

Stadt Steinheim an der Murr

**Integriertes
Stadtentwicklungskonzept
2030**

**Mobilität und Verkehr
Endbericht**

Auftraggeber:

Stadt Steinheim an der Murr
Marktstraße 29
71711 Steinheim an der Murr



SCHÖNFUSS

**Planungsbüro
StadtVerkehr**

H. u. B. Schönfuß GbR
Dipl.-Ing. Verkehrsplaner
Widmaierstraße 148
70567 Stuttgart
Telefon 0711.72723366
Telefax 0711.72723372
info@schoenfuss.de
www.schoenfuss.de

Juni 2014



Inhaltsverzeichnis

1.	Bestandsaufnahme und Analyse	2
1.1	Fußverkehr	2
1.2	Radverkehr	3
1.3	ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr.....	5
1.4	Straßennetz und Kfz-Verkehr.....	6
2.	Konzept und Maßnahmenvorschläge	10
2.1	Strategieziel 1 – Sicherheit des Fußverkehrs	10
2.2	Strategieziel 2 – Radverkehr verstärken	11
2.3	Strategieziel 3 – Öffentlichen Nahverkehr stärken	13
2.4	Strategieziel 4 – stadtverträglicher Kfz-Verkehr	15

1. Bestandsaufnahme und Analyse

1.1 Fußverkehr

Ein gestiegenes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung führt unter Berücksichtigung zunehmender Kritik am erfolgten Flächenverbrauch für Anlagen des Kfz-Verkehrs zu Lasten von Geh- und Aufenthaltsflächen sowie Grünflächen in den Städten bei gleichzeitig steigenden Energiekosten zu der Einsicht, dass dem zu-Fuß-Gehen und Radfahren als den umweltfreundlichsten Mobilitätsarten der Vorzug vor der bequemen Auto-Nutzung gegeben werden sollte, wenn das von den lokalen Höhenunterschieden her individuell möglich ist.

Die Bestandsaufnahmen der Wege und Aufenthaltsbereiche des Fußverkehrs zeigten in den historischen Ortskernen noch Mischverkehrsflächen ohne Gehwege wie in der Entstehungszeit mit teilweise engen Gassen, aber sehr geringen Geschwindigkeiten der Pkw. An den Hauptverkehrsstraßen stehen jeweils auf den angebauten Seiten Gehwege zur Verfügung. In den Wohngebieten verschiedenen Alters sind beidseitige Gehwege selten, meistens sind einseitige schmale Gehwege unter 1,5 m Breite vorhanden. Die gehweglose angebaute Straßenseite ist bis auf Hauseingänge und Garagenzufahrten beparkt, wodurch Kinder und Senioren einer höheren Gefährdung ausgesetzt sind, auch wenn die Wohngebiete in Tempo 30-Zonen liegen.

In den Begehungen wurden vor Ort noch folgende Mängel festgestellt (in Anlage 1 mit lfd. Nummer):

1. Mittelinsel in Ludwigsburger Straße, Querung aus Bahnhofstraße (Bushaltestellen, Bottwartalradweg) ist zu schmal, Straßenquerung nicht barrierefrei.
2. Gehweg aus Murrer Straße Ost in Riedstraße fehlt.
3. Gehwege fehlen im Wohngebiet Horrenwinkel.
4. Signalgeregelte Überwege nicht barrierefrei.
5. Teilweise fehlender barrierefreier Querungsschutz an Bushaltestellen.

1.2 Radverkehr

Der bundesweiten Förderung des Alltagsradverkehrs liegen die gleichen Überlegungen zu Grunde wie die für den Fußverkehr. Der Unterschied zum Fußverkehr liegt in der durchschnittlich 4- bis 5fach größeren Geschwindigkeit der Radfahrer gegenüber den Fußgängern, damit einem entsprechend größeren Einzugsbereich und einer größeren Entlastungswirkung der Umwelt. Dagegen werden von Skeptikern voraussichtlich die Höhenunterschiede innerhalb von Steinheim und zum Nahbereich der Region angeführt, doch wird sich dieses Hindernis durch die überraschend schnelle Verbreitung der Pedelecs bald abbauen und den Radverkehrsanteil steigen lassen.

Das Grundgerüst des Radverkehrsnetzes Steinheim wird durch die Flusstäler von Murr und Bottwar gebildet, in denen auch die historischen Siedlungskerne entstanden mit den Wegeverbindungen zu den Nachbarorten Murr und Erdmannshausen (heute L 1126) und Kleinbottwar, Großbottwar (heute K 1702). Diese beiden Hauptstraßen parallel neben Murr und Bottwar sind durch Querstraßen mehrfach mit den beidseitigen Siedlungsbereichen verbunden und ersetzen damit Radwege an den parallelen klassifizierten Straßen, die durch ihre zu geringe Fahrbahnbreite innerorts weder Fahrradstreifen (2x 1,85 m) noch Schutzstreifen für Radfahrer (2x 1,5 m) erhalten können.

Die beiden Hauptstrecken des Radverkehrs Murratalradweg und Bottwartalradweg sind nicht nur Radwege, sondern Spazier-, Wander- und Radwege, die durch ihre Lage am Fluss einen hohen Wert für die Naherholung darstellen mit einem gemischten Benutzerkreis aus Familien mit Kindern, Rollstühlen, Joggern, Skatern, Inlinern und Radfahrern, besonders im Nahbereich der Ortslagen. Diese Nutzungsvielfalt soll sich noch verstärken, da der Verband Region Stuttgart einen Landschaftspark Murr-/Bottwartal vorbereitet. An diesem Naherholungskonzept von Höpfigheim bis Fornsbach arbeiten 16 Gemeinden der Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr mit. Das Ende der Stuttgarter S-Bahn-Strecke S 4 im benachbarten Marbach, eventuell ergänzt mit einer Fahrradverleihstation, ließe sich zu einem interessanten Startpunkt in den Landschaftspark entwickeln, wozu Steinheim mit seinem Urmensch- und Urtierfunden den interessanten Auftakt bieten könnte. Ausflugsgruppen oder Einzelpersonen, die von der S-Bahn-Endstation kommend zunächst durch Wiesen- und Waldabschnitte an der Murr fahren, bietet sich plötzlich an der Badtorbrücke ein Einblick in die Altstadt von Steinheim. Hier müsste sich Steinheim mit einem

interessanten Werbeportal vorstellen und in die Stadt locken, um auch vom regionalen Tourismus zu profitieren.

Durch die schnelle bauliche Entwicklung in der Nachkriegszeit wuchs Steinheim von den Flusstälern weg vor allem nach Norden. Das große Wohngebiet und das Schulzentrum werden von der Höpfigheimer Straße her erschlossen. Wichtigster Anschluss für das Wohn- und das Schulgebiet ist die Kreuzung Höpfigheimer Straße / Riedstraße / Adalbert-Stifter.Straße. Ab Kreuzung Ludwigsburger Straße / Murrer Straße / Bahnhofstraße ist ein Schutzstreifen für Radfahrer bis zur Adalbert-Stifter-Straße markiert. In der Gegenrichtung bergab wurde darauf verzichtet. Im weiteren Verlauf der Höpfigheimer Straße besteht ab Kreuzung Höpfigheimer Straße / Steinbeisstraße / Riedhalle wieder ein 2 Richtungsradweg auf der Ostseite in Richtung Höpfigheim.

Aus den Ortsbesichtigungen und Gesprächen mit dem örtlichen ADFC zeigten sich noch folgende Mängel im Radverkehrsnetz (mit laufender Nummer Anlage 2):

1. der Bottwartalradweg wird von Murr her nach Unterquerung der Murrbrücke in die Industriestraße und Bahnhofstraße geleitet. Diese Führung der Radfahrer durch das Industrie-/ Gewerbegebiet ist gefährlich und verträgt sich nicht mit einem Freizeitradweg. Im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts muss versucht werden, eine Führung im Bereich der Bottwar zu finden.
2. Die Querung des Bottwartalradweges über die stark belastete Ludwigsburger Straße über eine Mittelinsel, die schmaler ist als eine Fahrrادلänge, ist unverträglich mit einem Hauptradweg.
3. der Schutzstreifen in der Höpfigheimer Straße aufwärts sollte von der Adalbert-Stifter-Straße bis zum Parkplatzanschluss Riedhalle verlängert werden, wo Anschluss an den einseitigen Radweg von/nach Höpfigheim besteht.
4. Der Gehweg auf der Nordseite der Murrer Straße wird von Fußgängern und Radfahrern aus Murr und dem Gebiet Schrai-West in beiden Richtungen benutzt und sollte zu einem getrennten Geh- und Radweg verbreitert werden.

5. Die Sanierung der Murrbrücke und seiner Anschlussstrecke im Zuge des MurrtaRadweges in Steinheim-Ost ist vordringlich. Der Antrag ist genehmigt.
6. Die Wegweisung für den Radverkehr entspricht noch nicht dem bundeseinheitlichen Standard zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr und sollte erneuert werden.

1.3 ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

Steinheim mit Kleinbottwar und Höpfigheim wird von 3 Buslinien bedient, die Steinheim mit Ludwigsburg und der Region Stuttgart verbinden.

- Bus 460 Beilstein – Kleinbottwar, Steinheim – Marbach, S-Bahn S 4, 35 Fahrtenpaare werktags.
- Bus 461 Großbottwar – Kleinbottwar .- Steinheim Nord, Murrer Straße – Marbach S 4, 9 Fahrtenpaare werktags nur früh und abends, keine Verbindung Sa, So., keine Spätverbindungen: unzureichende Busbedienung.
- Bus 444 Ludwigsburg ZOB – Freiberg S 4 – Pleidelsheim – Höpfigheim – (Steinheim Bahnhof), 18 Fahrtenpaare werktags.

Die Buslinie 460 ist mit ihrem auf die S 4 in Marbach abgestimmten 30 Min.-Takt das Rückgrat des ÖPNV in Steinheim. Zu kritisieren ist, dass so häufig bediente Haltestellen teilweise keinen Querungsschutz an den Haltestellen haben, wie an den Haltestellen Kleinbottwarer Straße und Murrer Straße. Gleiches gilt für die Haltestelle Wellarium der Linie 444, wo im Sommer viele Kinder die schnell befahrene Höpfigheimer Straße queren müssen.

Die Haltestelleneinzugsbereiche werden im Nahverkehrsplan Kreis Ludwigsburg mit 500 m angesetzt, das entspricht bei einem durchschnittlichen Umweg von 20% und einer Fußgängergeschwindigkeit von 1 m/s einer maximalen Zugangszeit von 10 Minuten zur Bushaltestelle. Anlage 3 zeigt, dass Höpfigheim durch die Linie 460 fast vollständig und Steinheim mit den Linien 444 und 460 bis auf die äußere Rielingshäuser Straße und einen größeren Teil des Neubaugebietes Horrenwinkel im Einzugsbereich der genannten Buslinien liegen.

Wird im Zuge des demografischen Wandels der Anteil der älteren Bevölkerung ansteigen, wird auch der Anteil der Personen mit Mobilitätseinschränkungen

anwachsen. Gesetzt den Fall, die durchschnittliche Gehgeschwindigkeit würde sich unter Berücksichtigung der Hanglagen auf 0,5 m/s halbieren, müsste der Haltestelleneinzugsbereich mit 250 m angesetzt werden. Dieser Fall ist in Anlage 4 dargestellt und macht deutlich, dass dann unzumutbare Wegelängen und Gehzeiten zur Bushaltestelle für alle Bauflächen in Stadtrandlage auftreten würden. Als Alternative blieb nur die private Mitfahrgelegenheit im Pkw, die voraussichtlich den Mobilitätsbedarf nicht erfüllen kann.

Als weitere Alternative bietet sich der „Bürgerbus“ auf Grundlage ehrenamtlicher Tätigkeit in einem dafür zu gründenden Verein. Nähere Informationen gibt Anlage 5. Für Steinheim existiert bereits ein entsprechender Konzeptentwurf unter dem Namen „Seniorenbus“, sachkundig und detailliert ausgearbeitet von Herrn Bürgermeister Thomas Roser, Steinheim 2009. Das Thema Bürgerbus soll in der Bürgerbeteiligung zum Stadtentwicklungskonzept diskutiert werden.

1.4 Straßennetz und Kfz-Verkehr

Vom Regionalverband Stuttgart wurde 2009/2010 die Verkehrsmittelbenutzung in der Region als Grundlage für die Fortschreibung des Regionalverkehrsplans in Haushaltsbefragungen erhoben. Daraus wurde für den Verflechtungsbereich Ludwigsburg (ohne Ludwigsburg und Kornwestheim) folgende Verkehrsmittelwahl festgestellt:

zu Fuß	24,9%	Umweltverbund 40%
Fahrrad	4,5%	
ÖPNV	10,4%	
Pkw-Fahrer	45,4%	motor. Individualverkehr
Pkw-Mitfahrer	14,7%	60%

Für die Region insgesamt stieg der Anteil des Umweltverbunds seit 1995 von 40 auf 43%, der motorisierte Individualverkehr sank von 60% auf 57%.

Auf dem klassifizierten Straßennetz, in Steinheim Landes- und Kreisstraßen, die das Hauptstraßennetz bilden, werden von der Straßenbauverwaltung im Abstand von 5 Jahren Zählungen zur Ermittlung des DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge des Jahres) durchgeführt und die Ergebnisse veröffentlicht. Deshalb konnte im

Rahmen der konzeptionellen Planung für das Stadtentwicklungskonzept 2030 auf eigene Zählungen verzichtet werden. Solche werden erst bei Detailplanungen erforderlich, bezogen auf die jeweilige Aufgabenstellung.

Aus den Ergebnissen der DTV-Zählungen der Jahre 2000, 2005, 2010, die in Anlage 6 dargestellt sind, zeigt sich eine Stagnation der DTV-Werte seit 2005, nicht nur am innerstädtischen Knotenpunkt Ludwigsburger Straße L 1126 / Kleinbottwarer Straße K 1702 / Marktstraße L 1126 wegen möglicherweise zu geringer Leistungsfähigkeit, sondern auch auf der Umgehungsstraße L 1100. Zu den möglichen Konsequenzen für eine südliche Umgehungsstraße der L 1126 wurden das Straßenbauamt Besigheim und das Regierungspräsidium Stuttgart befragt. Beide Ämter teilten mit, dass diese Umgehungsstraße auf absehbare Zeit nicht realisiert werden kann, sondern nur kleinere Umbaumaßnahmen im Bestand durchgeführt werden können. Dazu gehört der bevorstehende Umbau der Kreuzung Ludwigsburger Straße / Höpfigheimer Straße / Murrer Straße zu einem Kreisverkehr.

Die hohe Belastung der Ludwigsburger Straße / Marktstraße bei gleichzeitig engen angebauten Straßenraum hat zur Folge, dass in beiden Straßen hohe Belastungen aus Verkehrslärm auftreten, von denen tags und nachts mehr als 100 Bewohner betroffen sind und Steinheim deshalb zur Teilnahme an der Lärmaktionsplanung gegen Umgebungslärm nach Bundesimmissionsschutzgesetz verpflichtet ist. Zu den Lärminderungsmaßnahmen gehören neben Maßnahmen an Gebäuden (Lärmschutzfenster) auch Geschwindigkeitssenkungen des Straßenverkehrs als kostengünstigste Maßnahme. Mehrere Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Stuttgart haben mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h nachts und tagsüber Erfolge bei der Lärmbekämpfung und der Erhöhung der Verkehrssicherheit innerorts erreicht.

Höpfigheim

Auffällig sind bereits die Ortseinfahrten mit ihren begrünten Mittelinseln in Verbindung mit einer Fahrbahnverschwenkung. Mit solchen Umbauten an den Ortseinfahrten größtenteils in der 1980er Jahren sollte eine Verdeutlichung und Geschwindigkeitssenkung an den Ortseinfahrten erreicht werden. Weil die Fahrbahnverschwenkungen auf klassifizierten Straßen aber auf die größten Fahrzeuge wie Lastzüge, Sattelzüge und Gelenkbusse dimensioniert werden müssen, ist die Bremswirkung auf die Pkw leider gering. So bleibt aber die durch die Bepflanzung erreichte straßenräumliche Verengung als Hinweis auf die durch beidseitige

Bebauung zu erwartende räumliche Enge der anschließend sichtbaren Ortsdurchfahrt und damit ein positiver Beitrag zur Straßenraumgestaltung an Ortseinfahrten.

Die Ortsdurchfahrt selbst fällt durch eine Parkregelung auf, die durch Beibehaltung der Mittelmarkierung der Fahrbahn und einseitigem Parken in Fahrtrichtung Steinheim den gleich starken Gegenverkehr Richtung Pleidelsheim bevorrechtigt und bei Begegnungen zum Einfahren der Fahrzeuge Richtung Steinheim in eine eventuell vorhandene Parklücke veranlasst oder zum Befahren des Gehweges durch den Gegenverkehr führt. Diese kritische Verkehrssituation kann nur durch wechselseitiges Parken mit dazwischen liegenden Abschnitten mit Gegenverkehr gelöst werden. Eine entsprechende Planung liegt bereits vor und soll demnächst realisiert werden.

Weiterhin fällt in Höpfigheim auf, dass nur an den beiden Bushaltestellen Talstraße und Keltergasse/Schlosshof ein Querungsschutz für Fahrgäste vorhanden ist, nicht an der Haltestelle Endwiesenstraße, und dass ein Wetterschutz an den Haltestellen Endwiesenstraße und Talstraße fehlt.

Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung sollte auch überlegt werden, ob die enge Keltergasse zwischen Hauptstraße und Gartenstraße in einen verkehrsberuhigten Bereich nach StVO umgestaltet und beschildert werden könnte, weil sie Zugang zum Überweg Hauptstraße und Schulweg aus dem Ortsteil südlich der Hauptstraße ist.

Kleinbottwar

Die verkehrlichen Probleme von Kleinbottwar ergeben sich aus der Trennung der Siedlungsfläche durch die im Ortszentrum S-förmige Verschwenkung der Steinheimer Straße K 1702. Auf der Westseite liegen Schulen, Sportplatz und Bottwartalhalle, auf der Ostseite die größeren Wohngebiete, der Einzelhandel und die Kirche. Die vielfältigen Querbeziehungen über die verschwenkten Hauptverkehrsstraßen durch 7 Einmündungen können nicht durch einen einzigen signalgeschützten Überweg zwischen den Bushaltestellen beidseitig der Bottwar bedient werden. Ungeschützte Querungen der Steinheimer Straße als Abkürzung und zur Vermeidung von Wartezeiten sind deshalb unvermeidbar und durch breite und die zügig befahrbaren Ortseinfahrten gefährdet, wie z.B. der Bottwartalradweg in Fahrtrichtung Steinheim.

Änderungsmöglichkeiten zur notwendigen Erhöhung der Fußgänger-/ Radfahrersicherheit könnten beispielsweise sein und müssten in Detailuntersuchungen auf Realisierbarkeit geprüft werden: Lange Mittelinseln zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten im gesamten Verschwenkungsbereich, Tempo 30 in



Verbindung mit Signalüberwachung an der nördlichen und südlichen Einfahrt in den Verschwenkungsbereich (ROT bei Überschreitung), Kreisverkehre an der nördlichen und südlichen Einfahrt.

2. Konzept und Maßnahmenvorschläge

2.1 Strategieziel 1 – Sicherheit des Fußverkehrs

Das Zu-Fuß-Gehen ist die menschliche Basismobilität und zugleich die flächen-sparendste, energieeffizienteste, gesündeste und kostengünstigste Mobilitätsart. Straßen und Wege müssen dazu die Menschen zum Gehen auffordern, zum Aufenthalt einladen, zum Ausruhen, zur Kommunikation, vor allem müssen sie sicher sein vor Belästigung und Gefährdungen durch Fahrzeuge ohne und mit Motorantrieb. Das ist Aufgabenstellung für eine integrierte Stadtgestaltung und Verkehrsplanung. Barrierefreiheit ist dabei ein Planungsziel, das mit dem demografischen Wandel an Bedeutung zunimmt.

Wenn es gelingt, das Zu-Fuß-Gehen gerade im Nahbereich zur attraktiven Verkehrsalternative zu machen, ist das ein wichtiger Schritt zu einer umweltfreundlichen Verkehrsgestaltung.

Maßnahmenvorschläge 1.1.1 – 1.1.6 (Anlage 7)

1. Fußverkehrsanlagen

1.1.1 Gehwegplanung

Regelwert für Gehweg ist 2,5 m für Fußgängerbegegnung oder Fußgänger mit Begleitperson.

1.1.2 Ein-/ Ausgänge Grundstücke

In Straßen mit einseitigen Gehwegen auf gehwegloser Seite Ein-/ Ausgangsbereiche hervorheben (Markierung / Pflasterung / Beleuchtung).

1.1.3 Barrierefreiheit

Höhenunterschiede an Straßenquerungen aufheben durch:

- Gehwegüberfahrten entlang Sammelstraßen (Gehweg durchgehend an Nebenstraßen/Stichstraßen, Fußgänger dadurch bevorzugt)
- Randsteinabsenkungen an Straßenquerungen und Mittelinseln, differenziert nach Nutzern: Sehbehinderte brauchen 1 cm Kante, Fahrzeugbenutzer (Kinderwagen, Rollstuhl, Rollator) brauchen Null-Absenkung.

1.1.4 Gehwegvorsprünge

An beparkten Verkehrsstraßen Gehwegvorsprünge zwischen Stellplätzen, um Sichtverbindungen zwischen Fußgängern und Autofahrern herzustellen.

1.1.5 Verzicht auf kombinierte Geh-/ Radwege im Seitenraum

Nach neuerer Sicherheitsforschung sollen Radfahrer die Fahrbahn benutzen (ERA 2010), in Sonderfällen Gehweg/Radfahrer frei, z.B. schmale Verkehrsstraßen in histor. Ortslagen, dann nur mit Fußgängergeschwindigkeit.

1.1.6 Verkehrsberuhigter Bereich nach StVO

Mischverkehrsfläche für alle Verkehrsarten, Schrittgeschwindigkeit max. 7 Km/h, nur Anwohnerverkehr, überwiegend Aufenthaltsfunktion, Ausdehnung nicht festgelegt, Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h [RASt06].

Landratsamt lehnt 500 m Länge ab, nur max. 200 m Länge.

Vorschlag für Horrenwinkel: Aufteilung in 3 Abschnitte / Nachbarschaften von je ca. 170 m Länge durch Beschilderung.

2.2 Strategieziel 2 – Radverkehr verstärken

Die Förderung des Fahrradverkehrs, vor allem auch als Alternative zum Pkw-Kurzstreckenverkehr und dessen hohe Schadstoffemissionen und Flächenansprüche, ist in vielen Kommunen aktuelles Thema der Verkehrsplanung. Hohe Erwartungen werden an den Bau von Radwegen gestellt.

Diese Hoffnung wird die moderne Radverkehrsplanung nicht erfüllen, die sich auf die Ergebnisse einer Vielzahl von Verkehrs- und Verkehrssicherheitsuntersuchungen stützt und deren Ergebnisse, daß Radfahrer am sichersten sind, wenn sie im Blickfeld des Kfz-Verkehrs die Straße benutzen, nicht den Seitenraum legal oder illegal zusammen mit den Fußgängern. Künftig wird es im Ortstraßennetz 2 Angebotsformen für den Radverkehr geben:

- In Tempo 30 Straßen/- Zonen: keine Anlagen für die Radfahrer, die im allgemeinen Verkehr „mitschwimmen“ können,
- In Verkehrsstraßen (50 km/h zulässig): Radfahrstreifen (1,85 m, nur für Radfahrer) oder Schutzstreifen (überfahrbar für Kfz, wie in Höpfigheimer Straße).

Die Verkehrsstraßen Murrer Straße, Ludwigsburger Straße, Marktstraße, Rielingshäuser Straße (K 1702) sind auf Grund ihres Ausbauzustandes nicht für die Anlage von Schutzstreifen geeignet.

Von Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs sind Fahrradabstellanlagen in der Stadt an Einkaufsstätten und öffentlichen Einrichtungen. (kombinierter Vorderrad- und Rahmenhalter, möglichst überdacht)

Maßnahmenvorschläge 2.1.1 – 2.3.1 (Anlage 8)

2.1 Haupttrouten verbessern

2.1.1 Murrthalradweg

Maroden Murrsteg u. Anschluss sanieren.

Am Ortsanschluss Badtorbrücke Info zu Sehenswürdigkeiten Steinheim u. Gastronomie im Hinblick auf zunehmende Radtouristik.

2.1.2 Bottwartalradweg

Bei Umbau Gewerbegebiet Bahnhofstraße in innerstädtisches Wohngebiet Radweg neben Bottwar in sanierte Industriestraße legen.

Nach Querung Ludwigsburger Straße an Signalanlage Friedrichstraße auf Nordseite Bottwar weiterführen (städt. Geländestreifen)

In Kleinbottwar Querung der Steinheimer Straße sichern (in Verbindung mit Detailplanung Kreuzungsbereich Ortsmitte)

2.1.3 Radweg an Höpfigheimer Straße

Vorhandenen Schutzstreifen aufwärts bis A.-Stifter-Str. verlängern bis Anschluss Riedhalle, dort besteht Weiterführung als Radweg Nordseite Straße nach Höpfigheim

2.1.4 Murrer Straße

Zwischen Brücke L 1100 und Ludwigsburger Straße müssen Fußgänger u. Radfahrer einen unzureichenden Gehweg auf der Nordseite nutzen. Notwendig ist eine Trennung in Gehweg und Zweirichtungsradweg und die Querungssicherung über die Murrer Straße und Einmündung Riedstraße

2.1.5 Schulradwegplan

Teilnahme an Initiative des Innenministeriums B.-W. zur Ausarbeitung eines Schulradwegplanes durch Schülerinnen / Schüler

2.2 Fahrrad-Abstellanlagen

2.2.1 vorhandene Abstellanlagen

Erhebung an Schulen, Sport- u. Freizeitanlagen, Einkaufsstätten, öffentlichen Gebäuden, Bushaltestellen etc. (z.B. im Rahmen von 2.1.5)

2.2.2 Bedarfsermittlung

Erforderliche Anzahl Abstellplätze nach Garagenverordnung zur LBO (Entwurf liegt vor), Ausbauprogramm unter Berücksichtigung von Pedelecs (Fahrradboxen)

2.3 Radverkehr fördern

2.3.1 Öffentlichkeitsarbeit

Veranstaltungen und Kampagnen zur Fahrradnutzung z.B. Radausfahrten Vereine, Radtauschbörse, Fahrradaktionstag, Fahrrad-Check der Polizei, ADFC-Werbung, Infotage zu Pedelec u. Radzubehör, Teilnahme an Initiative Stadtradeln, etc.

2.3 Strategieziel 3 – Öffentlichen Nahverkehr stärken

Wichtige Nahverkehrsverbindung für Steinheim ist die Buslinie 460 Beilstein – Großbottwar – Kleinbottwar – Steinheim – Marbach Bf S-Bahn Linie 4 (Ludwigsburg, Stuttgart), die auf den 30 Min. Takt der S-Bahn abgestimmt ist. Sie bietet regelmäßige Fahrgelegenheiten auch außerhalb der Spitzenzeiten des Berufs- und Ausbildungsverkehrs, ist aber an die Linienführung im Bottwartal gebunden. Kritisiert wurden in der Bürgerbeteiligung die beiden anderen Buslinien 461 durch das nördliche Neubaugebiet und 444 über Höpfigheim nach Ludwigsburg wegen fehlender Fahrtmöglichkeiten außerhalb der Spitzenzeiten.

Mit fortschreitenden sozialen Wandel und damit verbundenen Mobilitätseinschränkungen der älteren Bevölkerung wird sich der Bedarf nach Mitfahrgelegenheiten (Einkauf, Arzt, Besuch) erhöhen, da die Erreichbarkeit der Bushaltestellen zunehmende Anstrengungen erfordert (Anlagen 3 und 4). Von den Verkehrsbetrieben wird aus Kostengründen eine Verdichtung des Liniennetzes und der Haltestellen ausgeschlossen und im Familienkreis wird es nur gelegentlich Mitfahrgelegenheiten geben.

Aus dieser Situation entstand das Projekt „Bürgerbus“ auf Veranlassung des nordrheinwestfälischen Ministeriums für Landes- und Stadtentwicklung 1983.

Erläuterungen zum Bürgerbus enthält Anlage 5.

Inzwischen verkehren in Deutschland über 250 Bürgerbusse. Im Jahr 2009 wurde das Bürgerbusprinzip von Steinheims Bürgermeister Rosner als „Seniorenbus“ ins Gespräch gebracht und sollte nach der positiven Resonanz in der Bürgerbeteiligung als Grundlage für einen Bürgerbusverein Steinheim/Murr genutzt werden.

Maßnahmenvorschläge 3.1.1 – 3.2.2 (Anlagen 3, 4, 5)

3.1 Verbesserung Siedlungerschließung

3.1.1 Haltestelleneinzugsbereiche (Anlage 3)

500m-Haltestelleneinzugsbereiche Bus nach Nahverkehrsplan Kreis Ludwigsburg decken gesamte Siedlungsbereiche in Steinheim, Hopfigheim, Kleinbottwar ab. Kein Handlungsbedarf.

3.1.2 Mängel Bedienungshäufigkeit

Fehlende Busverbindung Linie 444 Höpfigheim – Steinheim Mo.-Fr. abends, Wochenende. Linie 461 keine Bedienung Vormittag/Nachmittag und Wochenende. Bessere Bedienung durch Linienverkehr nur bei steigender Nachfrage erreichbar!

3.1.3 Folgen aus demograf. Wandel (Anlage 4)

Mit steigendem Anteil älterer Einwohner mit Mobilitätseinschränkungen sinkt Haltestelleneinzugsbereich Bus und wächst Abhängigkeit von Mitfahrgelegenheit, die privat häufig nur begrenzt möglich.

3.1.4 Bürgerbus (Anlage 5)

Als Mobilitätsangebot zur lokalen Ergänzung des Linienbusverkehrs hat sich der BÜRGERBUS in mehreren Städten und Gemeinden bewährt. Träger ist ein Bürgerbusverein mit ehrenamtl. Fahrern, festem Fahrplan, Haltestellen fest u. bedarfsmäßig (Mitfahrer-Bänke), Fahrtstrecke entsprechend lokal bekannten Fahrtzielen.

In Bürgerbeteiligung vielfach befürwortet.

3.2 Bahnanschluss Steinheim

3.2.1 Reaktivierung Bottwartalbahn

Die seit Stilllegung der Bahn erfolgten baulichen Entwicklungen und Umnutzungen lassen hohe Widerstände und hohe Kosten (Murrbrücke, Eingriffe Bebauung) erwarten. Machbarkeitsstudie als Diskussionsgrundlage erforderlich.

3.2.2 Alternative Bus

Bestehende Buslinien 460, 461, 444 haben Haltestelle Bahnhof Steinheim. Dort könnte in Verbindung mit städtebaulicher Erneuerung des Standortes eine Schnellbuslinie entlang L 1100 nach Marbach S4 eingerichtet werden.

Erhaltung von Nutzungen und baulichen Entwicklungsmöglichkeiten in Steinheim.

2.4 Strategieziel 4 – stadtverträglicher Kfz-Verkehr

Der in der Bürgerbeteiligung häufig geäußerte Wunsch nach einer Umgehungsstraße (Tunnel) für die Murrer Straße – Ludwigsburger Straße resultiert aus den vielfachen Störungen und Gefährdungen, die vor allem im beidseitig angebauten Bereich von dieser Straße ausgehen (DTV 10.000 – 20.000 Kfz/24h). Der negative Bescheid der Straßenbauverwaltung zum Bau einer Umgehungsstraße verlangt, nach anderen Möglichkeiten zu suchen.

Mehrere größere Städte ohne Entlastungsmöglichkeit ihrer Verkehrsstraßen (Berlin, Freiburg, Tübingen) haben versucht, durch eine Geschwindigkeitsverringern auf 30 km/h die Probleme aus der Verkehrsbelastung zu verringern und dabei die Erfahrung gemacht, dass eine niedrige Geschwindigkeit wichtiger und wirksamer für das Miteinander von Kfz-Verkehr, Rad- und Fußgängerkehr ist als eine zahlenmäßige Entlastung und Beibehaltung der Geschwindigkeitsunterschiede.

Steinheim hat durch die Teilnahme an der Lärmaktionsplanung, zu der die Stadt auf Grund der Lärmwerte auf der L 1226 verpflichtet ist, die Chance einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit ganztägig auf 30 km/h in der „langen Mitte“ zwischen Kreisverkehr Murrer Straße / Ludwigsburger Straße und Allmandplatz aus Lärmschutzgründen. Eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen 50 und 60 km/h auf 30 km/h bedeutet eine Lärmpegelsenkung von etwa 3 db(A) und wirkt in der Lärmwahrnehmung wie eine Halbierung der Verkehrsstärke. Eine höhere Entlastung würde auch eine Umgehungsstraße im Tunnel nicht bewirken, da der Verkehr von und zur Höpfigheimer Straße und Kleinbottwarer Straße sowie der Liefer- und Entsorgungsverkehr eine Umgehungsstraße nicht nutzen würde.

Diese kostengünstige Entlastungswirkung sollte von der Stadt genutzt werden, zumal mit dem Kreisverkehr Murrer Straße / Ludwigsburger Straße eine Langsamfahrstelle als Einfahrt in die „lange Mitte“ zur Zeit geschaffen wird. Außerdem wird erwartet, dass in angewohnten Innenstadtstraßen wegen der anhaltenden Lärm- und Schadstoff-probleme Tempo 30 auch flächenhaft eingesetzt wird, was vom Städtetag seit Jahren gefordert wird, ebenso vom wissenschaftlichen Beirat beim Bundesministerium für Städtebau und Verkehr sowie vom Europäischen Parlament.

Maßnahmenvorschläge 4.1.1 – 4.2.4 (Anlage 10)

4.1 Entlastung

4.1.1 Umgehungsstraße (zahlenmäßige Entlastung)

Bei stagnierenden Verkehrsstärken im klassifizierten Straßennetz sind im Raum Steinheim nach Auskunft von Straßenbauamt und Regierungspräsidium keine Umgehungsstraßen geplant, nur lokale Verbesserungen im Bestand.

4.1.2 Entlastung von unverträglichen Fahrgeschwindigkeiten

Die auf den örtlichen Hauptstraßen zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h gefährden innerstädtischen Fußverkehr, erzeugen hohe Lärmwerte und hohen Schadstoffausstoß. Angestrebt wird national und international 30 km/h in Innenstädten.

4.2 Entlastende Einzelmaßnahmen

4.2.1 Ludwigsburger Straße, Marktstraße

Mit dem Kreisverkehr am Bahnhof wird dort eine starke Geschwindigkeitsverringerung eintreten. Als Ergebnis der Lärmaktionsplanung sollte eine Verringerung auf 30 km/h tags und nachts vom Kreisverkehr bis zum Allmendplatz (Lange Mitte) und in der Kleinbottwarer Straße von der Marktstraße mindestens bis zur ehemaligen Kelter erreicht werden.

4.2.2 Einmündung Kleinbottwarer Straße/ Marktstr./Ludwigsburger Str

Bei Abbruch NKD sollte Linksabbiegestreifen zur Kleinbottwarer Straße verlängert werden. Kurzfristig sollten Haltelinien von den signalisierten Fußgängerüberwegen zurückgesetzt werden.

4.2.3 Entlastung Marktstraße

Einrichtung Vorsignal zu LSA Einmündung Kleinbottwarer Str. am Allmendplatz für Stadteinwärtsverkehr. Dadurch Rückverlagerung Signalstau aus Marktstr. und leichtere Fußgängerquerungen Marktstraße.

4.2.4 Kreuzung Höpfigheimer Str./Riedstr./A,-Stifter-Str.

Hinweise auf gefährlichen Schulweg. Zur Verlangsamung Kfz-Verkehr Kreisverkehr prüfen, da große Kreuzungsfläche