Große Kreisstadt Winnenden

Mobilität in Winnenden 2030
Handlungskonzept ruhender Verkehr

ENTWURF

INHALTSVERZEICHNIS

I. Einführung 1

II. Mobilität in Winnenden – 2030 2

1. Verkehrsentwicklungsplan "Winnenden 2020" 2

1.1 Aufgabe des Leitbildes im Verkehrsentwicklungsplan 2

1.2 Umsetzungsstand des VEP "Winnenden 2020" 3

2. Handlungsthemen und Standpunkte – 2019 3

2.1 Verkehrsmittelwahlverhalten 3

2.2 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr 4

2.3 Ruhender Verkehr 5

2.4 Carsharing und Ridesharing 7

2.5 Rad- und Fußgängerverkehr 8

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr 10

2.7 Öffentlicher Raum 11

III. Handlungskonzept ruhender Verkehr 13

1. Analyse 13

2. Zielvorgabe 14

3. Standortuntersuchung 14

4. Gesamtübersicht der Einzelbewertungen 25

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Bestehende Parkplätze (auch Interimsanlagen) im Innenstadtgebiet Winnenden, die aufgrund vorhandener bzw. zukünftiger Bebauung bis 2030 entfallen werden. Stand Juli 2019, (Quelle: Stadtentwicklungsamt Winnenden) 6

Abb. 2 Öffentliche Stellplätze im Stadtgebiet Winnenden, Stand März 2019, (Quelle: Stadtentwicklungsamt Winnenden) 13

Abb. 3 Übersichtskarte der untersuchten Standorte 01 - 08, (Quelle: Stadtentwicklungsamt Winnenden) 15

Abb. 4 Kronenplatz (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 16

Abb. 5 Schlittergelände (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 17

Abb. 6 Nickelgelände (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 18

Abb. 7 Höfener Straße (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 19

Abb. 8 Altes Notariat (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 20

Abb. 9 Markthalle (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 21

Abb. 10 Viehmarkt (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 22

Abb. 11 Röslergelände (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 23

Abb. 12 Wallstraße (Quelle: Stadtentwicklungsamt) 24

Abb. 13 Gesamtübersichtstabelle mit Bewertung 25

I. Einführung

Das vorliegende Konzept stellt eine zukünftige Handlungsleitlinie zur Weiterentwicklung des innerstädtischen Parkierungsangebots dar. Ein solches Konzept ist notwendig, da an zentralen städtischen Plätzen städtebauliche Veränderungen anstehen, die damit verbunden sind, dass das derzeit öffentlich nutzbare dauerhafte und interimistische Parkplatzangebot an diesen Stellen deutlich reduziert wird.

An Kronenplatz und Holzmarkt stehen wichtige Entwicklungen bevor, deren Ziel es ist, diese Bereiche städtebaulich aufzuwerten. Der Kronenplatz soll als westliches Eingangstor in die Innenstadt und als Knotenpunkt zwischen Bahnhofsvorstadt und Innenstadt erkennbar werden. Am Holzmarkt soll die Raumkante zur Ring- und Wallstraße baulich neu geschlossen werden und gleichzeitig der öffentliche Raum aufgewertet werden. Dabei gehen insgesamt ca. 80 dauerhafte und interimistische öffentliche Parkplätze verloren, die bislang zur Erschließung des Fußgängerbereichs mit seinem umfangreichen Einzelhandelsangebot zur Verfügung standen. Es entstehen an beiden Plätzen Nutzungen, die einen Ersatz der verloren gegangenen Parkplätze im näheren Umfeld der Innenstadt rechtfertigen. Die durch die Bauprojekte baurechtlich notwendigen Parkplätze werden den Parkraumbedarf jedoch alleine nicht ausgleichen können, sodass zukünftig dieser Bedarf durch öffentliche Parkplätze gedeckt werden muss. Das vorliegende Konzept soll zu diesem Zweck einen Plan für die weitere Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich der Kernstadt Winnenden bis zum Zieljahr 2030 anbieten.

Im Jahr 2007 - 2009 wurde der Verkehrsentwicklungsplan "Winnenden 2020" bearbeitet, dessen Leitbild heute noch gilt. Das vorliegende Handlungskonzept ruhender Verkehr greift in dieses Leitbild ein, somit kann und muss ein kritischer Blick auf das Leitbild des Jahres 2007 erfolgen, um zu hinterfragen, inwieweit es für Winnenden weiterhin Bestand haben soll. 2007 waren bereits Themen angesprochen, die das Ziel einer klimaangepassten Verkehrswende unterstützen.

Im Handlungskonzept ruhender Verkehr werden Zielgrößen genannt, Standortvorschläge für Parkierungsanlagen mit Bewertungen analysiert sowie das Thema flankierende Maßnahmen, auch mit Blick auf den Klimaschutzaspekt, erörtert. Damit kann das Konzept eine Entscheidungshilfe für kommunales Arbeiten im Handlungsfeld des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum für die nächste Dekade werden.

II. Mobilität in Winnenden – 2030

1. Verkehrsentwicklungsplan "Winnenden 2020"

Im Zeitraum von 2007 - 2009 wurde ein umfassender Verkehrsentwicklungsplan bearbeitet, bei dem erstmals der gesamte Stadtraum und alle unterschiedlichen Verkehrsarten untersucht worden sind. In einer umfassenden Bestandserhebung ist das Verkehrsgeschehen in Winnenden untersucht worden. Es gab Zählungen im fließenden und im ruhenden Verkehr, es wurden Radverkehr und Fußgängerverkehr erhoben sowie der örtliche öffentliche Personennahverkehr untersucht. In einer umfassenden Analyse wurden Stärken und Schwächen herausgearbeitet und in einem ersten Schritt ein Leitbild mit den zukünftigen Leitzielen mit dem Gemeinderat erarbeitet und beschlossen.

Das Leitbild umreißt auf übergeordneter Ebene die Themen, mit denen sich der Verkehrsentwicklungsplan gesamt beschäftigt. Diese lauten:

- Sozialverträglichkeit des Verkehrs und Genderaspekte
- Verkehrsmittelwahlverhalten
- Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr
- Ruhender Verkehr
- Rad- und Fußgängerverkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Verkehrsberuhigung und Straßenraumgestaltung

1.1 Aufgabe des Leitbildes im Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan "Winnenden 2020" (VEP "Winnenden 2020") ist Teil der Stadtentwicklungsplanung. Er soll einen Beitrag zu deren Zielen leisten. Das Leitbild formuliert diese Ziele auf allgemeiner Ebene ohne dabei auf Maßnahmen einzugehen.

Das künftige Verkehrssystem muss allen Bevölkerungsgruppen angemessene Möglichkeiten für die individuelle Mobilität bieten. Personen und Güter sind mit möglichst geringen psychischen, physischen und ökonomischen Belastungen, unter größtmöglicher Schonung der Natur und Umwelt zu befördern. Eine im Sinne der Stadtverträglichkeit verantwortungsbewusste Wahl des Verkehrsmittels ist zu unterstützen.

Hierzu benötigt die Gestaltung der Verkehrssysteme einen verbindlichen Orientierungsrahmen, den das Leitbild geben soll.

Das Verkehrsleitbild ermöglicht es

- der Verwaltung geeignete Maßnahmenkombinationen in Varianten an Prämissen orientiert zu entwickeln, quantitativ zu bewerten und vorzuschlagen.
- der Politik den Grad der Zielerreichung von Varianten festzustellen und auf der Basis einer detaillierten auf die Ziele bezogenen Abwägung sachgerechte Entscheidungen zu treffen und
- der Öffentlichkeit komplexe Zusammenhänge der Verkehrsentwicklungsplanung besser zu verdeutlichen, so dass vorgeschlagene Maßnahmen vor diesem Hintergrund eine höhere Akzeptanz erfahren.

Das Leitbild fasst die Ziele der verkehrlichen Entwicklung in Winnenden zusammen. Es enthält bewusst keine Maßnahmen. Diese werden in weiteren Bearbeitungsschritten auf der Basis des Leitbildes entwickelt. Damit bleibt das Leitbild auch offen für weitere Planungen und Anpassungen im Maßnahmenkatalog.

Diese Einordnung des Leitbildes zum Verkehrsentwicklungsplan im Gesamtwerk ist dem Abschnitt "Vorbemerkungen und Aufgabe des Leitbildes" entnommen. Das komplette Leitbild aus dem VEP "Winnenden 2020" liegt als Anlage im Anhang bei.

1.2 Umsetzungsstand des VEP "Winnenden 2020"

Der VEP "Winnenden 2020" ist von seiner Struktur ein offenes Konzept, das erst durch weitere Konkretisierung zu einer umsetzbaren maßnahmenbezogenen Handlungsstruktur werden kann. Im Anschluss und zum Teil auf Basis des genannten Verkehrsentwicklungsplans sind zwei Verkehrskonzepte entstanden, die sich zurzeit im Umsetzungsprozess befinden:

ÖPNV-Konzeption – Im Anschluss an die Bearbeitung des VEP "Winnenden 2020" ist als erstes Anschlussprojekt eine "ÖPNV-Konzeption für Winnenden und Umgebung" erstellt worden. Die Buslinien wurden neu strukturiert, sodass durchgehende Durchmesserlinien bei einem einheitlichen Fahrplantakt entstanden sind. Dieses System wurde zum Fahrplanwechsel 2013 eingesetzt und wird seit dem an aktuelle Entwicklungen und Bedürfnisse angepasst.

Radverkehrskonzeption – Im Jahr 2017 ist das "Radverkehrskonzept für Winnenden und Berglen" vom Gemeinderat beschlossen worden. Von diesem Konzept sind bereits einige Maßnahmen umgesetzt. Zu nennen sind der Bau von Abstellanlagen für Fahrräder (Anlehnbügel) im Kernstadtbereich und bei der Alten Kelter sowie weitere Boxen am ZOB, die teilweise Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr und das Ermöglichen des Radfahrens gegen Einbahnrichtung auf einem Großteil der Einbahnstraßen im gesamten Stadtgebiet. Die Anbindung an das Landesradwegenetz steht ebenfalls bevor.

2. Handlungsthemen und Standpunkte – 2019

Das Leitbild und die Ziele des VEP "Winnenden 2020" sind nach zehn Jahren kritisch zu hinterfragen, inwieweit sie den aktuellen Zielsetzungen einer für Winnenden angemessenen und klimaangepassten Verkehrsentwicklung weiterhin entsprechen. Um dies zu erläutern sollen ausgewählte Themen aus den Leitzielen des VEP "Winnenden 2020" in ihrem Bestand für Winnenden im Folgenden hinterfragt werden.

2.1 Verkehrsmittelwahlverhalten

Das wachsende Verkehrsaufkommen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs ist in allen Mittelstädten der Region Stuttgart festzustellen. Viele Städte in der Größenord-

nung über 50.000 Einwohnern sind am Gegensteuern und versuchen durch Förderung des Umweltverbundes und Einfahrhemmnisse für den motorisierten Individualverkehr in die Innenstädte die bestehende Entwicklung zu lenken. Auch kleinere Städte wie beispielsweise Schorndorf (ca. 40.000 EW) versuchen durch gezieltes Parkraummanagement und Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV die Bürgerinnen und Bürger zum Umsteigen zu animieren.

In kleineren Städten unter 50.000 Einwohnern, und so auch in Winnenden ist eine gezielte Schwächung des motorisierten Individualverkehrs zur Stärkung des Umweltverbundes voraussichtlich noch nicht politisch mehrheitsfähig. Daher soll in Winnenden ein ausgewogenes Konzept von Förderung des Umweltverbundes einerseits und Bereithaltung von sinnvollen Infrastrukturen für den MIV andererseits verfolgt werden.

Ziel dabei soll sein, den aktuell bestehenden motorisierten, fließenden und ruhenden Individualverkehr zwar nicht zu verhindern, aber stadtverträglich zu organisieren, sodass die Platzräume in der Innenstadt von Parkierung und Fahrerschließung entlastet werden können und weitere Flächen frei werden, um Grünräume, Wasserflächen und Aufenthaltsräume zu schaffen. So kann in der Innenstadt das Mikroklima verbessert werden und die Aufenthaltsqualität durch Angebote auf den Stadtplätzen für die Anwohnenden sowie Besucherinnen und Besucher erhöht werden. Mittel zum Zweck sind dann ausreichend zur Verfügung stehende, digital angezeigte Parkierungsbauwerke.

2.2 Straßennetz und fließender Kfz-Verkehr

Einbahnverkehr in der Innenstadt (Schorndorfer-, Wall- und Ringstraße)

Im "VEP Winnenden 2020" wurde diskutiert, ob das Einbahnstraßenpaar (Ringstraße, Bachstraße und Schorndorfer Straße, Wallstraße) am südlichen Rand der Innenstadt Winnendens aufgelöst wird und für Radverkehr und ÖPNV auf der Linie der Schorndorfer Straße und der Wallstraße im Zweirichtungsverkehr befahrbar gemacht werden soll. Die Erschließung der Innenstadt ließe sich dadurch für beide Verkehrsarten verbessern, für den MIV würden sich die Zufahrtsmöglichkeiten jedoch deutlich erschweren. Stehender statt fließender Verkehr wäre die Konsequenz.

Eine Veränderung der bestehenden Einbahnstraßenführung steht nicht zur Diskussion, da es sich um ein gut eingeführtes und leistungsfähiges Verkehrssystem für Fahrzeuge aller Art handelt. Die direkte Erschließung der Innenstadt als wichtiger Einzelhandelsstandort ist ein zentrales Standbein des Verkehrsgefüges in der Kernstadt und soll auch in Zukunft so erhalten bleiben. Lediglich eine Befahrbarkeit in zwei Richtungen für den Radverkehr wird untersucht.

Rückbau der ehemaligen B 14-Ortsdurchfahrt

Die ehemalige Ortsdurchfahrt der B 14 zwischen der Rewe-Kreuzung und der Leutenbacher Straße ist seit dem Bestand der Ortsumfahrung zur Gemeindestraße herabgestuft worden. Damit liegt die Gestaltungsfreiheit für die Nutzung der Straße in der Hand der Stadt Winnenden. Die Verbindung bleibt für den motorisierten Verkehr eine bedeutende Relation und muss daher im Vorrangnetz der Stadt bleiben. Damit auch mehr Platz für

Fußgänger und Radfahrer geschaffen werden kann, soll der Querschnitt neu aufgeteilt werden, sodass beidseitig ein ausreichender Fußweg und ein Radschutzstreifen entstehen kann. Baumpflanzungen sollen der Verbesserung des Mikroklimas entlang der Straße und als optische Bremse dienen. Im Bereich des Kronenplatzes soll neben der Fußgängerbedarfsampel über einen längeren Bereich das freie Queren für Fußgänger ohne weitere Sicherung ermöglicht werden. Unterstützend ist geplant, in diesem Bereich die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h (alternativ 20 km/h) zu reduzieren. Die Maßnahmen sind an der "Neuen Mitte Ulm" orientiert und sollen die Querungsmöglichkeit der Straße für Fußgänger verbessern aber auch der Reduktion des Verkehrs dienen. Die Verbindung von Innenstadt und Bahnhofsvorstadt soll durch die Umgestaltung des Straßenraumes deutlich verbessert werden.

2.3 Ruhender Verkehr

Keine Gebührenerhebung für Parken in der Stadt – das "Winnender Modell" bleibt

Das freie Parken in Winnenden für einen Zeitraum bis zu 120 Minuten soll auch weiterhin als Service für die Besucher und Gäste der Innenstadt aufrechterhalten bleiben. Das "Winnender Modell" ist ein Alleinstellungsmerkmal für Winnenden im Vergleich mit allen Städten über 20.000 Einwohner im Rems-Murr-Kreis und in der Region Stuttgart. Die Einführung einer Gebührenerhebung würde umfangreiche Baumaßnahmen für Schrankenanlagen und Kassenanlagen erfordern. Die Situation des Winnender Einzelhandels wird mit dieser Maßnahme unterstützt. Der Einzelhandel finanziert über das "Winnender Modell" diese Lösung mit.

Erhalt und Erweiterung des innerstädtischen Stellplatzangebots

Durch städtebauliche Maßnahmen im Bereich Kronenplatz und Holzmarkt reduzieren sich die vorhandenen Parkplätze im Bereich des Interimsparkplatzes am Kronenplatz um ca. 50 Interimsparkplätze und um weitere 30 am Holzmarkt. Auch auf anderen Interimsstellplätzen sind bereits Parkmöglichkeiten abgebaut worden oder werden zukünftig baulicher Nutzung weichen. In Summe handelt es sich dabei um ca. 160 Parkplätze, die im innenstadtnahen Bereich zurückgebaut werden (siehe Tabelle in Abb. 1, Seite 6).

Gleichzeitig entsteht durch die geplante Nutzung ein zusätzlicher Parkplatzbedarf, der über die baurechtlich notwendigen Plätze hinausgeht. Daher müssen wieder öffentliche Parkierungsanlagen entstehen, die diese Verluste kompensieren, um dem bestehenden Parkierungsdruck auf diese Lagen entgegen zu wirken.

Diese Parkplätze sollen bis zum Zieljahr 2030 in ein bis maximal zwei innenstadtnahen Parkierungsanlagen errichtet werden. Die Zufahrt für den MIV zur Innenstadt Winnenden soll damit bis in das Jahr 2030 in seiner jetzigen Qualität gesichert werden.

Entfallender Parkplatzbestand (P) Winnenden-Kernstadt, Innenstadtbereich				
Nr.	Standort	Bestand	Neuplanung	Defizit
1	Kronenplatz	50 P (Interim)	-	50 P
2	Holzmarkt	50 P	20 P	30 P
3	Rob. - Boehringer Str.	10 P (Interim)	-	10 P
4	Höfener Str. / Mühltorstr.	20 P (Interim)	-	20 P
5	Gerberstr. 34	5 P (Interim)	-	5 P
6	Seegartenstr. / Wiesenstr.	25 P (bis 2014)	-	25 P
7	Viehmarkt / Paulinenstr.	ca. 35 P (bei Neugestaltung)	ca. 25 P	10 P
8	Altes Notariat	ca. 20 P (bei Neubebauung)	ca. 10 P	10 P
	Gesamtsumme			**160 P**

Abb. 1: Bestehende Parkplätze (auch Interimsanlagen) im Innenstadtgebiet Winnenden, die aufgrund vorhandener bzw. zukünftiger Bebauung bis 2030 entfallen werden. Stand Juli 2019, (Quelle: Stadtentwicklungsamt Winnenden)

Erhöhung der P+R-Parkplätze am Winnender Bahnhof

Im Umfeld des Winnender Bahnhofes stehen zurzeit insgesamt 287 Parkplätze für die P+R-Nutzung zur Verfügung. Diese befinden sich zum Großteil auf dem Parkdeck am Bahnhof (56 %), direkt an der Westseite des Bahnhofs (17 %), auf dem Edeka-Parkplatz (10 %) und in der Zufahrt zur Kläranlage (10 %).

Um die Auslastung der Parkplätze zu ermitteln wurde in der Zeit vom 7. - 9. und 14. - 16. Mai 2019 in je zwei Rundgängen die Belegung der Parkplätze überprüft. Dabei wurde ermittelt, dass vormittags eine nahezu vollständige Auslastung (96 % - 98 %) besteht und nachmittags immer noch eine sehr hohe Auslastung (85 % - 90 %) festzustellen ist. Ein zusätzlicher Bedarf lässt sich aus diesen hohen Benutzungsraten bereits direkt ableiten. Ziel im Segment der P+R-Plätze ist eine Erhöhung der vorhandenen Parkplätze um ca. 20 % im Vergleich zu 2019.

Eine Erhöhung der P+R-Plätze im Umfeld des Bahnhofs in der Größenordnung von ca. 60 Parkplätzen (entspricht ca. 20 % Erhöhung des Bestands) soll den aus der Zählung abgeleiteten Parkplatzbedarf decken und damit mögliche Suchverkehre in der Bahnhofsvorstadt vermeiden. Dies ist nur durch Verdichtung des Parkplatzangebots auf bestehenden Flächen zu erreichen. Diese Möglichkeit bietet sich im Bereich der Parkpalette zwischen Bahnkörper und Karl-Krämer-Straße an, bedeutet aber einen kompletten Neubau der 164 Plätze umfassenden Parkierungsanlage am Bahnhof. Im weiteren Umfeld des Bahnhofs bietet sich zur Nachverdichtung auch der Parkplatz in der Zufahrt zur Kläranlage an. In einer weiter gehenden Untersuchung muss die Tragfähigkeit dieses Standortes geklärt werden. Dabei ist auch zu klären, ob der Standort, aufgrund seiner Entfernung zum Bahnhof, von den Nutzerinnen und Nutzern der P+R-Anlagen noch angenommen wird.

Elektromobilität vorbereiten - Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Überdeckte Parkierungsanlagen bieten sich an, Ladeinfrastrukturen für E-Automobile vorzuhalten. Sie können hier witterungsgeschützt in definierten Servicebereichen der Parkierungsanlagen vorgehalten werden.

Beim Bau weiterer großflächiger Parkierungsanlagen ist die Vorhaltung von Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität daher unbedingt zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass innerhalb eines ausgewiesenen Bereichs eine angemessene Anzahl Stromtankstellen in den Parkierungsanlagen vorgehalten werden. Um dies zu ermöglichen, muss das Netz im Bereich der Anlagen entsprechende Kapazitäten vorhalten. Ein Konzept mit Verortung der Standorte, Definition des Bedarfs und Definition der daraus ableitbaren Anschlusskapazitäten ist durch die Stadt Winnenden in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Winnenden GmbH und den Stromnetzbetreiber zu erstellen.

2.4 Carsharing und Ridesharing

Der Ausbau von Carsharing kann, bedingt durch höhere Nutzungsraten und damit geringeren Standzeiten der Fahrzeuge, dazu beitragen, das Fahrzeugaufkommen und damit auch den Parkplatzbedarf in der Innenstadt zu reduzieren. Das Carshariinggesetz ermöglicht den Kommunen, die Ausweisung von Abstellplätzen im öffentlichen Raum für stationsgebundene Carshariinganbieter wie Stadtmobil oder Flinkster und macht damit diese Angebote öffentlich sichtbarer und niedrigschwelliger.

Ridesharing bezeichnet die gemeinsame Nutzung eines Fahrzeuges für die Fahrt von einem Ort zum anderen. Dazu zählt das klassische private Teilen einer Autofahrt mit Freunden, Bekannten oder Arbeitskollegen, aber auch das Buchen einer Mitfahrgelegenheit über eine professionelle Vermittlungsagentur.

Die Angebote stationsgebundener und stationsungebundener Sharingdienste sind in der Region am Zunehmen und werden ihrerseits einen Beitrag dazu leisten können, den Bedarf an privaten Fahrzeugen und damit auch den Bedarf an Parkplätzen im öffentlichen Raum zu reduzieren. Um an diesem positiven Effekt teilhaben zu können, empfiehlt es sich für die Kommunen die jeweiligen Sharingangebote kritisch zu prüfen und teilzunehmen, sobald seriöse Anbieter den Nutzungsbereich auf die eigene Kommune erweitern. Mit steigendem Umfang des angebotenen Netzbereiches steigt auch die Attraktivität des jeweiligen Sharingangebots.

Die Stadt arbeitet derzeit mit dem Betreiber "Stadtmobil" aus Stuttgart zusammen. Aktuell stehen am Bahnhof vier Stellplätze für das stationsgebundene Car-Sharingangebot von "Stadtmobil" zur Verfügung. Die Fahrzeuge werden gut angenommen und es können bei Bedarf weitere Stellplätze angeboten werden. Vom Betreiber ist zurzeit keine Angebotserweiterung geplant. Falls seitens des Betreibers der Ausbau des Standortes generell als notwendig erachtet wird, so wird auch vom Betreiber dies nur an diesem Standort gewünscht. Der Standort ist gut erreichbar und gut eingeführt.

2.5 Rad- und Fußgängerverkehr

Radschnellweg Backnang - Winnenden - Waiblingen

Die Städte Backnang und Winnenden sollen mittelfristig mit einer Radschnellwegverbindung bis Waiblingen an die Radschnellwegverbindung Waiblingen - Fellbach - Stuttgart direkt angebunden werden. Die Streckenführung Backnang - Winnenden - Waiblingen soll im Zuge des Landesprogramms in die Kategorie "Radschnellweg des vordringlichen Bedarfs" aufgenommen werden. Um dies zu erreichen, soll das städtische Bestandsnetz nach den Vorgaben des Winnender Radverkehrskonzept von 2017 aufgewertet und kontinuierlich verbessert werden. Damit soll erreicht werden, dass die, für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf notwendige Nutzungsfrequenz von 2.000 Radfahrenden pro Tag (DTV_w) bis zur Bedarfsanalyse durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg erreicht werden.

Umsetzung des Radverkehrskonzepts Winnenden 2017

Die Stadt Winnenden wird die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept sukzessive angehen, um damit die Befahrbarkeit der Kernstadt Winnenden mit dem Rad zu verbessern. Insbesondere zu nennen sind die Knotenpunkte

- Hufeisenkreuzung
- Rewe-Kreuzung
- Ringstraße / Backnanger Straße

Die Hufeisenkreuzung liegt am westlichen Ausgang der Stadt und ist ein wichtiger Knoten, um den Bahnhof Winnenden von Süden und Osten zu erreichen. Der Radschulweg in Richtung Schwaikheim wird als einseitiger Zweirichtungsradweg mit Fußgängernutzung bei einer Gesamtbreite von teilweise nur 2,70 m über diesen Knoten geführt. Im Radverkehrskonzept liegt eine Neukonzeption des Knoten mit Richtungsverteilung der Fahrbahnen vor. Der Ausbau dieses Knotens soll vorrangig angegangen werden.

Der Ausbau der Querung der Rewe-Kreuzung im Zuge der Waiblinger Straße zur Weiterleitung auf die K 1911 wird vorbereitet. Der Knoten liegt im Zuge eines Landesradweges, im Anschluss Richtung Waiblingen / Fellbach. Dort wurde entlang der K 1911 bereits beidseitig ein Schutzstreifen eingerichtet und die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf 70 km/h beschränkt. Der Knoten an der Rewe-Kreuzung stellt daher einen wichtigen Lückenschluss auf der Landesradwegeverbindung Waiblingen-Winnenden-Backnang dar.

Radverkehrszählungen im Bestand 2020

Die Stärkung des Radverkehrs und damit die Verlagerung von Teilen des motorisierten Verkehrs auf den Radverkehr ist ein zentrales Handlungsfeld, um die Verkehrsabläufe in der Stadt flüssiger gestalten zu können.

Eine Erhebung des Radverkehrs mit Messung und Untersuchung der Verkehrsströme ermöglicht es, Veränderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung zu erkennen und zu analysieren. Erst im Verhältnis zweier Erhebungen können Wirkungsket-

ten analysiert werden und die Effizienz von Maßnahmen der Kommune überprüft werden, um bei Bedarf dagegen steuern zu können. Als Ausgangszählung sollen im Jahr 2020 erneut Zählungen im Radverkehr veranlasst werden, um die aktuelle Lage zu definieren und um sie mit den Ergebnissen der Zählung von 2007 vergleichen zu können. Damit können die Änderungen im Verkehrsmittelwahlverhalten der Winnender Bevölkerung erhoben werden.

Radverkehr gegen Einbahnrichtung Schorndorfer Straße

Das "Radverkehrskonzept für Winnenden und Berglen" vom September 2017 stellt ein tragfähiges Konzept für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in der Stadt Winnenden dar. Es beinhaltet einen umfassenden Maßnahmenkatalog für die Kernstadt der Stadt Winnenden zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. In dem Konzept wird als Untersuchungsthema das Fahren entgegen Einbahnrichtung entlang der Schorndorfer Straße im Abschnitt von Viehmarkt bis Friedhofstraße genannt. Damit würde sich die Erschließung der innerstädtischen Wohngebiete östlich der Innenstadt verbessern. Diese Verkehrsführung ist als Konzeption zu untersuchen. Dabei soll der Umbauaufwand so gering wie möglich gehalten werden und es sollen im Zuge der Maßnahme auch keine Stellplätze verloren gehen. Das Thema ist aktuell in Bearbeitung. Geprüft wird auch eine Verlängerung des Gegenrichtungsverkehrs auf der Wallstraße und der Palmerstraße.

Elektromobilität auf zwei Rädern

Im Verlauf der vergangenen zehn Jahre haben Pedelecs und E-Bikes zunehmend an Bedeutung im Bereich der Zweiradmobilität gewonnen. Mittlerweile benutzen ca. 5 % der Radfahrenden Pedelecs. Generell besteht laut verschiedensten Umfragen ein hohes Kaufinteresse (ca. 42 %) an Pedelecs, sodass sich der Anteil in den kommenden Jahren noch deutlich steigern kann (vgl. Fahrradmonitor Deutschland 2017, SINUS-Markt- und Sozialforschung). Dabei ist festzustellen, dass eine große Nutzergruppe neben den Berufspendlern, ältere Menschen ab 60 Jahren sind. Diese nutzen das Elektrorad häufig zum längeren Erhalt der eigenen Mobilität u. a. zu Einkaufsfahrten in das Stadtzentrum. Der Ausbau einer von Fußgängern unabhängigen Infrastruktur für Radfahrende gewinnt daher zunehmend an Bedeutung. Aufgrund der unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Radfahrenden und Pedelecfahrenden sollen sich Wegebreiten nicht am unteren Rand der Richtlinie (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010) befinden, sondern sollen breit genug sein, um zügiges Vorbeifahren zu ermöglichen. Neue Trendverkehrsmittel wie z. B. Elektroscooter, die ebenfalls die Radinfrastruktur benutzen müssen, finden dann ebenfalls noch Platz auf diesen Wegen.

In Winnenden wird davon ausgegangen, dass mit dem Radverkehrskonzept von 2017 ein Handlungsrahmen vorliegt, der genügend Spielraum lässt, auch mit zusätzlich auftretenden Anforderungen (z. B. E-Scooter) angemessen umgehen zu können. Dabei wird vorausgesetzt, dass eine kontinuierliche Umsetzung des Maßnahmenkataloges erfolgt.

Im Zusammenhang mit der Aufstellung weiterer Fahrradabstellbügel in zentraler Innenstadtlage soll auch ein Einstieg in das Angebot von Ladeinfrastrukturen für E-Räder und Pedelecs in zentraler Lage gefunden werden.

Regionales Fahrradverleihsystem - RegioRadStuttgart

RegioRadStuttgart bietet ein stationsgebundenes Fahrradverleihsystem an, das in der gesamten Region Stuttgart für Kommunen zur Teilnahme zur Verfügung steht. Die Stadt Winnenden hat sich als Optionskommune zur Teilnahme an RegioRadStuttgart registrieren lassen. Aufgrund der gerade im Rems-Murr-Kreis geringen Anzahl teilnehmender Kommunen ist das Betriebsnetz stark auf das Remstal begrenzt (teilnehmende Kommunen im Rems-Murr-Kreis sind: Fellbach, Waiblingen, Kernen, Weinstadt, Winterbach, Schorndorf, Urbach) und die Benutzung damit nur sehr eingeschränkt möglich. Von einer Teilnahme an RegioRadStuttgart wird daher aufgrund Gemeinderatsbeschlusses momentan abgesehen. Die zukünftige Entwicklung soll aber weiterhin beobachtet werden.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Verbilligtes Stadtticket im kommunalen Busverkehr von und nach Winnenden

Die Stadt Winnenden verfolgt das Ziel, die Benutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, mit dem Rad und dem Bus) im Stadtgebiet auf 40 % der gesamten Wege zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, soll untersucht werden, wie die Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärker gefördert werden können, um sie im Vergleich zur Nutzung des eigenen Pkw komfortabler und attraktiver zu gestalten. Mit einem geförderten Fahrpreis, z. B. durch Einführung eines Stadttickets, prüft die Stadt Winnenden derzeit die Zugangsschwelle zur Benutzung der Linienbusse zu reduzieren. In Verbindung mit der Nutzung von (Elektro-) Kleinstfahrzeugen und dem Bus, bzw. dem Fahrrad und Fahrrad2Go kann so eine kostengünstige und gleichzeitig flexible Alternative zur Nutzung des privaten Pkw angeboten werden.

Neue Linienbündel mit verbesserten Fahrplänen

Im Jahr 2019 sind die in der Raumschaft Winnenden verkehrenden Linienbündel 7 und 8 neu vergeben worden. Bereits seit 01.01.2019 verkehrt das Linienbündel 7 mit den Linien 332, 334 und 335 nach neuem Fahrplan und seit 01.08.2019 auch das Linienbündel 8 (Linien 331, 333, 336, 337, 337A, 338 und 339). Dies bedeutet für beide Linienbündel ein erneut verbessertes Fahrplanangebot mit einer zum Teil deutlichen Verlängerung der Bedienzeiten in die Abendstunden. Taktverdichtungen am Wochenende und in den Abendstunden, verbunden mit Verlängerungen der Betriebszeiten in Abstimmung mit den Betriebszeiten des schienengebundenen Nahverkehrs sollen das Angebot des Buslinienverkehrs in Winnenden insgesamt attraktiver machen.

Verbesserungen in der Linienführung

Auf der Linie 332 (Winnenden-Hertmannsweiler) sollen künftig weitere Ergänzungen in der Streckenführung erfolgen. Die Einbindung des Wohngebiets Adelsbach ist im Bereich der Neuerschließung bereits technisch behandelt und geklärt. Die Anbindung des Degenhofes muss konzeptionell von Amt 32 weiter untersucht werden, um einschätzen zu können, unter welchen Bedingungen diese Anbindung möglich ist.

Im gesamten Liniennetz sind weitere Ausbauten zur Verbesserung der Zugänglichkeit und der Fahrgastinformation geplant. Dies betrifft den Ausbau der Barrierefreiheit der Bushaltestellen, im gesamten Netzbereich aber auch die Ausweitung des Angebots der dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Haltestellen.

Zusätzliche Angebote außerhalb der täglichen Servicezeiten

Neben den Verbesserungen bei den Fahrtenhäufigkeiten tagsüber dient ein brauchbares Angebot nachts bis zum Betriebsschluss des schienengebundenen Nahverkehrs ebenfalls der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs. So kann dieses Angebot nachts eine wichtige Funktion im Abbringerverkehr vom schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr übernehmen. Das Angebot des Ruftaxis soll daher im bestehenden Umfang in Anpassung an die Betriebszeiten des Linienverkehrs beibehalten werden. Das Angebot des Ruftaxis kann im Rems-Murr-Kreis bereits über die VVS-App gebucht werden.

Erweiterung des SSB-Flex Angebots

Seit Juni 2018 bieten die Stuttgarter Straßenbahnen SSB Flex an, das den ÖPNV in Stuttgart ergänzt. Über eine App kann man die Angebote anzeigen und buchen. Der Fahrer holt die Fahrgäste an einem zum Startort nächstgelegenen Abholpunkt ab und fährt zu einem Absetzpunkt in der Nähe des Zieles. Wo diese Punkte liegen und der Fußweg dahin wird in der App angezeigt, nachdem vom Benutzer Start und Ziel eingegeben wurden. Der Weg zum Abholpunkt wird über eine Kartenfunktion in der SSB Flex App angezeigt. Mehrere Nutzer mit ähnlichen Routen fahren durch sogenanntes Pooling als Fahrgemeinschaft durch Stuttgart.

Bis April 2019 verzeichnet die SSB rund 10.000 Flex-Fahrten und mehr als das doppelte an registrierten Nutzern der App. Nach knapp einem Jahr hat die SSB vorläufige Erkenntnisse gewonnen: Der Betrieb ist stabil, die Kosten werden als angemessen wahrgenommen, das Angebot wird vor allem von digital affinen Fahrgästen geschätzt. Ab August 2019 bedient SSB Flex täglich das gesamte Stuttgarter Stadtgebiet. Perspektivisch soll das Angebot räumlich ausgebaut werden und soll dann für interessierte Kommunen innerhalb der Region Stuttgart zur Verfügung stehen. Eine zeitliche Festlegung ist dazu jedoch nach gegenwärtigem Stand nicht möglich.

2.7 Öffentlicher Raum

Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf städtischen Plätzen

Die baulichen Maßnahmen an Holzmarkt und Kronenplatz sind auch mit einer räumlichen Aufwertung dieser Plätze verbunden. Neben den Parkplätzen im öffentlichen Raum werden die Plätze im Hinblick auf Verbesserung der Aufenthaltsqualität, durch Außengastronomie und Bewegungsflächen für Radfahrende und Fußgänger aufgewertet. Baumpflanzungen sollen das Mikroklima im städtischen Umfeld verbessern und sich damit in Summe positiv auf das Stadtklima auswirken.

Auch auf den innerstädtischen Plätzen Bengelplatz, Santo Domingo de la Calzada Platz und Viehmarkt können durch teilweise Verlagerung der oberirdischen Stellplätze in die geplanten Parkierungsanlagen (siehe 2.3 Ruhender Verkehr) Flächen frei werden, die zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf diesen Plätzen genutzt werden. Temporäre öffentliche Nutzungen können die Fußgängerfrequenz auf den Plätzen erhöhen, zusätzliche Baumpflanzungen, soweit diese auf den bereits unterbauten Platzräumen möglich sind, und Wasserelemente können das Mikroklima auf den Platzflächen verbessern. Konzeptionelle Planungen sollen im Hinblick auf eine Optimierung der Stellplatzsituation erstellt werden. Eine Umsetzung kommt nur langfristig und in Etappen in Betracht.

Begrünung von innerstädtischen Wohnstraßen

Innerhalb der Innenstadt gibt es zahlreiche Wohnstraßen ohne straßenbegleitende Baumpflanzungen. Im Vorfeld von anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum soll daher an solchen Straßen generell untersucht werden, ob es möglich ist, bei nur geringem Verlust an Stellplätzen im öffentlichen Raum, im Zuge der Baumaßnahmen den Straßenraum durch Baumpflanzungen aufzuwerten und damit das Mikroklima im Straßenraum zu verbessern.

Als erstes Projekt soll diese Maßnahme für den östlichen Abschnitt der Robert-Boehringer-Straße zwischen Schlossstraße und Paulinenstraße durchgeführt werden. Im Zuge der Verlegung der Fernwärmeleitungen und der Sanierung der Frischwasserleitungen soll einseitig die Längsparkierung entlang der Fahrbahn geordnet werden und es sollen Baumpflanzungen im Wechsel mit den Parkständen erfolgen.

III. Handlungskonzept ruhender Verkehr

1. Analyse

- Im Stadtgebiet stehen ca. 1.420 öffentliche Stellplätze zur Verfügung, davon liegen etwa 510 in öffentlichen Parkgaragen
- Die Auslastung der Stellplätze im Straßenraum ist meist höher als in den Parkgaragen (Parkgaragen ca. 50 % Auslastung - Stand 2007)
- Die höchste Auslastung der Stellplätze ist während der Marktzeiten (Donnerstag vormittag und Samstag vormittag) festzustellen
- Die Stellplätze im Bereich des Bahnhofs (P+R und Kärcher) sind über den gesamten Tag hoch ausgelastet
- Das Parken ist auf allen Stellplätzen kostenlos und nur zeitlich reglementiert
- Im Stadtgebiet der Kernstadt stehen mittlerweile 125 Anlehnbügel für Fahrräder zur Verfügung

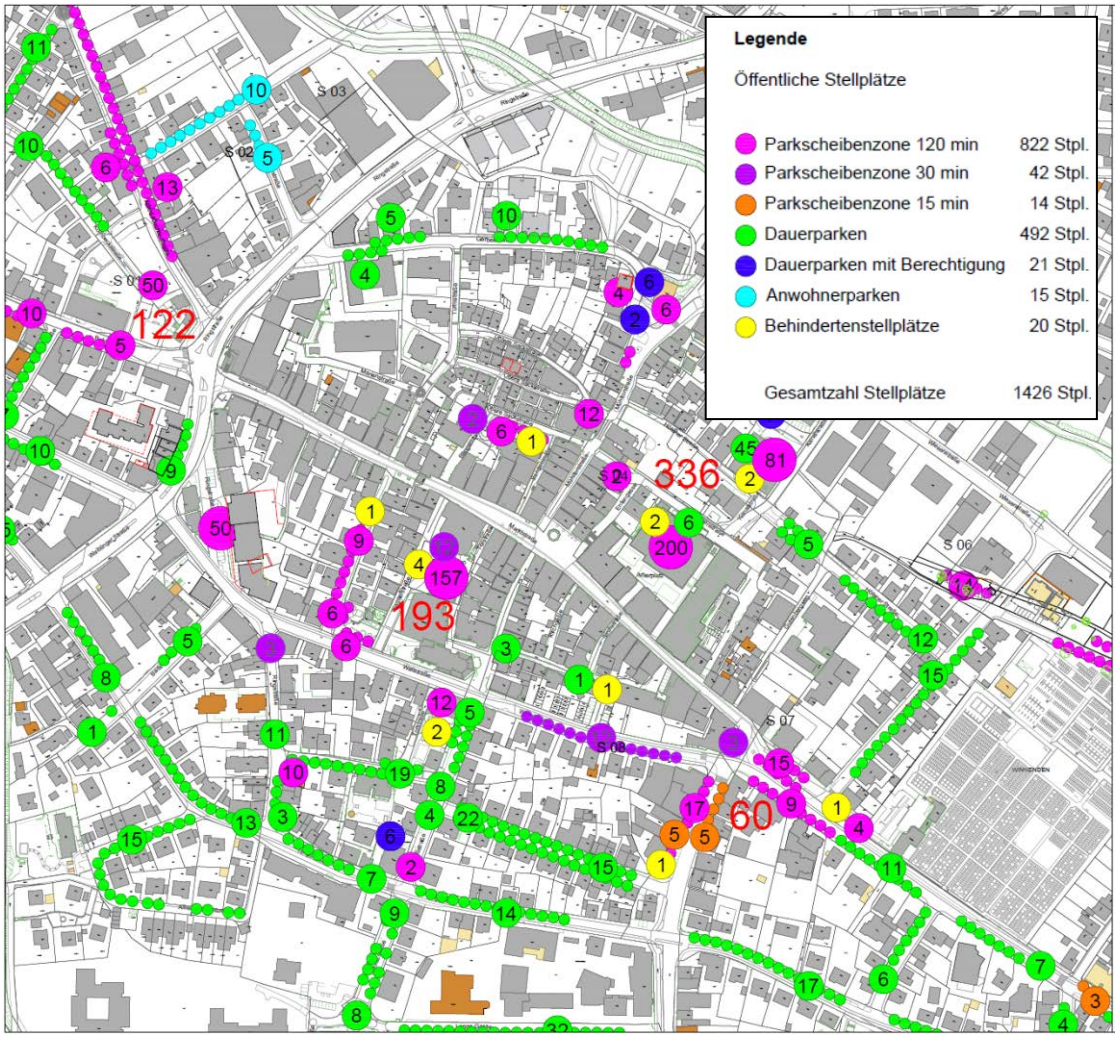

Abb. 2 Öffentliche Stellplätze im Stadtgebiet Winnenden, Stand März 2019, (Quelle: Stadtentwicklungsamt Winnenden)

Der Bestand der Parkplätze in der Innenstadt ist wie in der Karte sichtbar geregelt. Der größte Teil der Parkplätze (822 St.) ist für 120 Minuten unentgeltlich nutzbar. Weitere 492 Parkplätze stehen Dauerparkern zur Verfügung. Die verbleibenden 112 Stellplätzen sind mit strengeren Regeln belegt oder für bestimmte Nutzergruppen reserviert. Die vorhandenen Parkierungsschwerpunkte sind hervorgehoben zusammengefasst.

Im Bereich Kronenplatz – Holzmarkt entfallen aufgrund von Baumaßnahmen ca. 80 Parkplätze. Weitere 80 Parkplätze werden aufgrund verschiedener Gründe in den kommenden Jahren entfallen. Die Plätze sind zum Teil interimistisch angelegt gewesen.

2. Zielvorgabe

Die Nutzung des privaten Pkw zur Fahrt in die Innenstadt wird in Winnenden zukünftig nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Um dem Parkierungsdruck auf die Innenstadt entgegen zu kommen, sollen die durch Bau- und städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen verloren gehenden Parkplätze im Kernstadtbereich mindestens ersetzt werden (siehe dazu Kap. 2.3, Seite 5). Damit bleiben auch weiterhin ca. 1.420 öffentliche Parkplätze im Innenstadtbereich bis zum Zieljahr 2030 dauerhaft zur Verfügung. Das bedeutet, dass ca. 160 Parkplätze, in großflächigen Parkierungsanlagen in einem Durchmesser von ca. 600 m um den Innenstadtraum (Marktplatz) erstellt werden müssen. Mögliche Flächen innerhalb des Suchkreises werden in der nachfolgenden Standortuntersuchung aufgezeigt und bewertet. Zusammengefasst heißt das für den ruhenden Verkehr (MIV):

- Bau einer zusätzlichen innenstadtnahen Parkierungsanlage als Ersatz für die entfallenden Stellplätze an Kronenplatz und Holzmarkt.
- Bau einer weiteren Stellplatzanlage am Rand der Innenstadt zur Kompensation weiterer Stellplatzverluste.
- Aufbau eines elektronischen Parkleitsystems in der Innenstadt. Das Parkleitsystem muss alle Parkierungsanlagen im Innenstadtbereich umfassen.

3. Standortuntersuchung

Das Suchgebiet der Standortuntersuchung beschreibt den Innenstadtraum der Kernstadt Winnenden in einem Suchkreis von ca. 300 m um den Marktplatz der Stadt. Die nachfolgende Karte zeigt die einzelnen Standorte 1 - 8 in der Übersicht, die im Folgenden einzeln betrachtet und bewertet werden. Die Bewertung der Flächen geschieht dabei ausdrücklich anhand der Potentialeigenschaften, die die Standorte mitbringen. Wichtige Faktoren sind die Zentralität, d. h. Entfernung zum Marktplatz, die mögliche Kapazität einer Parkierungsanlage sowie standortspezifische Besonderheiten. Die Frage nach dem Grundeigentum wurde nicht berücksichtigt.

Der Parameter "Städtebauliche Qualität" wird gesondert bewertet. Allgemein kann hier eingeschätzt werden, dass Tiefgaragen in der Regel städtebaulich einfacher zu integrieren sind als oberirdische Parkierungsanlagen, da nur Ein- und Ausfahrten raumwirksam

sind. Oberirdische Parkierungsbauwerke stehen als Bauwerk beziehungslos im öffentlichen Raum, die städtebauliche Integration durch entsprechende Zusatznutzungen am Bauwerk wird zur weiteren Planungsaufgabe und wird obligatorisch. Die störende Wirkung auf die direkte Umgebung, bedingt durch die aus der Funktion abgeleitete verkehrsanziehende Wirkung des Bauwerks, bleibt für beide Bauformen gleich.

Die Abbildung gibt eine Übersicht zur Lage der Standortalternativen innerhalb des Innenstadtraums der Stadt Winnenden.

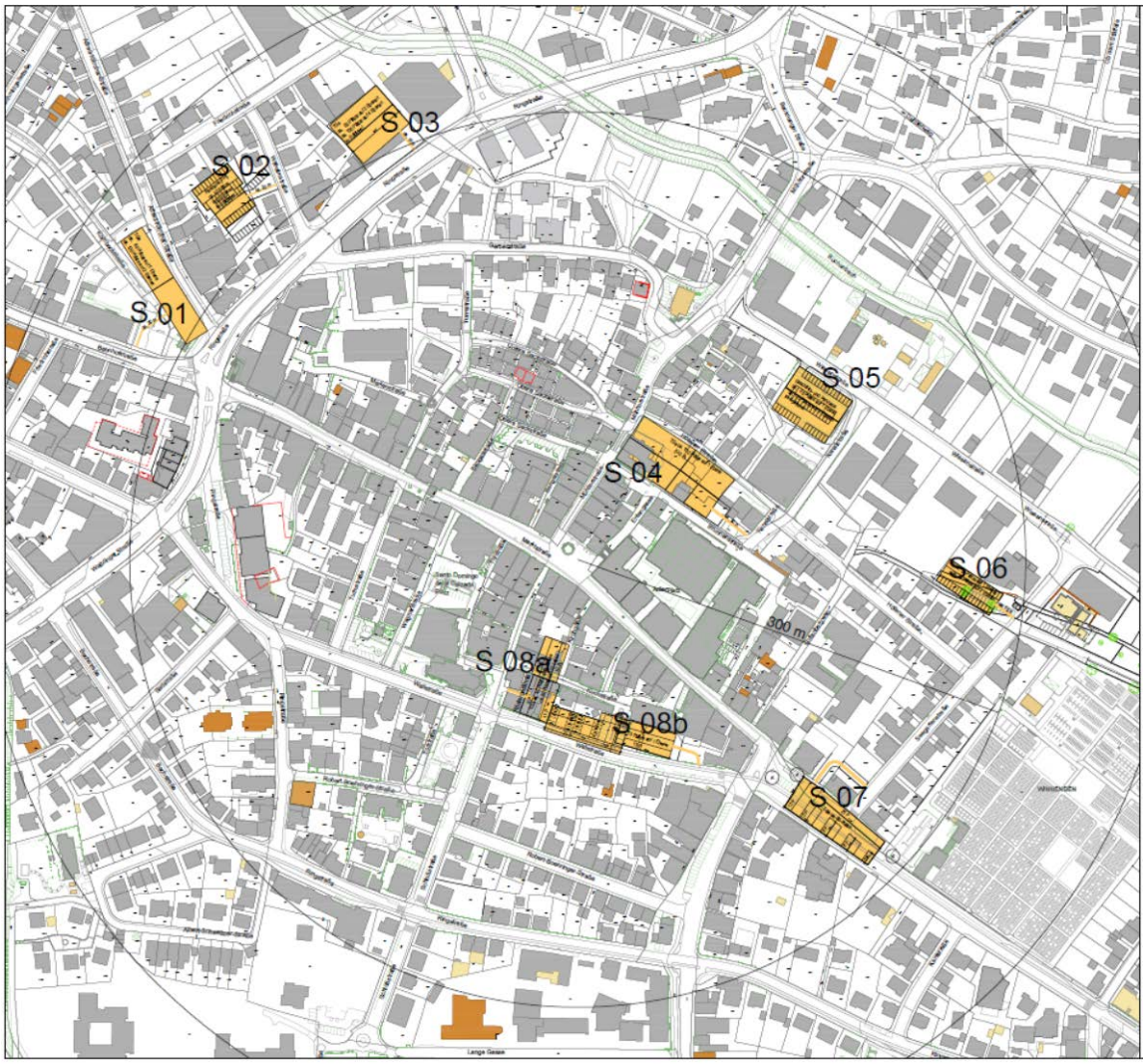

Abb. 3 Übersichtskarte der untersuchten Standorte 01 - 08,
(Quelle: Stadtentwicklungsamt Winnenden)

S 01 Kronenplatz
S 02 Schlittergelände
S 03 Nickelgelände (Kfz-Werkstatt Petsch)
S 04 Höfener Straße
S 05 Altes Notariat
S 06 Markthalle
S 07 Viehmarkt
S 08a Röslergelände
S 08b Wallstraße

S 01 Kronenplatz

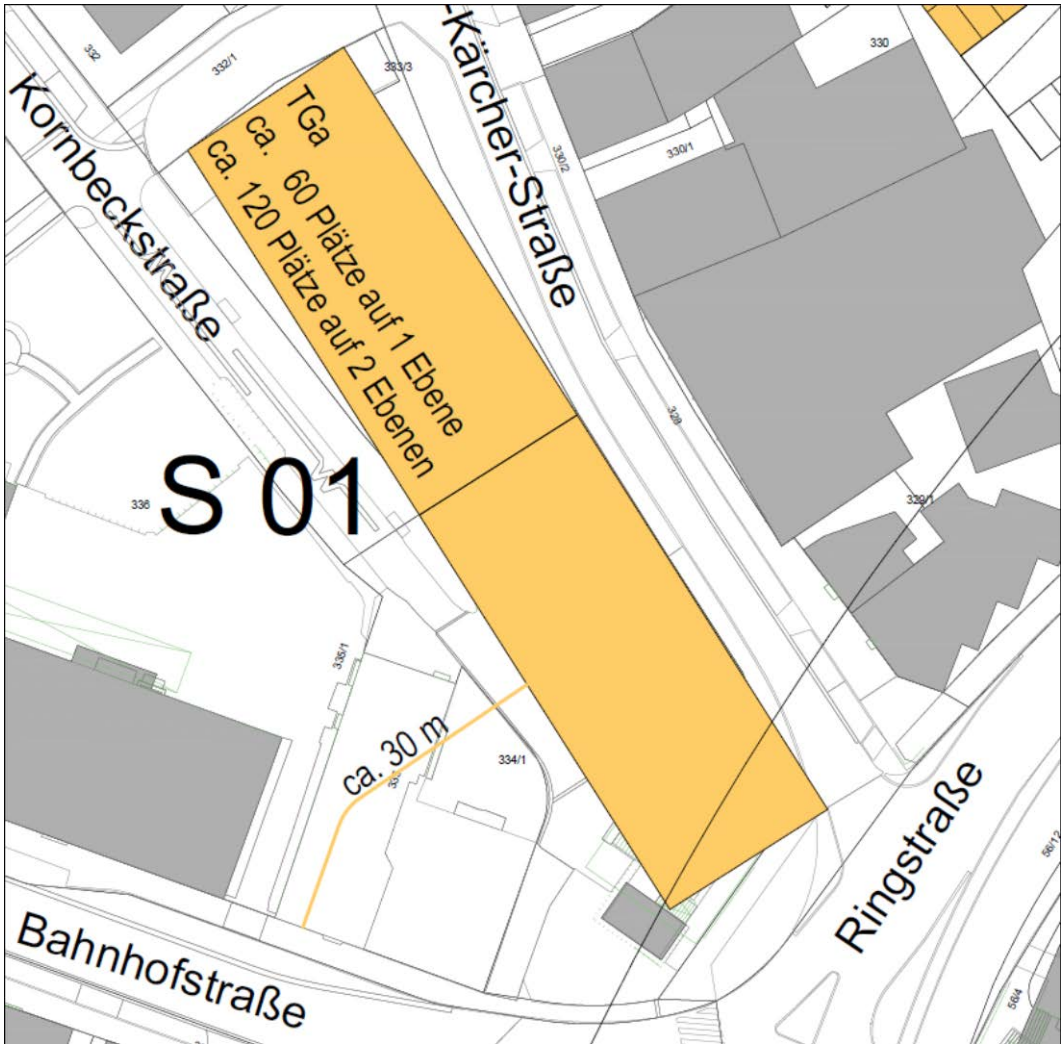

Abb. 4 Kronenplatz (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	geradlinig, abhängig von Hochbau	+
Flächengröße	ca. 1.800 m²	
Anzahl Stellplätze	ca. 60 P auf 1 Ebene ca. 120 P auf 2 Ebenen	+
Erschließung	über Waiblinger Str. und Bahnhofstr.	+
Zentralität / Zielnähe	Kronenplatz direkt, Markt ca. 300 m	+
Lage	erkennbar am Kronenplatz	+
Aktuelle Nutzung	Parkplatz (interimsweise)	
Städtebaulicher Kontext	Ort städtebaulich zentraler Bedeutung, Stellplätze in überbauter Tiefgarage	+
Gesamturteil	zentraler Standort am Rand der FGZ gute Erreichbarkeit über WN-Straße Lage direkt am Bedarf	++

S 02 Schlittergelände

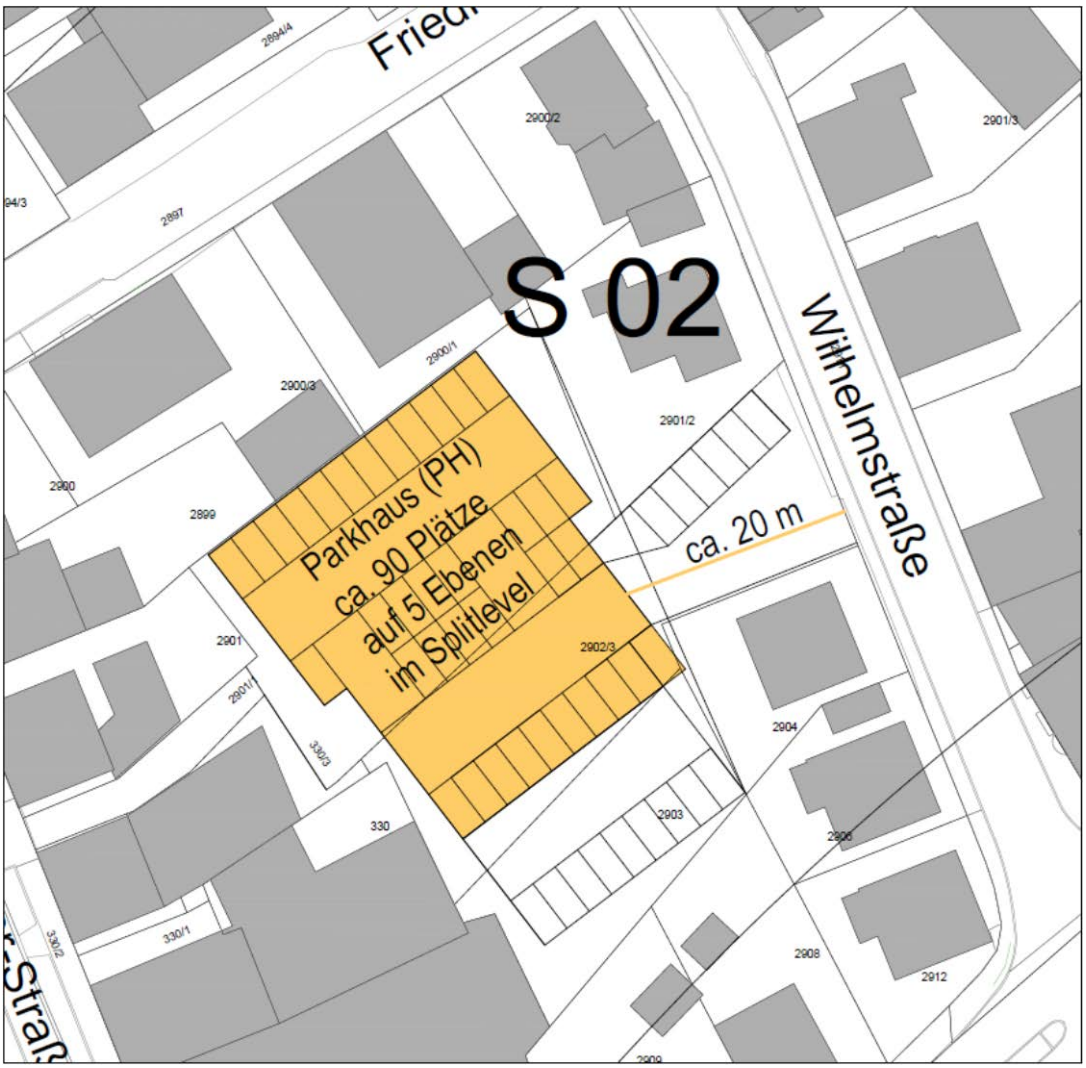

Abb. 5 Schlittergelände (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	kleinteilig, verwinkelt	-
Flächengröße	ca. 1.900 m²	
Anzahl Stellplätze	ca. 90 P auf 5 Ebenen im Splitlevel	+
Erschließung	über Ringstraße und Wilhelmstraße	o
Zentralität / Zielnähe	nähe Kronenplatz, Markt ca. 400 m	+
Lage	versteckt im Mischgebiet	-
Aktuelle Nutzung	Parkplatz, (tw. baurechtl. notwendig) Lagergebäude	
Städtebaulicher Kontext	Stellplatzbedarf des Eigentümers Lage und Zufahrt über Wohngebiet	-
Gesamturteil	versteckte Lage, ungünstige Zufahrt geringe Kapazität im Gesamtsaldo Parkhaus in Wohnumfeld	-

S 03 Nickelgelände (Kfz-Werkstatt Petsch)

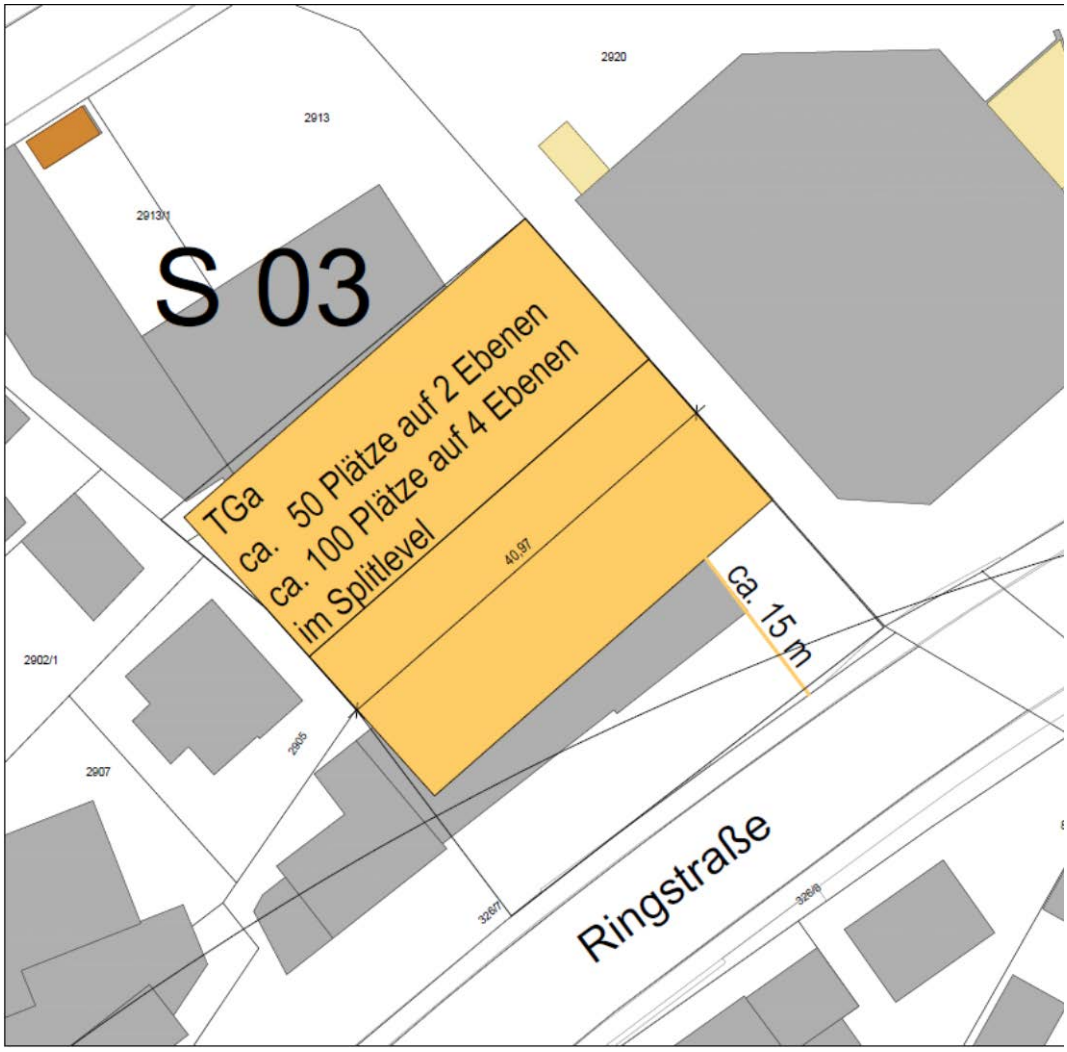

Abb. 6 Nickelgelände (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	geradlinige Bebauung,	+
Flächengröße	Teilfläche mit ca. 2.000 m² nötig	
Anzahl Stellplätze	ca. 50 P auf 2 Ebenen im Splitlevel ca. 100 P auf 4 Ebenen	+
Erschließung	über Ringstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Kronenplatz ca. 200 m entfernt, Markt ca. 450 m entfernt	-
Lage	direkte Zufahrt von Ringstraße	+
Aktuelle Nutzung	Kfz-Werkstatt, Gewerbe	
Städtebaulicher Kontext	sichtbar neben Kärchergebäude, im Sockel von GE-Bau, Lage im GE	-
Gesamturteil	mäßige Anbindung an FGZ / Markt Tiefgarage überbaut in Gewerbebau	o

S 04 Höfener Straße / Nördlich der Stadtmauer

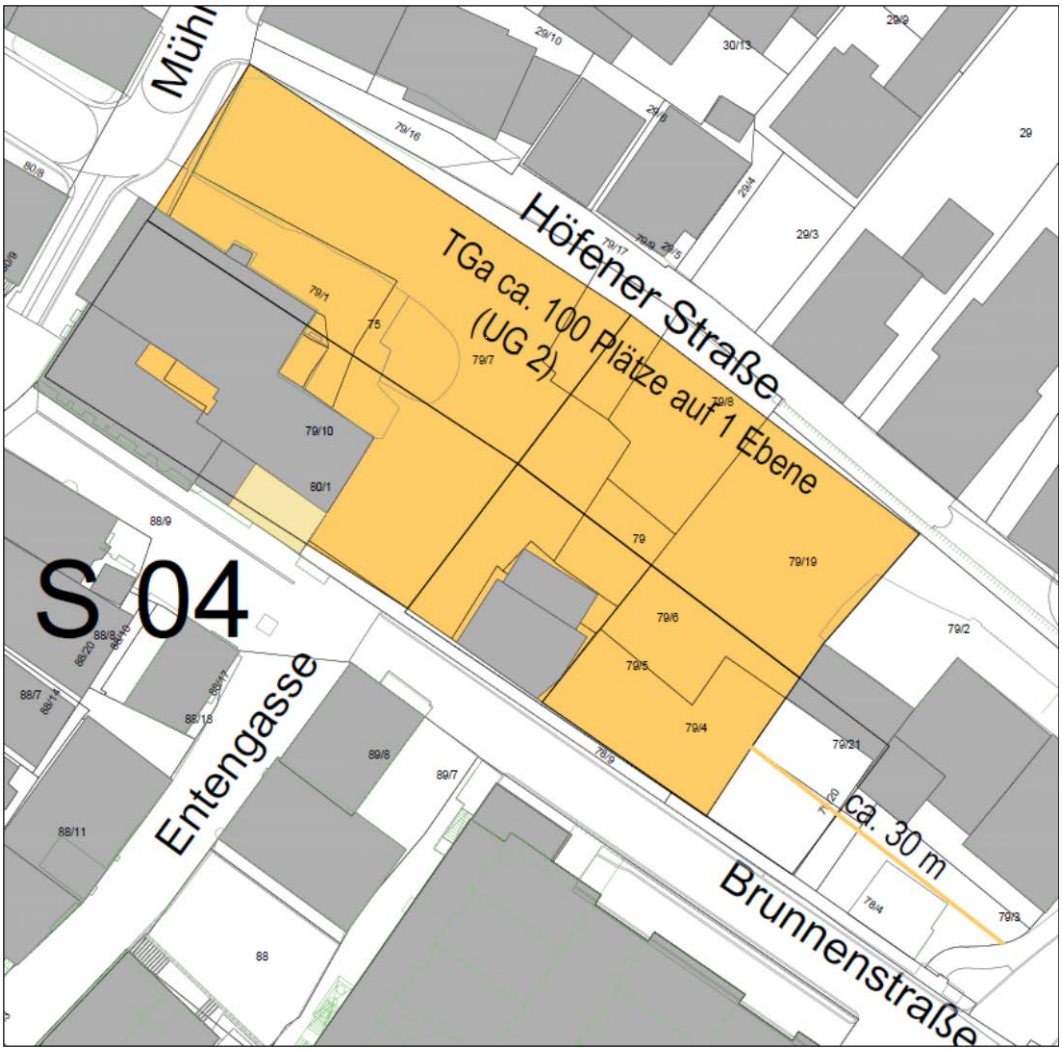

Abb. 7 Höfener Straße (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	großflächig, geradlinig	+
Flächengröße	ca. 2.900 m² Gesamtfläche	
Anzahl Stellplätze	ca. 100 P auf 1 Ebene (im Hang)	+
Erschließung	Wiesenstraße, Kanalstraße Mühltorstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Marktplatz ca. 70 m	+
Lage	an Hauptzufahrt Kanalstr. versteckt	o
Aktuelle Nutzung	Parkplatz, Wohnbebauung, Wiese	
Städtebaulicher Kontext	Stadtmauer, geeignet für Wohnbebau-ung, Tiefgarage im UG	+
Gesamturteil	zentrale Lage zur Innenstadt Tiefgarage überbaut durch Wohnbau Lage am Parkierungsschwerpunkt	++

S 05 Altes Notariat

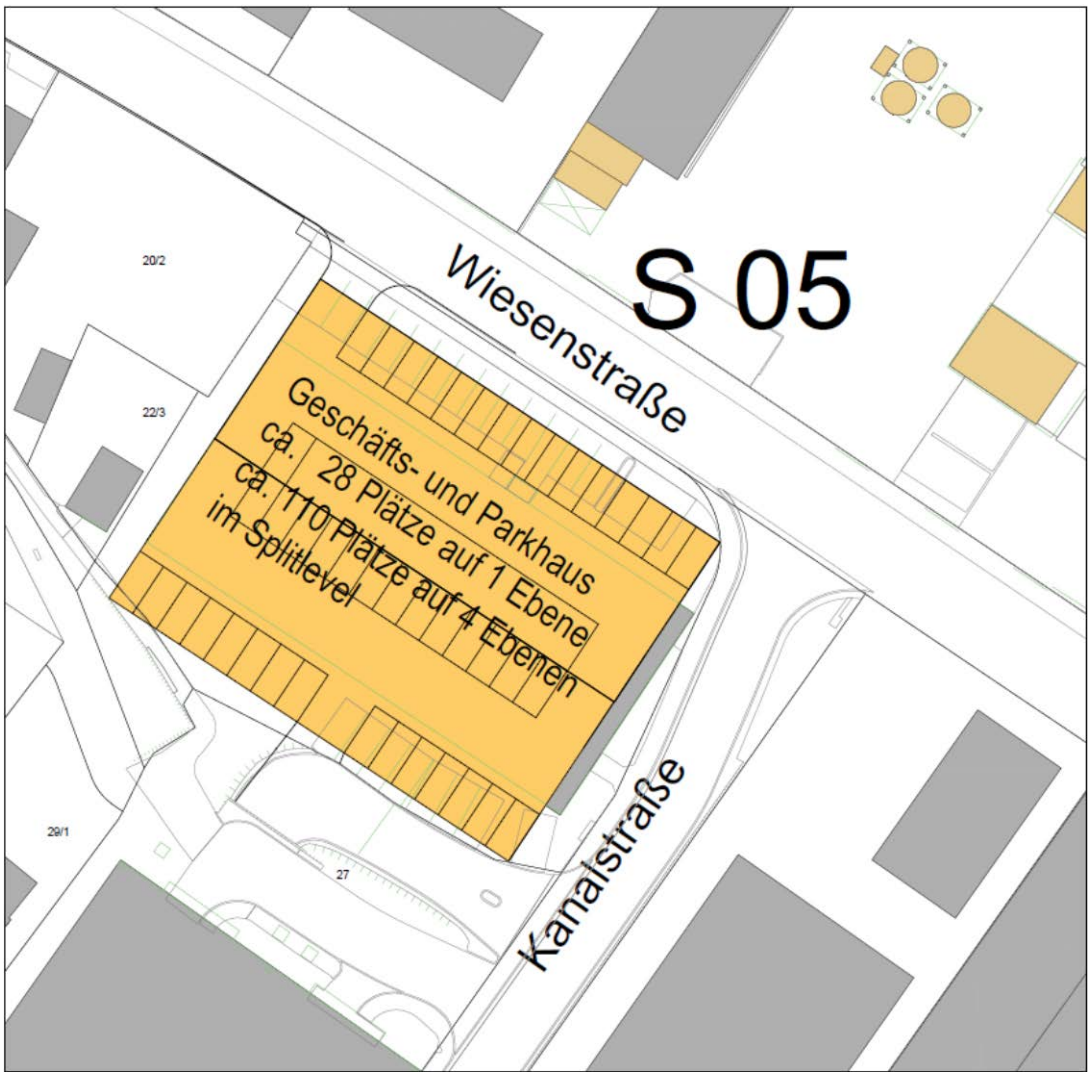

Abb. 8 Altes Notariat (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	großflächig, geradlinig,	+
Flächengröße	1.850 m², gesamte Grundfläche	
Anzahl Stellplätze	ca. 110 P auf 4 Ebenen im Splitlevel	+
Erschließung	Wiesenstraße, Kanalstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Markthaus 200 m, Markt ca. 300 m	+
Lage	gut sichtbar an Wiesenstraße	+
Aktuelle Nutzung	VHS, SfI, DRK	
Städtebaulicher Kontext	höhere Nutzungsqualität durch kombiniertes Geschäfts- und Parkhaus	+
Gesamturteil	gute Lage zur Innenstadt Kombiniertes Geschäfts- und Parkierungsbauwerk ermöglicht Qualität Lage am Parkierungsschwerpunkt	++

S 06 Markthalle

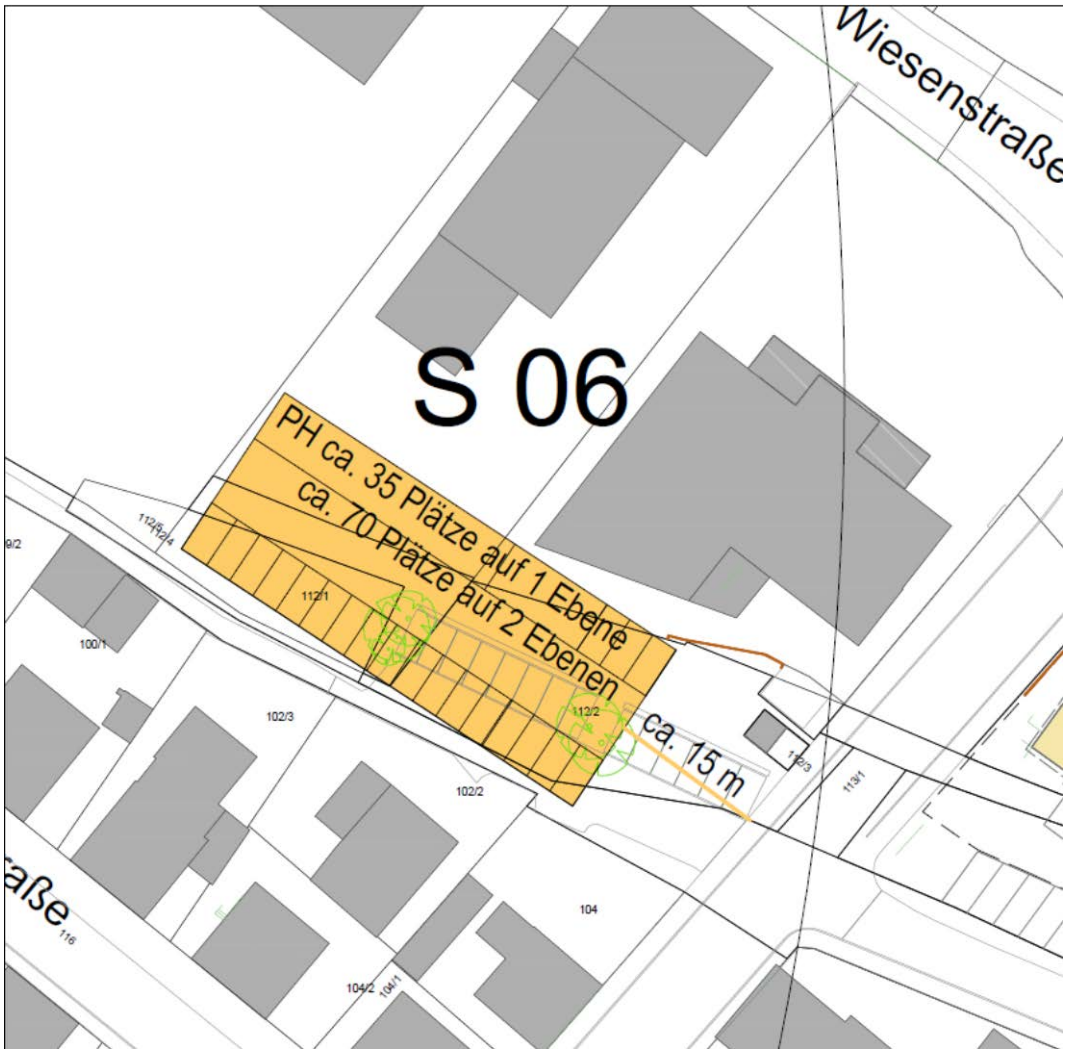

Abb. 9 Markthalle (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	eng, geradlinig	o
Flächengröße	ca. 850 m² große Teilfläche	
Anzahl Stellplätze	ca. 70 P auf 2 Ebenen	o
Erschließung	Wiesenstraße, Seegartenstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Markthaus ca. 250 m, Markt ca. 350 m	+
Lage	versteckt, hinter Markthalle	-
Aktuelle Nutzung	Parkplatz, Garten	
Städtebaulicher Kontext	Lage an Markthalle, Nähe zum Wohngebiet	-
Gesamturteil	nicht überbaute Parkpalette geringe Kapazität	o

S 07 Viehmarkt

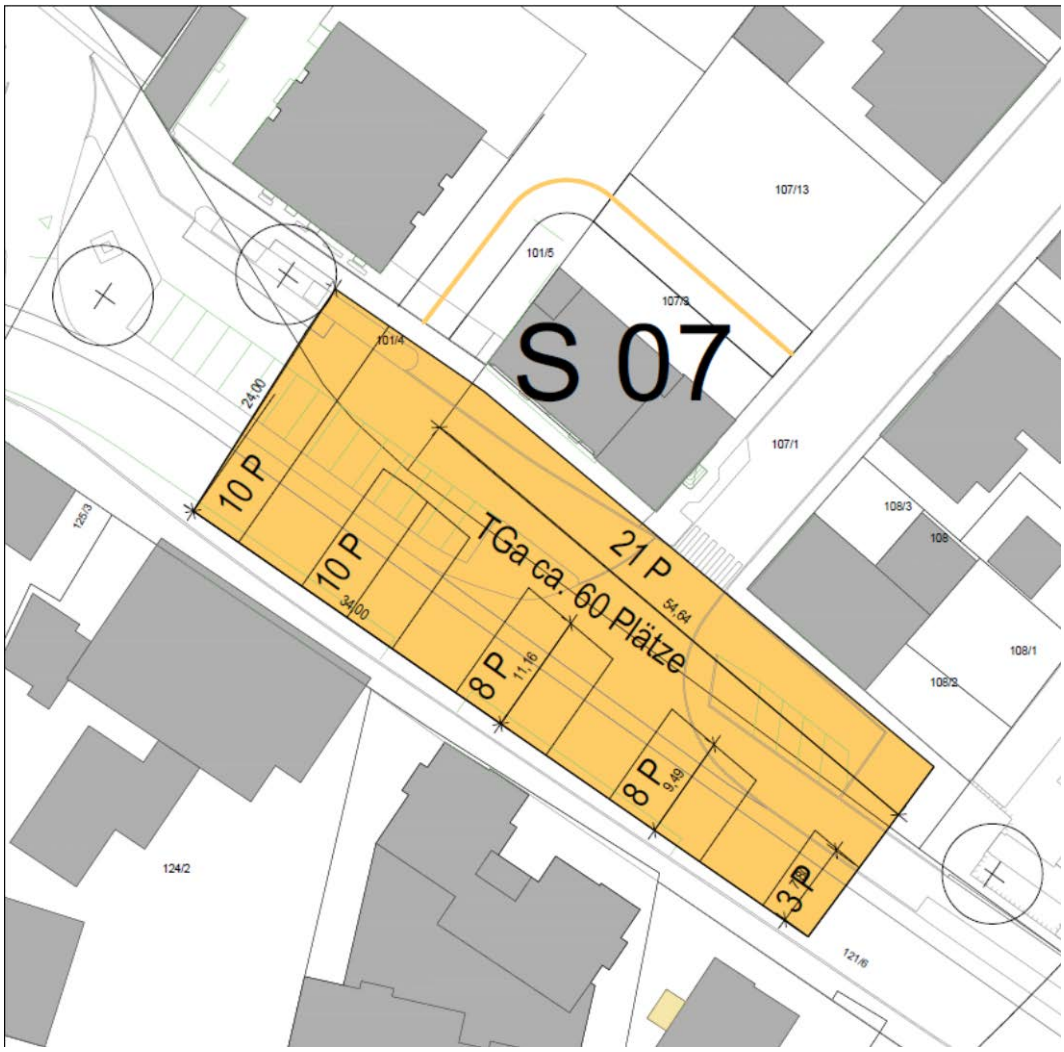

Abb. 10 Viehmarkt (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	großflächig, geradlinig	+
Flächengröße	ca. 1.500 m²	
Anzahl Stellplätze	max. ca. 60 P auf 1 Ebene	-
Erschließung	über Seegartenstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Marktplatz ca. 200 m, am Viehmarkt	+
Lage	gut auffindbar, offene Zugänge	+
Aktuelle Nutzung	Parkplatz, Zufahrten	
Städtebaulicher Kontext	nur eingeschossige TGa möglich, hohe Flächenversiegelung geschützte Eibe (Naturdenkmal)	--
Gesamturteil	hohe Flächenversiegelung geringe Kapazität (bei Schutz d. Eibe) Verlust von Baumbestand	-

S 08a Röslergelände

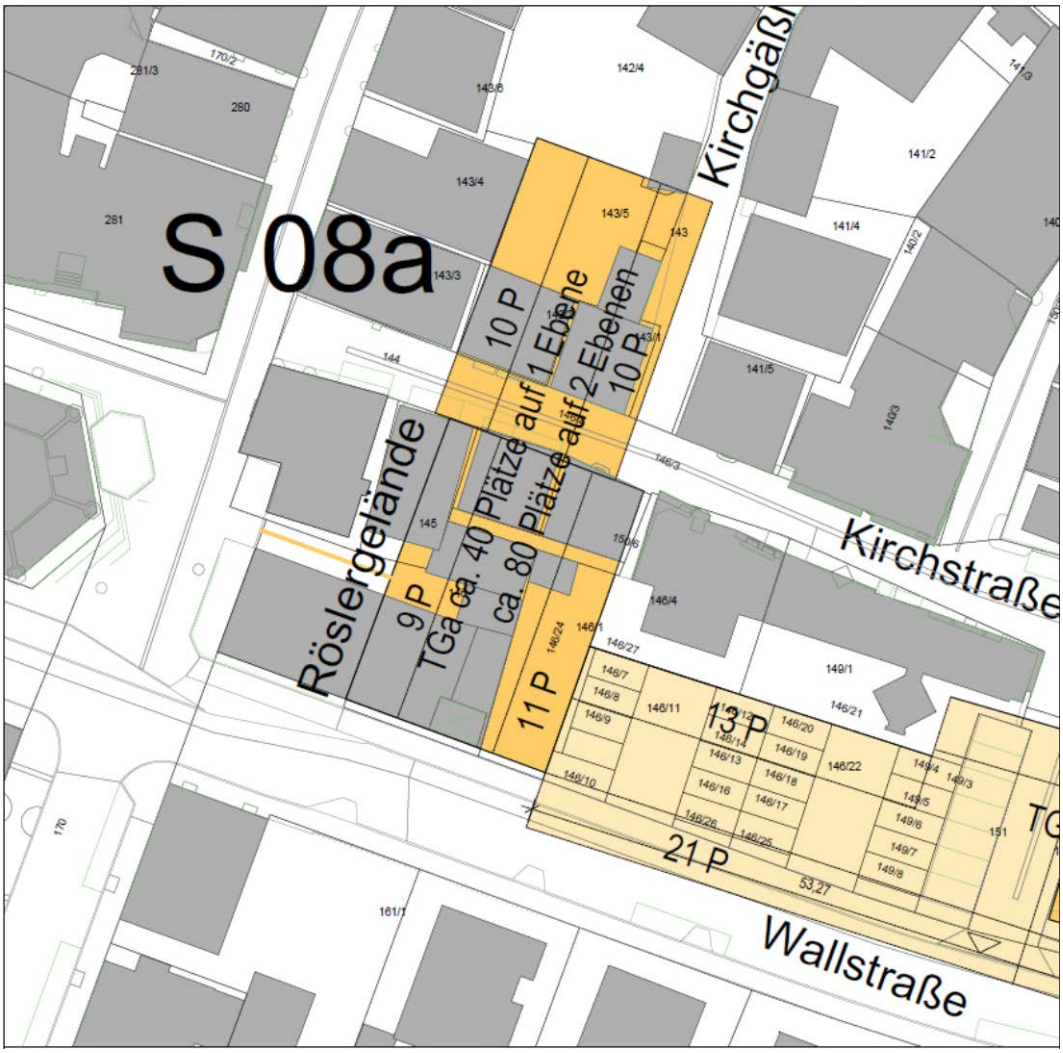

Abb. 11 Röslergelände (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	geradlinig	+
Flächengröße	ca. 1.000 m²	o
Anzahl Stellplätze	max. ca. 40 P auf 1 Ebene	o
Erschließung	über Schloßstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Marktplatz ca. 150 m	+
Lage	an der Wallstraße, überbaut	+
Aktuelle Nutzung	Büror- und Wohngebäude	
Städtebaulicher Kontext	nur eingeschossige TGa, überbaut durch Hochbau	+
Gesamturteil	zentrale Lage, hohe Flächennutzung,	+

S 08b Wallstraße

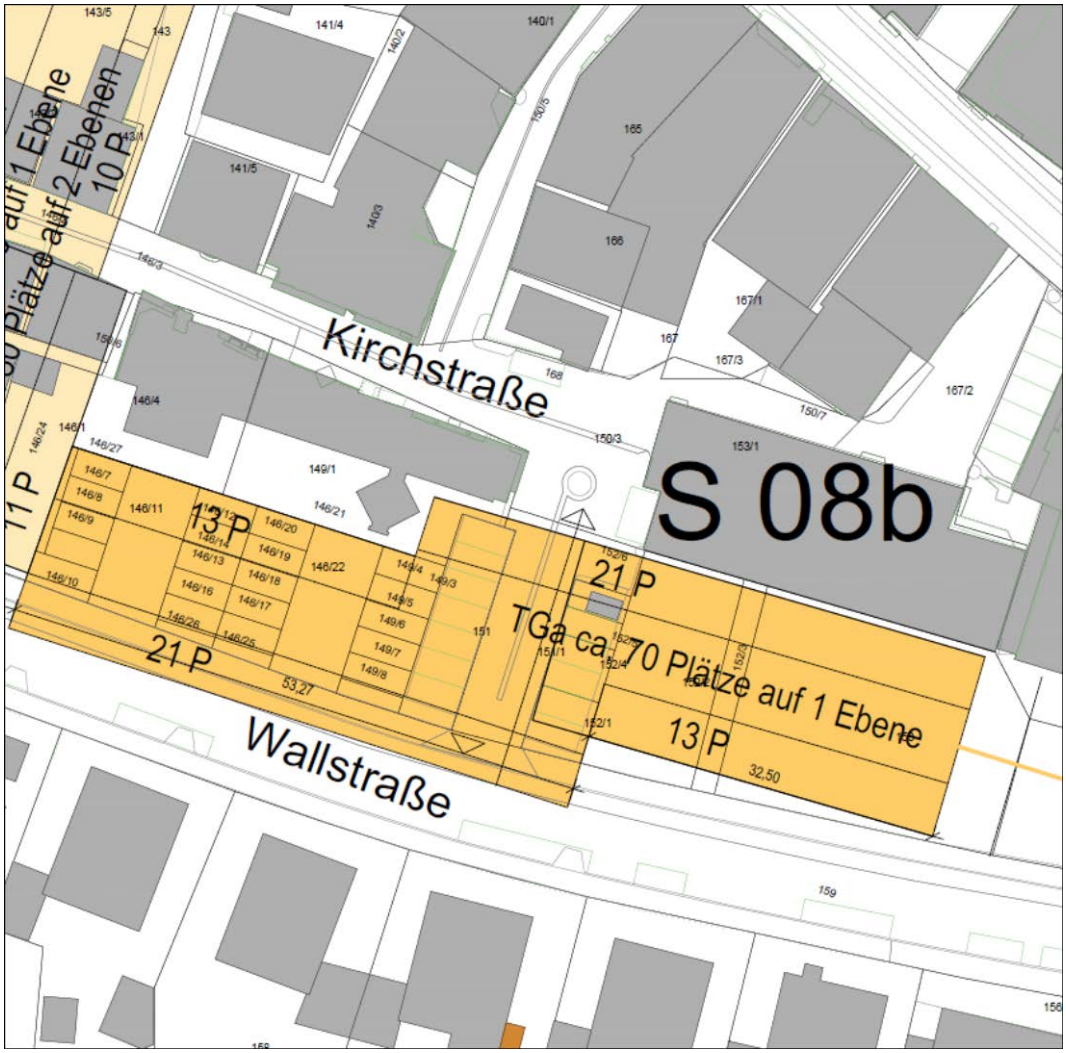

Abb. 12 Wallstraße (Quelle: Stadtentwicklungsamt)

Kriterien	Bewertung	+ o -
Flächenzuschnitt	Verwinkelt, teilweise eng	-
Flächengröße	ca. 1.600 m²	
Anzahl Stellplätze	ca. 70 P auf 1 Ebene	+
Erschließung	über Wallstraße	+
Zentralität / Zielnähe	Marktplatz ca. 150 m	+
Lage	nicht überbaut, an der Wallstraße	+
Aktuelle Nutzung	Stellplätze ebenerdig	
Städtebaulicher Kontext	nur eingeschossige TGa, nicht überbaut	-
Gesamturteil	hohe Flächenversiegelung, Verlust innerstädtischer Bäume	-

4. Gesamtübersicht der Einzelbewertungen

In der nachfolgenden zusammenführenden Matrix lassen sich aus dem bisherigen Beurteilungsstand folgende drei Standorte als geeignet herausfiltern (++). Bedingt geeignet ist auch der Standort "Röslergelände" (+).

	Bewertung		+ o -
Standort	allgemein	Städtebau	
S 01 Kronenplatz	zentrale Lage,	Tiefgarage, überbaut	++
S 02 Schlittergelände	mittlere Lage, eng	Hochbau im WB	-
S 03 Nickelgelände	entfernte Lage,	Hochbau im GE	o
S 04 Höfener Straße	zentrale Lage,	Tiefgarage, überbaut WA-Nutzung	++
S 05 Altes Notariat	gute Lage,	Parkierung, überbaut Mischnutzung	++
S 06 Markthalle	mittlere Lage,	Parkpalette am WA	o
S 07 Viehmarkt	zentrale Lage,	Tiefgarage, nicht üb.	-
S 08 Röslergelände	zentrale Lage,	Tiefgarage, überbaut Büro, Wohnen	+
S 08a Wallstraße	zentrale Lage	Tiefgarage, nicht üb.	-

Abb. 13 Gesamtübersichtstabelle mit Bewertung

Bewertung

Hauptkriterium der Bewertung ist die Lage des zukünftigen Standortes. Eine zentrale Lage ist von größter Bedeutung, damit die Anlage von den Nutzerinnen und Nutzern angenommen wird. Um die Lagequalität standardisieren zu können, wurde als allgemeines Lagekriterium die Entfernung zum Marktplatz definiert. Standorte mit einer Entfernung bis 300 m können als gut eingestuft werden. Die Standorte S 01 Kronenplatz, S 04 Höfener Straße aber auch S 05 Altes Notariat und S 08 Röslergelände gewinnen daher an Bedeutung.

Standorte mit überbauter Tiefgarage sind aufgrund der besseren Grundstücksausnutzung und der besseren städtebaulichen Integration des Garagenbauwerks besser bewertet als nur oberirdisch mit einer Parkierungsanlage bebaute, bzw. nur mit einer Tiefgarage bebaute Platzflächen. Soweit eine Mischnutzung mit Dienstleistung oder Gewerbe denkbar ist (z. B. Standort S 05 Altes Notariat), wird diese als geplant vorausgesetzt und entsprechend in der Bewertung berücksichtigt.

Die mögliche Kapazität spielt ebenso eine Rolle und beinhaltet die Frage, ob die Parkierungsanlage auch mehrgeschossig erstellt werden kann. Ausnahme ist hier der Standort S 04, Höfener Straße, der aufgrund seiner Größe und der Möglichkeit der Überbauung auch bei eingeschossiger Parkierungsanlage eine hohe Kapazität erbringt.

Einführung eines Parkleitkonzepts

Das einleitend genannte Ziel, im Innenstadtraum ca. 160 zusätzliche Parkplätze in weiteren Sammelparkplatzanlagen zu errichten, bedeutet den Bau von wenigstens zwei Parkierungsanlagen mit jeweils ca. 80 Parkplätzen. Es wird dann anstelle von vier Parkierungsanlagen mit gesamt ca. 510 Parkplätzen in der Innenstadt Winnendens sechs Sammelparkplatzanlagen mit gesamt ca. 670 Parkplätzen in Parkgaragen unterschiedlicher Kapazitäten zwischen ca. 15 - 200 Parkplätzen geben, die an unterschiedlichen Standorten im Umkreis der Innenstadt verteilt sind. Zur Vermeidung von erheblichen Parksuchverkehren empfiehlt es sich, dieses Angebot mit den aktuell vorhandenen Kapazitäten über ein dynamisches Parkleitsystem den Parkplatzsuchenden anzubieten. Ein entsprechendes Verkehrskonzept, das auch die Lenkung des in die Stadt zuführenden Verkehrs beinhaltet, ist zu gegebener Zeit anzufertigen.

Anlage: Leitbild aus dem VEP "Winnenden 2020"

Gefertigt:

Winnenden, den 26.08.2019

Wenke

Stadtentwicklungsamt

Stadt Winnenden

Verkehrsentwicklungsplan Winnenden 2020

LEITBILD

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart

Impressum

Auftraggeber

Stadt Winnenden
Torstraße 10
71364 Winnenden

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon (0 73 61) 57 07-0
Telefax (0 73 61) 57 07-77
Internet: www.brenner-ingenieure.de
E-Mail: info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz
Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Dipl.-Ing. Kati Stelzer

Aalen, 29.04.2008

INHALT

TEXT

0	VORBEMERKUNGEN UND AUFGABE DES LEITBILDES	1
1	SOZIALVERTRÄGLICHKEIT DES VERKEHRS UND GENDER-ASPEKTE	2
2	VERKEHRSMITTELWAHL	2
3	STRAßENNETZ UND FLIEßENDER KFZ-VERKEHR	3
4	RUHENDER VERKEHR	4
5	RAD- UND FUßGÄNGERVERKEHR	5
6	ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	6
7	VERKEHRSBERUHIGUNG UND STRAßENRAUMGESTALTUNG	7

0 VORBEMERKUNGEN UND AUFGABE DES LEITBILDES

Der Verkehrsentwicklungsplan Winnenden 2020 ist Teil der Stadtentwicklungsplanung. Er soll einen Beitrag zu deren Zielen leisten.

Das künftige Verkehrssystem muss allen Bevölkerungsgruppen angemessene Möglichkeiten für die individuelle Mobilität bieten. Personen und Güter sind mit möglichst geringen psychischen, physischen und ökonomischen Belastungen, unter größtmöglicher Schonung der Natur und Umwelt zu befördern. Eine im Sinne der Stadtverträglichkeit verantwortungsbewusste Wahl des Verkehrsmittels ist zu stützen.

Hierzu benötigt die Gestaltung der Verkehrssysteme einen verbindlichen Orientierungsrahmen.

Das Verkehrsleitbild ermöglicht

- den Gutachtern und der Verwaltung
  geeignete Maßnahmenkombinationen in Varianten prämissenorientiert zu entwickeln, quantitativ zu bewerten und vorzuschlagen.

- der Politik
  den Grad der Zielerreichung von Varianten festzustellen und auf der Basis einer detaillierten auf die Ziele bezogene Abwägung sachgerechte Entscheidungen zu treffen.

- der Öffentlichkeit
  komplexe Zusammenhänge der Verkehrsentwicklungsplanung besser zu verdeutlichen, so dass vorgeschlagene Maßnahmen vor diesem Hintergrund eine deutlich höhere Akzeptanz erfahren.

Das Leitbild fasst die Ziele der verkehrlichen Entwicklung in Winnenden kurz zusammen. Es enthält bewusst keine Maßnahmen. Diese werden in folgenden Bearbeitungsschritten auf der Basis des Leitbildes entwickelt. Als Erläuterung zu der

hiermit vorgelegten Textfassung sind die Foliendarstellungen des Vortrags heranzuziehen.

1 SOZIALVERTRÄGLICHKEIT DES VERKEHRS UND GENDER-ASPEKTE

Grundgedanke der sozialverträglichen Stadtentwicklung ist die Schaffung gleichwertiger Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer. Im Planungsprozess hat sich die Entwicklung des Verkehrsangebots eng an den bestehenden Lebensmustern und –zusammenhängen zu orientieren. Die Berücksichtigung spezifischer Anforderungen aller Bevölkerungsschichten und deren charakteristischen Mobilitätsmustern und Wegeketten bilden einen hohen Maßstab für die Verkehrssysteme und deren Gestaltung.

Folgende Aspekte sind auf allen Ebenen der Planung zu berücksichtigen:

- Förderung kompakter und durchmischter Siedlungsstrukturen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Minimierung von Zugangshemmnissen
- Vorrang der Innenentwicklung (Stadt der kurzen Wege)
- Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Verbesserung der Erreichbarkeit nicht zentral liegender Einrichtungen.

2 VERKEHRSMITTELWAHL

Der motorisierte Individualverkehr besitzt mit 64% den höchsten Anteil am Modal Split. Besonders auffällig ist der geringe ÖPNV-Anteil von nur 8%, obwohl ein direkter S-Bahn-Anschluss im Netz der Region Stuttgart vorhanden ist.

Der Verkehr in Winnenden ist möglichst stadt- und umweltverträglich abzuwickeln. Aus diesem Grund soll der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gesteigert werden.

Als Zielgröße wird ein Wert von über 40% für die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, Radfahren, ÖPNV-Nutzen) als verkehrspolitisch gewünscht angesehen. Dieses Ziel ist nur mit erheblichen Anstrengungen bei der Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen.

3 STRAßENNETZ UND FLIEßENDER KFZ-VERKEHR

Das Straßennetz in Winnenden wird heute durch die hochbelastete B 14 geprägt, die auf der Nord-Süd-Beziehung verläuft und das Stadtgebiet zerschneidet. Zwischen 50 und 65% des Verkehrs auf der B 14 ist überörtlicher Durchgangsverkehr. Für zahlreiche Knotenpunkte insbesondere im Zuge der B 14 bestehen Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsdefizite. Durch die Einbahnstraßensysteme in der Innenstadt und in Hertmannsweiler kommt es zu umwegigen Verkehrsführungen die rückläufigen Verkehr und die Erhöhung der Verkehrsleistung verursachen.

Nach Fertigstellung der Umfahrung und Entlastung der Ortsdurchfahrt ist die Netzstruktur stadtverträglich und effizient neu zu ordnen. Daher ist das künftige Vorrangnetz neu zu definieren. Die B 14(alt) im Bereich der Innenstadt ist weitgehend zu entlasten und soweit möglich abschnittsweise aus dem Vorrangnetz herauszunehmen.

Durch Rückverlagerung der bisher ausgewichenen Durchgangsverkehre auf der Relation Höfen – Hertmannsweiler auf die B 14(alt) sind die Ortsdurchfahrten der Stadtteile Höfen und Hertmannsweiler ebenfalls vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Die Leistungsfähigkeit des für die Netzqualität wichtigen Vorrangnetzes ist nachhaltig zu sichern. Das nachgeordnete Netz sowie Wohngebiete sind vom quartierfremden Verkehr zu entlasten. Die Erreichbarkeit wichtiger städtischer Zielbereiche ist ohne Beeinträchtigung von Wohngebieten zu gewährleisten.

Die Gefahrenstellen sind durch geeignete Maßnahmen zu entschärfen. Hierbei sollen sowohl verkehrsnetzbezogene Aspekte als auch spezielle Lösungsansätze im Rahmen von Detailbetrachtungen für jede einzelne Gefahrenstelle entwickelt werden.

4 RUHENDER VERKEHR

In Winnenden besteht ein vergleichsweise großes Angebot an Stellplätzen in innenstadtnahen Parkgaragen bzw. im Straßenraum. In weiten Teilen der Innenstadt von Winnenden ist freies Parken für 90 Minuten eingerichtet. Die Auslastung der Parkgaragen ist meist geringer als in den unmittelbar angrenzenden Straßenräumen. Im Bereich des Bahnhofs und der Firma Kärcher sind die Stellplätze über den gesamten Tag hoch ausgelastet.

Vorrangiges Ziel ist die Optimierung der Auslastung der bestehenden Parkraumressourcen in den Parkgaragen, deren direkte Erreichbarkeit und die Entlastung des Straßenraumes vom ruhenden Verkehr. In den Zielbereichen ist der Anwohner- und Kunden- bzw. Besucherverkehr durch eine geeignete Bewirtschaftung zu priorisieren. Dies bedeutet, dass freie Kapazitäten in den Parkgaragen für Kurzzeitparker und Anwohner genutzt werden und Langzeitstellplätze für Beschäftigte in peripheren Parkierungsbereichen bereitzustellen sind. Dabei ist die gute fußläufige Erreichbarkeit der Parkierungseinrichtungen zu gewährleisten.

Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und zur Verbesserung der Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ist der Straßenraum vom ruhenden Verkehr zu entlasten (Bsp. Calzada-Platz). Für die Bahnhofsvorstadt ist eine neue Qualität der Erreichbarkeit zu schaffen.

Um Parksuchverkehre zu reduzieren, ist die Ausweisung von Parkierungsschwerpunkten und Parkverboten zu prüfen.

5 RAD- UND FUßGÄNGERVERKEHR

Die starke Trennwirkung und Flächeninanspruchnahme der B 14 sowie fehlende attraktive Querungsmöglichkeiten schränken den Rad- und Fußgängerverkehr vor allem auf der Ost-West-Beziehung im Stadtgebiet von Winnenden stark ein. Für den Radverkehr besteht durch die Einbahnstraßensituation im Zuge von Ring- und Wallstraße eine umwegige Führung, die durch die Höhenunterschiede zusätzlich Erschwernisse bringt. Während es zwischen den Teilorten und der Kernstadt gute Radverkehrsverbindungen gibt, fehlt in der Kernstadt eine durchgängige, attraktive Radverkehrsinfrastruktur.

In der Innenstadt erstreckt sich auf ca. 500m im Zuge der Marktstraße eine langgestreckte Fußgängerzone. Diese wird unzulässiger Weise stark von Radfahrern frequentiert, was häufig zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führt. Außerhalb dieses Bereichs gibt es nur wenige zum Aufenthalt einladend gestaltete Stadträume.

Die Radverkehrsführung in der Kernstadt ist durch die Aufhebung der Trennwirkung der B 14(alt) und der Schaffung behinderungsfreier und attraktiver Querungsmöglichkeiten deutlich zu verbessern. Zur Erhöhung der Akzeptanz im Radverkehr ist das Gesamtradverkehrsnetz weiterzuentwickeln. Dabei sind möglichst durchgängige, direkt geführte Wegesysteme und direkte Anbindungen wesentlicher Zielbereiche (Schulen, Sportanlagen, etc.) zu gewährleisten.

Die Weiterentwicklung der Radverkehrswegweisung sowie die Einrichtung überdachter, diebstahlsicherer, beleuchteter und gut zugänglicher Fahrradabstellanlagen in allen Zielbereichen ist für die Förderung des Radverkehrs unverzichtbar. Ein besonderes Augenmerk ist auf die sichere Radverkehrsführung im Schulwegeradnetz zu setzen.

Die Erhöhung des Fußgängeranteils setzt eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt voraus. Hierzu ist die Führung auf Routen mit möglichst geringen Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr zu konzentrieren, im Zuge wesentlicher

Verkehrsbeziehungen sind attraktive und behinderungsfreie Querungsmöglichkeiten über die B 14(alt) zu schaffen.

Die Gestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist ein wesentlicher Faktor zur Förderung des Fußgängerverkehrs. Des weiteren ist das Wegenetz auf zu beseitigende Angsträume und Engstellen hin zu überprüfen. Die Wege sind so zu gestalten, dass Menschen mit Behinderungen diese problemlos nutzen können.

6 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Der ÖPNV-Anteil ist mit nur 8% am Gesamtverkehrsaufkommen vergleichsweise niedrig. Durch den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart ist Winnenden an das S-Bahnnetz angebunden. Die flächenhafte Bedienung des Winnender Stadtgebietes mit allen Teilorten erfolgt durch Regionalbuslinien. Dabei sind nicht alle Wohngebiete optimal angebunden. Die direkte Anbindung der Innenstadt ist durch das Einbahnstraßensystem erschwert.

Zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sind kontinuierliche Verbesserungen im ÖV-Angebot und der Fahrgastbedienung erforderlich. Von zentraler Bedeutung ist die Stärkung des Marketing im ÖPNV. Grundlegende Voraussetzung ist die Verbesserung der Begreifbarkeit des Angebots sowie eine behinderungsfreie Verkehrsabwicklung durch geeignete Verkehrsregelungen.

Eine bessere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel soll durch die Schaffung attraktiver Direktverbindungen der Stadtteile mit wichtigen öffentlichen Einrichtungen erreicht werden. Die unmittelbare Erreichbarkeit der Innenstadt soll verbessert werden. Die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn sollte hinsichtlich der Taktung (im Zubringer- und Abbringerverkehr) und der Pünktlichkeit (Busbeschleunigung) verbessert werden.

Weiterhin sind die Belange des ÖPNV bei städtebaulichen Neuordnungen und Aufsiedlungen (Bsp. Kreiskrankenhaus) bereits im Rahmen der Bauleitplanung von vorn herein zu berücksichtigen.

7 VERKEHRSBERUHIGUNG UND STRAßENRAUMGESTALTUNG

Das Stadtbild von Winnenden ist heute stark von der hochbelasteten, überbreiten B 14 und dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Demgegenüber sind Wege und Plätze für Fußgänger und Radfahrer zurückgedrängt. In den meisten Wohngebieten gilt heute Tempo 30. Der Straßenraum ist in vielen Fällen nicht der Geschwindigkeit angepasst und es fehlen attraktive Plätze zum Verweilen.

Die stadtverträgliche Neugestaltung der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 14(alt) hat nach Fertigstellung der Umfahrung oberste Priorität. Dabei liegen die Schwerpunkte auf der Neugestaltung der Knotenpunkte Kronenplatz und COOP-Kreuzung. In Verbindung mit der Neuordnung des Vorrangnetzes sind Anpassungen der Geschwindigkeiten sowie Umstrukturierungen der Flächenansprüche zu treffen.

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung der Innenstadt ist die Gestaltung des Straßenraumes und öffentlicher Plätze zugunsten der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer vorzunehmen.

Im Zuge der B 14(alt) sind die Stadteingänge durch entsprechende Gestaltung zu betonen sowie an zahlreichen Knotenpunkten der Regelungsbedarf in Verbindung mit verbesserten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zu prüfen.

Das nachgeordnete Netz ist von quartierfremden Verkehr zu entlasten. Dabei sind die Hauptsammelstraßen mit Rücksicht auf die Anwohner zu gestalten und die Geschwindigkeit anzupassen.