

5.8 Verkehrsaufkommen und Verkehrsmittelangebot

Grundsätze und Zielvorstellungen

Aus der besonderen Lage der Großen Kreisstadt Ditzingen im direkten oberzentralen Einzugsbereich der Landeshauptstadt Stuttgart (S-Bahnlinie S 6) und an einem Anschlußknoten der BAB 81 ergibt sich eine wichtige Funktion bei der Erschließung des Hinterlandes. Im Hinblick auf die Bewältigung des regionsspezifischen Pendleraufkommens (insbesondere Einkaufs-, Ausbildungs- und Berufsverkehre) lassen sich folgende Forderungen begründen:

- Funktionsfähige, bedarfsorientierte Verbindungen der Stadtteile untereinander und zu der als Versorgungszentrum dienenden Kernstadt.
- Schaffung und Verbesserung integrierter Verkehrskonzepte mit dem Ziel einer umweltbewußten Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens (Modal-split).
- Flexibilisierung, Beschleunigung, infrastruktureller Ausbau und benutzerfreundliche Ausgestaltung und Koordinierung des öffentlichen Personenverkehrs in der Fläche und Sicherung der (privat-)bahntechnischen Infrastruktur.
- Netztechnische Vermaschung und Fahrplankoordinierung von Bahn- und konzessionierten Buslinien an lokalen Umsteigepunkten (z.B. Bahnhöfen).
- Einsatz eines in den Linienführungen und Kapazitäten bedarfsgesteuerten und damit leistungsfähigen Angebotes an Regionalbussen (z.B. durch Express- und Ruffahrzeuge).
- Prüfung einer künftigen Nutzung kombinierter Gütertransportsysteme über das Schienennetz.
- Schaffung von Park&Ride- und Bike&Ride-Angebote.
- Ausbaustandard des Straßennetzes entsprechend dem Stand der Technik, bei gleichzeitiger Prüfung der Angemessenheit der Maßnahmen in landschaftspflegerischer, städtebaulicher und finanzieller Hinsicht.

Entwicklungsdaten und Planungshinweise

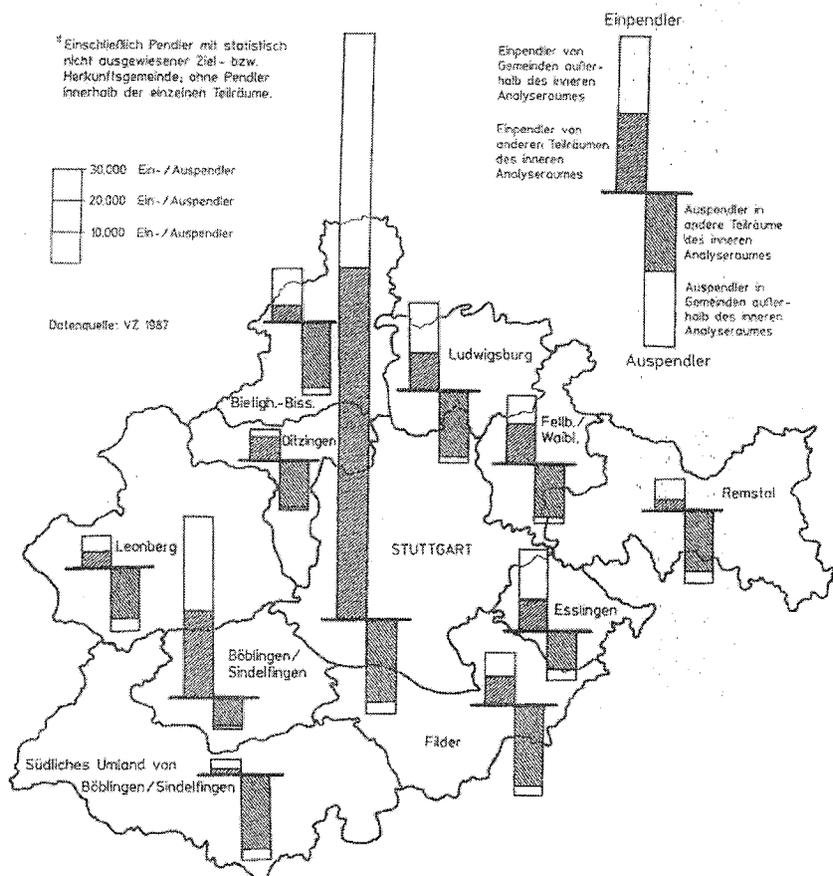
Verkehrsentwicklung

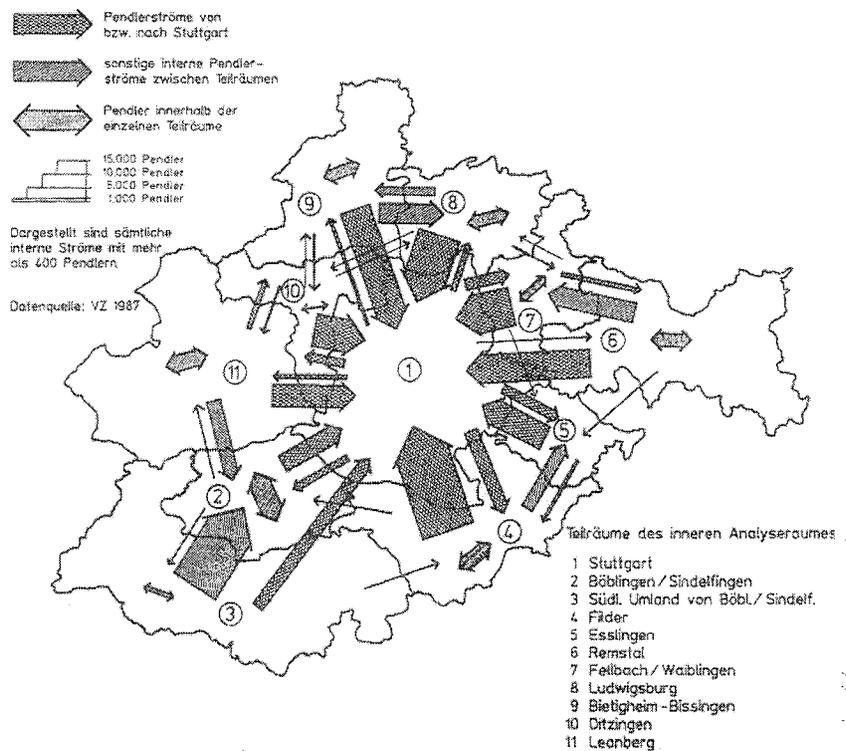
In der Großen Kreisstadt Ditzingen wird seit einigen Jahren an verschiedenen Konzeptionen zur Entlastung der Stadtteile von Durchgangsverkehren, am Umweltverbund und einem flächenmäßig durchgängigen Radwegekonzept gearbeitet. Hierin sind auch weitergehende Zielformulierungen enthalten zur Nutzung von Potentialen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zum besseren Schutz vor verkehrsbedingten Immissionen, insbesondere in hochwertigen und empfindlichen Ortslagen.

Auf der Grundlage von Begleituntersuchungen zu allen Verkehrsaspekten geht Regionalverkehrsplan davon aus, daß die Verkehrszunahme im Verdichtungsbereich von der Bevölkerungszunahme, der Veränderung der Altersstruktur und damit Erwerbsquote abhängt. Die Ergebnisse einer unterdurchschnittlichen Bevölkerungszunahme im Kernbereich und einer Abnahme der Beschäftigtenzahlen (90er Jahre) sind aber noch kein hinreichendes Indiz dafür, daß auch die Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsaufkommen stagnieren. Die Zunahme kleiner Haushalte (Individualisierung) und die Zunahme an mehrörtlichen Lebensbeziehungen steigern vielmehr noch die Mobilitätsbereitschaft und erhöhen den Mobilitätsgrad bis tief in die Randbereiche der Region hinein (bei gleichzeitiger Zunahme des Verkehrsdrucks auf den Kernbereich). Der Regionalplan sieht insofern auch die Notwendigkeit, dezentrale Verkehrsnetze zu entwickeln und die Tragfähigkeit der tangentialen Verkehrsinfrastruktur aufrecht zu erhalten (z.B. Strohgäubahn). Es wird seitens der Flächennutzungsplanung davon ausgegangen, daß mit der einseitigen Schaffung von Wohnplätzen für Pendler die radialen Verkehrsbeziehungen ins Strohgäu und damit die Verkehrsbelastungen auf der Linie Ditzingen (Kernstadt), Hirschlanden und Heimerdingen noch zunehmen werden. Entlastungsprojekte an Bundesfernstraßen sollen Schleichverkehre aus dem Strohgäu herausziehen.

Ein- und Auspendler

Abb. 16: Pendlerzahlen¹ und Pendlerbeziehungen im Kernraum der Region Stuttgart





Ditzingen hat, insbesondere gegenüber dem Oberzentrum, einen Auspendlerüberschuß (2.500 Pendler bzw. 22% der erwerbsfähigen Personen), die Zahl derjenigen, die am Wohnort arbeiten können, liegt deutlich unter 50%. Die gute Verkehrslagequalität im großstädtischen Einzugsbereich (mit der S-Bahn in 17 Minuten bis zum Stuttgarter Hbf., direkter Autobahnanschluß mit Verbindungen in alle Richtungen) bietet der Bevölkerung aber ausgezeichnete Mobilitätsbedingungen für alle Zwecke des täglichen Lebens.

Modal-split

Nach den Ergebnissen einer Begleituntersuchung zum Regionalverkehrsplan (Bd. 5) verändert sich der Modal-split zwischen 1995 und 2010 deutlich zugunsten der straßen- und schiennutzenden Verkehrsmittel.

Werktägliches Verkehrsaufkommen innerhalb der Region Stuttgart 1995 und 2010 (Prognose):

Verkehrsmittel	Anteil 1995	Anteil 2010	Veränderung (%)
Fuß	21,9	20,0	- 1,0
Fahrrad	6,9	6,3	- 1,7
IV	57,0	59,0	+12,3
ÖV	14,2	14,7	+12,2
Summe	100,0	100,0	+ 8,4

Die Fahrzweckverteilung ändert sich deutlich zugunsten der Freizeitaktivitäten und bei Versorgungs- und Dienstgängen, eine starke Abnahme erfolgt bei Ausbildungsfahrten. Der Anteil der motorisierten Verkehre liegt in der Randzone des Verdichtungsraumes weit über 60%. Aus einer Zielstellung ergibt sich, diese Verkehre künftig auf den Regionaldurchschnitt zu drücken, insbesondere durch eine Beeinflussung der Ausbildungs-, Berufs- und Freizeitverkehre (zielgruppenspezifische Angebote).

Motorisierter Individualverkehr (IV)

Die Bewohner ländlicher Gemeinden sind auf eigene Verkehrsmittel angewiesen, um am allgemeinen Geschehen zu partizipieren. Der Individualverkehr ist sehr viel eher als in den städtischen Ballungsräumen Mittel zur persönlichen Entfaltung und Daseinssicherung. Voraussetzung ist eine ausreichende straßentechnische Erschließung. Der Motorisierungsgrad der ansässigen Bevölkerung beträgt 688 Kfz/1000 Einw. (1997) und liegt damit klar über dem Bundesdurchschnitt.

Straßennetz, Netzanbindungen

Das überlieferte Netz an Landstraßen läßt, der Gemarkung folgend, eine klare Ausrichtung nach Nordwesten erkennen, wenngleich sich Heimerdingen räumlich von Ditzingen etwas wegorientiert. Die östlich gelegene Autobahn wirkt wie eine topographische Barriere und läßt über die Bundesstraße und den Herdweg nur zwei Durchlässe zu. Über die B 295 und die Landesstraßen L 1177 und L 1136 werden die Stadtteile mit dem auf der Ditzinger Gemarkung befindlichen Anschlußpunkt zur Bundesautobahn 81 / Europastraße 70 (Heilbronn-Stuttgart-Singen) verknüpft.

Ditzingen ist, gemessen am großräumigen Verkehrsaufkommen, noch nicht adäquat vernetzt. An den entlang der Landesstraßen (L 1177 auf Höhe Hirschlanden, L 1136 auf Höhe Schöckingen und besonders L 1177/1140 auf Höhe Heimerdingen) registrierbaren Überlastungspunkten fehlen teilweise noch Umfahrungsstraßen, die zu einer weiteren Entschärfung beitragen können. Entlastungsstraßen sollen, soweit lärmschutztechnisch möglich, in neu geplante Ortslagen integriert werden (vgl. die fertig gestellte Westumfahrung Ditzingen, die in Bau befindliche Südrandstraße Hirschlanden und die geplante Südumfahrung Schöckingen).

Vordringliche Straßenbaumaßnahmen

Im Entwurf des Regionalverkehrsplans heißt es: Das regionale Straßennetz soll entsprechend seiner funktionalen Anforderungen weiterentwickelt werden. Insbesondere sind Netzergänzungen zur bedarfs-gerechten Erschließung und zur Entlastung übermäßig beanspruchter Siedlungsgebiete nötig. Ebenso werden Finanzierungsvorbehalte und -prioritäten benannt, da im Rahmen der staatlichen Verkehrswegeplanung nicht mehr jede Maßnahme übernommen oder gefördert werden kann.

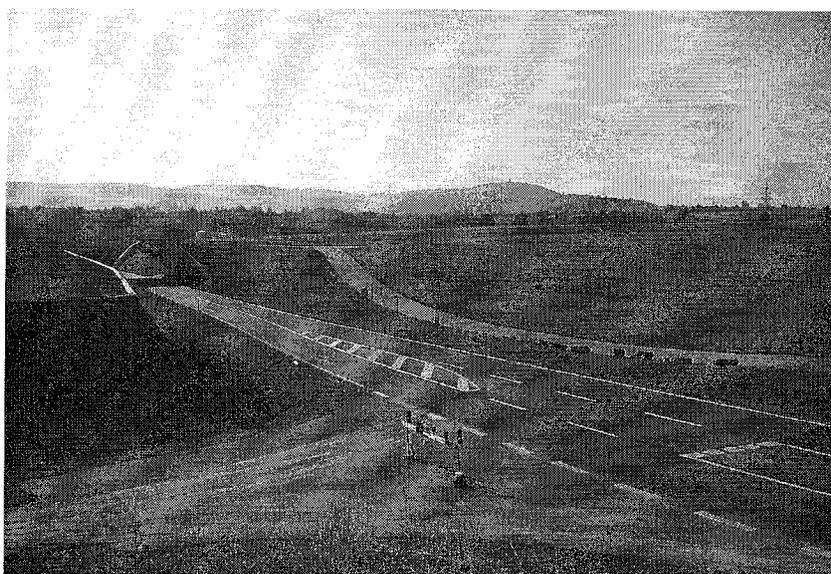
Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung neuer Standorte und zur Entlastung der Ortskernbereiche plant die Stadtverwaltung seit Jahren ortsnahe Umfahrungsstraßen in allen Stadtteilen. Die Westumfahrung Ditzingen ist bereits genehmigt und realisiert; die Südrandstraße Hirschlanden im Bau. Die kleine Ortsumfahrung Schöckingen sowie die Südumfahrung Heimerdingen sind im Planungs- bzw. Vorplanungsstadium. Eine entsprechende Priorität wurde im Regionalverkehrsplan (Entwurf) nur in Ditzingen und Hirschlanden gesehen; weitere Entlastungs- und Erschließungsmaßnahmen mit örtlicher Bedeutung, die aber das klassifizierte Straßennetz berühren, sind daher abzustimmen. Parallel dazu hat sich ein Arbeitskreis zur Koordinierung der Ortsumfahrungsstraßen in den Nachbargemeinden des Strohgäu gebildet. Die genannten Vorhaben sind keine GVFG-Maßnahmen und werden - unbenommen späterer Vereinbarungen und Regelungen zur Trägerschaft - in kommunaler Regie verwirklicht:

- Westumfahrung Ditzingen (L 1177 / B 295)

B-Plan vom 12.12.1996

Baumaßnahme abgeschlossen und im Jahre 1999 freigegeben.

(wird als Bestand gewidmet, parallel Umplanung der Marktstraße)



Die Ditzinger Westumfahrung mit ihrer Fertigstellung im Jahre 1999

- Südrandstraße Hirschlanden (L 1177)

B-Plan vom 28.07.99
 Grunderwerbsverhandlungen und Grundstückskäufe abgeschlossen
 Baubeginn im Jahresverlauf 2001
 (wird als Bestand gewidmet)

- Südumfahrung Schöckingen (L 1136)

Grundlage ist die Fortschreibung 2000 der Verkehrsuntersuchung Schöckingen (Büro Kölz) zu einer ortsnahen Trassierung (in drei Abschnitten). Diese kann bei heute 7-8000 Kfz/24h innerörtlich 70-85% Entlastung bringen; es wurde gleichzeitig auf eine Zunahme der Durchgangsverkehre von +20% bis 2010 hingewiesen.

Die Ortsumfahrung erhält eine Erschließungsfunktion für das mit geplante Baugebiet, sie entlastet historische Bereiche entlang der Ludwigsburger Straße und trägt zu einer Entflechtung von Verkehrsströmen (Bus, Radfahrer, Fußgänger) bei. Die Ortsumfahrung ist aufgrund langer Vorlauf- und Realisierungszeiten eine Voraussetzung für eine langfristig mögliche Nordostentwicklung des Stadtteils.

Derzeit laufen im Hinblick auf die Immissionsvorsorge einige Vorprüfungen (Verkehrslast, Trassenverlauf und städtebauliche Integrierbarkeit). Die regionale Grünzäsur wurde beachtet.

Parallelverfahren zum FNP gemäß § 8 (3) BauGB

(wird als Planungsfläche gemäß § 5 (2) 3 BauGB dargestellt)

- Südumfahrung Heimerdingen (L 1177 / L 1140)

Werdegang: Am 23.03.91 hat der Gemeinderat infolge einer 1990 durchgeführten Bürgerbefragung beschlossen, die bis dato verfolg-

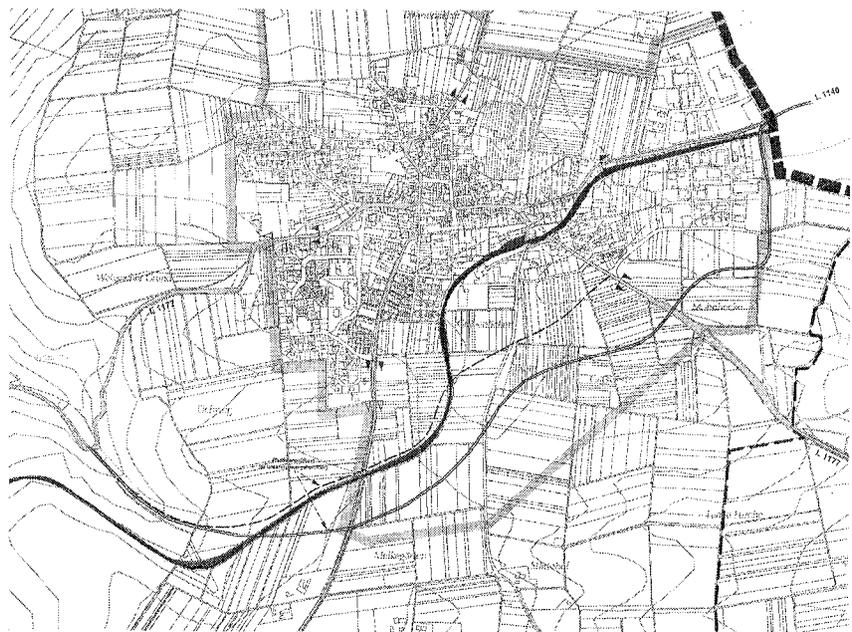
ten Planungen einer innerörtlichen Entlastungsstraße (Feuerbacher Straße als By-pass) nicht weiterzuführen. Bis zum Frühjahr 1995 wurden verschiedene Entlastungsalternativen (innerörtlicher Ringverkehr, Südumfahrung) und ihre Integrierbarkeit in den städtebaulichen Zusammenhang geprüft. Der Ortschaftsrat hat am 26.09.91 den Ringverkehr abgelehnt. Die Sicherung der Trasse entlang der Feuerbacher Straße wurde über Bebauungsplan/Veränderungssperre bis 1995 betrieben. Schließlich wurde die Südumfahrung weiterverfolgt.

Nach einer Verkehrsuntersuchung von 1995 und einer aktuellen Prognose und Nachuntersuchung (Büro Kölz) ist die dargestellte Südumfahrung technisch machbar und im Hinblick auf die künftige Verkehrszunahme sogar dringend geboten (12-14000 Kfz/24h; 52% Durchgangsverkehr, 6-8% Schwerlastverkehr; Zunahme der Verkehrslast um 25% bis 2015). Im Hinblick auf die Entlastungswirkung (65-70%) und die künftige Bauflächenentwicklung des Stadtteils (Außenerschließung) wäre eine ortsnahe Trassenanführung als günstiger anzusehen (siehe FNP-Vorentwurf). Die Bevölkerung hat sich dagegen für eine möglichst ortsfene Trassierung ausgesprochen (parallel zum Bahndamm). Daher soll versucht werden, neben dieser Planungsvariante eine genehmigungsfähige Untersuchungsvariante zu konkretisieren, die die Erfordernisse der Sozial- und Umwelt- und Raumverträglichkeit wie auch der Finanzierbarkeit gleichermaßen berücksichtigen kann.

Eine Nordostumfahrung wird aufgrund ihrer geringen Verkehrswirksamkeit nicht dargestellt.

Die Regionalverkehrsplanung erkennt mittlerweile - infolge der Ergebnisse aus einer Nachuntersuchungen - einen lokalen Bedarf an (Verkehrsausschuß Verband Region Stuttgart vom 07.02.01). Davon unbenommen sind Bemühungen um eine kreisweite Lösung der Verkehrsstrukturprobleme.

Abb. 17: Untersuchungsvarianten der Heimerdinger Südumfahrung



Auswirkungen neuer Bauflächen auf das Verkehrsnetz

Entsprechende Trassenverläufe für eine gemeindeeigene Planung (Planungs- und Untersuchungsvarianten) sind als Korridor freizuhalten bzw. ungeachtet gegenwärtiger Fragen zur späteren Trägerschaft und Finanzierung (Verhandlungen mit der Straßenbaubehörde) darzustellen.

Standortentscheidungen für neue Bauflächen belasten die örtlichen Verkehrsnetzes in sehr unterschiedlicher Weise:

Die Bauflächen in der Kernstadt liegen überwiegend in zentralen Lagen oder an der neuen Westumfahrungsstraße (inkl. Siemensstraße) sowie im Nordosten, sodaß der östliche Innenstadtbereich von zusätzlichen Verkehrsströmen betroffen sein wird und Schleichverkehre im Bereich der Hohenstaufenstraße verhindert werden sollten.

In den übrigen Stadtteilen werden Standorte für neue Bauflächen vorgeschlagen, deren Verkehrsaufkommen ebenfalls durch begleitende Umfahrungsstraßen (Außenerschließung) abgenommen wird. Dieses ist im Südosten Schöckingens und im Süden Hirschlandens der Fall. Die am nördlichen Hirschlander Ortsrand gelegenen Bauflächen werden dagegen weiterhin Teile des örtlichen Sammelstraßennetzes belasten (Hohe Straße / Mercedesstraße).

Die Bauflächen in Heimerdingen liegen günstig am Ortsausgang Richtung Kernstadt bzw. zur geplanten Südumfahrung. Für den Fall einer fehlenden Realisierbarkeit der Umfahrungsstraße wird die Baufläche Richtung Rutesheim wie die gesamte mittelfristige städtebauliche Entwicklung des südlichen Ortsrandes zu noch höherem Verkehrsaufkommen innerorts führen. Daher wurde an der Rutesheimer Straße eine zunächst nur begrenzte Bauflächenentwicklung befürwortet, für die aber städtebauliche Gründe sprechen.

Auch die Erweiterung des Steinbruchs erhöht das Aufkommen an Materialtransporten und damit die Verkehrslast Richtung Kernstadt und Autobahn. Die Umfahrungsstraßen in Hirschlanden und Ditzingen (Kernstadt) nehmen diese Verkehre auf.

Verkehrszumplanungen, Verkehrsberuhigungen

Der Hauptanteil des innerstädtischen Verkehrsaufkommens wird durch Binnen-, Quell- und Zielverkehre verursacht. Davon betroffen sind sensible und hochwertige Ortslagen in der Kernstadt und in den Ortsmitten der übrigen Stadtteile. Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs (Westumfahrung) konnte die Marktstraße als ein zentrales Bindeglied aus dem Verkehrsnetz genommen und fußgängerfreundlich umgestaltet werden. Damit verbunden ist die Erneuerung dieses Bereichs mit seinen unterzentralen Einkaufsfunktionen. Schleich- und Sickerverkehre nördlich der Marktstraße (Hinter dem Schloß) werden überdies unterbunden. Über eine innerstädtische Hauptstraßen-„Klammer“ (Autenstraße - Stuttgarter Straße - Garten-/Kirchgartenstraße) ist die Erreichbarkeit der Innenstadt mit Bahnhof, Gemeinbedarfs- und Sport/Freizeitzentren, Hotelanlage sowie verschiedenen Parkplätzen gewährleistet. Dieser Dreiviertelring nimmt andererseits die aus den verschiedenen Quartieren gesammelten Verkehre auf und lenkt sie auf das klassifizierte überörtliche Straßennetz.

Eine Entflechtung und entscheidende Entlastung von verkehrsempfindlichen Stadtteilbereichen (z.B. Ludwigsburger Straße in Schöckingen, Rathausplatz in Hirschlanden, Bahnhofsumfeld, Hausgasse und Weissacher Straße in Heimerdingen) wird durch eine Veränderung des Verkehrsmitelwahlverhaltens und eine abschnittsweise Verkehrsverlagerung auf

städtebaulich integrierte Umgehungsstraßen erreicht. Auch eine Begrenzung der Durchfahrtgeschwindigkeit und passive Lärmschutzmaßnahmen bei akuten Belastungen wie in Heimerdingen tragen zu einer Verbesserung der Situation bei. In der Kernstadt und den übrigen Stadtteilen sind straßenrechtlich bereits viele Wohnquartiere flächenhaft beruhigt. Eine Möglichkeit der gezielten Verkehrsberuhigung sind sogenannte „Speedblocker“ (kostengünstige und flexibel einsetzbare Gummimatten), die an geeigneten Standorten in Wohngebieten und vor Kindergärten und Schulen bereits getestet wurden.

Straßenrückbauten

Der Rückbau von Straßen ist aus bestimmten Gründen gerechtfertigt. Das Gesamtnetz der ländlichen Verbindungs- bzw. Umgehungsstraßen ist im Zuge einer zeitgerechten Ausbauplanung von Bundesfern-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen über die Jahrzehnte hinweg sehr dicht geworden, ohne daß frühere Durchgangsstraßen in Frage gestellt werden. Dennoch soll hier darauf hingewiesen werden, daß für die genannten Trassenabschnitte möglicherweise eine Teilfunktion als direkter Verbindungsweg für den öffentlichen Nahverkehr, Radfahrer und Wanderer, als Erschließungsweg für landwirtschaftliche Verkehre und zur Erschließung von Wohnquartieren beansprucht wird und dann zu erhalten ist (Ritterstraße in Schöckingen, Richtung Heimerdingen). Im Gegenzug zur Straßenneubaumaßnahme „Südumfahrung Heimerdingen“ wird eventuell ein Straßenrückbau an der alten Gemeindeverbindungsstraße Richtung Weissach (L 1177) möglich sein. Es handelt sich um Straßenabschnitte, die im Flächennutzungsplan dann ohnehin nicht mehr als Flächen für Verkehrsfunktionen dargestellt werden müssen.

Geänderte Klassifizierungen im Straßennetz

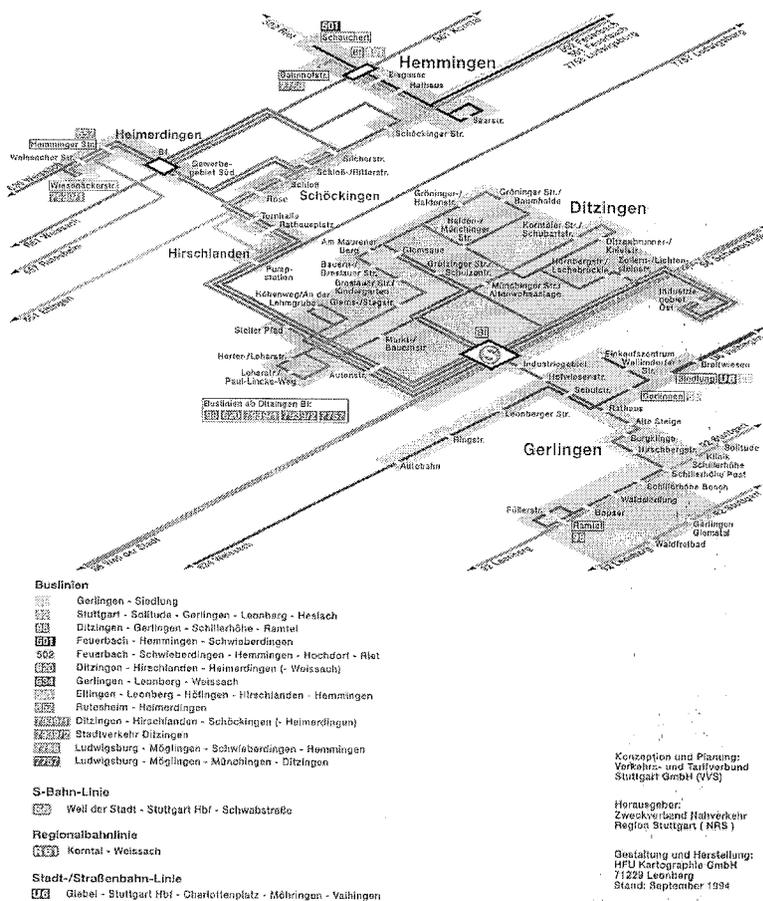
Änderungen werden durch das zuständige Straßenbauamt im Benehmen mit dem Regierungspräsidium und der jeweiligen Gemeinde vorgenommen. Änderungen sind in Stadtteilen vorgesehen, die eine Entlastungsstraße erhalten haben (Kernstadt, Hirschlanden) bzw. in denen diese geplant ist (Schöckingen, Heimerdingen).

Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr trägt zur Attraktivierung des unterzentralen Ausbildungs-, Versorgungs- und Wirtschaftsstandortes bei und gehört zur kommunalen Daseinsvorsorge. Ein leistungsfähiges, öffentliches Nahverkehrssystem ist - ähnlich wie beim Individualverkehr - Voraussetzung für die Mobilität und somit Mittel zur Selbstverwirklichung der Bewohner. Dies gilt umso mehr für Kinder, Jugendliche, Ältere Menschen sowie einen Großteil der Frauen und finanziell schlecht gestellte Personen, die kein eigenes Fahrzeug unterhalten können oder wollen und somit auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen sind. Aber auch Berufstätige in innerstädtischen Lagen machen zunehmend Gebrauch von Verkehrsmitteln, die keinen Abstellplatz benötigen. So soll der öffentliche Nahverkehr gleiche Bildungschancen (Erreichbarkeit von Schule und Berufsbildungsstellen) und die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen gewährleisten und somit wesentlich zur Erhöhung der Attraktivität der Wohnstandorte beitragen. Darüberhinaus soll ein Teil der ca. 11.360 Berufspendler, die sich täglich nach Ditzingen oder aus dem Umland ins Oberzentrum Stuttgart und Nachbargemeinden bewegen, für den öffentlichen Nahverkehr gewonnen werden. Der Nahverkehr bietet zudem die Möglichkeit, Verkehr nicht nur funktional, sondern auch gestalterisch und umfeldverträglich wieder in das lokale Geschehen zu integrieren. Dabei kann es nur fallbezogen angepasste und verkehrstechnisch vernetzbare Lösungen geben. Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs wird im wesentlichen zu verbessern sein durch folgende konzeptionelle Überlegungen und Maßnahmenswerpunkte:

- Sicherstellung einer flächenhaften, arbeitsteilig organisierten Verkehrsbedienung des ländlichen Raumes, auf direkten Wege und durch koordinierte Bus-/Schienenverkehrssysteme, aber basierend auf dem Grundnetz der regionalen und lokalen Busverbindungen;
- Verkehrsbedienungen im Zuge des integralen Taktfahrplanes der DB (Koordinierung auch der Regionalbuslinien mit halbstündlichem Fahrtenangebot (Grundtakt) und Stadtbuslinien mit 30-Minutentakt);
- Schaffung flexibler Abhol- und Andienungsmöglichkeiten (Rufbusse, Sammeltaxen, Expreßbusse etc.);
- Integration von Sonderverkehrslinien (Schüler-, Werks-, Erholungsverkehr) in das Grundliniennetz;
- Verknüpfung aller ÖV-Linien an zentralen Umsteigepunkten (z.B. Bahnhöfe mit Schienenanschluß);

Abb. 18: Das Nahverkehrsnetz im Überblick



Das Liniennetz in Ditzingen wird von folgenden Trägergesellschaften betrieben:

- Deutsche Bahn AG, Stuttgart (DB)
- Regional Bus Stuttgart GmbH, Außenstelle Ludwigsburg (RBS)
- Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)
- Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH, Hemmingen (WEG)
- Seitter GmbH & Co. KG, Reise- und Verkehrsgesellschaft Frielzheim

Folgende ÖPNV-Linien sind in Betrieb:

S6	S-Bahn-Linie der DB Stuttgart - Ditzingen - Leonberg - Weil der Stadt
R61	Regionalbahn der WEG (Strohgäubahn) Feuerbach - Korntal - Hemmingen - Heimerdingen - Weissach
620/623	Buslinien der RBS und WEG Ditzingen - Hirschlanden - Schöckingen / Heimerdingen
624	Buslinie der RBS (Stadtverkehr Ditzingen)
651	Buslinie der WEG Hemmingen - Schöckingen - Hirschlanden - Leonberg
98	Buslinie der SSB Ditzingen - Gerlingen - Schillerhöhe - Ramtel
535	Buslinie der RBS Ditzingen - Münchingen - Möglingen - Ludwigsburg
657	Ruf-Buslinie der Fa. Seitter (Ruteshiem - Heimerdingen)

Die Regionalbusse erschließen die Stadtteile als Durchmesserlinien und sind in Richtung und Gegenrichtung betrieben. Die Regionalbuslinien sind an den beiden Bahnhöfen im Stadtgebiet mit den Stadtbuslinien und den Schienenstrecken (Strohgäubahn 30-Min.-Takt, S-Bahn 30/15 Min.-Takt) verknüpft.

Die innerstädtischen Buslinien sind als Schleifen im Ein-Richtungsverkehr angelegt und an den Bahnhöfen und Ortsmitten mit den Regionalbuslinien und Schienenstrecken verknüpft. Sämtliche Linien erschließen außerdem die direkten Innenstadtbereiche. Die Linienverläufe im Stadtbusnetz sind so angelegt, daß unrentable Standzeiten vermieden werden und ein kontinuierlicher Einsatz der Fahrzeuge möglich ist. Die Linienweglängen und die Umlaufzeiten sind auf den vorgeschlagenen Taktfahrplan abgestimmt. Die Anbindung der Wohngebiete in Hirschlanden-Nord erfolgt künftig über die Linie 620 im Halbstunden-Takt.

Folgende ÖPNV-Linien sind weiter verbesserungsbedürftig:

Stuttgart/Feuerbach - Weissach (Schienenverkehr)

Die Optimierung der Strohgäubahn im Hinblick auf ein örtliches P+R-Angebot und eine Durchbindung bis zum Stuttgarter Hbf. (im Rahmen von Stuttgart 21), aber auch im Hinblick auf ihre Andienungsqualitäten (Takt, Schnelligkeit) für Berufs-, Ausbildungs- und Erholungsverkehr (überörtlicher Radweg Höfingen - Hochdorf) ist ein vordringliches Anliegen aller Strohgäugemeinden. Die Planung der Heimerdinger Südumfahrung sollte möglichst konkurrenzfrei zur Strohgäubahn erfolgen. Der mit zeitlicher Priorität verfolgte Standort HE 2 (Kugelwasen) liegt unmittelbar am Haltepunkt der Strohgäubahn; die Strohgäubahn wird aber nur einen Teil des zusätzlichen Personenverkehrsaufkommens binden können.

Freizeitbezogene Angebote (Museumsdampfbahn „Feuriger Elias“ auf der Strecke der Strohgäubahn Korntal - Weissach) werden saisonal genutzt.



Die Strohgäubahn als modernes Verkehrsmittel

Überörtlicher Schienenverkehr

Infolge der Bahnreform ist in der Bundesrepublik Deutschland auch eine Regionalisierung des öffentlichen Nahverkehrs auf der Schiene erfolgt. Mit der Einführung des integralen Taktfahrplanes im Schienenverkehr der Deutschen Bahn ist in Stuttgart ein Systemknoten mit direkten Umsteigemöglichkeiten zwischen den angebundenen Schienenstrecken entstanden.

Park + Ride, Shuttlebus-Service

Umsteigepunkte zwischen verschiedenen öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln sind übliche Angebote, um das Verkehrsaufkommen und die Parksuchverkehre mit Zielort Stuttgart auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu lenken (S-Bahnlinie 6, Strohgäubahn). Sinnvollerweise liegen diese Umsteigeeinrichtungen an Systempunkten zwischen jenen Netzteilen, die jeweils der Innen- bzw. Außenverteilung des Individualverkehrs dienen oder aber an entsprechend mit Park- und Umsteigemöglichkeiten ausgestatteten Bahnhöfen (Kernstadt, Heimerdingen).

Der Regionalplan sieht eine hohe Auslastung der P+R-Angebote im Landkreis Ludwigsburg und stellt damit auch einen Fehlbedarf im Hinblick auf eine höhere Nutzung des ÖV fest. In Ditzingen ist das Angebot dagegen derzeit ausreichend.

Ruhender und Parksuchverkehr

Anforderungen stellt der Parksuchverkehr (Einkaufs- und kulturell interessiertes Publikum) lediglich in der Kernstadt. Hier ist eine Parkraumbewirtschaftung während der Geschäftszeiten vorgesehen. Die derzeitige und geplante Verteilung der Parkieranlagen entlang innerstädtischer Tangentialstraßen erlaubt derzeit eine relativ gute Streuung des Parksuchverkehrs (Parkzeiten von 1-3 Stunden und unbegrenzt). Zur besseren Lenkung des berufs- und einkaufsbedingten Parkdrucks sollte neben dem Parkleitsystem (Beschilderung) am westlichen Innenstadtrand ein Parkplatzangebot entstehen, das von der verkehrsunempfindlichen Höfinger Straße gut erschlossen werden kann. Der heutige P+R-Parkplatz am Bahnhof benötigt eine Entlastung und eine funktionsfähige Überführung zur Siemensstraße. Die Parkstände im Bereich der Marktstraße brauchen bei randlichen Angeboten nicht erhöht werden. Siehe Parkierungskonzept der Stadt Ditzingen vom 24.10.00.

**Stadtverträglicher
Wirtschaftsverkehr**

Der Wirtschaftsverkehr stellt infrastrukturelle und logistische Anforderungen an die Stadt, bedingt auch durch den zeitgemäßen Abbau der standortgebundener Lagerhaltung der Betriebe. Die unmittelbare Belieferung des Einzelhandels mit Waren des täglichen Bedarfs und ein schneller Autobahnanschluß für Güterverkehre der Gewerbestandorte sind in ausreichendem Maße zu gewährleisten. Da der Wirtschaftsverkehr ausschließlich über das städtische Straßennetz abgewickelt wird, sind die Verkehrsaufkommen verträglich zu integrieren. Mit einer leistungsfähigen bahnhofsnahe Doppelspange (Siemensstraße, Stuttgarter Straße) können alle Anforderungen in der Kernstadt erfüllt werden. Die Anbindung der sich weiterentwickelnden Gewerbestandorte in Heimerdingen an das regionale Schienennetz (Strohgäubahn) ist zudem eine zusätzliche Option, auch einen Teil des Güterverkehrs umweltverträglich abzuwickeln.

**Fußgänger- und Rad-
fahrverkehr**

Über die gesamte Gemarkung existiert ein Netz von Fuß- und Radwegen, mit Wander-, Lehr- und Fitness-Pfaden. Durch das Gebiet verlaufen drei Haupttradwanderwege und vier Hauptwanderwege (entlang Glemstal, Guldental-Gerlinger Höhe, Bärental, Höfinger Weg und über Schöckingen). Darüberhinaus bestehen Wegeverbindungen längs der Überlandstraßen. Die Planung dieser Netze ist eigentlich nicht auf der Ebene der Flächennutzungsplanung angesiedelt. Allerdings wurden die im Ditzinger Radwegeplan vorgeschlagenen Direktverbindungen und landschaftsbezogenen Streckenverläufe in den Plan übertragen.

Darstellungsweise

Straßenverkehr

Der Flächennutzungsplan stellt die Flächen für den überörtlichen Straßenverkehr bzw. Verbindungstrassen zwischen den Orten dar (§ 5 (2) 3 Bau-GB). In den Plan sind auch die geplanten Trassen eingetragen.

Fußgänger, Radfahrer

Im Gegensatz zu den ausgewiesenen und empfohlenen Radwegen sind Planungen für Fußgängerverkehre nicht im Plan dargestellt.

Landwirtschaftlicher Verkehr

Ebenso wurde auf die Darstellung von Planungen für den landwirtschaftlichen Verkehr verzichtet.

Öffentlicher Nahverkehr

Die den nicht schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr betreffenden Planungen sind ebenfalls nicht in den Plan aufgenommen.

**Ruhender Verkehr
Schienenverkehr**

Größere öffentliche Stellplatzanlagen sind im F-Plan mit „P“ dargestellt. Die Anlagen der Deutschen Bundesbahn sind als Flächen für Bahnanlagen eingetragen. Im Übergangsbereich zu Baufächen sind bei entsprechender Detailplanung gelegentlich Flächenveräußerungen und -umwidmungen möglich.