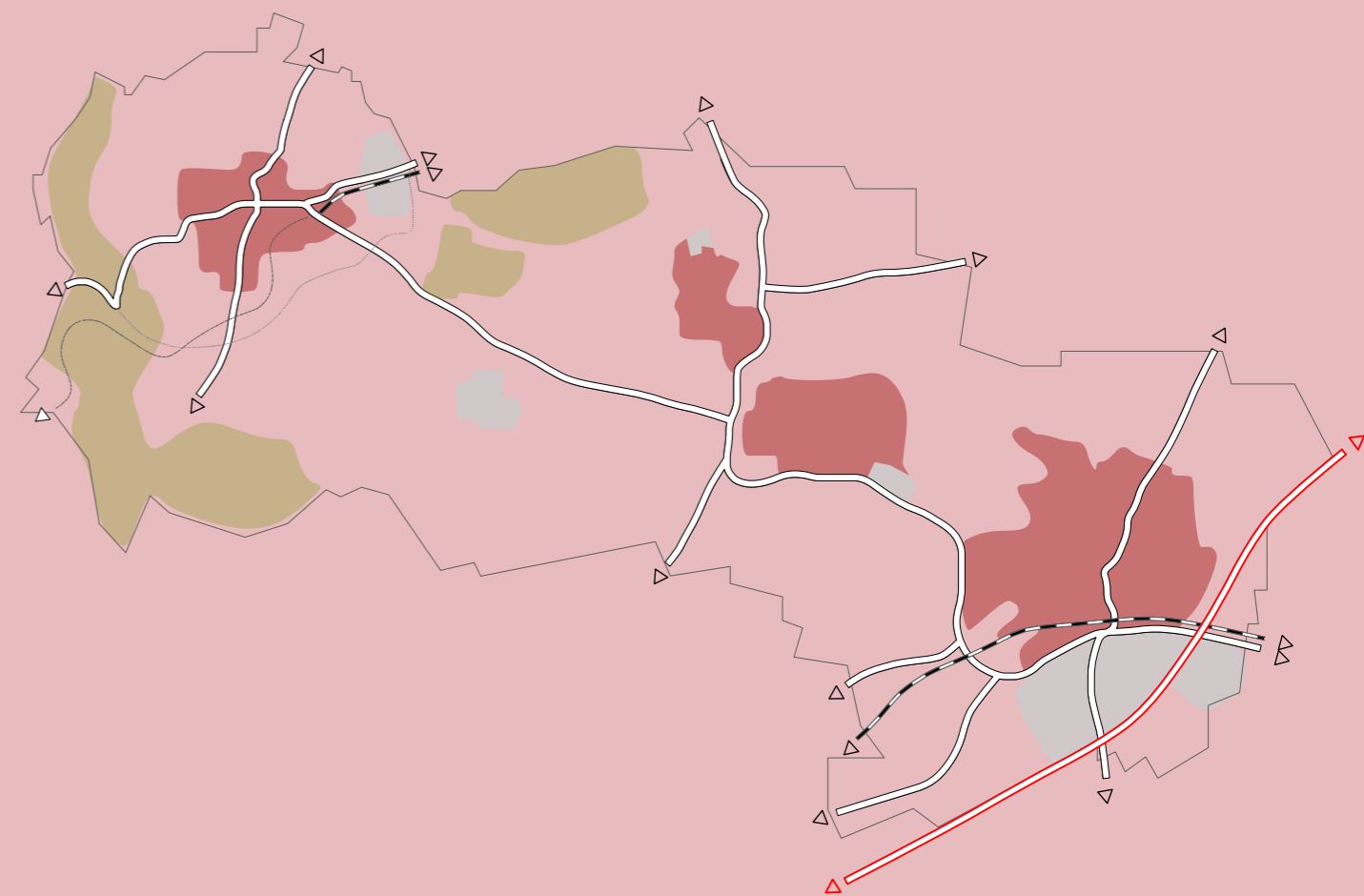


MOBILITÄT UND VERKEHR



MOBILITÄT UND VERKEHR REGION STUTTGART

DITZINGEN AN DER ENTWICKLUNGSACHSE

Ditzingen liegt an der Entwicklungsachse von Stuttgart nach Calw als Unterzentrum.

Es besteht eine enge Vernetzung mit umliegenden Gemeinden wie Stuttgart, Leonberg, Korntal-Münchingen, Kornwestheim und Ludwigsburg.

EIN- UND AUSPENDLER

Im Jahr 2019 pendelten täglich 12.859 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer nach Ditzingen und 8.544 von Ditzingen aus in andere Orte der Arbeitsmarkregion. Die Zahl der Einpendler stieg im Zeitraum von 2000 bis 2019 um 5.545 Personen (+76%), die der Auspendler um 1.795 Personen (+27%) an.

EINPENDLER

Wichtigste Quellorte der Einpendler sind nach den Angaben der Bundesagentur für Arbeit (Stand 30.06.2018) Stuttgart (21%), Leonberg (9,1%), Gerlingen (4,4%), Ludwigsburg (4,4%), Korntal-Münchingen (3,6%) und Hemmingen (2,1%). Insgesamt kommen etwa ein Drittel der Einpendler aus Städten und Gemeinden des LK Ludwigsburg, 20% aus dem LK Böblingen, 5% aus dem Enzkreis und 4,5% aus dem Landkreis Esslingen.

Ausschlaggebend für die stark steigende Einpendlerzahl ist die örtliche Arbeitssituation.

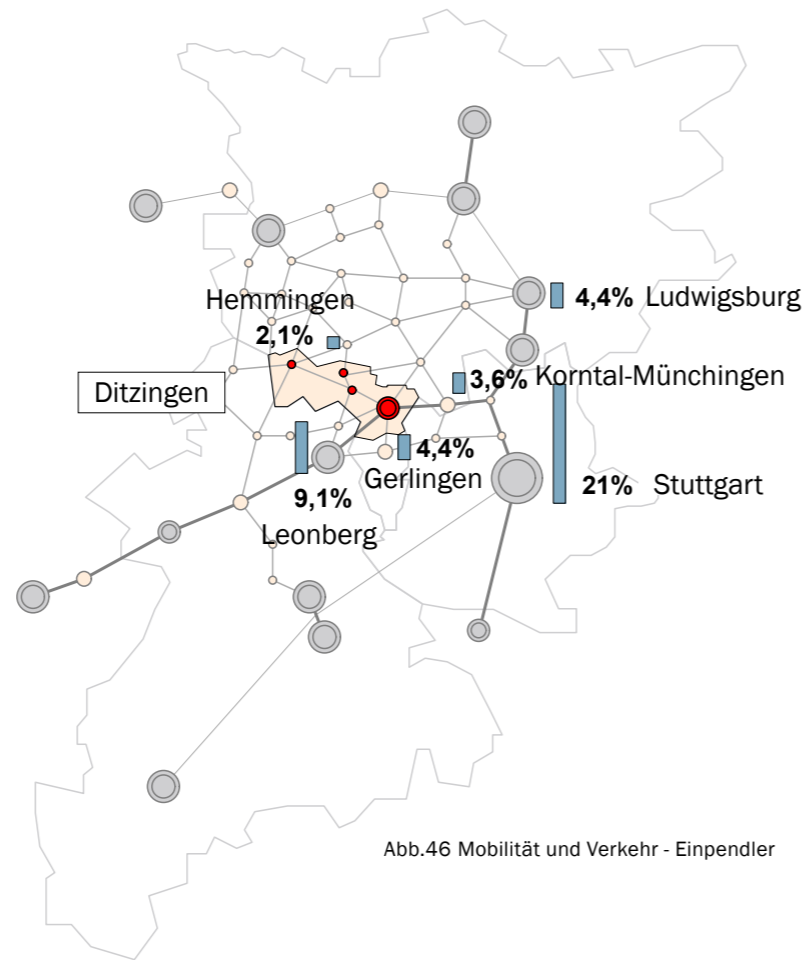


Abb.46 Mobilität und Verkehr - Einpendler

REGIONALE VERKEHRSANBINDUNG

Die Autobahn A81 tangiert Ditzingen und führt von Leonberg bis Ludwigsburg.

Es gibt eine bequeme Anbindung an die Städte der Region mit der S-Bahn. Die Strohgäubahn verbindet Korntal mit Heimerdingen. Hier endet der reguläre Betrieb. Nach Weissach führt nur die Museumsbahn, der Feurige Elias.

Mit dem Bus oder der S-Bahn ist der Stuttgarter Flughafen in 45 Minuten zu erreichen, mit dem Auto in 20 Minuten.

AUSPENDLER

Die wichtigsten Zielorte der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Auspendler sind Stuttgart (41%), Leonberg (7%), Gerlingen (5%), Ludwigsburg (5%) und Korntal-Münchingen (5%). Neben den Auspendlerbewegungen nach Stuttgart entfallen auf die Städte und Gemeinden im LK Ludwigsburg 25%, im LK Böblingen 17% und im LK Esslingen 4,4%.

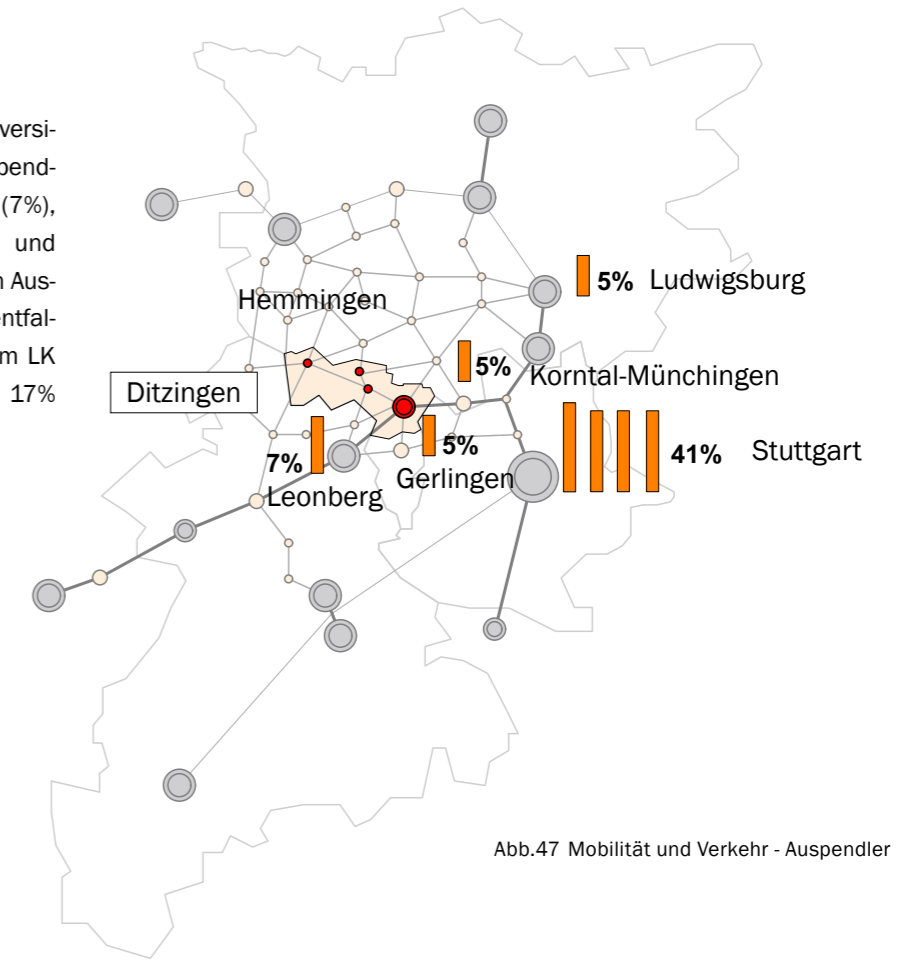


Abb.47 Mobilität und Verkehr - Auspendler

Anteil Einpendler

Anteil Auspendler

Quelle: Bevölkerungsvorausrechnung Stadt Ditzingen 2035, Tilman Häusser, 06.2020

Grafik: ISA

MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTEILEN



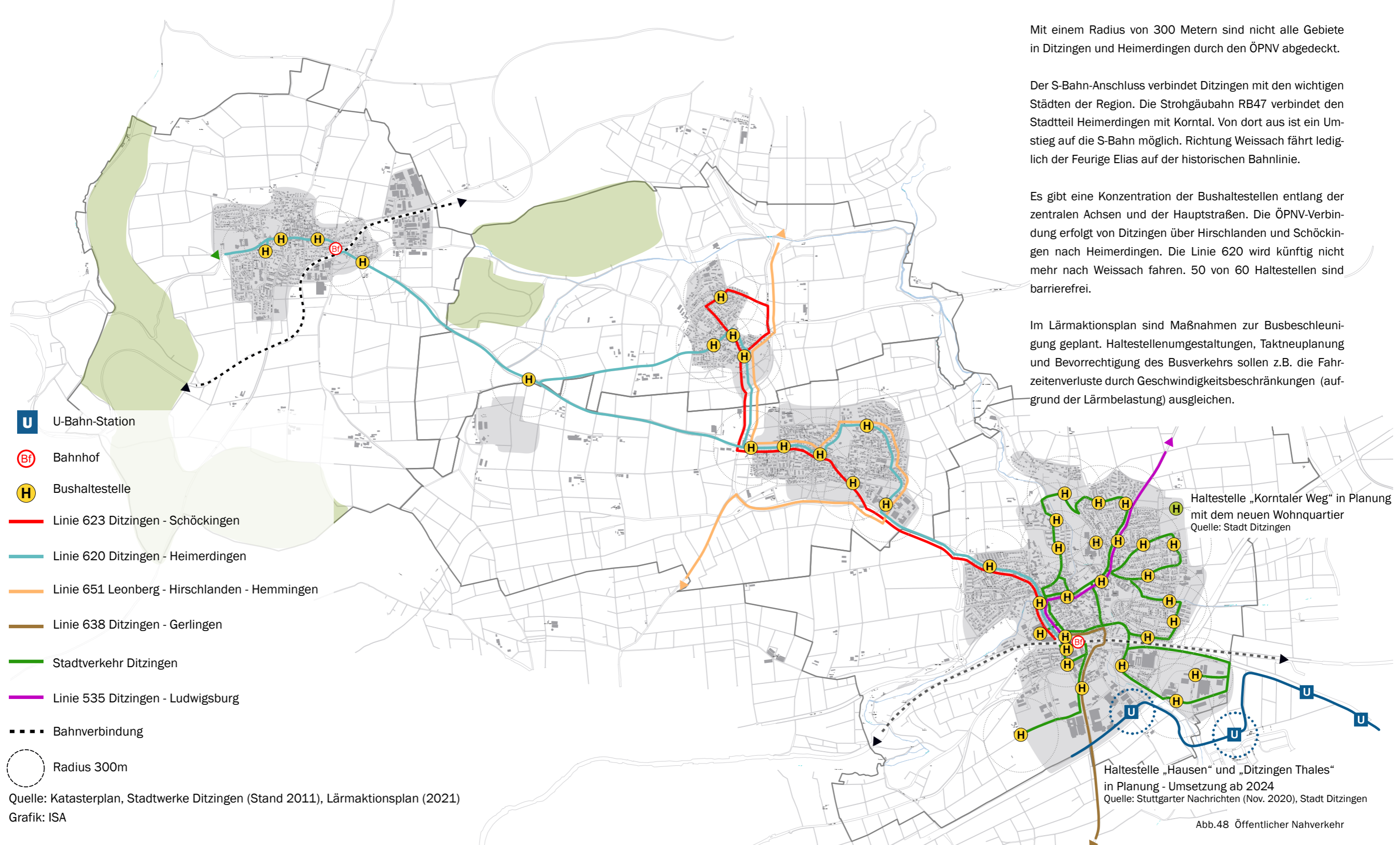
ÖPNV

Mit einem Radius von 300 Metern sind nicht alle Gebiete in Ditzingen und Heimerdingen durch den ÖPNV abgedeckt.

Der S-Bahn-Anschluss verbindet Ditzingen mit den wichtigen Städten der Region. Die Strohgäubahn RB47 verbindet den Stadtteil Heimerdingen mit Korntal. Von dort aus ist ein Umstieg auf die S-Bahn möglich. Richtung Weissach fährt lediglich der Feurige Elias auf der historischen Bahnlinie.

Es gibt eine Konzentration der Bushaltestellen entlang der zentralen Achsen und der Hauptstraßen. Die ÖPNV-Verbindung erfolgt von Ditzingen über Hirschlanden und Schöckingen nach Heimerdingen. Die Linie 620 wird künftig nicht mehr nach Weissach fahren. 50 von 60 Haltestellen sind barrierefrei.

Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen zur Busbeschleunigung geplant. Haltestellenumgestaltungen, Taktneuplanung und Bevorrechtigung des Busverkehrs sollen z.B. die Fahrzeitenverluste durch Geschwindigkeitsbeschränkungen (aufgrund der Lärmbelastung) ausgleichen.



MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTTEILEN

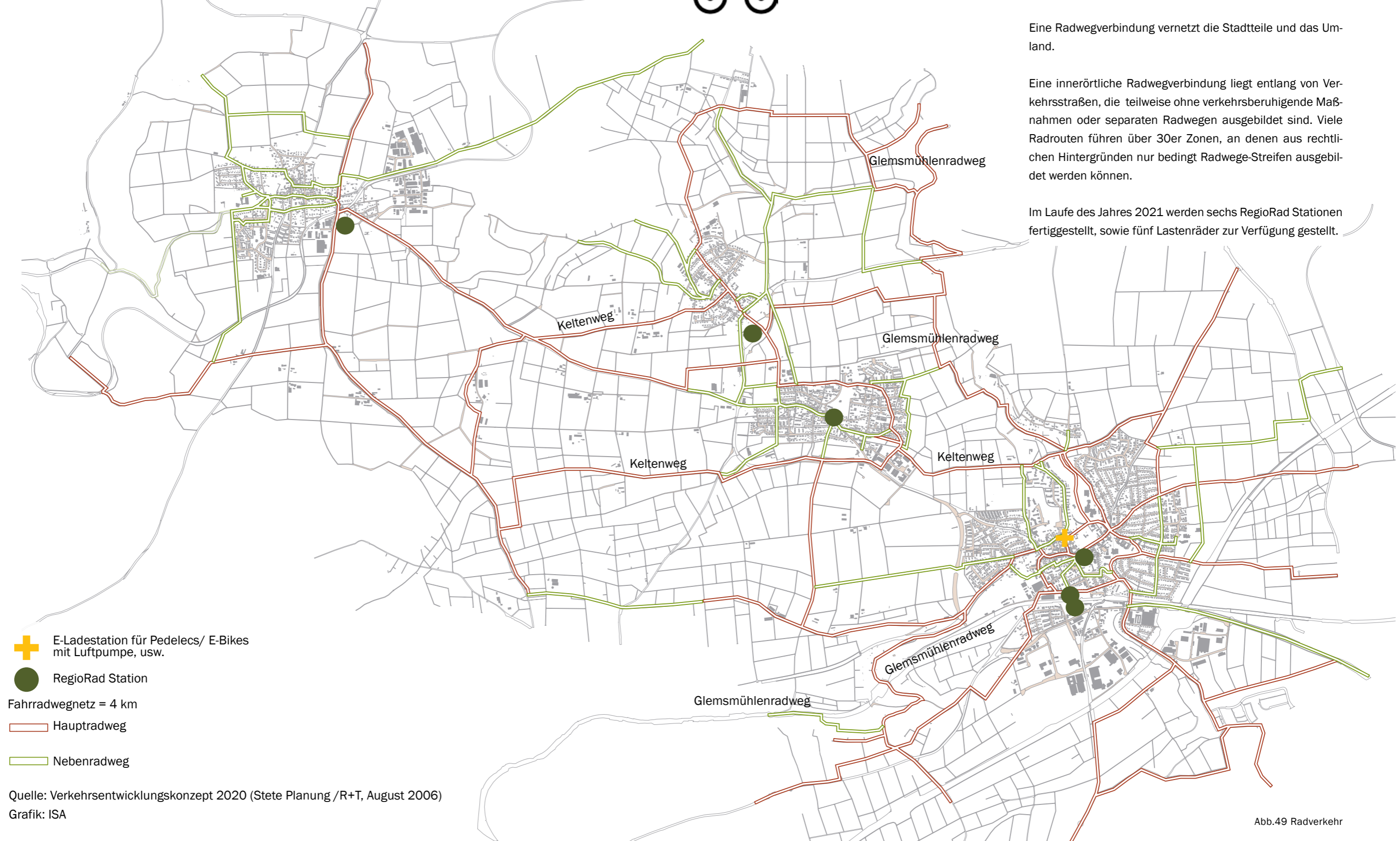






RADVERKEHR

Eine Radwegverbindung vernetzt die Stadtteile und das Umland.

Eine innerörtliche Radwegverbindung liegt entlang von Verkehrsstraßen, die teilweise ohne verkehrsberuhigende Maßnahmen oder separaten Radwegen ausgebildet sind. Viele Radrouten führen über 30er Zonen, an denen aus rechtlichen Hintergründen nur bedingt Radwege-Streifen ausgebildet werden können.

Im Laufe des Jahres 2021 werden sechs RegioRad Stationen fertiggestellt, sowie fünf Lastenräder zur Verfügung gestellt.



-  E-Ladestation für Pedelecs/ E-Bikes mit Luftpumpe, usw.
-  RegioRad Station
- Fahrradwegnetz = 4 km
-  Haupttradweg
-  Nebenradweg

Quelle: Verkehrsentwicklungskonzept 2020 (Stete Planung /R+T, August 2006)
Grafik: ISA

Abb.49 Radverkehr

MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSANBINDUNG ZWISCHEN DEN STADTTEILEN

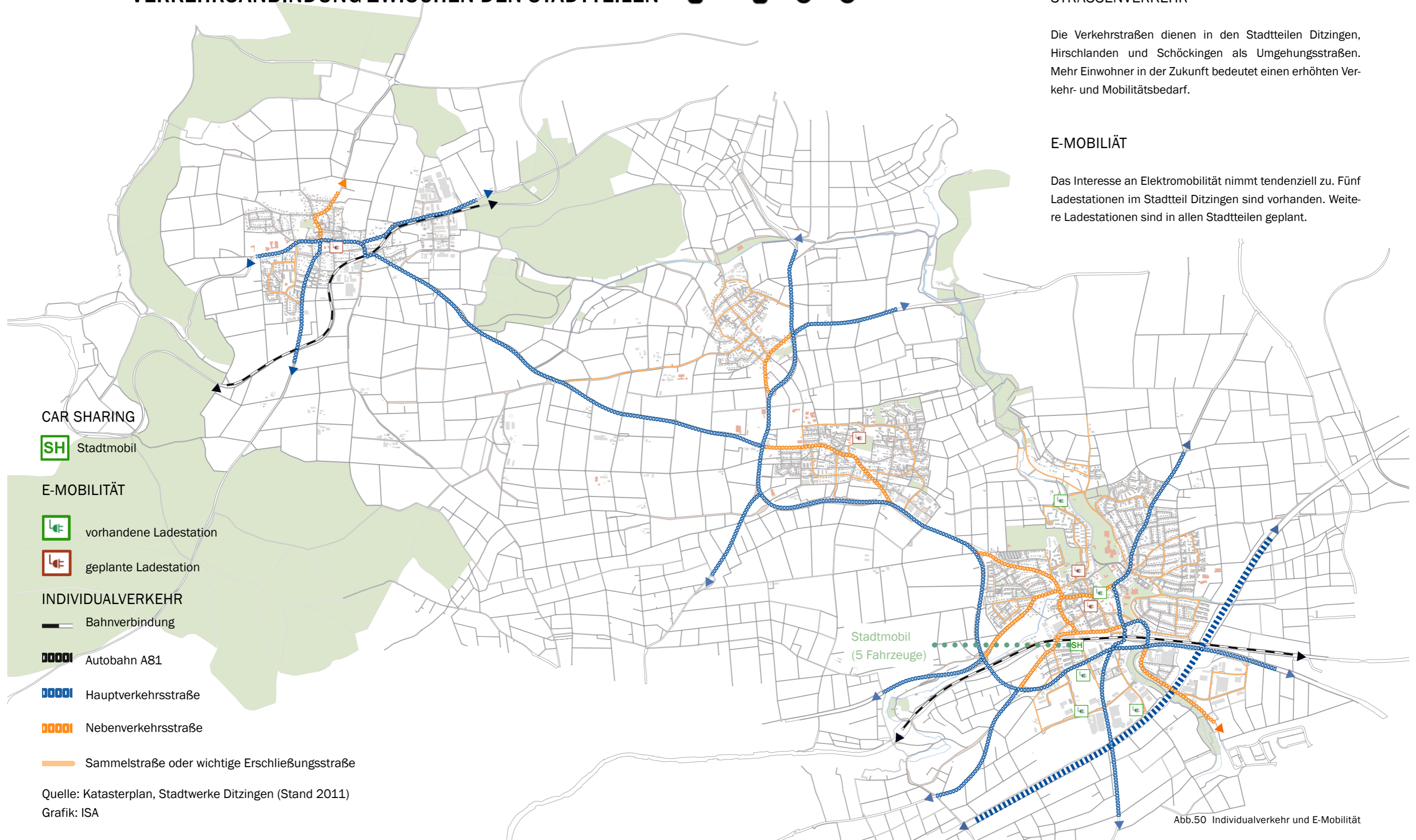


STRASSENVERKEHR

Die Verkehrsstraßen dienen in den Stadtteilen Ditzingen, Hirschlanden und Schöckingen als Umgehungsstraßen. Mehr Einwohner in der Zukunft bedeutet einen erhöhten Verkehr- und Mobilitätsbedarf.

E-MOBILITÄT

Das Interesse an Elektromobilität nimmt tendenziell zu. Fünf Ladestationen im Stadtteil Ditzingen sind vorhanden. Weitere Ladestationen sind in allen Stadtteilen geplant.



Quelle: Katasterplan, Stadtwerke Ditzingen (Stand 2011)
Grafik: ISA

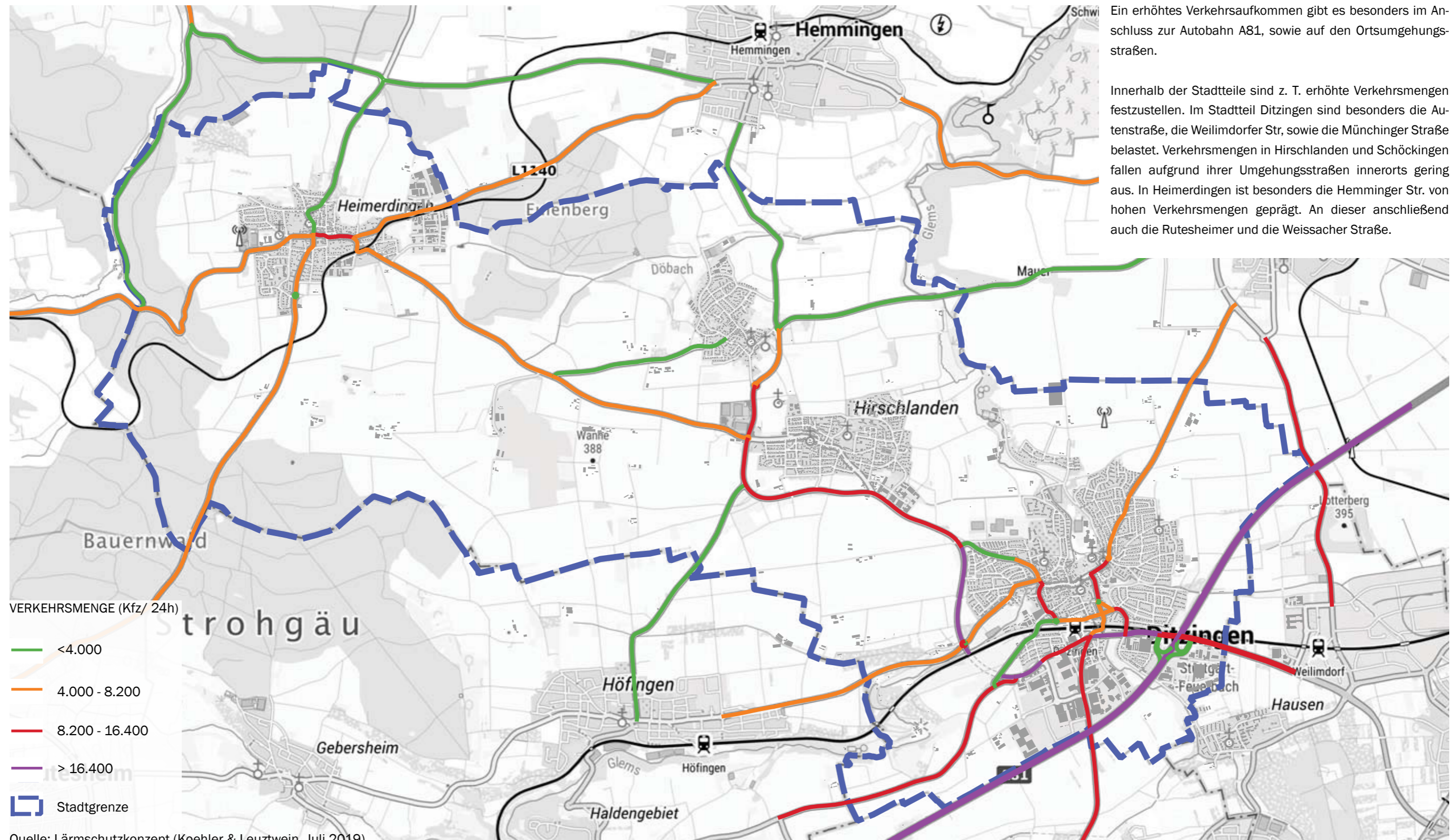
Abb.50 Individualverkehr und E-Mobilität

MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSMENGEN

VERKEHRSMENGEN

Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen gibt es besonders im Anschluss zur Autobahn A81, sowie auf den Ortsumgehungsstraßen.

Innerhalb der Stadtteile sind z. T. erhöhte Verkehrsmengen festzustellen. Im Stadtteil Ditzingen sind besonders die Außenstraße, die Weilimdorfer Str, sowie die Münchinger Straße belastet. Verkehrsmengen in Hirschlanden und Schöckingen fallen aufgrund ihrer Umgehungsstraßen innerorts gering aus. In Heimerdingen ist besonders die Hemminger Str. von hohen Verkehrsmengen geprägt. An dieser anschließend auch die Rutesheimer und die Weissacher Straße.



MOBILITÄT UND VERKEHR - RUHENDER VERKEHR IN DITZINGEN

UNTERSUCHUNGSGEBIETE

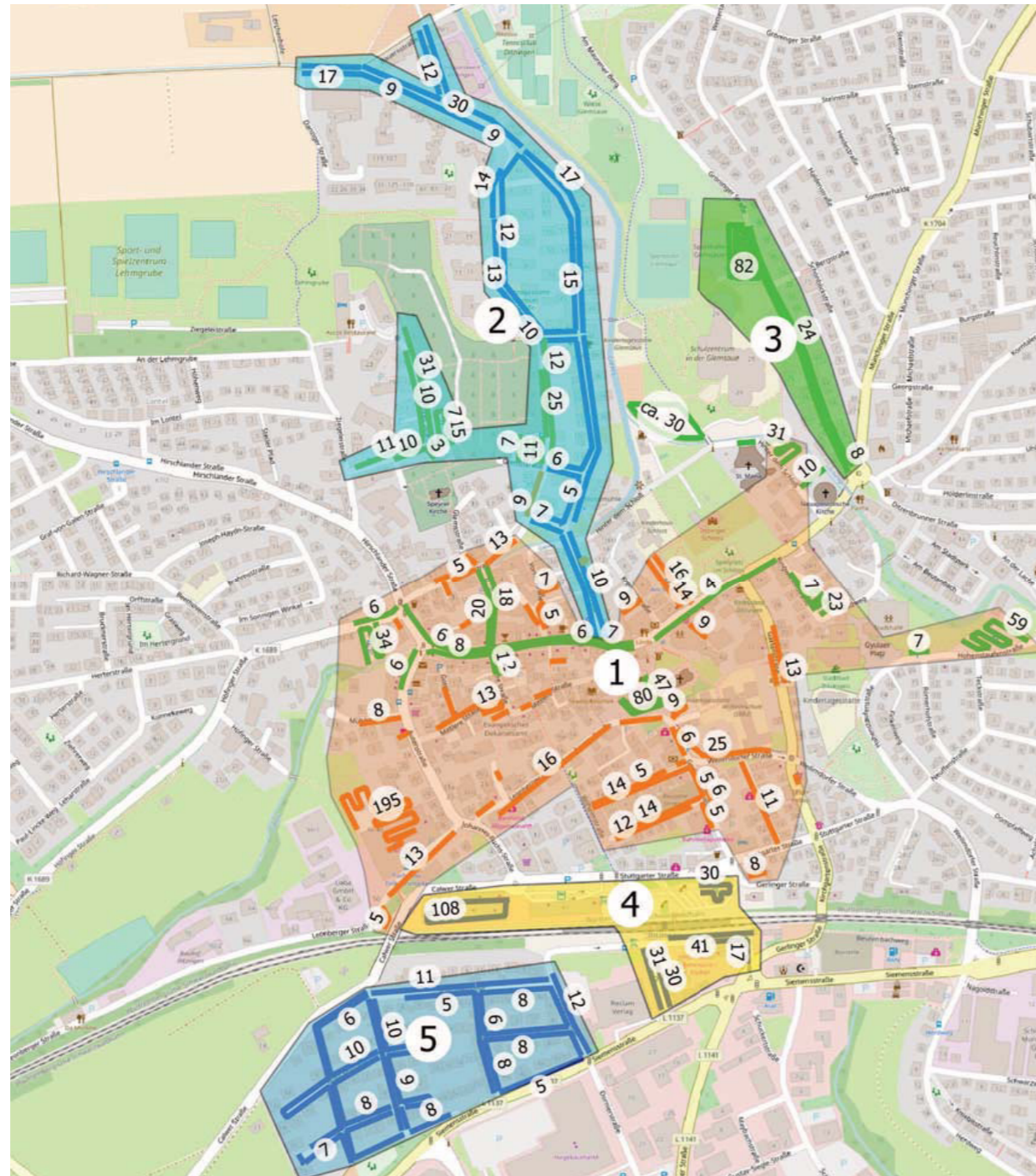
Vorabzug Parkraumkonzept Ditzingen



- Untersuchungsgebiet 2013
- Untersuchungsgebiet 2017
- Untersuchungsgebiet 2018

BESTANDSAUFNAHME - GESAMTER UNTERSUCHUNGSRaum

Vorabzug Parkraumkonzept Ditzingen (2018)



- 1 Kernstadt
- 2 Wohngebiet (Bauernstr./ Breslauerstr.)
- 3 Schulzentrum
- 4 Par+ Ride Plätze
- 5 Wohngebiet (Fliegerviertel)

Quelle: Vorabzug Parkraumkonzept (2018)

Abb.52 Parkraum - Untersuchungsgebiete Ditzingen
Quelle: Vorabzug Parkraumkonzept (2018)

PARKRAUM IN DITZINGEN

Der Stadtteil Ditzingen wurde hinsichtlich seines Angebots für Parkraum in drei verschiedenen Zeiträumen und Gebieten analysiert.

Das Parken in der Kernstadt ist durch zeitlich begrenzte, kostenfreie Stellplätze begrenzt. Vorwiegend Kurz- und Mittelparker, welche Einkäufe erledigen oder Dienstleistungen im Zentrum in Anspruch nehmen, parken in der Kernstadt.

UNTERSUCHUNGSGEBIETE PARKRAUM - STADTTEIL DITZINGEN

Stadt Ditzingen (Parkraumkonzept 2018)

Bereich	Anzahl Stellplätze	Zeitlich beschränkte Stellplätze		Freies Parken	Anteil Freies Parken
		öffentlich	Kundenparkplätze		
1 Kernstadt	902	537	253	112	12 %
2 Wohngebiet	367	14	10	343	93 %
3 Schulzentrum	114	5	0	109	96 %
4 P+R Gebiet	257	240	17	0	0 %
5 Wohngebiet	142	0	0	142	100 %

PARKRAUM IN DER KERNSTADT - ANZAHL UND AUSLASTUNG

Stadt Ditzingen (Parkraumkonzept 2018)

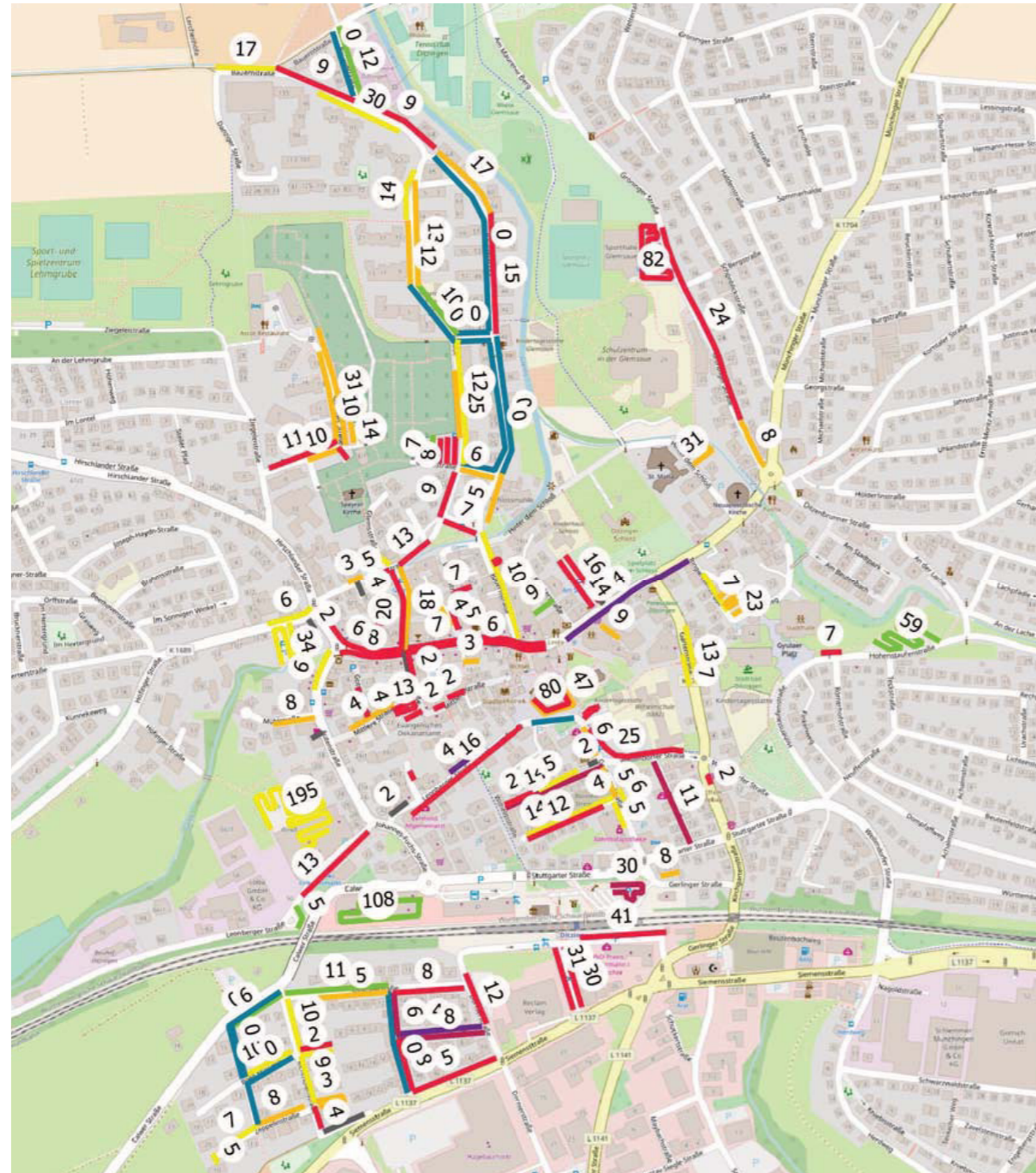
Parkplätze	Anzahl der Stellplätze	Auslastung (11 Uhr)	Anteil Langparker (11 Uhr)	Auslastungsschwankung
Marktstraße	27 (1 Std.)	96 %	8 %	60 %-100 %
Höfinger Straße (P5)	34 (3 Std.)	59 %	5 %	30 %-80 %
An der kath.- Kirche	31 (3 Std.)	81 %	12 %	20 %-80 %
Ringwiesenstraße	30 (3 Std.)	63 %	37 %	40 %-103 %
Tiefgarage Rathaus	127 (3 Std.)	84 %	44 %	22 %-82 %
Stegstraße (P4)	38 (2 Std.)	90 %	19 %	62 %-95 %
Stadthalle	59 (3 Std.)	17 %	50 %	18 %-55 %
Am Schloss (P3) (2013)	53 (3 Std.)	90 %	8 %	-

Bereich	Anz. Stellplätze	Max Auslastung
P+R Parkdeck (Calwer Straße)	108	5 %
P+R (Fläche prov. ZOB)	30	123 %
P+R (südl. Bahngleise)	102	100 %

Abb.53 Parkraum - Anzahl Stellplätze in Untersuchungsgebieten und P+R
Quelle: Vorabzug Parkraumkonzept (2018)

MOBILITÄT UND VERKEHR - RUHENDER VERKEHR IN DITZINGEN

STELLPLATZAUSLASTUNG UM 11:00 UHR WERKTAGS
Vorabzug Parkraumkonzept Ditzingen (2018)



- k.A.
- bis 40 %
- bis 60 %
- bis 80 %
- bis 100 %
- bis 120 %
- über 120 %
- nur Falschparker

Quelle: Vorabzug Parkraumkonzept (2018)

Abb.54 Parkraum - Stellplatzauslastung 11 Uhr werktags
Quelle: Vorabzug Parkraumkonzept (2018)

STELLPLATZAUSLASTUNG IN DITZINGEN

In der Kernstadt ist der Parkdruck am größten. Aus Analysen zur Auslastung des vorhandenen Parkraums geht hervor, dass insgesamt genügend Parkraum zur Verfügung steht.

Eine maximale Auslastung wird lediglich in der Marktstraße in der Kernzeit um 11 Uhr erreicht. Angrenzende Parkplätze stehen hier als Kapazitätsreserve zur Verfügung. Großen Parkdruck gibt es teilweise bei Sportveranstaltungen in der Sporthalle „Glemsaue“. Hier kann eine dynamische Beschilderung dienlich sein, ebenso das Hinweisen auf „Ausweichparkplätze“ oder den ÖPNV.

Zukünftige Vorhaben sind u.a. die Attraktivierung der Rathaustiefgarage und ein Erfassungssystem für den Belegungsgrad.

STELLPLATZAUSLASTUNG UM 11:00 UHR SAMSTAGS
Vorabzug Parkraumkonzept Ditzingen (2018)



Abb.55 Parkraum - Stellplatzauslastung 11 Uhr samstags
Quelle: Vorabzug Parkraumkonzept (2018)

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN - PARKRAUMKONZEPT

- Dynamische Anzeigetafeln
- Attraktivierung der Rathaustiefgarage + Erfassungssystem für den Belegungsgrad
- Reduzierung der Anzahl an Dauerparkern in der Rathaustiefgarage (z.B. Verlagerung zum P-R-Parkdeck) zur Generierung von mehr Parkraum für Innenstadtbesucher
- Weitere Maßnahmen hinsichtlich ÖPNV-Optimierungen, Mobilitätsmanagement uvm. können den Pkw-Zielverkehr in der Kernstadt reduzieren

MOBILITÄT UND VERKEHR - VERKEHRSLÄRM TAG UND NACHT

LÄRMINDEX Ln [dB(A)]
24h

- <= 35
- < 35 <= 40
- < 40 <= 45
- < 45 <= 50
- < 50 <= 55
- < 55 <= 60
- < 60 <= 65
- < 65 <= 70
- < 70 <= 75
- < 75 <= 80
- < 80

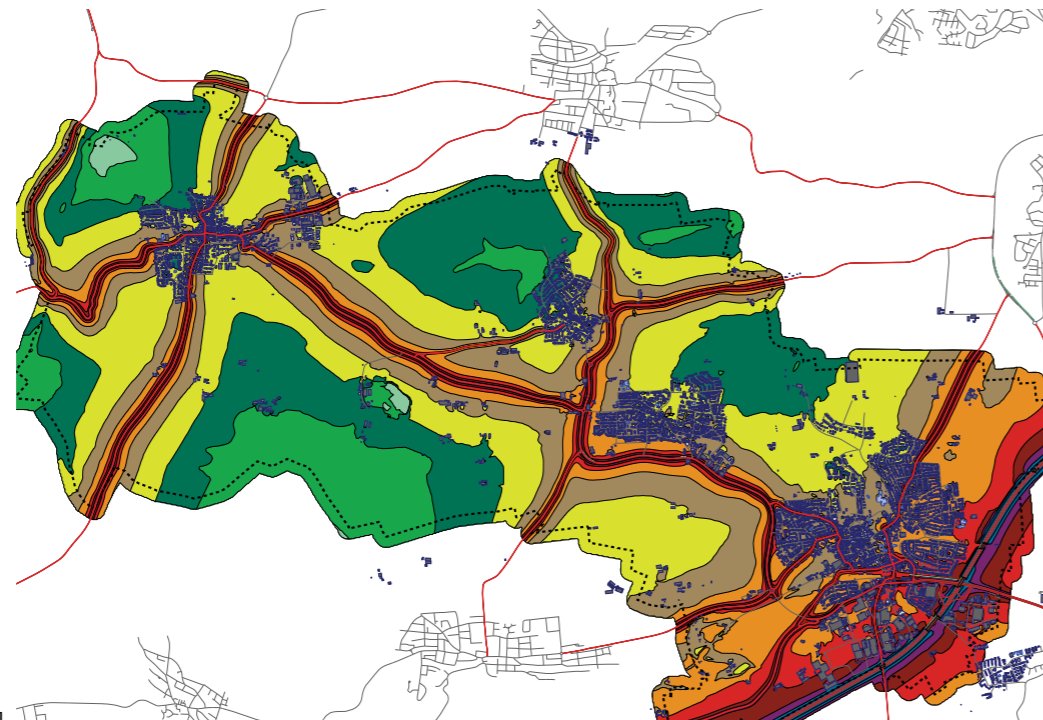


Abb.56 Verkehrslärm Tag

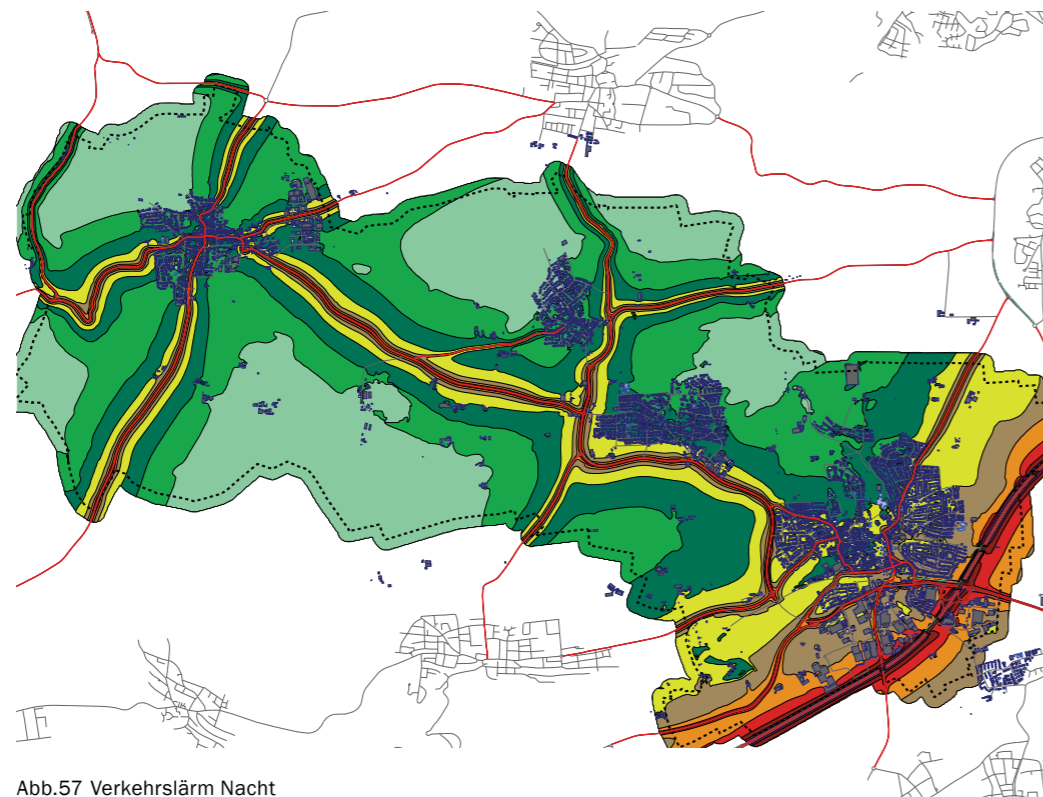


Abb.57 Verkehrslärm Nacht

Quelle: Lärmschutzkonzept (Koehler & Leutzwein, Juni 2021)

VERKEHRSLÄRM TAG

Verkehrslärm ist tagsüber besonders hoch entlang der Autobahn (>80 dB (A)) sowie der Hauptverkehrsstraßen (bis zu 70 dB(A)) zu verzeichnen.

Der höchste Fassadenpegel in der Kernstadt befindet sich in Richtung Hirschlanden in der Hirschlander Str. und der Autenstraße, sowie in Richtung Münchingen in der Weilmendorfer Str., der Gartenstraße und Münchinger Str.. Im Anschluss zum Gewerbegebiet Ditzingens ist der höchste Fassadenpegel im Knotenpunkt Gerlinger Str. und Siemensstraße vorzufinden. In Heimerdingen ist der höchste Fassadenpegel tagsüber in der Hemminger Str., sowie im Knotenpunkt mit der Rutesheimer Str. und der Feuerbacher Str. festzustellen.

HÖCHSTER FASSADENPEGEL

Stadt Ditzingen



Abb.58 Höchster Fassadenpegel Ditzingen
Quelle: Lärmschutzkonzept (2021)

HÖCHSTER FASSADENPEGEL

Stadt Heimerdingen



Abb.59 Höchster Fassadenpegel Heimerdingen
Quelle: Lärmschutzkonzept (2021)

VERKEHRSLÄRM NACHT

Verkehrslärm ist nachts ebenso besonders hoch entlang der Autobahn (bis zu 80 dB (A)) sowie der Hauptverkehrsstraßen (bis zu 65 dB(A)) zu verzeichnen.

Der höchste Fassadenpegel in der Kernstadt Ditzingen ist nachts ähnlich wie tagsüber. Zusätzlich ist Lärm in den Wohngebieten nahe der Autobahn festzustellen.

In Heimerdingen erstreckt sich der höchste Fassadenpegel ähnlich wie tags zusätzlich weiter entlang der Hemminger Str. in Richtung Weissach, sowie entlang der Rutesheimer Str. in Richtung Rutesheim.

HÖCHSTER FASSADENPEGEL

Stadt Ditzingen

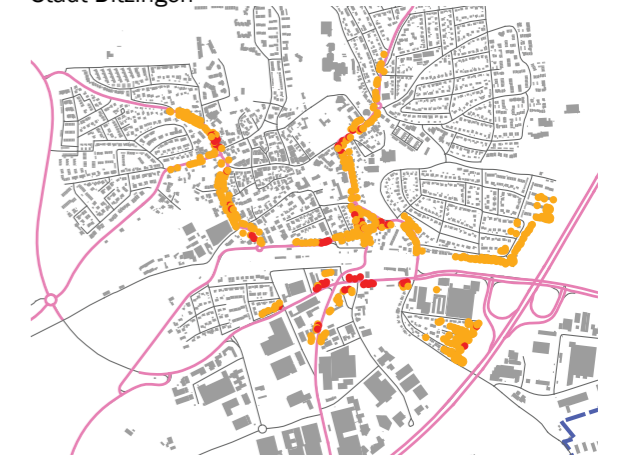


Abb.60 Höchster Fassadenpegel Ditzingen

HÖCHSTER FASSADENPEGEL

Stadt Heimerdingen



Abb.61 Höchster Fassadenpegel Heimerdingen
Quelle: Lärmschutzkonzept (2021)

MOBILITÄT UND VERKEHR - MASSNAHMEN LÄRM STADTTEIL DITZINGEN UND HEIMERDINGEN

VERKEHRSRECHTLICHE MASSNAHMEN

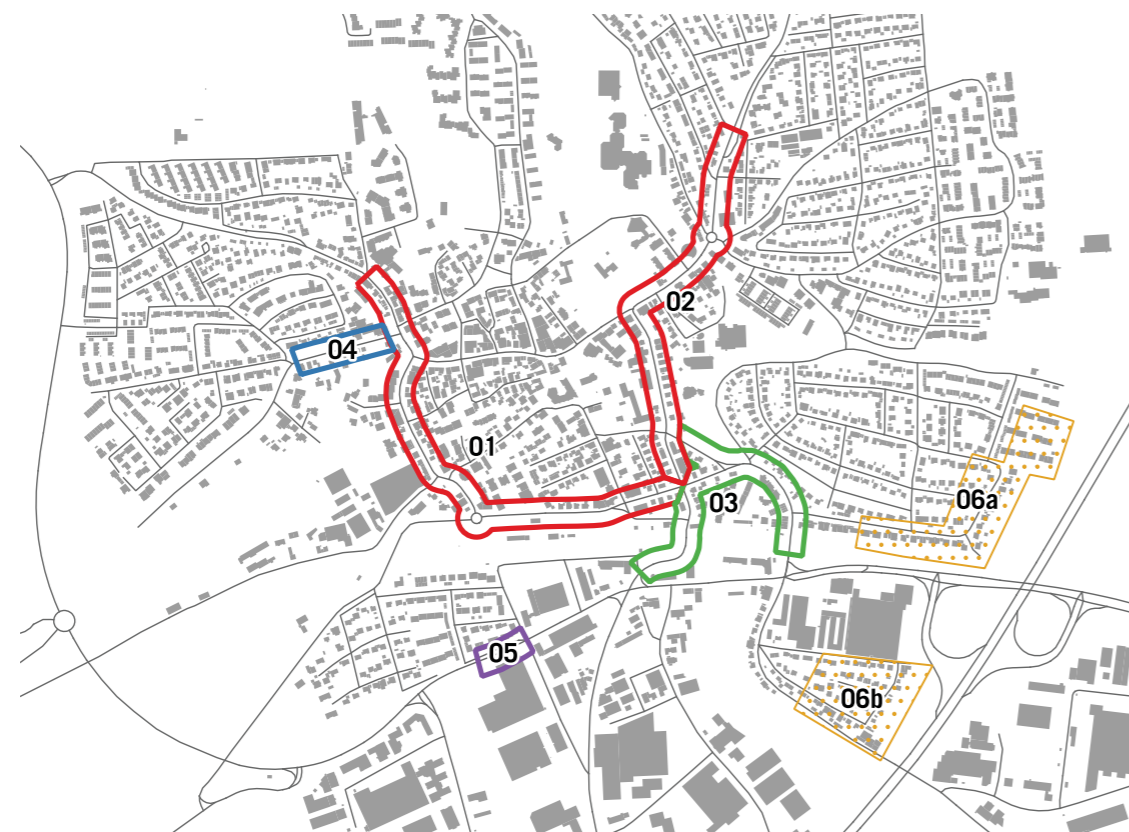
In der Gesamtstadt Ditzingen sind ca. 3,5 % der Gesamtbevölkerung von gesundheitsschädlichen Lärmmissionen betroffen. Dies entspricht in etwa 700.000 €/ Jahr gesundheitlicher Lärmschadenskosten.

Entgegen des Verkehrslärms innerhalb des Stadtteils Ditzingen wurden im Lärmschutzplan 2021 Maßnahmen entwickelt. Diese belaufen sich auf ein Tempolimit im Bereich der Autenstraße, der Gartenstraße und der Münchinger Str. auf 40km/h ganztags. In der Weilimdorferstr. soll die Geschwindigkeit auf 30 km/h ganztags begrenzt werden.

Maßnahmen für den Zeitraum 22-06 Uhr in der Nacht sollen im Bereich der Höfinger Str. (30 km/h) sowie in der Siemensstraße vorgenommen werden.

Die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen bringen eine theoretische Fahrzeitenverlängerung mit sich. Laut Kooperationsbeschluss gelten Verlängerung unter 30s als hinzunehmen. Im Lärmaktionsplan sind dennoch Maßnahmen in Bezug auf eine Busbeschleunigung wie z.B. eine neue Taktplanung oder eine Haltestellenumplanung in Planung.

Mittels der Maßnahmen kann eine wahrnehmbare Minderung der höchsten Pegel um 1 bis 2 dB(A) erreicht werden.



VERKEHRSRECHTLICHE MASSNAHMEN

- ▭ 30 km/h ganztags
- ▭ 30 km/h 22-06 Uhr
- ▭ 40 km/h ganztags
- ▭ 40 km/h 22-06 Uhr
- Gebiet für Überschreitungen durch A81 / B295

Quelle: Lärmschutzkonzept (Koehler & Leutzwein, Juni 2021)

Grafik:

VERKEHRSRECHTLICHE MASSNAHMEN

Gegen des Verkehrslärms innerhalb des Stadtteils Heimerdingen in der Nacht wurden im Lärmschutzplan 2021 Maßnahmen entwickelt. Diese belaufen sich auf ein Tempolimit im Bereich der Hemminger Str., der Hochdorfer Str. im Kreuzungspunkt Rutesheimer und Hemminger Str. sowie im Bereich des Ortseingangs auf der Feuerbacher Str. auf 30km/h ganztags.

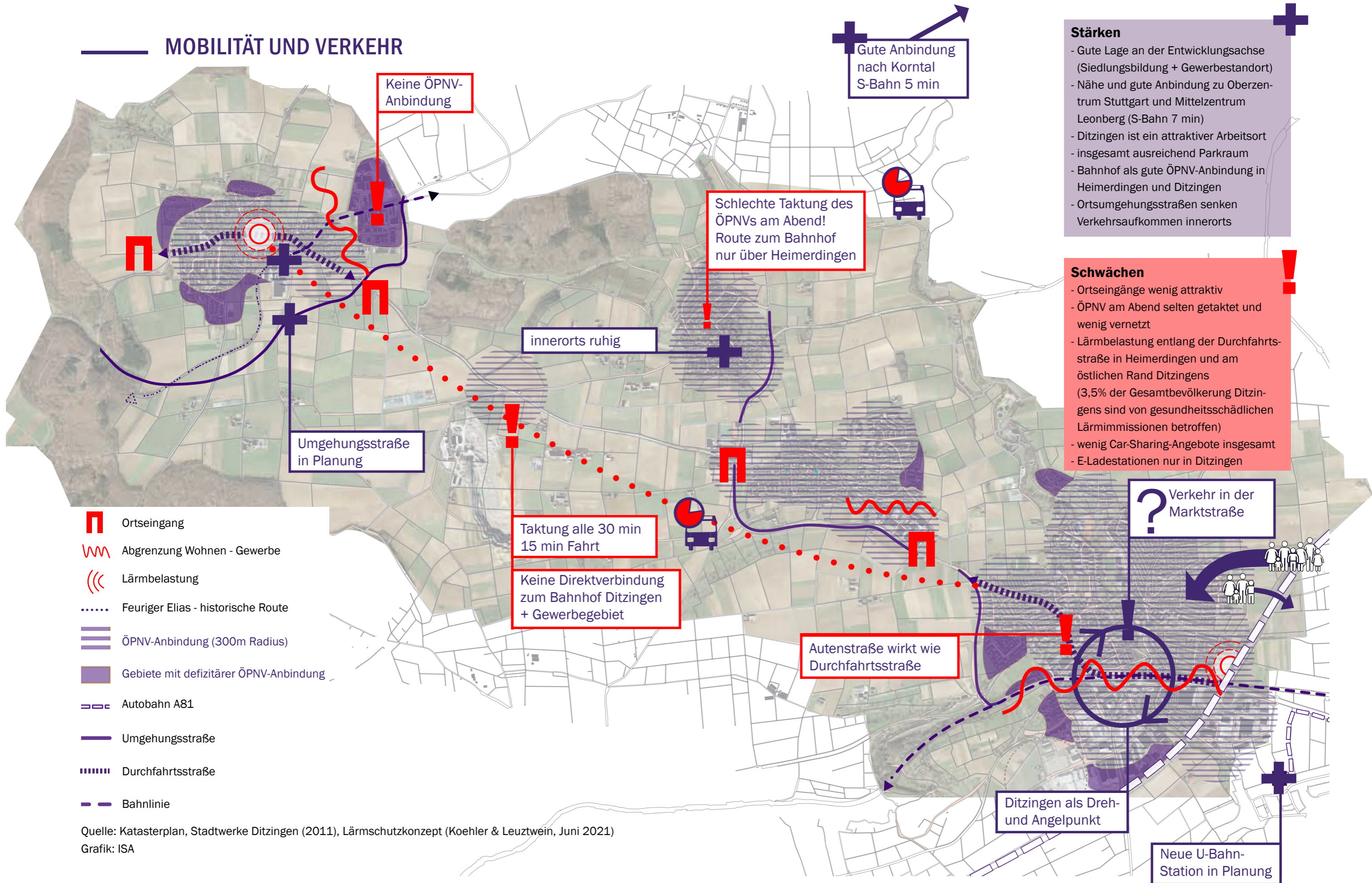
Maßnahmen für den Zeitraum 22-06 Uhr in der Nacht sollen im Bereich der Rutesheimer Str., sowie auf der Hemminger Str. im Bereich der Schule vorgenommen werden. Die Geschwindigkeit soll hier auf 30 km/h begrenzt werden.

Mittels der Maßnahmen kann eine wahrnehmbare Minderung der höchsten Pegel in größeren Abschnitten um 2 bis 3 dB(A) erreicht werden.



Abb.62 Verkehrslärm Massnahmenplanung - Ditzingen

MOBILITÄT UND VERKEHR



Quelle: Katasterplan, Stadtwerke Ditzingen (2011), Lärmschutzkonzept (Koehler & Leutzwein, Juni 2021)
 Grafik: ISA