



**Beschlussvorlage**

**Nr. 116/2013/1**

<b>Federführung</b>	Dezernat III Stadtplanungsamt Frau Dipl.-Ing. Barbara Neumann-Landwehr
---------------------	--

<b>AZ./Datum:</b>	61BL/Ro/26.09.2013		
<b>Gremium</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Sitzungsart</b>	<b>Sitzungsdatum</b>
Bauausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	17.10.2013
Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	17.10.2013
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	22.10.2013

*Hinweis: Inhaltliche Änderungen gegenüber Vorlage Nr. 116/2013 sind kursiv dargestellt.*

**Integrierter Verkehrsentwicklungsplan (VEP), Gesamtkonzeption**

**Bezug:**

BA vom 17.03.11	TOP 2	n. ö.	(Beilage: 44/2011)
GR vom 29.03.11	TOP 4	ö.	(Beilage: 44/2011)
BA vom 14.04.11	TOP 9.8	n. ö.	mündlicher Bericht (-)
BA vom 19.05.11	TOP 7.1	n. ö.	mündlicher Bericht (-)
BA vom 09.06.11	TOP 6.1	n. ö.	Mündlicher Bericht (-)
VKA vom 26.05.11	TOP 1	ö.	mündlicher Bericht (-)
BA vom 14.07.11	TOP 2	n. ö.	mündlicher Bericht (-)
BA vom 13.10.11	TOP 3	n. ö.	mündlicher Bericht (-)
GR vom 25.10.11	TOP 2	n.ö.	mündlicher Bericht (-)
GR-Klausur vom 20.01.12	TOP 5	n. ö.	(Beilage: 023/2012)
BA (+VKA) vom 16.02.12	TOP 1	n. ö.	(Beilage: 023/2012)
GR vom 28.02.12	TOP 3	ö.	(Beilage 023/2012)
GR-Klausur vom 04.05.12	TOP 1	n. ö.	mündlicher Bericht
BA (+VKA) vom 24.05.12	TOP 1	n. ö.	(Beilage 078/2012)
BA (+VKA) vom 28.06.12	TOP 1	n. ö.	(Beilage 078/2012)
GR vom 12.07.12	TOP 2	n. ö.	(Beilage 119/2012)
GR vom 25.09.12	TOP 8	ö.	(Beilage 078/2012)
VKA vom 25.10.12	TOP 2	ö.	mündlicher Bericht (-)
GR vom 06.11.12	TOP 3	ö.	mündlicher Bericht (-)
GR-Klausur vom 29.06.13	TOP 1	n. ö.	mündlicher Bericht (-)
<i>BA +VKA vom 12.09.13</i>	<i>TOP 1</i>	<i>n.ö.</i>	<i>(Beilage 116/2013)</i>

*Antrag der FW/FD-Gemeinderatsfraktion vom 05.09.2013*

## **Beschlussantrag:**

1. Der Gemeinderat beschließt den als Anlage beiliegenden Verkehrsentwicklungsplan und beauftragt die Verwaltung, dieses integrierte Gesamtkonzept der Stadtentwicklung Fellbachs in Fragen der Mobilität und des Verkehrs in den kommenden 12 Jahren zu Grunde zu legen.

Bei den empfohlenen Maßnahmen ist zwischen kurzfristig umsetzbaren, mittelfristigen, langfristigen, sowie kontinuierlichen Maßnahmen unterschieden worden. Eine Wirkungskontrolle sowie Fortschreibung mit ggf. Anpassung ist während dieses Zeitraums regelmäßig und nach Erfordernis vorzunehmen. In einem regelmäßigen jährlichen Bericht soll die Verwaltung den Gemeinderat über die Entwicklungen von Verkehr und Mobilität informieren.

2. *Die Verwaltung wird beauftragt, die nachfolgenden kurzfristigen Maßnahmen des VEP weiter zu konkretisieren und in die Finanzplanung einzustellen. Insbesondere sind dies:*

### Zur Umsetzung:

- *Buslinie 67 Taktverdichtung*
- *Buslinien 207 und 212 Änderung der Linienführung*
- *Verlegung Eisenbahnstraße (Bestandteil der 4-Quadranten LKW-Führungskonzeption)*
- *Umbau Schmidener Weg mit KFZ-Sperre (Bestandteil der 4-Quadranten-LKW-Führungskonzeption)*
- *U-Turn Stuttgarter Straße/Steinbeißstraße*

### Zur vertieften Planung und Abstimmung:

- *Ausbau Bahnhof Fellbach zu Mobilitätszentrale „Bahnhof der Zukunft“*
- *Tempo 30 auf der nördlichen Bahnhofstraße, Radverkehr auf der Straße*
- *Bauliche Qualifizierung der Fahrradstraße zur Reduzierung der Unfallgefahr*
- *Bushaltestellenkonzeption und Umsetzungskonzept*

*Hinweis: Dieser Beschluss ersetzt keinen Bau- oder Umsetzungsbeschluss.*

## **Sachverhalt/Antragsbegründung:**

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 29.03.2011 die Erstellung eines integrierten Verkehrsentwicklungsplans beschlossen. Mit der Erarbeitung wurde das Fachplanungsbüro R+T beauftragt, die Moderation des Prozesses hat Prof. H. Topp übernommen. Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans wurde dabei eng verknüpft mit dem Stadtentwicklungsprozess STAFFEL 25.

Wichtige Meilensteine bei der Erarbeitung waren:

- die Fertigstellung der Analyse unter Einbeziehung der Ergebnisse einer Verkehrserhebung, einer Betriebsbefragung sowie der Bürgerbefragung im Rahmen STAFFEL25,
- die Definierung von Zielen und Qualitätsstandards,
- der Beschluss des Gemeinderats zum „Fellbach Szenario“ am 25.09.2012,
- der Beschluss des Gemeinderats zu Staffel 25 und den hierin formulierten Schlüsselprojekten.

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan wurde in der Verwaltung ämter- und dezernatsübergreifend begleitet. In fünf Verkehrsforen sowie zwei Expertenrunden wurden Träger öffentlicher Belange eingebunden. Die Vorstellungen der Bürgerschaft wurden über drei Ideenwerkstätten, drei Planungscafes sowie zwei Veranstaltungen mit dem Fokus auf Gewerbetreibende in den VEP eingebracht.

Die Kernergebnisse des integrierten Verkehrsentwicklungsplans sind nachfolgend abgebildet, die ausführliche Darstellung des Verkehrsentwicklungsplans mit seinen Planwerken *wurden* der Vorlage 116/2013 als Anhang beigefügt.

*Die Klarstellung des Beschlussantrags gegenüber dem Vorlagenentwurf 116/2013 sowie die ergänzenden Erläuterungen der Verwaltung in der Anlage zu dieser Vorlage beantworten den Antrag der FW/FD-Gemeinderatsfraktion zum Thema Verkehrsentwicklungsplan vom 05.09.2013 abschließend.*

## **Verkehrsentwicklungsplan Kernergebnisse**

Der Verkehrsentwicklungsplan Fellbach besteht aus folgenden 5 Teilen:

Teil A: Analyse

Teil B: Ziele und Qualitätsstandards

Teil C: Basisfall 2025

Teil D: Szenarienuntersuchung

Teil E: Konzepte

**Teil A: Analyse** (siehe VEP Gesamt S. 21 - ff. und Plananlage Bild 1-12)

- Die Siedlungsstruktur Fellbachs mit drei Ortskernen, die gute Nutzungsmischung und ebene Topografie ermöglichen eine Stadt der kurzen Wege mit viel Fuß- und Radverkehr. Das schmale, zusammenhängende Siedlungsband und die gute Anbindung ans regionale Schnellbahnsystem ermöglichen einen attraktiven öffentlichen Verkehr.
- Das Mittelzentrum Waiblingen/Fellbach hat in der Region, nach Stuttgart, den niedrigsten Autoverkehrsanteil an den zurück gelegten Wegen. Der Fußgängeranteil ist sehr hoch, der Anteil des öffentlichen Verkehrs hoch. Vor allem der Radverkehrsanteil und der Anteil des Car-Sharings sind weiter ausbaufähig. Trotz des weitgehend ausgeglichenen Verhältnisses zwischen Arbeitsplätzen in Fellbach und Beschäftigten in der Fellbacher Bevölkerung ist eine hohe Zahl von Ein- und Auspendlern festzustellen.
- Fellbach ist über Bundes- und Landesstraßen gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Von Bürgern und Betrieben wird zum Teil aber die Qualität der Straßenverbindungen vor allem nach Nordwesten (A81) bemängelt. Die starken regionalen Verkehrsverflechtungen führen zu einem hohen Anteil an Durchgangsverkehr über die Gemarkung der Stadt Fellbach.
- Vorteilhaft ist, dass alle Gewerbegebiete von außen auf direktem Weg über Ortsumfahrungen oder Ortsrandstraßen an das überörtliche Straßennetz angebunden sind. Der in den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen und Wohngebieten verbleibende Lkw-Verkehr wird als störend wahrgenommen.

- Hohe Kfz-Belastungen treten vor allem in der zentralen Nord-Süd-Achse und, in Ost-West-Richtung, auf den 3 Ortsdurchfahrten Schmiden, Stuttgarter Straße/ Schorndorfer Straße und Fellbach Süd auf. In Kreuzungsbereichen von Hauptstraßen sind besonders hohe Belastungen zu verzeichnen: der Stuttgarter Platz in Fellbach und das Ortszentrum in Schmiden. In Schmiden sind auch starke Durchfahrtsverkehre zu verzeichnen.  
Auf diesen Strecken treten die größten Defizite auf: in der Verkehrssicherheit, bei den Lärm- und Abgasbelastungen, in der Bewegungs- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer.  
Die Kfz-Geschwindigkeiten in diesen Straßen werden teilweise als zu hoch empfunden.  
Planerische Schwerpunkte sind deshalb für die Ortszentren und die Hauptverkehrsstraßen angezeigt.
- Für den ruhenden Verkehr steht grundsätzlich ein gutes Parkraumangebot zur Verfügung. In der Wahrnehmung vieler Fellbacher wird das Parken als Problem gesehen, da ihnen an manchen Stellen Parkraum vor allem für längeres Parken fehlt.
- Große Verbesserungspotenziale gibt es im Radverkehr. Die vorhandenen Radverkehrsanlagen entsprechen oft nicht den heutigen Standards. Die versuchsweise eingeführte Fahrradstraße ist zu kurz. Einbahnstraßen, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, reduzieren die Durchlässigkeit und führen zu Umwegfahrten oder gefährlichem Falschfahren. Die Bahntrasse stellt eine erhebliche Barriere für den Nord-Süd-Verkehr dar. In den Einkaufsbereichen und an ÖPNV-Haltestellen fehlen attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.
- Die überwiegend positive Wahrnehmung des Fußverkehrs wird durch teilweise zu schmale Gehwege vor allem in den Stadtteilzentren, Konflikte mit dem Radverkehr auf engen Geh- und Radwegen, regelwidriges Gehwegparken und teilweise weit auseinander liegende sichere Querungsmöglichkeiten von Hauptverkehrsstraßen reduziert. Verbesserungsbedarf gibt es auch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität.
- Im öffentlichen Verkehr sind Angebotsverbesserungen vor allem für Oeffingen und Schmiden wünschenswert. Außerdem ist die Qualität von Bushaltestellen verbesserungsfähig.
- Die Verknüpfung der Verkehrsmittel Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Car-Sharing zu einem Mobilitätsverbund weist noch große Potenziale auf. Zur Förderung des Mobilitätsverbundes sollte die Verknüpfung dieser Verkehrsmittel nicht nur auf räumlicher sondern auch auf betrieblicher und tariflicher Ebene weiter verbessert werden.  
Ein Mobilitätsmanagement mit „weichen“ Maßnahmen (Information, Beratung, finanzielle Anreize, Kooperation und Kommunikation, etc.) sollte hierbei unterstützen.
- Bislang bewirkt die Kostenstruktur bei der Mobilität im Wesentlichen eine Unterstützung des Autoverkehrs (z.B. durch kostenfreies Parken auf öffentlichen und privaten Flächen). Eine Veränderung der Kostenstruktur für Mobilität durch eine Steigerung der variablen Kosten für die Kfz-Nutzung und eine Beteiligung an den ÖPNV-Kosten (wie z.B. das „Fellbach Ticket“) kann eine Verlagerung von Autoverkehr und Reduzierung verkehrsbedingter Probleme unterstützen.

## **Teil B: Ziele und Qualitätsstandards** (siehe –VEP Gesamt S. 57 - ff. und Anlage 1,2)

Das Zielkonzept besteht aus einer Präambel und einem Zielkatalog. In der Präambel werden die Grundsätze der künftigen Verkehrsentwicklung in Fellbach beschrieben. Im Zielkatalog sind die Oberziele, Leitlinien und Planungsziele mit Unterzielen zusammengestellt.

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

- Die Schwerpunkte des Verkehrsentwicklungsplans liegen weniger auf neuen Verkehrsanlagen als auf der zielgerichteten, intelligenten Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen (Verkehrsmanagement) sowie auf der Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch Information, Beratung, Organisation und finanzielle Anreize (Mobilitätsmanagement). Eine große Bedeutung hat auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zu einem optimalen Gesamtverkehrssystem.

Der Verkehrsentwicklungsprozess ist integraler Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung. Weitere wichtige Fachplanungen, die zu berücksichtigen sind, sind unter anderem der Flächennutzungsplan, die Klima-/Umweltschutzkonzeption, die Einzelhandelskonzeption und die Schulentwicklungsplanung der Stadt Fellbach.

Den Planungszielen und ihren Unterzielen sind Qualitätsstandards zugewiesen.

Die Ziele und Qualitätsstandards bilden zusammen mit der Analyse die Grundlagen für die Konzepte und Maßnahmen (Teil E).

### **Teil C: Basisfall 2025** (siehe VEP Gesamt S. 63.- ff. und Plananlage Bild 13,14)

Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplans ist das Jahr 2025. Bis dahin ist, unabhängig von Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans, mit Änderungen in der Stadtstruktur, der Größe und Zusammensetzung der Bevölkerung, den Arbeitsplätzen, dem Mobilitätsverhalten der Bürger, der Verkehrsinfrastruktur und den Mobilitätsangeboten zu rechnen. Dies beeinflusst die künftige Verkehrsentwicklung. Diese Änderungen werden im Basisfall 2025 berücksichtigt, der Grundlage für die Entwicklung und Bewertung der verkehrspolitischen Szenarien (Teil D) und die Konzepte und Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (Teil E) ist.

#### Annahmen des Basisfalls

- Familien- und Freizeitbad Fellbach (F.3-Bad)
- Einzelhandelsentwicklung Stadtzentrum (Einkaufen)
- Sanierungsgebiete Eisenbahnstraße (1. BA), Weimerstraße / Schmerstraße, Ortszentrum Schmiden
- Umnutzung Bauknecht-Areal, Wüst-Areal, Gärtnerei Langjahr, Fromm-Gelände, Schwenk-Areal, altes Freibad- u. Hallenbadgelände
- Erweiterung Wohn- u. Mischgebiete Bühl (1. BA), Esslinger Weg (1. BA), Kühegärten, Langes Tal, Reiterwegle
- Erweiterung Gewerbegebiete Esslinger Weg u. Oeffingen
- Die Bevölkerung Fellbachs wird von 2011 bis 2025 unter Berücksichtigung der demografischen und städtebaulichen Entwicklungen voraussichtlich um 250 Einwohner (+ 0,6%) steigen.
- Die Schülerzahl an Fellbacher Schulen wird wegen der demografischen Entwicklung, trotz leicht steigender Bevölkerung, um ca. 100 (- 1,9%) zurück gehen.
- Bei den Beschäftigten in der Fellbacher Bevölkerung ist mit einem Rückgang um ca. 1.000 (- 4,4%) zu rechnen. Die Anzahl der Arbeitsplätze in Fellbach wird voraussichtlich aber um 1.400 (+ 5,4%) steigen.
- Die Pendlerströme werden sich wie folgt verändern:

Binnenpendler:	Abnahme um	500 ( - 5,0%)
Auspendler:	Abnahme um	500 ( - 4,4%)
Einpendler:	Zunahme um	1.900 (+ 11,8%)

Für die Regionalverkehre (Durchgangsverkehre) werden bis 2025 keine Änderungen in den Verkehrsmengen und Verkehrsmittelanteilen angenommen.

Maßnahmen des Basisfalls:

- Zusätzliche-Neckarbrücke bei Remseck (analog Billinger-Variante)
- U-Turn Stuttgarter Straße mit Vollanschluss Steinbeisstraße
- Verkehrsberuhigung nördliche Bahnhofstraße mit Tempo 30, Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und Verbreiterung der Gehwege
- Verkehrsberuhigung Rathaus-Carrée, 2. BA (bereits 2012 realisiert)
- Sperrung des Schmidener Wegs im Bereich „ehem. Bauknecht-Areal“
- Umsetzung des „4-Quadranten-Modells“ für die Lkw-Erschließung der Gewerbegebiete beid-seits der Bahnstrecke
- Anschluss der Philipp-Reis-Straße, und der Württembergstraße an die Siemensstraße
- Schaffung von Parkbauten in den Ortskernen Fellbach (ehem. „Wüst-Areal“) und Schmiden
- Einrichtung einer Mobilitätszentrale am Bahnhof.

Aus der Entwicklung der Verkehrsnachfrage und der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr ergeben sich 2025 im Vergleich zum Analysejahr 2011 folgende Entwicklungen im Verkehr von Fellbach (Einwohner und Einpendler).

Verkehrsmittel	Analyse 2011		Basisfall 2025		
	Wege	Anteil	Wege	Anteil	Änderung
<b>Fuß</b>	45.928	21,9%	46.127	21,7%	0,4%
<b>Rad</b>	22.060	10,5%	22.410	10,5%	1,6%
<b>ÖV</b>	30.640	14,6%	33.383	15,7%	9,0%
<b>Umweltverbund Fuß+Rad+ÖV</b>	98.628	47,1%	101.920	47,9%	3,3%
<b>MIV</b>	110.993	52,9%	110.987	52,1%	0,0%
<b>Summe</b>	209.621	100,0%	212.907	100,0%	1,6%

Die Anzahl der Wege der Fellbacher Bevölkerung und der Einpendler steigt insgesamt um ca. 1,6%. Davon profitiert vor allem der öffentliche Verkehr mit einem Zuwachs von ca. 9,0%. Der Radverkehr nimmt um ca. 1,6%, der Fußverkehr um ca. 0,4% zu. Die Anzahl der Wege im motorisierten Individualverkehr bleibt nahezu gleich. Damit steigt der Anteil des Umweltverbunds am Modal-Split leicht von 47,1% auf 47,9%, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 52,9% auf 52,1% leicht sinkt.

## **Teil D: Szenarienuntersuchung** (siehe –VEP Gesamt S. 71 - ff. und Anlage 3)

Die Intensität mit der die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans verfolgt werden und die Lösung von Zielkonflikten ist Aufgabe der kommunalen Verkehrspolitik. Das Spektrum möglicher Verkehrsentwicklungsstrategien für Fellbach wurde zunächst in folgenden drei grundsätzlich verschiedenen Szenarien untersucht und bewertet: Szenario „Autoorientierte Mobilität“, Szenario „Stadtgerechte Mobilität“, Szenario „Postfossile Mobilität“

Auf der Grundlage der Diskussionen und des Votums der Gemeinderatsklausur am 04./05.05.2012 wurde als viertes Szenario das „Fellbach Szenario“ entwickelt und 25.09.2012 beschlossen. Das „Fellbach Szenario“ versucht die Stärken der Szenarien „Stadtgerechte Mobilität“ und „Postfossile Mobilität“ möglichst gut zu nutzen und ihre Schwächen zu meiden.

### Die Kennzeichen des „Fellbach Szenarios“ sind:

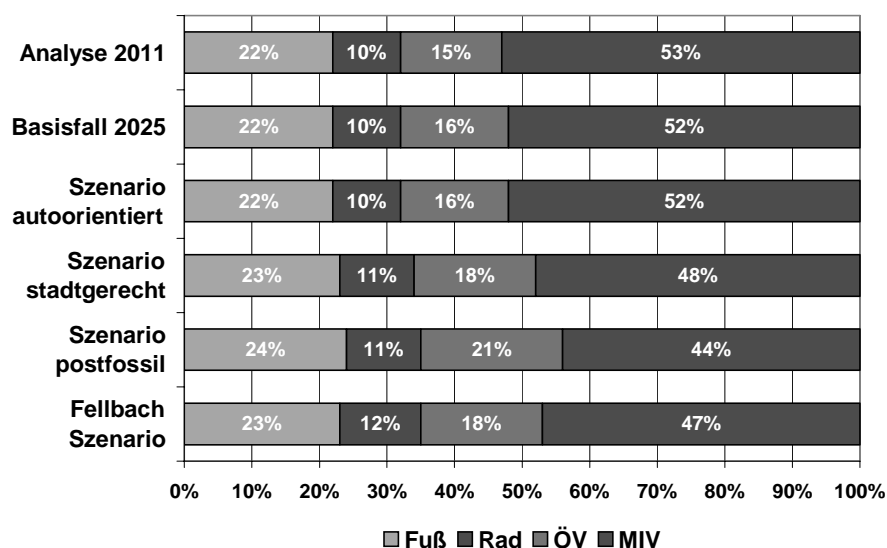
- Die Alternativen zum Autoverkehr sind für viele Wege und Verkehrszwecke zumindest gleich attraktiv wie der private Kfz-Verkehr. Es ist kein eigenes Kfz zur Sicherstellung der individuellen Mobilität mehr nötig. Der Kfz-Verkehr geht insgesamt deutlich zurück.
- Alternative Antriebe bei Fahrrädern und Kfz (Elektro, Brennstoffzelle ...) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu.
- Neue Mobilitätsformen (Car-Sharing) werden intensiv gefördert und nehmen stark zu.
- Die Infrastruktur wird ausgebaut soweit dies zur Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs beiträgt.
- Die Aufenthaltsfunktion in den Straßenräumen gewinnt an Bedeutung, teilweise zu Lasten der Verkehrsfunktion.
- Der Lieferverkehr wird optimiert und ist dadurch weniger störend.
- Gebiete mit Wohnnutzung werden vor Lkw-Verkehr geschützt.
- In möglichst vielen Bereichen sollen die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Schadstoffe unterschritten, die strengeren Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Hierfür werden Restriktionen für den Kfz-Verkehr grundsätzlich akzeptiert.
- Zum Klimaschutz im Verkehrsbereich wird ein beträchtlicher Beitrag geleistet.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wird insgesamt deutlich verbessert. Verkehrskonflikte werden wesentlich reduziert.
- Die Wohn- und Aufenthaltsqualität wird insgesamt wesentlich besser, vor allem auch in den Ortskernen und in den empfindlichen Hauptverkehrsstraßen.

### Das „Fellbach-Szenario“ hat folgende Wirkungen:

- Der Anteil des Umweltverbunds aus Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr steigt gegenüber dem Basisfall 2025 um 5% an allen Wegen der Einwohner und Einpendler (Fuß +1%, Rad +2%, ÖV +3%). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs fällt entsprechend um 5%.
- Werden die Wirkungen jeweils nur auf die Wege bezogen, die mit den einzelnen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, sind die Veränderungen größer. Der Umweltverbund steigt dann um 10% (Fuß +5%, Rad +14%, ÖV + 15%), während der motorisierte Individualverkehr um 10% zurück geht.

- Die Änderungen bei den resultierenden Kfz-Belastungen sind geringer, da vor allem die auf den Fuß- und Radverkehr verlagerbaren Wege kürzer sind als die durchschnittlichen Wege im motorisierten Individualverkehr.
- Große Straßenbaumaßnahmen (insbes. Verlängerung der Westumfahrung Waiblingen) sind zur Zielerreichung im Rahmen VEP nicht erforderlich
- Deutliche Verbesserungen sind auch schon ohne kostenintensive ÖV-Fördermaßnahmen möglich, aber weniger stark ausgeprägt.

Die Verkehrsmittelanteile der Einwohner und Einpendler Fellbachs in allen Szenarien, im Basisfall 2025 und im Analysefall 2011 zeigt im Vergleich folgendes Bild:





**Teil E: Konzepte** (siehe –VEP Gesamt S. 79 - ff. und Plananlage Bild 15-20, Anlage 4)

Entsprechend der Empfehlung des Gemeinderats wurden die dem „Fellbach Szenario“ zugrunde liegenden Maßnahmen- insbesondere die beschriebenen Schlüsselmaßnahmen- auf ihre Wirkung vertieft untersucht. Maßnahmen mit einem günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis wurden dabei bevorzugt gewählt. Zielkonflikte unter den einzelnen Teilkonzepten wurden abgewogen und harmonisiert, so dass das nunmehr vorliegende integrierte Gesamtkonzept eine Überlagerung der Teilkonzepte darstellt.

Bei Umsetzung der dargestellten Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass das „Fellbach Szenario“ mit seinem ambitionierten Modal Split realisierbar ist.

Verkehrsmittelbezogene Konzepte gibt es für den

- Kfz-Verkehr
- Öffentlichen Verkehr
- Radverkehr und
- Fußverkehr.

Darüber hinaus werden folgende Querschnittsthemen behandelt:

- Wirtschaftsverkehr
- Nahmobilität
- Mobilitätsverbund
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrssicherheit
- Stadt- und Umfeldverträglichkeit
- Emissions- und Klimaschutz / Natur- und Landschaftsschutz

Aus der Überlagerung der Teilkonzepte entsteht das Integrierte Gesamtkonzept.

**Konzept KFZ-Verkehr** (siehe VEP gesamt S. 80.- ff. und Plandarstellung Bild 15 und Anlage 4)

Das Konzept zum fließenden Kfz-Verkehr enthält im Wesentlichen folgende Maßnahmen.

*Es wird auch an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass der VEP einen konzeptionellen Rahmen für eine dem VEP zeitlich nachfolgende fachtechnische Planung darstellt. Im Rahmen des VEP wurden die grundsätzliche Machbarkeit und die Wirkungen abgeschätzt, der VEP ersetzt aber nicht die objektbezogene Planung. Es hat entsprechend des Vorschlags zur Priorisierung und integriert in städtebauliche Planungen und Maßnahmenumsetzungen eine konkrete Maßnahmenprüfung zu erfolgen.*

- Öffnung der Brunnenstraße im Ortszentrum Schmiden für Gegenverkehr zur Vermeidung von Umwegfahrten und zur Verkehrsberuhigung des Ortszentrums Schmiden und des Wohngebiets Lindenhühl.
- Sperrung der Ortsdurchfahrt Schmiden (K1910: Jakobstraße, Butterstraße, innere Remstalstraße, Fellbacher Straße) für Lkw  $\geq 7,5$  t.
- Prüfung einer Linksabbiegemöglichkeit Stuttgarter Straße – nördliche Bahnhofstraße am Stuttgarter Platz.
- Tempo 30 in Straßen mit starken Konflikten zwischen dem Kfz-Verkehr und den anderen Straßennutzungen. *Hier wird auf die Abwägungstabelle in Anlage 4 zum VEP verwiesen.*

- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit hochwertiger Straßenraumgestaltung und Tempo 20 in Teilen der Ortszentren Oeffingen und Schmiden.  
Im Stadtzentrum Fellbach soll die Ausdehnung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs Rathaus-Carrée im Zusammenhang mit einer weiteren städtebaulichen Entwicklung und Aufwertung geprüft werden.
- Aufwertung weiterer Straßenräume insbesondere im Stadtzentrum Fellbach, am Stuttgarter Platz und in den Ortszentren Schmiden und Oeffingen.
- Umgestaltung einiger Ortseinfahrten.

Das Konzept zum ruhenden Kfz-Verkehr enthält im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Parkbauten in den Ortszentren von Fellbach (ehem. „Wüstareal“) und Schmiden (Sanierungsgebiet) entsprechend des Basisfalls
- Die Ausarbeitung eines weitergehenden Parkraumkonzepts auf der Grundlage einer detaillierten Parkraumerhebung erfolgt erst nach Vorliegen der Einzelhandelskonzeption. Grundlage einer Parkraumkonzeption sind die Ziele und Qualitätsstandards des Fellbach-Szenarios.

Bild 15 – Kfz Verkehr



Bild 19 – Lkw Verkehr



**Konzept Öffentlicher Verkehr** (siehe VEP gesamt S. 87 - ff. und Plandarstellung Bild 16)

Das Konzept zum Öffentlichen Personennahverkehr enthält im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Veränderter Linienverlauf der Stadtbuslinie 67 zur besseren Erschließung der östlichen Gebiete von Fellbach Süd, der Schorndorfer Straße und des Gewerbe- und Einkaufsgebiets Fellbach Ost. Der Takt der Linie 67 soll über den Tag vereinheitlicht werden.

- Veränderter Linienverlauf der Buslinie 207 Waiblingen – Fellbach zur besseren Erschließung des Stadtzentrums und der östlichen Wohn-, Einkaufs- und Gewerbegebiete des Stadtteils Fellbach.
- Veränderter Linienverlauf der Buslinie 212 Stetten – Fellbach zur besseren Erschließung der Sportanlagen mit F3-Bad sowie der Wohn-, Einkaufs- und Gewerbegebiete im Westen des Stadtteils Fellbach.
- Neue Buslinie 406 Fellbach – Remseck zur ÖV-Verknüpfung mit dem Raum Ludwigsburg und zur besseren Erschließung der Gewerbegebiete im Westen der 3 Stadtteile.



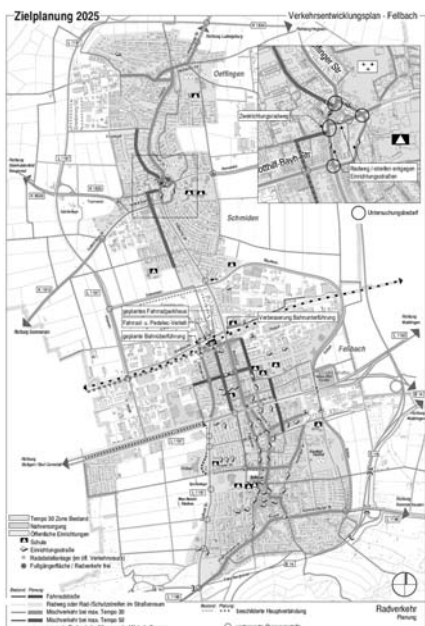
- Verlängerung der Buslinie 58 Sommerrain – Schmidlen in die Hofäckerstraße zur besseren Erschließung der Wohngebiete und öffentlichen Einrichtungen im Osten von Schmidlen.
- Anschlusssicherung an den Umsteigeanlagen zwischen den einzelnen Buslinien, der Stadtbahn und der S-Bahn.
- Barrierefreier Ausbau, gute Ausstattung und attraktive Gestaltung möglichst vieler Haltestellen, Umsteigeanlagen und Fahrzeuge.
- Dynamische Fahrgastinformation in den öffentlichen Verkehrsmitteln, an den Umsteigestellen und in bedeutenden Einrichtungen (z.B. Rathaus, Schwabenlandhalle).
- Busbeschleunigung
- Offenhalten der Option einer Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von Stuttgart-Neugereut nach Schmidlen und Oeffingen.

Bild 16 – ÖPNV Liniennetz

### Konzept Radverkehr (siehe VEP gesamt S. 95 - ff. und Plandarstellung Bild 17)

Das Konzept zum Radverkehr enthält im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Verbesserung der bestehenden Bahnunterführung Bahnhofstraße/Fellbacher Straße.



- Tempo 30 in Straßen, in denen *entsprechend der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (siehe VEP Anlage 2, S.18ff.)* die Kfz-Verkehrsbelastung für eine Mischnutzung Kfz/Rad bei Tempo 50 zu hoch ist und in denen keine separaten Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen oder Radwege) eingerichtet werden können. In den Ortszentren Oeffingen und Schmidlen aus städtebaulichen Gründen teilweise auch Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche mit Tempo 20.
- Verbesserung der Fahrradroute Nord-Süd (Weststrang) zur attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen dem Neckartal und den Stadtteilen Oeffingen, Schmidlen und Fellbach, westlich der zentralen Nord-Süd-Achse für den Kfz-Verkehr. Fahrradstraßen im Hornbergweg, in der Kanalstraße, in

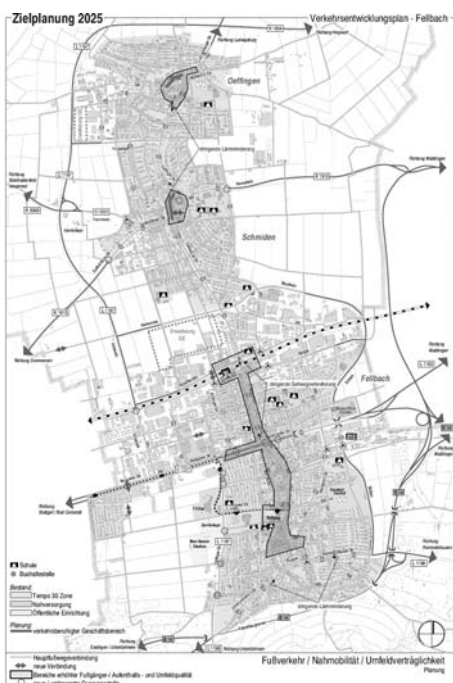
der unteren Achalmstraße, in der Theodor-Heuss-Straße und in der Pfarrer-Sturm-Straße.  
Neue Bahnquerung westlich des Bahnhofs.

### Bild 17 – Radverkehr

- Einrichtung einer östlichen Fahrradroute Nord-Süd zwischen Bahnhof und Stadtzentrum (Oststrang) als attraktive Radverkehrsverbindung zwischen dem Bahnhof, dem Maickler-Schulzentrum und dem Stadtzentrum Fellbach.
- Vernetzung der Fahrradrouten untereinander und mit der zentralen Nord-Süd-Achse.
- Radweg entlang der Ludwigsburger Straße (tlw. L1197) zwischen Oeffingen und dem Turnverein Oeffingen.
- Radweg entlang der K1910 nach Stuttgart-Sommerrain.
- Verbesserung der Radinfrastruktur auf der Nordseite der Stuttgarter Straße (westlich der Esslinger Straße).
- Verbesserung zahlreicher Querungsstellen (*richtlinienkonformer Ausbaustandard*)
- Fahrradparkhaus und Fahrrad- und Pedelecverleih am Bahnhof.
- Weitere Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet.

### Konzept Fußverkehr (siehe S. 99 - ff. und Plandarstellung Bild 18)

Das Konzept zum **Fußverkehr** enthält im Wesentlichen folgende Maßnahmen:



- Verbreiterung von Gehwegen.
- Verbesserung zahlreicher Querungsstellen.
- Steigerung der Aufenthaltsqualität vor allem im Stadtzentrum Fellbach, in den Ortszentren Schmidlen und Oeffingen, im Bahnhofsbereich und am Stuttgarter Platz.
- Ausreichende Sitzgelegenheiten an den Hauptfußwegebeziehungen und den Aufenthaltsplätzen.
- Neue Bahnquerung westlich des Bahnhofs.

Bild 18 - Fußverkehr

### Querschnittsthemen

Unter **Wirtschaftsverkehr** (siehe S. .102 - ff.) wird hier außer dem Güterverkehr und dem Personen-Geschäftsverkehr auch der Verkehr der Beschäftigten und der Kunden und Besucher verstanden. Für den Wirtschaftsverkehr sind deshalb viele Maßnahmen aus den verkehrsmittelbe-

zogenen Teilkonzepten und den anderen Querschnittsthemen (z.B. Park+Ride Anlagen) von großer Bedeutung. Als eigenständige Maßnahme im Wirtschaftsverkehr ist die Reaktivierung einer Industriegleisanlage westlich des Bahnhofs vorgesehen. Auf das Bündel von Maßnahmen zur Sicherung der gewerblichen Verkehre aus dem Basisfall, wie die Umsetzung der 4-Quadrantenlösung und eine zusätzliche Brücke in Remseck wird verwiesen.

Eine attraktive **Nahmobilität** (siehe S. 106 – ff.) ist der Schlüssel zu einer lebenswerten und zukunftsfähigen Stadt. Das Konzept zur Förderung des Nahverkehrs enthält im Wesentlichen folgende Handlungsfelder:

- Die Nahmobilität fördernde Stadtstrukturen.
- Bewegungsfreiheit und Sicherheit auch für Kinder, Senioren und Behinderte.
- Attraktive Wege hinsichtlich Wegführung, Gestaltung und Umfeld
- Zahlreiche und vielfältige Aufenthaltsflächen hoher Qualität für Erholung, Kommunikation, Spiel, Flanieren (besonders im Stadtzentrum, in den Ortszentren Schmiden und Oeffingen, im Bahnhofsbereich, am Stuttgarter Platz, in den Einkaufsstraßen und im Bereich öffentlicher Einrichtungen).
- Gute Querungsmöglichkeiten (Orte, Abstände, Barrieren, Zeitverluste, Sicherheit).
- Förderung elektrounterstützter Zweiräder.



Durch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel in einem **Mobilitätsverbund** (siehe S. 109 und Plananlage Bild 20) werden das Gesamtverkehrsangebot verbessert, die Abhängigkeit vom eigenen Kfz verringert, eine höherwertige Mobilität geschaffen und ein stadt- und umweltverträglicherer Verkehr erreicht. Maßnahmen und Handlungsfelder des Mobilitätsverbunds sind:

- Ausbau von Bike+Ride-Anlagen.
- Fahrrad- und Pedelec-Verleih .
- Park+Ride- und Mitfahrerparkplätze.
- Ausbau von CarSharing.
- Dynamische Fahrgastinformation an Umsteigestellen, in Bussen und Bahnen und an wichtigen öffentlichen Einrichtungen.

Bild 20 - Mobilitätsverbund

**Mobilitätsmanagement** (siehe S. 112 - ff) setzt an der Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit Hilfe „weicher“ Maßnahmen, insbesondere in den Bereichen Information, Beratung, Kommunikation, Kooperation, Organisation, finanzielle Anreize an. Dargestellt werden Handlungsfelder und Maßnahmen in den Bereichen:

- Kommunales Mobilitätsmanagement
- Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Schulisches Mobilitätsmanagement  
(Die Mobilitätskultur an der Silcherschule und an der Hermann-Hesse-Realschule werden beispielhaft behandelt.)

In der **Verkehrssicherheit** (siehe S. 125 - ff) geht es sowohl um den Schutz vor Unfällen als auch vor Kriminalität im öffentlichen Raum. Maßnahmen und Handlungsfelder sind:

- Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungsstrecken durch technische, gestalterische und verkehrsordnende Maßnahmen.
- Reduzierung der Verkehrskonflikte durch gute Sichtbeziehungen, niedrigere Geschwindigkeiten, Querungshilfen, wenig komplexe Verkehrssysteme, Verkehrserziehung, Verkehrsüberwachung.
- Flächen mit Gleichberechtigung oder Vorrang für Fußgänger, vor allem in den Ortszentren und Wohngebieten.
- Sichere, barrierearme Wege für Mobilitätseingeschränkte.
- Hohe soziale Sicherheit durch belebte öffentliche Räume, Vermeidung dunkler Ecken.

**Stadt- und Umfeldverträglichkeit** (siehe S. 127 - ff) bedeutet attraktive oder zumindest verträgliche Wohn-, Aufenthalts- und Verkehrsverhältnisse für Anwohner und Verkehrsteilnehmer (vor allem Fußgänger und Radfahrer). Maßnahmen und Handlungsfelder zur Verbesserung der Stadt- und Umfeldverträglichkeit sind:

- Reduzierung hoher Verkehrsbelastungen durch Verlagerungen auf andere Verkehrsmittel oder unempfindliche Routen
- Reduzierung von Lkw-Verkehr
- Kompensation unverträglicher Kfz-Belastungen durch *beispielsweise* niedrigere Geschwindigkeiten, ausreichende Seitenräume, hohe Gestaltqualität

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans tragen dazu bei, den **Emissions- und Klimaschutz** (siehe S. 129 - ff) in Fellbach zu verbessern. Der Verkehrslärm wird vor allem in Straßen mit niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten reduziert. Der Ausstoß von Luftschadstoffen (NO<sub>x</sub> und Feinstaub) und des Klimagases CO<sub>2</sub> sowie der Kraftstoffverbrauch hängen direkt mit den Emissionen der einzelnen Fahrzeuge zusammen. Verbessert wird die Situation vor allem durch Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr reduzieren und durch die Förderung von Elektromobilität.

Eingriffe in **Natur und Landschaft** (siehe S. 129- ff) sind mit einer neuen Neckarbrücke bei Remseck, dem geplanten Radweg entlang der Ludwigsburger Straße zwischen Oeffingen und dem Turnverein Oeffingen und mit 3 Park+Ride-/Mitfahrerparkplätzen verbunden, eine Minimierung ist Planungsziel.

**Integriertes Gesamtkonzept, stufenweise Umsetzung** (siehe S. 131 -ff.)

Das Integrierte Gesamtkonzept entsteht aus Überlagerung der aufeinander abgestimmten Einzelkonzepte. Zielkonflikte treten vor allem im Geschwindigkeitskonzept auf.

In detaillierten tabellarischen Übersichten sind alle im VEP aufgenommenen Maßnahmen aus den Einzelkonzepten dargestellt, hinsichtlich ihres Nutzens, ihrer Investitions- und laufenden Kosten und ihrer Risiken bewertet und nach 4 Umsetzungsstufen geordnet:

- kurzfristig: 2013 – 2017
- mittelfristig: 2018 – 2021
- langfristig: 2022 – 2025
- kontinuierlich: 2013 – 2025.

**Konzept zur Evaluierung, Umsetzungsstrategien** (siehe S. 141 - ff.)

Der Verkehrsentwicklungsplan kann nur dann seine Wirkungen entfalten, wenn die in ihm enthaltenen Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden. Zur regelmäßigen Prüfung des Umsetzungsstandes und der mit den Maßnahmen erzielten Wirkungen wurde ein Evaluierungskonzept entwickelt. Die stufenweise Umsetzung, die im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und durch entsprechende Einzelbeschlüsse erfolgen wird, ermöglicht auch ein Nachnivellieren bei ggf. auftretenden unerwünschten Wirkungen. Fortschreibungen des VEP mit ggf. Anpassung ist während des Planungszeitraums von 12 Jahren regelmäßig und nach Erfordernis vorzunehmen, Maßnahmenpriorisierungen sind mit vorhandene Ressourcen abzugleichen.

In einem regelmäßigen Bericht wird die Verwaltung den Gemeinderat über die Entwicklungen von Verkehr und Mobilität informieren.

**Finanzielle Auswirkungen:**

- keine
- einmalige Kosten von \_\_\_\_\_ €  
einmalige Erträge von \_\_\_\_\_ €
- lfd. jährliche Kosten von \_\_\_\_\_ €  
lfd. jährliche Erträge von \_\_\_\_\_ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil. Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei HHSt. \_\_\_\_\_ vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von \_\_\_\_\_ € notwendig
- Sonstiges

gez.  
Beatrice Soltys  
Bürgermeisterin

gez.  
Günter Geyer  
Erster Bürgermeister

gez.  
Christoph Palm  
Oberbürgermeister

**Anlage**  
Beantwortung Antrag FW/FD-Gemeinderatsfraktion vom 05.09.2013