbildung). In der Uhlandstraße, am neuen Wohnbaugebiet und in der Berliner Straße bzw. der Rechbergstraße müssten entsprechend neue Haltestellen eingerichtet werden.

Eine weitere Variante wäre über die Uhlandstraße und die Rechbergstraße zur Esslinger Straße. Hiermit wäre aber der Wegfall der Haltestelle an der Ochsenkreuzung verbunden, so dass diese Variante maximal in der Spitzenstunde und abwechselnd zur bestehenden Linienführung in Frage kommt.

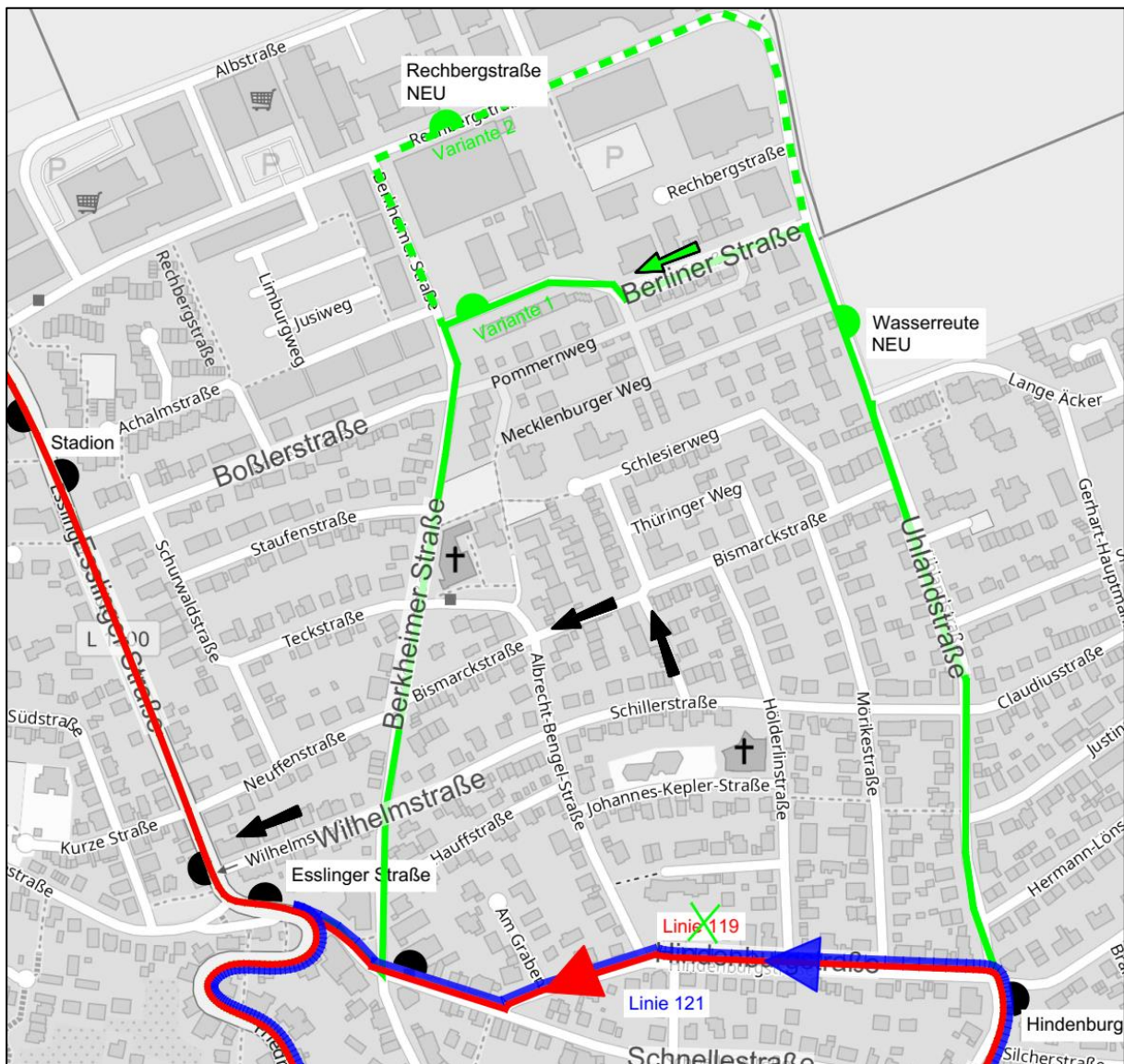


Abbildung 10: Anpassung des Linienvverlaufs der Linie 119

Die Erweiterung des Linienvverlaufs nach Variante 1 und 2 würde jedoch eine Verlängerung der Fahrzeit um 2- 3 Minuten verursachen. Außerdem würde sich die Fahrzeit vom Bereich des Rathauses und der Neuhäuser Straße nach Esslingen um diese Zeit verlängern.

Durch die Fahrzeitverlängerung würde der Anschluss auf die Stadtbahn in Ostfildern nicht mehr funktionieren, außerdem würde die S-Bahn am Bahnhof Esslingen nicht mehr zuverlässig erreicht.

Da die Busse durch die Schleifenfahrt in Denkendorf nur am Bahnhof Esslingen eine knappe Wendezeit aufweisen, sind Fahrzeitverlängerungen kritisch zu sehen, da bei



zu geringen Wendezeiten anfallende Verspätungen auf die Folgefahrt übertragen werden können, was insgesamt die Fahrplanstabilität und damit die Pünktlichkeit verringert.

Nach Rücksprache mit dem VVS wird auch von dort einer Ausweitung der Schleifenfahrt kritisch bis ablehnend gesehen, weshalb die Varianten 1 und 2 nicht weiterverfolgt werden sollten.

Eine Variante 3 mit Linienführung über Uhland- und Rechbergstraße könnte möglicherweise auch ohne Fahrzeitverlängerung möglich sein. Eine entsprechende Testfahrt gemeinsam mit dem Busunternehmen, dem Landratsamt und der Gemeindeverwaltung hat bereits stattgefunden und wird derzeit ausgewertet.

Alternative Überlegungen zum Busverkehr in Denkendorf

Zwischenzeitlich wurde vom Gemeinderat die Zustimmung zur weiteren Planung einer neuen Regio-Buslinie Plochingen – Denkendorf – Neuhausen – Flughafen erteilt.

Für die Gemeinde Denkendorf ergibt sich daraus eine verbesserte Verbindung nach Plochingen und nach Neuhausen und zum Flughafen.

Die Linie 119 könnte jedoch auch dahingehend aufgewertet werden, dass sie in Richtung Oberesslingen (S-Bahn) verdichtet wird. Diese Variante wäre für Denkendorf erheblich wichtiger als eine Verbindung nach Plochingen, da die Verkehrsverflechtungen der Denkendorfer Bürger zu einem weit höheren Maß in Richtung Esslingen und Stuttgart führen. Eine Ausweitung der Verbindung nach Oberesslingen wird aber nur möglich sein, wenn die neue Regio-Buslinie nach Plochingen als komplett neue Linie eingerichtet werden sollte und die Potentiale der Linie 119 erhalten bleiben. Es bestanden Überlegungen des VVS die Linie 119 auf ihrem heutigen Linienvorlauf, aber durch Denkendorf hindurch, mindestens auf einen Stundentakt zu verdichten. Ob dies aufgrund der Planungen der neuen Regio-Buslinie noch gilt, bleibt abzuwarten.

Derzeit wird der neue Nahverkehrsplan des Landkreises Esslingen durch den VVS erarbeitet. Das Procedere sieht vor, dass die Gemeinden – also auch Denkendorf – im Rahmen der Anhörung Vorschläge zur Angebotsoptimierung einreichen können. Dann



sind die konkreten Möglichkeiten zur Verbesserung des Busverkehrs mit dem VVS zusammen zu erörtern.

7. Radverkehr

7.1 Anforderungen an eine künftige Radwegeplanung

Nahezu alle Kommunen streben mit einem Ausbau der Radwegeinfrastruktur eine Erhöhung des Radverkehrsanteils an, um die Belastungen des Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren.

Trotz gestiegener Verkaufszahlen und der inzwischen hohen Verbreitung von Elektrofahrzeugen ist der Radverkehrsanteil abgesehen von wenigen Städten wie Freiburg oder Karlsruhe kaum angestiegen. Warum beschränkt sich die Radnutzung großer Teile der Bevölkerung überwiegend auf den Freizeitverkehr?

Betrachtet man die Entwicklung der Anteile der Radnutzung am Modal-Split, die trotz steigender Popularität des Fahrrads seit Jahren konstant sind, kann man zu dem Schluss kommen, dass die derzeitige Art der Radwegeplanung nicht der Weisheit letzter Schluss sein kann. Hier hilft ein Blick auf die Zusammensetzung der Gruppe der Radfahrer (Abbildung 13). Es gibt Untersuchungen zufolge

- Furchtlose (2%)
- Dauernutzer (5%)
- Interessierte, die fahren würden, wenn es sicher wäre und sie sich wohlfühlen würden (**subjektive Sicherheit**), sie fahren sehr selten oder gar nicht, bzw. nur in der Freizeit abseits der Städte (60%)
- Nichtfahrer (33%), sie sind nicht für das Rad zu gewinnen, da sie es ablehnen oder aufgrund von Handikaps nicht Radfahren können.

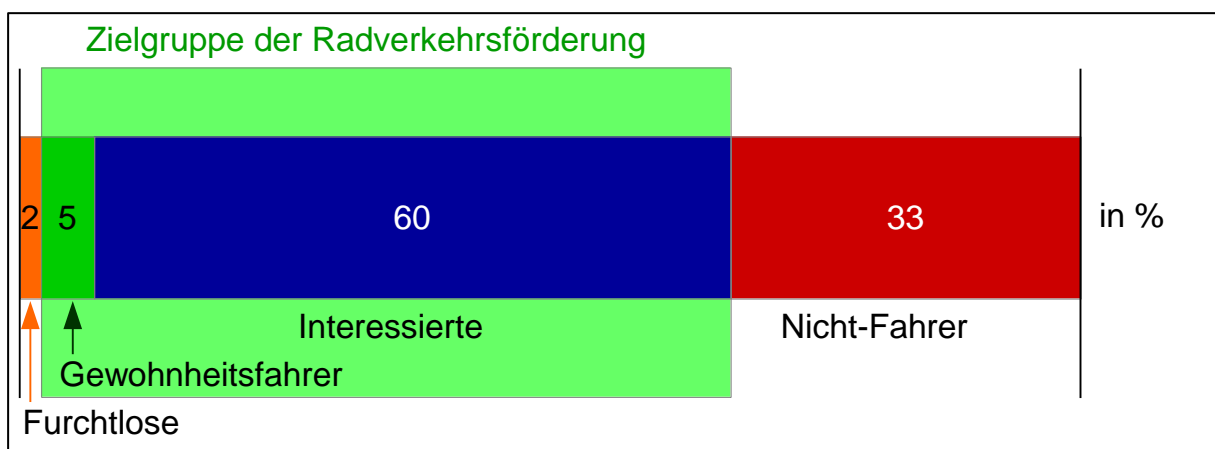


Abbildung 11: Einteilung der Radfahrer [Quelle: Graf: Handbuch Radverkehr in der Kommune]



Zwei Drittel der Bevölkerung können somit für das Radfahren gewonnen werden. Mit den derzeitigen Richtlinien zur Radverkehrsplanung (ERA, 2010) entsteht jedoch eine Radwegeinfrastruktur, die nur von den ersten beiden Gruppen, also von den 7 % angenommen wird.

Wenn die Interessierten für das alltägliche Radfahren gewonnen werden sollen, muss also eine andere Planungsphilosophie Grundlage sein, und hier hilft ein Blick in Länder, die einen wesentlich höheren Radverkehrsanteil haben. In den Städten dieser Länder wie Niederlanden oder Dänemark werden die Radwege

- grundsätzlich abseits vom Straßenverkehr geführt,
- sind die Radwege durchgängig befahrbar und erkennbar,
- sind ausreichend breit,
- sind barrierefrei und
- an Knotenpunkten werden die Radfahrer gleichberechtigt zum MIV behandelt etc.

Die Radwege sind also sicher, komfortabel, schnell, direkt und verlaufen in einem angenehmen Umfeld (niederländische Planungsphilosophie im Radkompendium CROW). Auch Fahrradstraßen können hier als Beispiel dienen.

Exkurs: Tempo-30-Zonen

Laut den „Hinweisen zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“ der FGSV kann prinzipiell auf Radwege oder ähnlichen Einrichtungen (z. B. Markierungen von Schutzstreifen) in Tempo-30-Zonen verzichtet werden und den Radfahrern ist die Benutzung der Straßen zuzumuten. Dies kann auf kurzen Streckenabschnitten auch durchaus sinnvoll sein. In Straßen, die viele Einmündungen haben und entsprechend rechts-vor-links geregelt sind, kann dies allerdings, den Verkehrsfluss und das subjektive Sicherheitsempfinden durch ständige Anfahr- und Abbremsvorgänge stark beeinflussen. Durch die Deklaration einer bevorrechtigten Fahrradstraße kann dies umgangen werden und eine flüssige Fahrt und Steigerung des subjektiven Sicherheitsempfinden gewährleistet werden.

Exkurs: Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind für den Radverkehr vorgesehene Straßen und werden durch Zeichen 244.1 angezeigt.



In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) ist festgelegt:
„I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist.

II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Kraftfahrzeuge oder schnellere Elektroräder). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen beträgt 30km/h.

Auch wenn Kfz-Verkehr durch das entsprechende Zusatzzeichen zugelassen wird, ist der Radverkehr priorisiert, indem z.B. das Nebeneinanderfahren erlaubt ist. Häufig bekommt eine Fahrradstraße zusätzlich Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen, um gleichmäßigen Verkehrsfluss und hohe Reisegeschwindigkeiten zu erreichen.

Durch Fahrradstraßen können Lücken im Radverkehrsnetz einfach und kostengünstig geschlossen werden. Zudem bieten sie durch ihre Gestaltung und Außenwirkung weiteres Potential, Verkehre vom Auto auf das Rad zu verlagern.

Eine beispielhafte Darstellung einer Fahrradstraße ist in Abbildung 12 dargestellt.



Abbildung 12: Beispiel einer Fahrradstraße (Quelle: ADFC Hamburg)

7.2 Analyse der bestehenden Radinfrastruktur

In der Gemeinde Denkendorf gibt es bereits eine Vielzahl von Radwegeverbindungen mit ergänzenden Abstellanlagen. Für den Radverkehr speziell ausgebaute Infrastruktur ist in Denkendorf jedoch nur lückenhaft vorhanden und damit für einen Großteil der potentiellen Nutzer zu unsicher.

Sowohl auf der Furtstraße als auch auf der Esslinger Straße sind einseitig Schutzstreifen (in Richtung Norden) vorhanden, außerdem gibt es im Nelkenweg und der Achalmstraße Gehwege, die für den Radverkehr freigegeben sind. Innerorts sind öffentliche Stellplätze mit und ohne Überdachung vorhanden.

Zwischen den Nachbargemeinden und dem Ortsrand von Denkendorf werden entlang der Körschtalstraße (Richtung Deizisau), der Köngener Straße (Richtung Köngen), der Neuhäuser Straße (Richtung Neuhausen) und der Esslinger Straße (Richtung Nellingen) gemeinsame Geh- und Radwege geführt.

Im gesamten Gemeindegebiet ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Ausschließlich auf der Esslinger Straße und in den Gewerbegebieten sind 50 km/h erlaubt.



Die Darstellung der bestehenden Radinfrastruktur ist in Abbildung 13 zu sehen.

Im gesamten Gemeindegebiet verlaufen verschiedene übergeordnete Radrouten, die in Abbildung 14 aufgenommen sind. Folgende Routen sind dargestellt:

- RadNETZ BW Alltag
- Landesradfernweg
- Filderradroute
- Kraut und Rüben / Körschtal Radweg
- Literaturland Baden-Württemberg
- Ausgeschilderte Route mit Wegweisern (grüne Schilder)
- Schulradwege (Schulradwegepläne der Gemeinde)

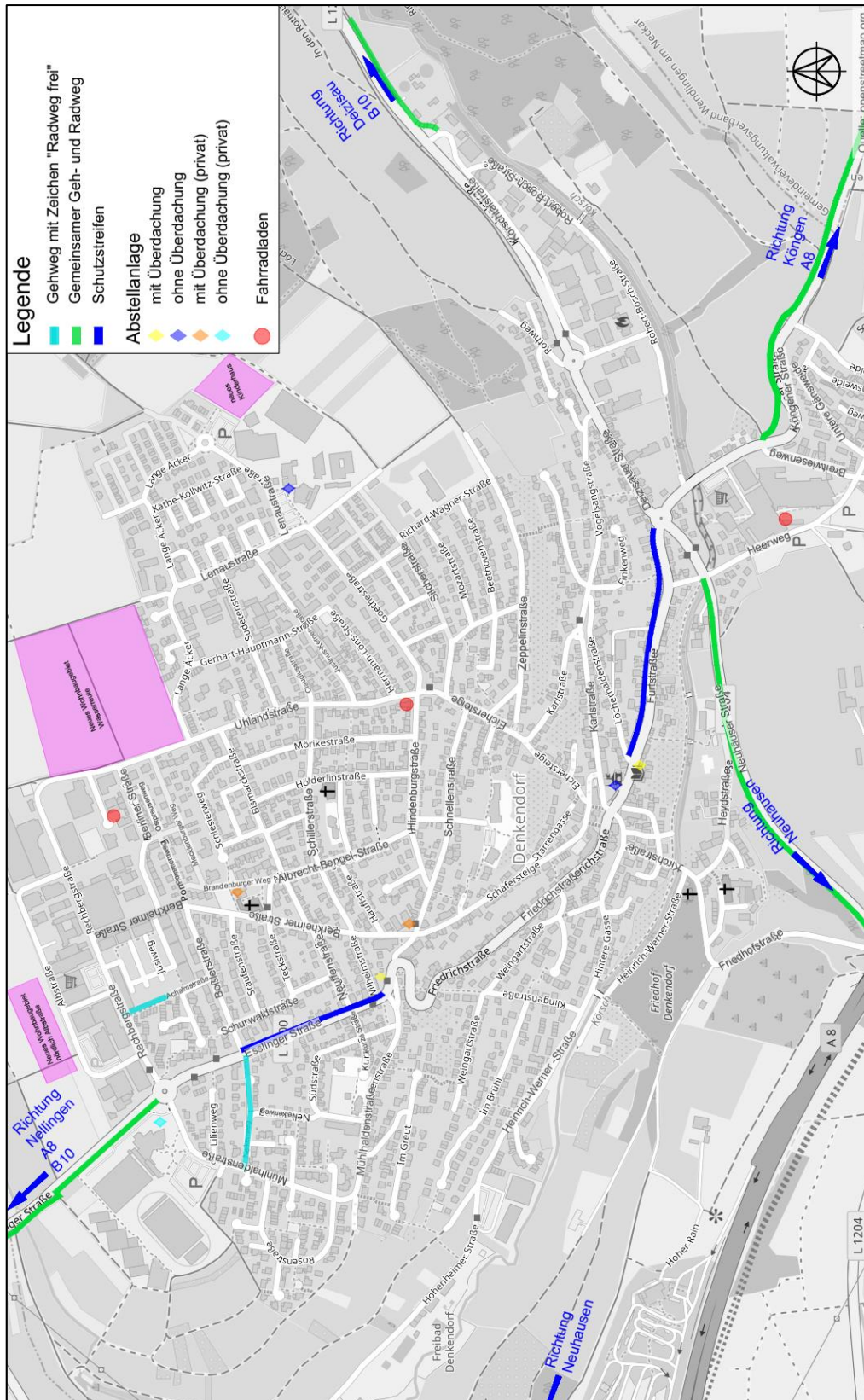


Abbildung 13: Übersicht Bestandsradinfrastruktur

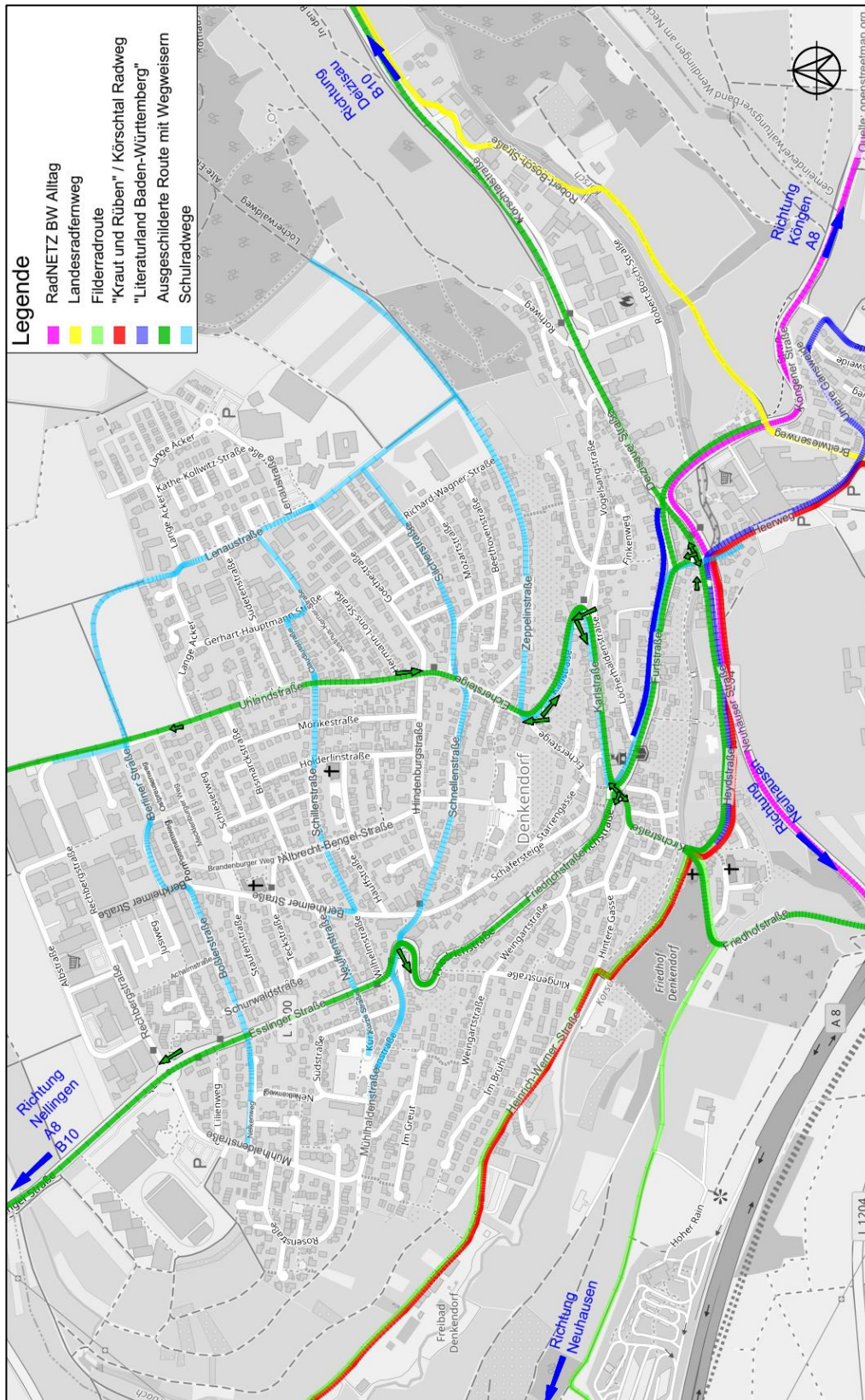


Abbildung 14: Übergeordnete Radrouten



7.3 Bedarfsermittlung

Zur Bedarfsermittlung wurden Quellen und Ziele der Gemeinde identifiziert.

Neben der allgemeinen Siedlungsstruktur (Wohngebiete, Arbeitsplätze, etc.) wurden dabei Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kitas und sonstige Ziele wie Sport- und Freizeiteinrichtungen betrachtet.

Die identifizierten Quellen und Ziele bilden die meistfrequentierten innerörtlichen Orte ab und sind daher für die Festlegung von Hauptrouten maßgeblich. Die Quellen und Ziele sind in Abbildung 15 dargestellt.

Der Anschluss nach Nellingen ist aufgrund der Anbindung an die Stadtbahn von zentraler Bedeutung und wurde in der Planung entsprechend berücksichtigt.

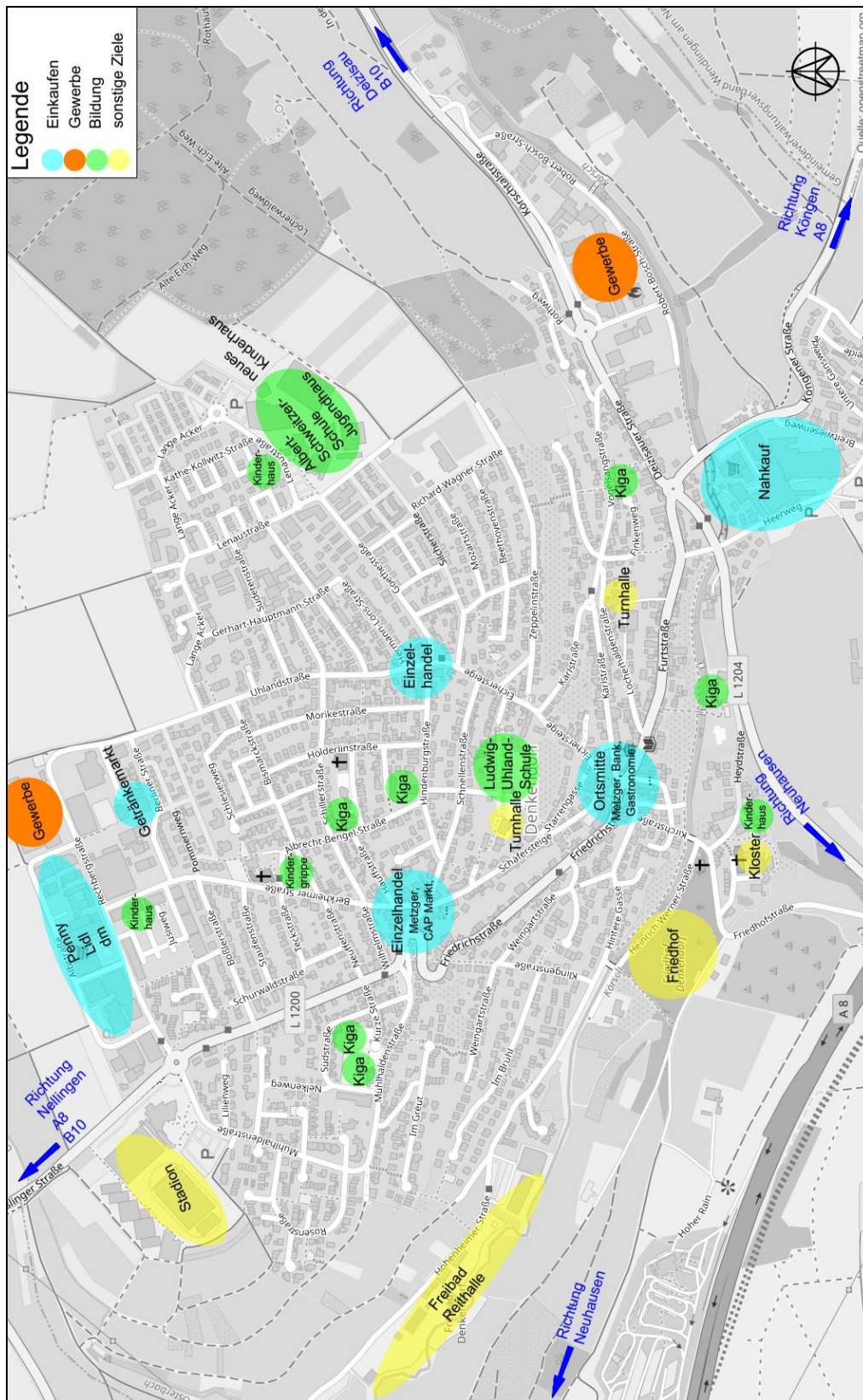


Abbildung 15: Übersicht der innergemeindlichen Quellen und Ziele



7.4 Festlegung eines Radroutennetzes

Ziel des vorgelegten Konzepts ist es, durchgängige und sichere Radrouten durch das Gebiet von Denkendorf zu erarbeiten und eine Anbindung der nächstliegenden Ortschaften sicherzustellen.

Anhand der definierten Quellen und Ziele im Gemeindegebiet, der Bestandsaufnahme, einer Analyse der topographischen Bedingungen und umfassender Ortsbegehungen, wurden Hauptrouten festgelegt, welche ein Grundnetz für die Gemeinde bilden. Dieses wird ergänzt durch Erschließungsstraßen (in der Regel Tempo 30 oder verkehrsberuhigt), welche vom Radverkehr ohne Ausbau genutzt werden können. So wird eine flächendeckende Erschließung für den Radverkehr ermöglicht.

Das erarbeitete Grundnetz sowie die in gestrichelter Form dargestellte Erweiterungsmöglichkeiten mit sämtlichen Quellen und Zielen sind der Abbildung 16 zu entnehmen.

Während der Ortsbegehung wurden kritische Stellen im geplanten Grundnetz festgestellt. Diese und die bestehende Radinfrastruktur sind in Abbildung 17 dargestellt. Die kritischen Punkte werden an entsprechender Stelle erläutert und erste Lösungsansätze genannt.

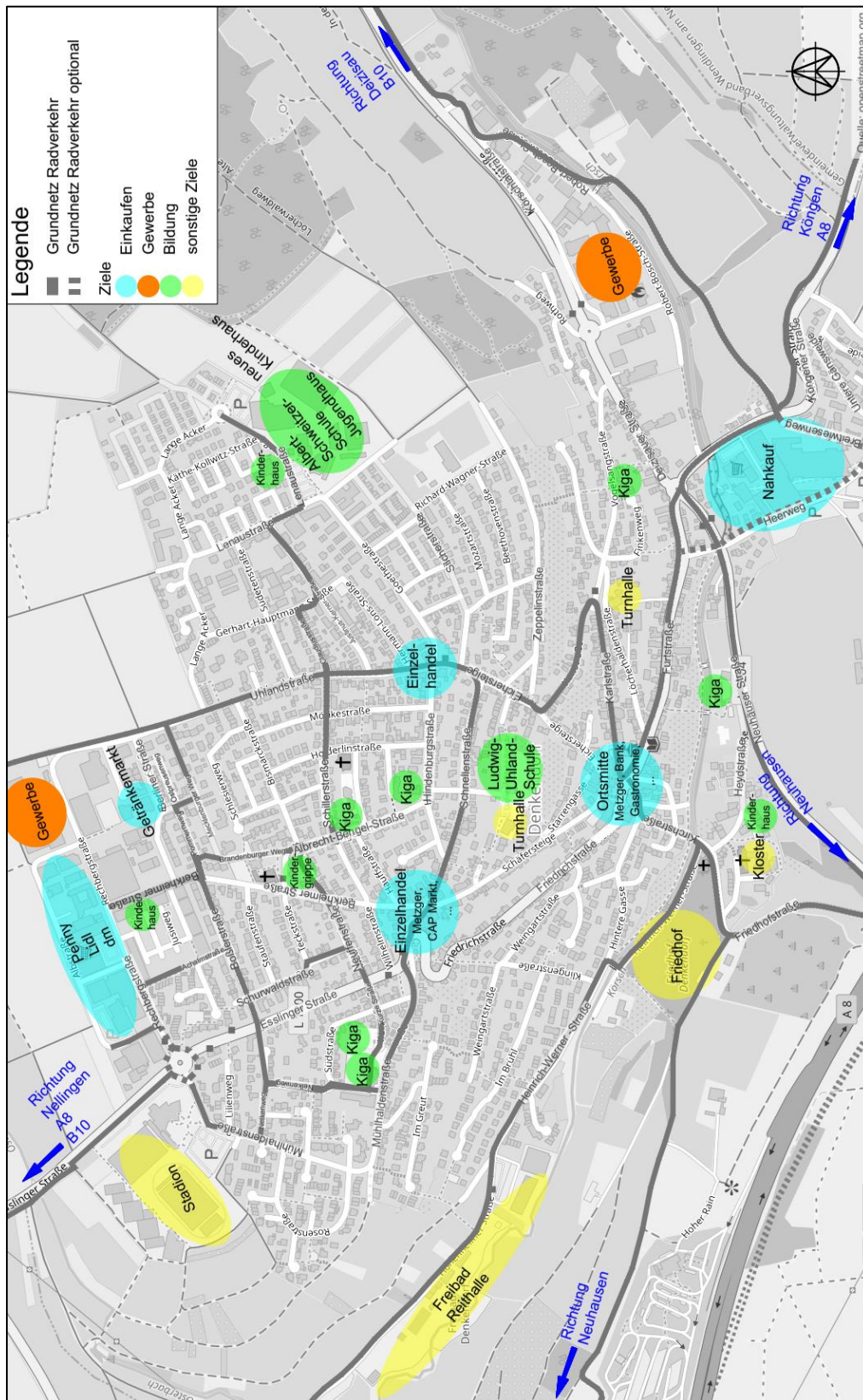


Abbildung 16: Vorgeschlagenes Radnetz und innergemeindliche Quellen und Ziele

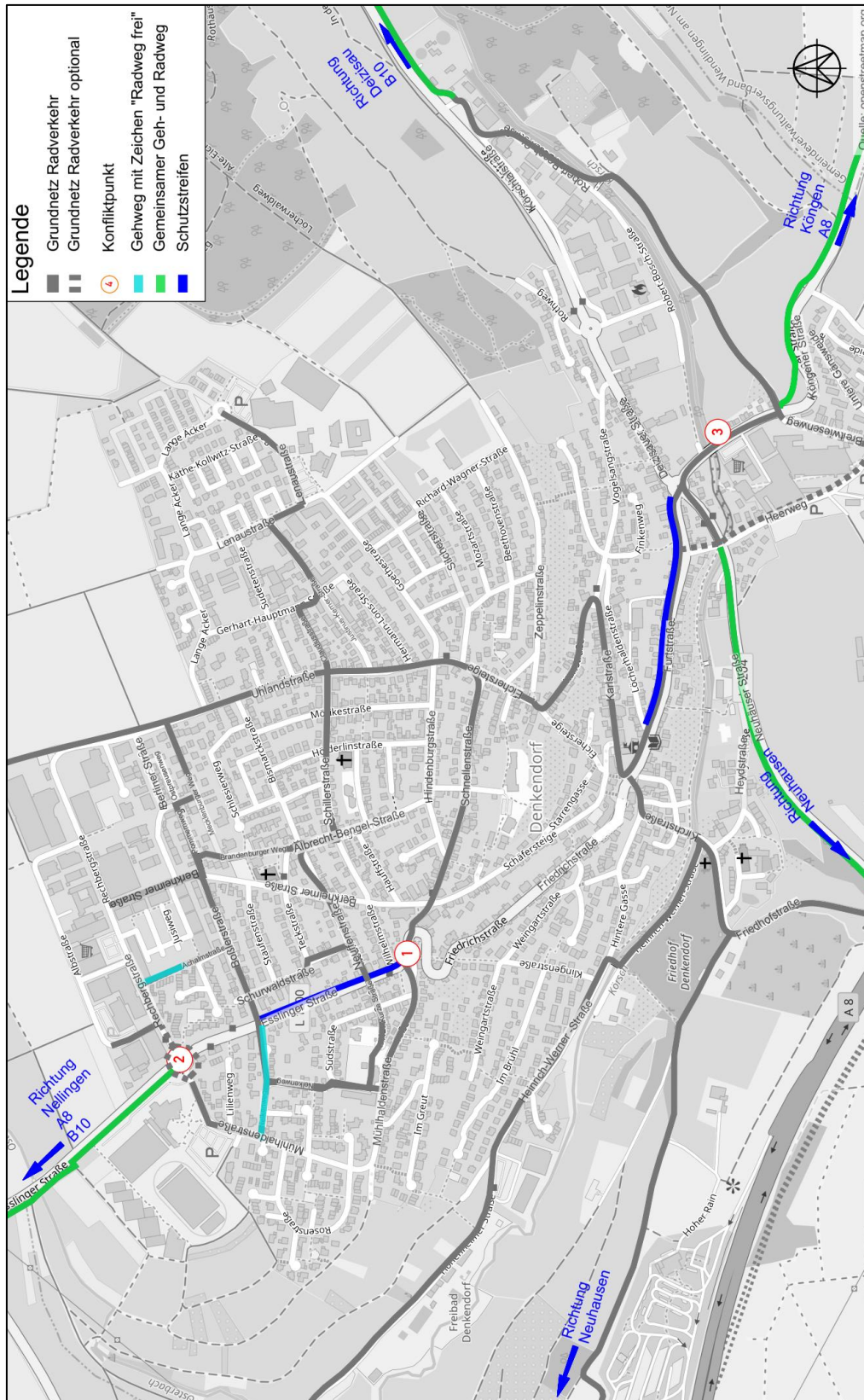


Abbildung 17: Vorgeschlagenes Radnetz mit Konfliktpunkten



Vorgehensweise

Eine Führung des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen, wie bspw. der Furtstraße, der Friedrichstraße oder der Esslinger Straße wurde, wenn möglich, vermieden.

Streckenverläufe mit Linienbusverkehr - ausgehend vom aktuellen Planungsstand der Linienverläufe (Kapitel 6) - wurden nach Möglichkeit ebenfalls vermieden. Dies geschieht zum einen aufgrund des subjektiven Sicherheitsempfindens potentieller Radnutzer, das durch die Busse negativ beeinflusst wird und damit die Nutzung des Rads mindert. Und zum anderen, dass der Radverkehr den Busverkehr nicht unnötig behindert und eine flüssige Fahrt der Busse ermöglicht und die Einhaltung des Fahrplans sichergestellt wird. Ist eine Führung von Rad- und Busverkehr auf einem Streckenabschnitt nicht zu vermeiden, sind entsprechende Fahrbahnbreiten einzuhalten und/oder Ausweichflächen vorzusehen. Gibt es also Änderungen im Busverkehr, sollte auch das Radroutenkonzept geprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

Anbindung der Schulzentren

Von zentraler Bedeutung ist die Anbindung der Schulzentren. Schüler sind prädestinierte Nutzer des Rades. Da sich gerade bei jüngeren Menschen das Mobilitätsverhalten erheblich verändert und das Auto nicht mehr das wichtigste Verkehrsmittel ist, können hier langfristig Nutzer an das Fahrrad gebunden werden. Mit einer ansprechenden Radinfrastruktur kann das Schulzentrum attraktiv erreicht werden. So wird der Radverkehr sowohl an die Albert-Schweitzer-Schule bzw. an das Jugendhaus als auch an die Ludwig-Uhland-Schule über die Lenastraße – Justinus-Kerner-Straße – Claudiusstraße – Schillerstraße – Neuffenstraße – Kurze Straße geführt. Dadurch wird außerdem eine Verbindung zwischen dem Osten und Westen von Denkendorf geschaffen.

Ochsenplatz

Über die Schnellenstraße bzw. Mühlhaldenstraße wird der Ochsenplatz angebunden. Die Querung der Esslinger Straße bzw. Friedrichstraße gestaltet sich durch die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem MIV nicht besonders attraktiv. Bei einer möglichen Umplanung dieses Straßenraums sollte deshalb eine entsprechende Auf-



wertung für den Radverkehr erfolgen, bspw. durch einen separierten, großzügig dimensionierten Radfahrstreifen¹ (Abbildung 17, Konfliktpunkt 1). Dies ist auch Bestandteil des Programms „Ortsmitten gemeinsam gestalten“.

Anbindung Nellingen & Alternative Verbindungen

Die Führungen über den Mecklenburger Weg – Pommernweg – Boßlerstraße – Nelkenweg sowie über die Rechberg- und Mühlhaldenstraße bieten weitere Alternativen für eine Ost-West-Verbindung. Wobei die letztgenannte Verbindung eher für den furchtlosen Radfahrer geeignet ist, der im Kreisverkehr im MIV mitfließt. Unsichere Radfahrer können diese Verbindung durch Absteigen und Benutzen der Fußgängerüberwege wählen. Damit ist auch vom nördlichen Teil Denkendorfs eine sichere Verbindung in Richtung Nellingen (Stadtbahnanschluss) geschaffen (Abbildung 17, Konfliktpunkt 2).

Die Nord-Süd-Führung über den Nelkenweg bzw. die Mühlhaldenstraße stellt ebenfalls eine Anbindung nach Nellingen dar, gleichzeitig ist diese Route auch eine Alternative zur Benutzung des Schutzstreifens der Esslinger Straße und bindet das Stadion an das Netz an. Die Strecke Schurwaldstraße und Achalmstraße ist die östliche Alternative zur Esslinger Straße und bindet mit den Routen Berkheimer Straße – Brandenburger Weg – Albrecht-Bengel-Straße und Uhlandstraße – Eichersteige – Karlstraße das Gewerbegebiet bzw. die Einkaufsmöglichkeiten nördlich der Rechbergstraße an. Über die Uhlandstraße wird zudem das neu geplante Wohnbaugebiet Wasserreute ans Radnetz angebunden.

Nahkauf

Der Nahkauf an der Köngener Straße wird über die Furtstraße, die Neuhäuser und Köngener Straße angebunden. Auf der Köngener Straße ist zwischen dem gemeinsa-

¹ Radfahrstreifen sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen oder überfahren. Radfahrstreifen werden im Einrichtungsverkehr betrieben.



men Geh- und Radweg Richtung Deizisau und der Furtstraße eine Lücke im bestehenden Radverkehrsnetz vorhanden. Diese kann aufgrund der Platzverhältnisse nicht ohne weiteres geschlossen werden und der Radfahrer muss gemeinsam mit dem MIV auf der vielbefahrenen Kögenger Straße mitfließen. Als Alternative wird die zwar etwas umwegige aber dafür sichere Führung über den Breitwiesenweg bzw. den Heerweg vorgeschlagen (Abbildung 17, Konfliktpunkt 3). Ebenfalls kritisch zu betrachten ist die Führung auf dem kurzen Stück des Heerwegs das sich zwischen der Neuhäuser Straße und Furtstraße befindet. Hier verkehren aus nördlicher Richtung Busse und es wird einseitig geparkt, dadurch ist der Raum für den Radfahrer begrenzt. Ein Lösungsansatz wäre das Parken dort zu unterbinden.

Weitere Schritte

Innergemeindliche Lösungen für den Radverkehr können die Einführung von Fahrradstraßen sein, was es jedoch im Detail zu prüfen gilt.

Sichere Querungsmöglichkeiten der Esslinger Straße bzw. Friedrichstraße sind zu schaffen, bspw. durch eine Anpassung der Lichtsignalanlagen. Darüber hinaus gibt es noch notwendige aber unproblematischere Anpassungen des Netzes, wie das Entfernen von Pflanzbeeten in Bereichen der Radführung. Zudem gilt es zu prüfen, in wieweit die Umgestaltung von verkehrsberuhigten Bereichen im Radnetz sinnvoll sind.

Damit das Radnetz angenommen wird, muss der potentielle Nutzer – wie in den Anforderungen an eine künftige Radwegeplanung erwähnt – darüber informiert werden, wo die Routen verlaufen und wohin sie führen, sie müssen also auch durch Einfärbungen, Piktogramme auf der Straße und Beschilderungen sichtbar gemacht werden. Hierzu ist ein Konzept zu erstellen.

Ein weiterer wichtiger Baustein für die Akzeptanz eines Radwegenetzes ist neben der Qualität der Routen selbst, sichere Abstellmöglichkeiten an den Zielorten. In Denkingen sind bereits an der Ochsenkreuzung und am Rathaus entsprechende Abstellanlagen mit Überdachung vorhanden. Auch an den Schulen gibt es die Möglichkeit zum Abstellen von Rädern. Die Gemeinde kann weitere Radabstellanlagen auch gemeinsam mit dem lokalen Einzelhandel planen. Evtl. könnte dies auch eigenwirtschaftlich vom Einzelhandel übernommen werden, da dieser von einer besseren Erreichbarkeit profitiert.



Über das gesamte Gemeindegebiet verteilt sind immer wieder Straßen mit einem 0,5 m breiten Pflasterband ausgestattet. Dies ist mit dem Rad äußerst unkomfortabel zu befahren und es kann evtl. nicht die ganze Fahrbahnbreite genutzt werden. In tiefergehenden Planungen sollte dies deshalb berücksichtigt werden.

7.5 Ausarbeitung der Radachse Lenastraße – Justinus-Kerner-Straße – Claudiusstraße – Schillerstraße – Bismarckstraße – Neuffenstraße – Kurze Straße

Im Zuge der Untersuchung galt es den Streckenabschnitt Lenastraße – Justinus-Kerner-Straße – Claudiusstraße – Schillerstraße – Bismarckstraße – Neuffenstraße – Kurze Straße genauer zu betrachten, um einen Eindruck über die Gestaltungsmöglichkeiten zur Attraktivitätssteigerung der Strecke für den Radverkehr zu erlangen, beispielsweise in Form einer Fahrradstraße. Hierzu sind die Pläne P-03 und P-04 hinzuzuziehen.

Bei der Gestaltung von Fahrradstraßen wurde ein Sicherheitsabstand von mindestens 0,50 m zwischen ruhendem Verkehr und Radverkehr eingehalten und je nach Platzverhältnissen der Kfz-Verkehr im Ein- oder im Zweirichtungsverkehr zugelassen. Wie in Kapitel 7.1 genannt kann Fahrradstraßen Vorrang gegenüber einmündenden bzw. querenden Straßen durch eine entsprechende Beschilderung gewährt werden, dies wurde dort, wo es möglich war, auch mit eingeplant. Eine Führung des Radverkehrs als abknickende Vorfahrtstraße in Tempo-30-Zonen ist verkehrsrechtlich jedoch nicht möglich, ebenso wenig wie die Ausweisung von Kreisverkehren als Fahrradstraße. Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet ist dies auch nicht zwingend erforderlich. Fahrradpiktogramme in den Kreuzungsbereichen können dennoch sinnvoll sein, um den Kfz-Verkehr auf den Radverkehr aufmerksam zu machen und damit die Sicherheit zu steigern.

War aufgrund der Platzgegebenheiten, z. B. um den Parkverkehr mit ausreichendem Sicherheitsabstand zum Radverkehr unterzubringen, die Ausweisung als Fahrradstraße nicht möglich, wurden Einbahnstraßen eingeführt, die für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegeben sind. Der Parkverkehr wurde dabei auf der in Einbahnrichtung linken Seite angeordnet, da die Gefahr durch sich öffnende Türen durch



den direkten Sichtkontakt geringer wird [3]. Ein Umdrehen der Einbahnregelung ist prinzipiell möglich und mit dem zuständigen Ordnungsamt zu diskutieren. Bei zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden Einbahnstraßen wurden deren freigegebene Fahrtrichtungen nach Möglichkeit gegenläufig angeordnet, um den Anreiz zur Nutzung der Strecke durch den Kfz-Verkehr zu minimieren.

Die Lenastraße wird vom Kreisverkehr Lange Äcker/Alter Eichwald/Lenastraße an über die Justinus-Kerner-Straße und Gerhard-Hauptmann-Straße bis zur Claudiusstraße als Fahrradstraße geführt. Die optimale Fahrbahnbreite für den Radverkehr wird dabei entweder mittels Markierungen oder baulich, mit einer Fahrbahneinengung erreicht. Im östlichen Bereich der Lenastraße wird die Fahrbahn durch die Verbreiterung des südlichen Seitenraums (Fußweg und Grünfläche) verschmälert. Die bestehenden Parkplätze in den Seitenräumen wurden erhalten.

Die Claudiusstraße wird als Einbahnstraße in östliche Richtung ausgewiesen, der ruhende Verkehr bleibt im nördlichen Seitenraum.

Von einer Priorisierung des Radverkehrs zwischen Claudius- und Schillerstraße gegenüber der Uhlandstraße wird aufgrund der geplanten Buslinienführung, die über die Uhlandstraße geht, abgesehen.

Die Schillerstraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen. Um räumlich auch den Parkverkehr mit entsprechendem Sicherheitsabstand zum Radverkehr unterzubringen, ist eine Einrichtungsregelung erforderlich. Zwischen der Uhland- und Hölderlinstraße erfolgt diese in Ostrichtung (parken auf der Nordseite erlaubt) und zwischen der Hölderlin- und Albrecht-Bengel-Straße in Westrichtung (Parkmöglichkeiten auf der Südseite). Ein Vorrang der Fahrradstraße gegenüber der Mörike- und Hölderlinstraße wird vorgesehen.

Die Albrecht-Bengel-Straße wird ebenfalls als eine für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen freigegebene Einbahnstraße geplant, diese ist in Südrichtung für den Kfz-Verkehr freigegeben. Parken wird auf der Ostseite zugelassen.

Die Bismarckstraße wird zur Fahrradstraße, der Kfz-Verkehr kann in beiden Fahrtrichtungen zugelassen bleiben.

Am Kreuzungspunkt mit der Berkheimer Straße erhält der Streckenverlauf Bismarck-Neuffenstraße Vorrang.



Die Neuffenstraße wird zu einer in Ostrichtung freigegebenen Einbahnstraße, die für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben wird. Parken findet auf der Nordseite statt. Die einmündende Schurwaldstraße wird untergeordnet.

Zur Querung der Esslinger Straße in die Kurze Straße ist keine Priorisierung des Radverkehrs möglich. Südlich der Kreuzung ist bereits eine lichtsignalisierte Fußgängerquerung vorhanden, deren nördliche Haltlinie weiter nach Norden, vor den Kreuzungspunkt, verschoben werden sollte, um diese für den querenden Radverkehr freizuhalten. Ein Druckknopf für den Radfahrer zur Anforderung der Freigabe der Esslinger Straße ist in der Kurze- und der Neuffenstraße zu installieren.

Die Kurze Straße wird zur Fahrradstraße und erhält Vorrang gegenüber der Südstraße. Da die Kurze Straße von geringer Länge ist und damit keine überhöhten Kfz-Geschwindigkeiten zu erwarten sind, wird von einer Fahrbahnverengung abgesehen.

7.6 RegioRadStuttgart

Aktuell gibt es ein Förderprogramm des Verband Region Stuttgart zum RegioRadStuttgart. Für Denkendorf gilt es festzustellen, in wieweit die Teilnahme an diesem Programm sinnvoll ist und zwei mögliche Standorte für die Installation der Radstationen vorzuschlagen.

Rahmenbedingungen zum RegioRadStuttgart:

- Pro Station sind mindesten 5 Fahrräder (oder Pedelecs) sowie 6 Stellplätze zu beauftragen.
- Eine befestigte Fläche mit Stromanschluss ist notwendig.
- Ein Dienstleistungsvertrag mit der Deutschen Bahn Connect GmbH muss abgeschlossen werden.
- Bei der Installation von 2 Radstationen gibt es eine Förderung von 50 % der bis 2026 anfallenden Bereitstellungs- und Betriebskosten (bis max. 50.000 €).

In vielen Kommunen der umliegenden Region von Denkendorf ist RegioRad bereits vertreten, eine Übersicht dazu ist in Abbildung 20 dargestellt. So wird auch die Stadt Ostfildern offenbar dem Förderprogramm beitreten, wodurch für Denkendorf mit dem

Rad ein zusätzlicher Anschluss an die U7 geschaffen werden könnte. Der Verbund zum projektierten S-Bahn-Bahnhof in Neuhausen ist ebenfalls zukünftig denkbar. Durch dieses allgemeine regionweite Angebot ist die Teilnahme am Programm für die Gemeinde Denkendorf deshalb durchaus attraktiv.

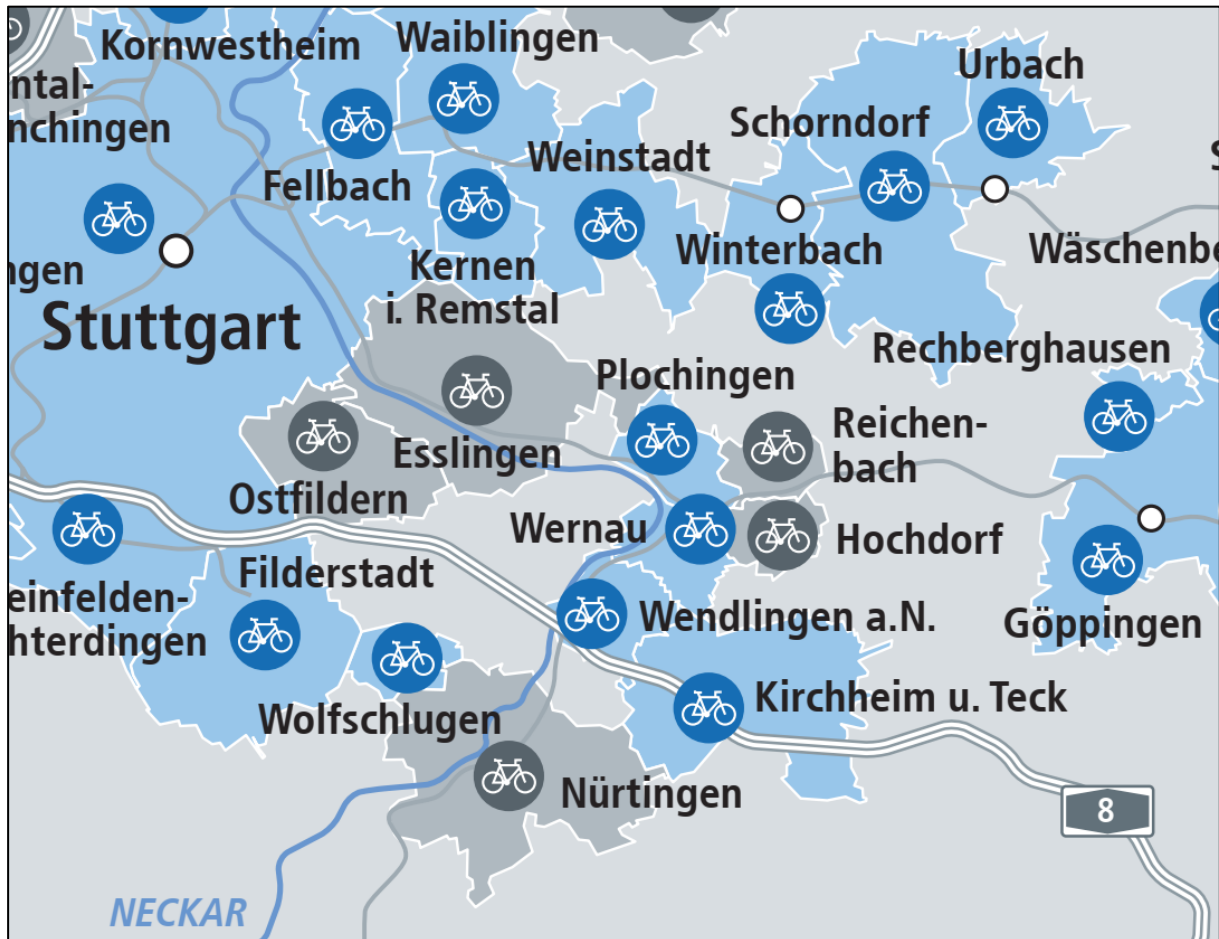


Abbildung 18: Teilausschnitt der Übersicht der RegioRad-Kommunen

Die Radstationen sollten aufgrund der topografischen Lage von Denkendorf mehrheitlich mit Pedelecs ausgestattet sein, so wäre z.B. die Fahrt vom Unter- ins Oberdorf komfortabel möglich. Mehr Pedelecs bedeuten gleichzeitig aber auch höhere laufende Kosten. Das Förderprogramm ist endlich, die Betriebskosten aber laufen weiter.

Allgemein gilt es zu überlegen, wer das Radangebot nutzt.

In der Regel hat jeder Haushalt bereits eigene Fahrräder zur Verfügung.



Zudem ist die Nutzung des Fahrrads nicht unbedingt attraktiv, wenn mehrere hundert Meter zur RegioRad-Station zurückgelegt werden müssen, und kein flächendeckendes Angebot an Stationen zur Verfügung steht, an denen das Rad wieder abgegeben werden kann.

Auch für größere Einkäufe ist das Rad alleine schon wegen der begrenzten Transportkapazität ungeeignet. Zum Einkaufen von Kleinigkeiten könnte es aber durchaus attraktiv sein, wenn die Station in unmittelbarer Nähe ist und die Nutzer kurz zum Einkaufen fahren und ggf. noch Steigungen zurücklegen sind. Das Fahrrad kann zum Einkaufen genutzt und danach wieder an derselben Station abgegeben werden.

Der Anschluss nach Ostfildern stellt eine zeitlich flexible Ergänzung zum Busverkehr dar und könnte durch das Angebot von Pedelecs durchaus seinen Reiz ausüben.

Die Nutzung bleibt letztlich aufgrund der zur Verfügung stehenden Räder (max. 6) überschaubar.

Die Entscheidung ob und in wieweit die Teilnahme am RegioRad stattfindet ist letztlich politisch zu begründen.

In nachfolgender Abbildung werden zwei mögliche Standorte vorgeschlagen, um die Radstationen unterzubringen. Zum einen in der Lenaustraße (A) und zum anderen an der Ochsenkreuzung (B).

Die Lenaustraße wurde als Standort gewählt, da hier aktuell kein Anschluss an den ÖPNV vorhanden ist und durch die Rad-Stationen das Wohngebiet erschlossen und damit aufgewertet wird. Außerdem verläuft hier direkt an der Station eine der vorgeschlagenen Radverkehrsachsen vorbei.

Der Standort Ochsenplatz wurde gewählt, da hier viele Geschäfte vorhanden sind und dieser zentrale Bereich belebt werden soll. Außerdem gibt es hier einen Übergang Rad/Bus.

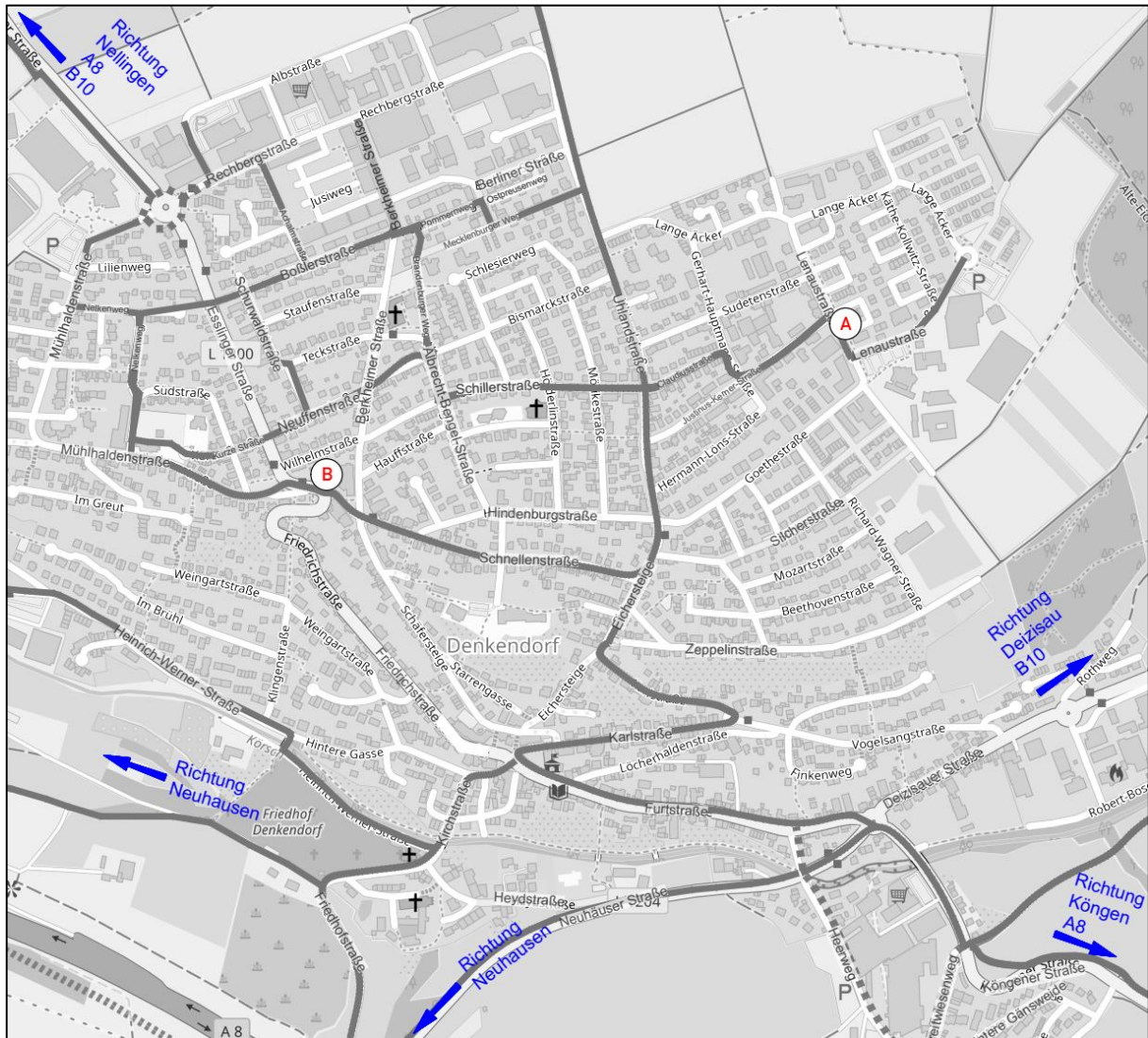


Abbildung 19: Standortmöglichkeiten RegioRadStuttgart



8. Mobilitätspunkt Neuhäuser Straße

Der Verband Region Stuttgart strebt im Rahmen der nachhaltigen Mobilität die Einrichtung von möglichst vielen sogenannten Mobilitätspunkten an, die als multimodale Umsteigepunkte die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel untereinander ermöglichen und den Zugang zu Mobilitätsangeboten verbessern sollen. D.h., dass man an regionalen Mobilitätspunkten künftig nicht nur in Züge, S-Bahnen oder Busse steigen kann, sondern auch weitere Dienstleistungen und Informationen rund um die Mobilität erhält. Carsharing- und Taxistellplätze gehören dabei zur notwendigen Ausstattung. Fahrradparkhäuser, E-Ladesäulen, P+R Anlagen, Serviceangeboten für Wartung und Reparatur, Fahrgastinformationssystemen und öffentliche Toilettenanlagen runden das Mobilitätsangebot ab. Für Mobilitätspunkte sollen einheitliche Standards geschaffen werden mit Service und Sicherheit, Information, Intermodalität und einer regionalen Vernetzung.

Die Mobilitätspunkte sind zudem so zu konzipieren, dass sich Nutzer darauf verlassen können, dass sie an diesem Ort - ohne sich vorher informieren zu müssen – auch ergänzende Mobilitätsangebote antreffen. Besonders interessant sind diese alternativen Angebote, wenn man beispielsweise in Tagesrandzeiten ankommt oder das Ziel nicht an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs angebunden ist. Alle Elemente sollen dazu animieren, emissionsfrei den gesamten Weg von der Quelle zum Ziel zurücklegen zu können. Damit soll eine durchgehende Alternative zur Nutzung des Kraftfahrzeugs geschaffen werden.

Aktuell liegen die meisten Mobilitätspunkte an Bahnhöfen und Zentralen Omnibusbahnhöfen.

Bei Verknüpfungspunkten dieser Art sollte genau analysiert werden, ob es für die einzelnen Nutzungen auch Zielgruppen gibt, die für eine entsprechende Nachfrage sorgen. Es sind daher Erfahrungen aus anderen Bereichen heranzuziehen, um Fehlinvestitionen und ggf. hohe Folgekosten zu vermeiden.

Auf die örtlichen Gegebenheiten des potenziellen Mobilitätspunkt Neuhäuser Straße in der Gemeinde Denkendorf bezogen, ist der Ausbau des Mobilitätsangebotes schon



aufgrund der topographischen Lage (im Tal, am Abhang zur Körsch liegend) und der eingeschränkten Platzverhältnisse nur eingeschränkt möglich.

Das Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg (L-GVFG) listet die folgenden 9 Ausstattungsmerkmale für multimodale Mobilitätspunkte auf, von denen für eine Förderung mindestens 6 gegeben sein müssen.

- Verknüpfende Bushaltestellen,
- P+R-Anlagen,
- B+R-Anlagen oder Fahrradparkhäuser,
- Stellplätze mit Elektroladesäulen,
- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge,
- Taxistellplätze,
- Fahrgastinformationssysteme/-anzeiger,
- Mobilitätszentralen,
- Öffentliche Toilettenanlagen

Eine Ausstattung mit Fahrradboxen und Fahrradbügeln wäre denkbar. Die Einrichtung von Carsharing-Stationen und P+R wird aufgrund der eingeschränkten Raumverhältnisse kaum möglich sein. Die Installation eines Fahrgastinformationssystem/-anzeiger ist möglich. Die weiteren Kriterien

- Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge,
- Taxistellplätze,
- Mobilitätszentralen,
- Öffentliche Toilettenanlagen

sind an der Neuhäuser Straße ebenfalls nicht realisierbar bzw. treffen nicht zu. Ein förderfähiger Mobilitätspunkt ist daher an dieser Stelle nicht möglich. Erschwerend kommt hinzu, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ein Umsteigen mit Straßenseitenwechsel an dieser Haltestelle nicht möglich ist, da Querungshilfen nicht unmittelbar am Standort für Fußgänger vorhanden sind.

Eine mögliche Planung der realisierungsfähigen Bestandteile ist beispielhaft in Plan P-02 dargestellt.



Auf die Attraktivität des Mobilitätsangebots für potenzielle Nutzer bezogen, gilt es das Angebot des ÖPNV genauer zu betrachten.

Die in der Neuhäuser Straße aktuellen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Buslinien 119, 121 und X10 und der Taktung der Buslinien zueinander bzw. der durch das Umsteigen geschaffenen möglichen Wegebeziehungen, sind im Bestand wenig attraktiv gestaltet (fehlende Querungshilfen unmittelbar an der Haltestelle). Die Buslinie 121 fährt über den Tag verteilt nur mit drei/vier Fahrten. Die beiden anderen Buslinien 119 und X10 verkehren zwar regelmäßig im Takt, die Übergangszeiten zwischen den Linien sind jedoch relativ lang, so dass das Umsteigen wenig attraktiv ist. Die Zahl der potenziellen Nutzer des möglichen Mobilitätspunkts ist deshalb als entsprechend gering zu betrachten.



9. Zusammenfassung

Die Landesregierung hat umfassende Ziele für eine Verkehrswende bis 2030 formuliert, die erhebliche Umstrukturierungen erfordern. Diese würden zur Entspannung der Verkehrssituation in Denkendorf – insbesondere im Oberdorf - beitragen, indem sie beispielsweise durch Verlagerungen vom MIV auf den Radverkehr oder den ÖPNV indirekt auch den ruhenden Verkehr verringern würden.

Zu Erreichung der Ziele sind erhebliche Anstrengungen erforderlich. Mit dieser Untersuchung werden erste Ansätze hierzu vorgestellt.

Nachfolgend werden außerdem die untersuchten Themenfelder nochmals kurz zusammengefasst:

- Zu erwartende zusätzliche Verkehrsmengen durch das neue Wohngebiet Wasserreute und das Kinderhaus
- Verkehrslenkende Maßnahmen im Oberdorf
- Ruhender Verkehr
- Busverkehr
- Radverkehr
- Mobilitätspunkt Neuhäuser Straße

Zusätzlich zu erwartende Verkehrsmenge des Wohngebiets Wasserreute und des Kinderhauses

Durch die geplanten Neubauprojekte des neuen Kinderhauses und des Wohnbaugebiets Wasserreute werden voraussichtlich insgesamt 632 Fahrten über den Tag verteilt in das Verkehrsnetz induziert. 286 Fahrten werden durch das Kinderhaus erzeugt und 346 Fahrten durch das Wohnbaugebiet Wasserreute. Auf die Spitzenstunde bezogen bedeutet dies, dass das Wohngebiet Wasserreute nur sehr geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt, das im umliegenden Straßennetz kaum negativen Auswirkungen hat. Der Verkehr, der durch das Kinderhaus entsteht wirkt sich jedoch vor allem in der morgendlichen Verkehrsspitze aus. In der Straße Lange Äcker führt dies zu 1-2 zusätzlichen Fahrzeugen pro Minute und in der Goethestraße zu 1-2 weiteren



Fahrzeug alle zwei Minuten. Im bestehenden Verkehrsnetz kann der durch die Neubauprojekte verursachte Mehrverkehr dennoch verträglich abgewickelt werden. Die Verkehrsverteilungen über den Tag und auf die Spitzenstunde bezogen sind in Kapitel 3 Abbildungen 4 und 5 einzusehen.

Verkehrslenkung

In der Goethestraße bzw. der Sudetenstraße wurden zwei mögliche Arten der Verkehrslenkung untersucht, zum einen in Form einer Einbahnregelung (Kapitel 4 Abbildung 6) und zum anderen durch das Aufstellen von Pollern (Plan P-01).

Das Aufstellen von Pollern in der Goethestraße würde das Überfahren der Gehwege zuverlässig unterbinden, allerdings könnten diese Poller im kritischen Bereich der westlichen Goethestraße aus Platzgründen gar nicht aufgestellt werden, sondern lediglich in östlichen Teil, wo jedoch die Straßenbreite größer ist. Daher kann eine Installation nicht empfohlen werden.

Die Einbahnregelung würde die Situation in der Goethestraße deutlich entschärfen, würde aber zu Umwegfahrten und damit zu Mehrverkehr sowie zur Verdrängung des Verkehrs in Bereiche führen, in denen der Verkehr noch wenig erwünscht sein kann.

Die Ausbausituation des Straßennetzes im Oberdorf lässt hier kaum Spielraum für Verbesserungen. Letztlich liegt es am dem Verkehrsteilnehmer selbst, Rücksicht zu nehmen.

Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr dominiert das gesamte Oberdorf und reduziert die Aufenthaltsqualität flächendeckend. Eine Entspannung ist hier nur mittelfristig im Zuge der Verkehrswende erzielbar.

Der Kreuzungspunkt Lange Äcker/Lenastraße wurde als kritischer Bereich mit eingeschränkten Sichtbeziehungen der Verkehrsteilnehmer zueinander identifiziert. Diese könnten durch das Entfernen von Parkplätzen entschärft und damit bessere Sichtverhältnisse geschaffen werden. In Kapitel 5 Abbildung 6 ist der ausgearbeitete Bereich einzusehen.



Busverkehr

Das Oberdorf sowie die Einkaufsmöglichkeiten und die Gewerbegebiete im Nordwesten sind durch den Busverkehr heute unzureichend erschlossen. Darunter leidet auch ein möglicher innerörtlicher Busverkehr, der heute über einen Bürgerbus abgedeckt wird.

Eine Ausweitung des heute bestehenden Ringverkehrs der Linie 119 über die Uhlandstraße und die Berkheimer Straße wäre zwar von Vorteil, ist aber nicht realisierbar. Außerdem bestehen für die dafür erforderliche zusätzliche Fahrzeit keine Spielräume, da dann Anschlüsse in Nellingen auf die Stadtbahn und in Esslingen auf die S-Bahn nicht mehr zuverlässig erreicht werden würden. Nach Rücksprache mit dem VVS – der diese Ausweitung ebenfalls ablehnt – wurden diese Varianten nicht mehr weiterverfolgt. Eine Variante 3 wird durch die Verwaltung weiterverfolgt.

Die projektierte neue Regio-Buslinie Plochingen – Denkendorf – Neuhausen – Flughafen würde die Verbindung auf die Fildern deutlich verbessern, sofern die Linie über das Oberdorf geführt wird. Wichtig wäre jedoch auch eine Stärkung der Verbindung nach Oberesslingen zur S-Bahn, da viele Nutzer eher in Richtung Esslingen/Stuttgart orientiert sind, als nach Plochingen. Hier sind im Zuge der Anhörung zum Nahverkehrsplan Gespräche mit dem VVS und dem Landratsamt zu führen.

Radverkehr

In der Gemeinde Denkendorf ist innerorts nur unzureichende Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden. Zwar sind Tempo-30-Zonen aufgrund der maximal zulässigen Geschwindigkeit generell für den Radverkehr geeignet, hohes Verkehrsaufkommen wie z. B. in der Uhlandstraße oder die Rechts-vor-Links-Regelungen senken jedoch die Attraktivität für den Radverkehr.

Die Anbindung von der Ortsgrenze aus in die Nachbargemeinden Königen, Neuhausen, Deizisau und Nellingen ist gegeben (Abbildung 13). Das übergeordnete Hauptradwegenetz wurde aufgenommen (Abbildung 14).

Wichtige Quellen und Ziele in Denkendorf wurden bestimmt (Abbildung 15) und ein entsprechendes Radwegenetz, dass auch für den unsichereren Radfahrer befahrbar



ist, erstellt (Abbildung 16). Auch die topografische Lage der Gemeinde wurde berücksichtigt, starke Steigungen konnten über Alternativrouten, mit einem möglichst kurzen Umweg abgeflacht und umfahren werden. Verschiedene Planungsüberlegungen der Gemeinde wurden berücksichtigt. Konfliktpunkte im Radwegenetz sind in Abbildung 17, erste Lösungsansätze wurden diskutiert.

Im Bereich der Lenastraße – Justinus-Kerner-Straße – Claudiusstraße – Schillerstraße – Bismarckstraße – Neuffenstraße – Kurze Straße wurde eine Radachse ausgearbeitet, die in den Plänen P-03 und P-04 einzusehen ist.

Es wird empfohlen, ein Konzept für eine einheitliche, durchgängige und klare Beschilderung zu erstellen. Außerdem sollten sichere Abstellmöglichkeiten an Zielorten installiert werden. Dabei kann der lokale Einzelhandel miteinbezogen werden, der dies eigenwirtschaftlich übernehmen könnte, da dieser von einer besseren Erreichbarkeit profitieren würde.

Werbeveranstaltungen für das Radfahren sollten regelmäßig das Rad in den Fokus rücken.

Mobilitätspunkt

Aus der Verwaltung und dem Gemeinderat wurde die Idee vorgebracht, an der Haltestelle Neuhäuser Straße, an der sich die Denkendorf durchfahrenden Linien treffen, einen multimodalen Mobilitätspunkt auszubauen.

Das Land fordert hierfür den Nachweis von insgesamt 9 Anforderungen, von denen 6 realisiert werden müssen, um eine Förderung zu erhalten.

Aufgrund der Ausgestaltung der Haltestelle, aber vor allem auch aus Platzgründen ist der Ausbau zu einem umfassenden Mobilitätspunkt nicht möglich. Plan P-02 zeigt die möglichen Ergänzungsmaßnahmen an der Haltestelle auf.



Umsetzung Verkehrswende / Erreichung der Klimaziele

Die Nachrichten über Überschwemmungen, Brände und Temperaturrekorde lassen keinen Zweifel, dass schnelles Handeln erforderlich ist, um die Emissionen schnellstmöglich zu reduzieren und die Folgen des Klimawandels zumindest etwas abzumildern. Es ist evident, dass die Idee, alles könnte so weitergehen wie bisher, eine Illusion ist. Jeder Einzelne ist gefragt, sein Verkehrsverhalten, seine Verkehrsmittelwahl zu überdenken, sich emissionsfrei zu bewegen, wo immer es geht. Die Erhöhung des Anteils von E-Fahrzeugen trägt ebenfalls zur Emissionsminderung bei. Die Installation von Wallboxen zum Laden der Fahrzeuge in heimischen Garagen könnte dabei als Nebeneffekt auch das Parken im Straßenraum reduzieren und somit für Entspannung beim Parkdruck sorgen.

Im Rahmen der Verkehrswende sind auch die Firmen gefragt, die entsprechend Ladeinfrastruktur bereitstellen oder das Fahrradfahren der Mitarbeiter (Abstellanlagen, Duschmöglichkeiten, etc.) fördern können.

Planungsabläufe über die Förderkulisse des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) dauern leider Jahre, so dass die Planungen nicht ausreichend schnell umgesetzt werden können. Daher sind kurzfristig umsetzbare Maßnahmen parallel zu entwickeln und umzusetzen.

Zur Stärkung der E-Mobilität sind Ladekonzepte zu entwickeln, die sich am Bedarf der Nutzer orientieren und die niederere Ladeströme einbeziehen.

Stuttgart, 4. 11. 2021

Ingenieur Gesellschaft Verkehr IGV GmbH & Co. KG

Dipl.-Ing. Peter Sautter, Geschäftsführer

Elena Genking, M. Sc.



Literatur

- [1] Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen,
Ausgabe 2006, FGSV-Verlag
- [2] Gemeinde Denkendorf
Verkehrsuntersuchung Fortschreibung 2015
Mai 2016, IGV Ingenieur Gesellschaft Verkehr GmbH & Co. KG
- [3] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA
Ausgabe 2010, FGSV-Verlag