

Strategie 2030, Monitoring zum Stand der Umsetzung, 2018 Teil I: Verkehr

Der Originaltext zum Thema Verkehr (rechts) und die Anmerkungen des Monitorings 2018 (links) werden im Folgenden synoptisch gegenübergestellt.

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p data-bbox="138 898 533 927"><u>Integration Lauffens in den VVS</u></p> <p data-bbox="138 970 1043 1251">Zur Integration des interkommunalen ÖPNV Lauffens in den VVS, wurden im Jahr 2018 zwei Befragungen der Pendler mit teils unerwarteten Ergebnissen durchgeführt. Die direkte Befragung am Bahnsteig sowie die Befragung mit Aufruf zur Beteiligung über den Lauffener Boten ergaben, dass ein Großteil der Pendler dazu bereit wäre, die Mehrkosten für eine Kooperation mit dem VVS in Kauf zu nehmen. Die Stadtverwaltung befindet sich derzeit im Dialog mit dem VVS und wird danach in den kommenden Sitzungen über die weiteren Fortschritte berichten.</p>	<p data-bbox="1093 384 1520 413">4.7 MOBILITÄT UND ENERGIE</p> <p data-bbox="1093 456 1301 485">AUSGANGSLAGE</p> <p data-bbox="1093 521 1995 839">Überregionale Anbindung Die Stadt Lauffen am Neckar ist sowohl mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gut an das regionale und überregionale Verkehrsnetz angebunden. Dazu zählt die seit 1848 bestehende Frankenhauptbahn, die von Stuttgart nach Heilbronn und weiter nach Würzburg führt. Werktags ist Lauffen im 30-Minuten-Takt direkt mit den Oberzentren Heilbronn und Stuttgart verknüpft. Die Fahrzeit nach Stuttgart beträgt rund 40 Minuten. Der Bahnhof Heilbronn wird in knapp 10 Minuten erreicht.</p> <p data-bbox="1093 959 1984 1347">Heute befinden sich sowohl eine engere Anbindung Lauffens an die Stadtbahn Heilbronn-Karlsruhe als auch an den Verkehrsverbund der Region Stuttgart (VVS) in der Diskussion. Von einem Stadtbahnanschluss erhoffen sich vor allem die westlich gelegenen Nachbargemeinden eine Reaktivierung der Zabergäubahn. Für Lauffen selbst wäre damit allerdings keine nennenswerte Verbesserung verbunden. Demgegenüber ist man bei der Anbindung an den VVS einen Schritt weitergekommen. Seit dem Fahrplanwechsel 2013 können bereits ab Lauffen Fahrkarten für den VVS in Form des Metropoltickets erworben werden. Ob sich die vollständige Integration Lauffens in den Tarifverbund des VVS für die Lauffener Nutzer tatsächlich lohnt, gilt es abzuwägen.</p> <p data-bbox="1093 1390 1951 1453">Drei Buslinien verbinden Lauffen mit Heilbronn. Eine davon ersetzt den Bahnverkehr entlang der ehemaligen Zabergäubahn, auf der die</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p data-bbox="138 411 685 443"><u>Problematik des Knotenpunktes B27/ L1105</u></p> <p data-bbox="138 483 1043 906">Da es beim Anfahren, gerade von LKW, durch den Geländeanstieg vor dem Knotenpunkt oft zu großen Lücken zwischen den Fahrzeugen kommt, schaltet die Lichtsignalanlage (LSA) zu häufig für den von Süden kommenden Verkehr auf Rot und gibt dem aus der Ilsfelder Straße kommenden Verkehr den Vorrang, obwohl das Aufkommen von der Heilbronner Straße noch nicht ausreichend abgeführt wurde. Diese Tatsache hat gerade in den Stoßzeiten am Morgen und am Abend enorme Rückstaus zur Folge, welche sich teilweise bis hinter die LSA an der Aral-Tankstelle ziehen und so ein Linksabbiegen aus der Stuttgarter Straße sehr schwierig machen. Dies wiederum, führt zu weiterer Rückstauung von Fahrzeugen auf der Stuttgarter Straße in Richtung Innenstadt und dadurch zu beträchtlich erhöhten innerörtlichen Ausweichverkehren.</p> <p data-bbox="138 954 1043 1090">Auch mangelt es durch die am Knotenpunkt B27/ L1105 vorhandene, nur zweimal täglich angefahrene Bushaltestelle, an Platz für eine Rechtsabbiegerspur von der B27 auf die L1105, wobei eine Abbiegerspur ein gewisses Maß an Entlastung zur Folge haben würde.</p> <p data-bbox="138 1137 1043 1305">Die dem Knotenpunkt südlich vorgelagerte LSA, welche das Linksabbiegen in- und aus der Heilbronner Straße in Richtung Städtle ermöglicht, verschärft laut Meinung des Landratsamtes das Problem zusätzlich, da diese bei Schaltung zu weiteren Standzeiten auf der von Süden ansteigenden B27 in Richtung Norden beiträgt.</p> <p data-bbox="138 1353 1043 1449">Das Landratsamt schätzt nach einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2017, dass durch die alleinige Ertüchtigung der LSA am Knotenpunkt lediglich mit einer geringfügigen Verbesserung des Verkehrsflusses im niedrigen ein</p>	<p data-bbox="1093 268 1986 331">Personenbeförderung 1986 eingestellt wurde. Zwei der Linien fahren auch das Hölderlin-Gymnasium direkt an.</p> <p data-bbox="1093 483 1986 1058">Die Stadt Lauffen liegt direkt an der B 27 Stuttgart – Heilbronn, die hier an der Staustufe und Schleuse den Neckar quert und am Rande der Innenstadt verläuft. Die Entfernung zum Heilbronner Zentrum beträgt etwa 12 Kilometer. In etwa derselben Distanz befindet sich auch die Anschlussstelle Ilsfeld an der Autobahn 81 Stuttgart – Heilbronn. Zu Stoßzeiten kommt es heute immer wieder zu Überlastungserscheinungen, vor allem an den Knotenpunkten zur B 27. Nicht zuletzt auch aufgrund der Zunahme an Pendlern nach Lauffen. Die hohe Verkehrsbelastung war bereits im Stadtentwicklungsprogramm „Lauffen 2000“ ein relevantes Thema, der etwa mit der „Verampelung“ der Kreuzung B 27/ Ilsfelder Straße oder der nahezu flächendeckenden Einführung von Tempo 30 zu begegnen versucht wurde. Einer westlich der Stadt verlaufenden B 27-Neu wurden bereits im Stadtentwicklungsprogramm von 1991 wenige Realisierungschancen eingeräumt. Dies gilt auch für die sogenannte Nordtangente, deren Realisierung gleichfalls in ferner Zukunft liegt.</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>stelligen Prozentbereich zu rechnen wäre. Auch sei eine unkomplizierte Ertüchtigung über ein Softwareupdate ohne weiteres nicht möglich. Da die Anlage aus den 90er Jahren stammt, müsse diese auch hardwareseitig komplett überarbeitet werden. Bei einer Überarbeitung der vorhandenen Anlage wären jedoch auch neuere Sicherheitsregelungen zu beachten, welche durch den momentanen Aufbau nicht gewährleistet werden könnten. Eine alleinige Ertüchtigung oder Neuplanung dieser LSA wäre, gemessen an Aufwand und Kosten, nur schwer realisierbar und ineffektiv. Um eine sichere und möglichst effektive Leistungssteigerung zu erzielen, wäre also eine komplett neue Überplanung des Knotenpunktes in Kombination mit anderen entlastenden Maßnahmen nötig. Dazu müsse wiederum zunächst die Untersuchung des Knotenpunktes und seiner Schwächen in einem detaillierten Ausmaß weitergeführt werden, wofür jedoch die Kapazitäten sowie die vom Regierungspräsidium zur Verfügung gestellten Mittel des Landratsamtes für das laufende Jahr nicht ausreichen. Eventuell kann die unvollständige Untersuchung im folgenden Jahr wieder aufgenommen werden.</p> <p><u>Neckartalradweg</u></p> <p>Der Bau des Abschnittes des Neckartalradwegs entlang des Zementwerks ist nahezu abgeschlossen, im Oktober soll dieser Streckenteil eröffnet und zur Befahrung freigegeben werden können. Der Neckartalradweg ist auf diesem Streckenabschnitt vom Werksverkehr des Zementwerks durch einen Zaun getrennt. Es wird auf dem Teilstück noch ein Parkplatz mit Sitzgelegenheiten für die Pausen der Radfahrer eingerichtet.</p>	<p>Lauffen liegt am Neckartalradweg, der vor allem touristisch genutzt wird. Allerdings wurde die neckarparallele Trasse Richtung Norden über das Werksgelände des Lauffener Zementwerks 2014 durch den Betreiber gesperrt. Der offizielle Neckartalradweg zwischen Lauffen und Sontheim verläuft daher fernab des Neckars und es sind zum Teil beträchtliche Steigungen in Kauf zu nehmen.</p> <p>Für eine Trassenführung entlang des Neckars wurden in den vergangenen Jahren verschiedene Varianten untersucht. Als größtes Hemmnis galten bislang die Belange des Artenschutzes auf der „Vorzugsvariante C“. Mit einem Planungswettbewerb (Mehrfachbeauftragung) für eine notwendige Brücke am Wehr Horkheim ist ein weiterer Schritt in Richtung Lückenschluss getan.</p>

Monitoring:	Strategie 2030:
<p><u>Citybus</u></p> <p>Der in der Gemeinderatssitzung am 25.10.2017 gefasste Beschluss (Vorlage Nr. 94/2017), eine Bushaltestelle auf dem Parkplatz Hagdol, gegenüber des Seniorenzentrums Haus Edelberg einzurichten, wurde realisiert. Im Zuge der gebotenen Fahrplanabstimmung auf den übrigen ÖPNV, wurden die drei wenig frequentierten Haltestellen des Citybusses Paulinenstraße, Neckarstraße und Seestraße außer Betrieb genommen. Da in letzter Zeit jedoch vermehrt Beschwerden aus der Bevölkerung über diese Außerbetriebnahmen zu verzeichnen waren und eine Zählung ergab, dass über den Zeitraum von drei Wochen lediglich 6 Personen die neu eingerichtete Haltestelle nutzen, scheint der Bedarf nach dieser fragwürdig. Deshalb zieht es die Stadtverwaltung in Betracht vorzuschlagen, diese Veränderung der Linienführung des Citybusses per Beschluss rückgängig zu machen und den vorherigen Verlauf wieder herbeizuführen. Insgesamt wird das Konzept des Citybusses sehr gut angenommen und funktioniert mittlerweile zuverlässig, Beschwerden gab es in jüngerer Vergangenheit nicht.</p> <p><u>Örtlicher MIV</u></p> <p>Die bemängelte erhebliche Beeinträchtigung der urbanen Funktionen Stadtmittelpunkt, Einkaufen, Aufenthalt und Wohnen des Stadtzentrums in der Umgebung der inneren Bahnhofstraße und des Postplatzes, wurde mit dem Verkehrskonzept Innenstadt deutlich abgemildert. So konnte durch die Tempo 20 – Zone auf dem inneren Teil der Bahnhofstraße, durch die Vorfahrtsregelungen auf den Straßen Im Brühl, Raiffeisenstraße, Weinstraße und Eisenbahnstraße sowie durch die Verbreiterung der Raiffeisenstraße im Bereich der Bahnunterführung und den dortigen Wegfall der Gehwege, der innerörtliche Durchgangsverkehr deutlich verringert und beruhigt werden.</p> <p>Gleiches gilt für die Mühltorstraße, auch hier wurden und werden verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt, um den überörtlichen Durchgangsverkehr erfolgreich zu verringern.</p>	<p>Innerörtlicher Verkehr Von den Buslinien, die Lauffen mit dem Umland verbinden, können partiell auch innerstädtische Verbindungen profitieren. Dem gegenüber bietet der Citybus Lauffen einen recht eng getakteten innerörtlichen Linienverkehr, der insbesondere von älteren Menschen genutzt wird. Bemängelt wird allerdings, dass Dörfle und Geigersberg inklusive dem Haus Edelberg nicht vom Citybus angesteuert werden.</p> <p>Aufgrund der topographischen Situation bestehen nur wenige Verbindungen zum überörtlichen Verkehrsnetz. Insbesondere die Anbindung an die B 27/Stuttgarter Straße erfolgt über lediglich zwei Straßenzüge: Wein-, Eisenbahn- und Kiesstraße oder Körner- und Wilhelmstraße. „Die Verbindung über die Körnerstraße – Wilhelmstraße führt den Ziel- und Quellverkehr der Hauptsiedlungsbereiche in großem Ausmaß über die innere Bahnhofstraße und den Postplatz, so dass der dortige Stadtkern und die urbanen Funktionen Stadtmittelpunkt, Einkaufen, Aufenthalt und Wohnen erheblich beeinträchtigt werden.“ (BS Ingenieure 2012, 3)</p> <p>Da in absehbarer Zeit nicht von einer grundsätzlichen Veränderung des Lauffener Straßennetzes auszugehen ist (etwa der Nordtangente oder die sog. „Südentleerung“), müssen Maßnahmen zur Entlastung der Stadtmitte (Bahnhofstraße zwischen Wein-/Karlstraße und der</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>Die bereits intensivierten Geschwindigkeitskontrollen innerhalb der Tempo 20 – Zone werden weiterhin in verstärktem Maße durchgeführt.</p>	<p>Schulstraße und Postplatz) im bestehenden Straßennetz realisiert werden. Dazu wurde 2012 ein Konzept vorgelegt (Variante 5a), dass sich seit Mitte 2013 in der Testphase befindet.</p> <p>Tempo 10: Bahnhofstraße, Postplatz, Körnerstraße – Abknickende Vorfahrt Im Brühl – Raiffeisenstraße – Abknickende Vorfahrt Bahnhofstraße – Weinstraße – Eisenbahnstraße als Vorfahrtsstraße – Verbreiterung der Raiffeisenstraße im Bereich der Bahnunterführung und Wegfall der Gehwege.</p>
<p><u>Ruhender Verkehr</u></p> <p>Den Konflikten im ruhenden Verkehr zwischen Anwohnern, Pendlern und Kunden sowie den Besuchern von Veranstaltungen im Innenstadtbereich, konnte sowohl durch die temporäre Schaffung weiterer Parkplätze an der Ulrichstraße, als auch durch das Konzept der Bewohnerparkausweise erfolgreich entgegengewirkt werden. Die Bewohnerparkausweise werden gut angenommen und bei Bedarf wäre eine Ausweitung des Konzeptes denkbar. Eine weitere Möglichkeit zur Entschärfung des Problems wäre die Einführung von alternierenden Halteverböten in Sammelstraßen.</p>	<p>Als ein weiteres Problem des MIV wird der ruhende Verkehr bezeichnet. Vor allem in der Innenstadt kommt es zu Konfliktsituationen zwischen Anwohnern, Pendlern, Kunden sowie den Besuchern von Veranstaltungen. Die temporär geschaffenen Stellplätze an der Ulrichstraße haben etwas zur Entlastung beigetragen.</p>
<p>Als Lösung für den Parkplatzmangel bei Veranstaltungen auf und um den Kiesplatz, wurde für die Stellplatztaschen auf dem Platz eine Pflicht für die Nutzung von Parkscheiben eingeführt, welche die Parkdauer auf 3 Stunden begrenzt. Weiterhin stehen die Stellflächensituation am Kiesplatz und die Wirkung des Lösungsversuches unter Beobachtung.</p> <p><u>Örtlicher Radverkehr</u></p> <p>Um die innerörtlichen Konfliktstellen des Neckartalradweges zu entschärfen, wurde unter anderem durch die Schaffung einer Kragplatte gegenüber der Regiswindiskirche, der Fußweg zwischen Seestraße und Kiesplatz verbreitert und verbessert sowie für den Radverkehr freigegeben.</p>	<p>Der Neckartalradweg weist nicht nur außerorts, sondern auch in der Innenstadt Konfliktstellen auf. Betroffen ist hier vor allem die Kiesstraße unterhalb der Regiswindiskirche, die an dieser Stelle einen zu geringen Querschnitt für eine sichere Abwicklung der Fußgänger-, Rad- und</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>Im Zuge der Endbebauung des Seidel-Areals, beabsichtigt die Stadt einen Radweg für den bergauf fahrenden Radverkehr in der Körner Straße einzurichten. Dieser wird zwischen der Ausfahrt des Kindergartens Senfkorn und dem Einzelhändler Biomammut entstehen.</p>	<p>Straßenverkehre aufweist. Drüber hinaus ist die Wegeföhrung zwischen Kiesplatz und Einmündung Neckarstraße unklar. Mit den notwendigen Baumaßnahmen zur Verbesserung dieser Situation wurde bereits begonnen und noch im Jahr 2014 soll der Abschluss erfolgen. Nicht in Angriff genommen werden konnte hingegen die Erstellung einer „Radwegekonzeption“ für das gesamte Stadtgebiet, die bereits im Stadtentwicklungsprogramm „Lauffen 2000“ vorgesehen war. Als Gefahrenstelle für Radfahrer (Schüler) werden etwa die Körnerstraße bezeichnet oder die Charlottenstraße im Bereich der Schule. Auch fehlt es an Stellplätzen für Räder im gesamten Stadtgebiet vor allem auch für Rad-Touristen. Hierzu zählen heute selbstverständlich auch Ladestationen für Elektrofahrräder.</p>
<p>Die Anbindung des Radwegenetzes an- und über die Wehrbrücke mittels Fahrradschnecke und Radweg wird im Zuge der Brückensanierung umgesetzt werden.</p>	
<p>Die Verlegung eines Teils der Kiesstraße und die damit verbundene Verbreiterung des dortigen Radweges und Einrichtung eines Fußgänger- und Radfahrerdurchlasses, werden nach Vervollständigung des erforderlichen Grunderwerbs folgen.</p>	
<p>Die Radwegeverbindung zwischen Kirschen- und Rottlandweg ist derzeit unverändert. Jedoch ist der parallel verlaufende, südlich davon liegende Weg verbessert worden.</p>	
<p>Die Gehwege an der Nordheimer Straße, an der Körner Straße zwischen Lange Straße und Schulstraße sowie an der Uferstraße (Neckarseitig) zwischen Lange Straße und Brückenstraße wurden nun auch für Radfahrer freigegeben. Das Stück der Seestraße zwischen Brückenstraße und Friedhofstraße ist zu schmal um den Gehweg für Radfahrer frei zu machen. Die Verbreiterung des Gehweges auf der alten Neckarbrücke wurde im Gemeinderat beschlossen, jedoch ist vor der Umsetzung dieser Maßnahme auch dieser Weg zu schmal für eine Freigabe für Radfahrer.</p>	
<p>Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen an der Charlottenstraße, der Herdenstraße und der Neckarstraße wurden von der Polizei abgelehnt, da an diesen Stellen der Radverkehr nicht überwiege, das Konzept der Fahrradstraße aus verkehrserzieherischer Sicht als kritisch zu bewerten und auch vielen Autofahrern nicht bekannt sei.</p>	
<p>Das vorgeschlagene Verbot für Radfahrer auf dem Gehweg der B27</p>	

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>zwischen Ilsfelder Straße und dem Abzweig Zementwerk ist mit der Eröffnung des neuen Abschnitts des Neckartalradwegs hinfällig.</p> <p>Die Verbesserung der Wegequalität an der Friedhofstraße wurde noch nicht durchgeplant. An der Otto-Konz-Straße folgt die Verbesserung mit der Sanierung der Neckarstraße. Das fehlende Teilstück der Feldwegeverbindung L1105 – B27 wurde Asphaltiert. Die Verbesserung der Wegequalität des Neckartalradwegs südlich der Minigolfanlage ist beschlossen und der Asphalt wird saniert.</p> <p>Die Notwendigkeit verbesserter Radabstellanlagen am Schulzentrum wird derzeit geprüft. Neben der existierenden verbesserten Radabstellanlage inkl. Ladestation für E-Bikes am Postplatz und der Planung des Bikeports in der Oskar-von-Miller-Straße, wird vor allem in den Bereichen Kies und Bahnhof nach neuen Orten für solche Anlagen gesucht. Am Bahnhof ist geplant, auch die bestehenden Fahrradboxen zu erweitern.</p> <p>Außerdem wurden und werden zur weiteren Unterstützung des Radtourismus an vielen Stellen der Radwege weitere Schilder angebracht. Auch wird die Stadtverwaltung entlang aller Radrouten nach weiteren geeigneten Orten für Radstände, Bikeports, Ladestationen sowie Rastplätzen und eines Hotels bzw. einer Gastronomie im Rahmen des Radverkehrs Ausschau halten, um diesen weiter zu fördern.</p> <p>Die Änderungen und Ergänzungen der Info-Punkte am Bahnhof, am Kies, am Wohnmobilparkplatz sowie an der Yachtschule stehen noch aus.</p>	
<p><u>Barrierefreiheit</u></p> <p>Die Genehmigungsplanungen für die beiden Aufzüge am Lauffener Bahnhof wurden dem Eisenbahnbundesamt zur Prüfung vorgelegt, nach der Genehmigung können die Förderanträge eingereicht werden. Die Realisierung der Anlagen kann, abhängig von der Dauer der Prüfung und Genehmigung, zwischen Ende 2019 und 2020 beginnen. Durch die Umsetzung</p>	<p>In einer älter werdenden Gesellschaft rücken auch die Themen Fußgängerverkehr und Barrierefreiheit deutlicher in den Vordergrund. Dies betrifft öffentliche Gebäude und Anlagen sowie wichtige innerörtliche Wegeverbindungen. Sowohl bei der Bürgerbeteiligung „Kies“, bei den Expertengesprächen als auch im Rahmen der Bürgerbefragung wurden</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>dieser Maßnahmen, wird neben dem Bahnhof in gleichem Zuge auch der Einzelhandelsstandort Im Brühl barrierefrei erschlossen.</p> <p>Bei allen städtischen Baumaßnahmen wird auf die barrierefreie Erschließung geachtet. So wurden beispielsweise bei der Neuerrichtung der Bushaltestellen in der Körnerstraße Blindenleitpfade sowie erhöhte Bordsteine, sogenannte Kasseler Bords, integriert. In naher Zukunft werden auch die Bushaltestellen am Busbahnhof ZOB, an der Nordheimer Straße, am Parkfriedhof sowie am Gymnasium und an der Realschule barrierefrei umgebaut.</p>	<p>verschiedene Problemstellen benannt:</p> <ul style="list-style-type: none">– die Erreichbarkeit der Bahnsteige am Bahnhof sowie die Verbindung von der Innenstadt zum Brühl,– der Zugang zum Rewe sowie fehlende Querungsmöglichkeiten der Bahnhofstraße in diesem Bereich,– die Kiesstraße, die eine Barriere und aufgrund sehr schmaler Bürgersteige auch eine Gefahrenstelle für Fußgänger darstellt,– die Wegeverbindung vom „Haus Edelberg“ zur Innenstadt. Hier wurden auch fehlende Bänke für Pausen angemahnt.– im gesamten Stadtgebiet wurden hohe Bordsteinkanten beklagt. <p>Energie und Klimaschutz Entgegen der heutigen Relevanz des Themenkomplexes wurden im Stadtentwicklungsprogramm „Lauffen 2000“</p> <p>keine Klimaschutzziele oder Maßnahmen zur Energieeinsparung und zum Umweltschutz aufgerufen. Bisher betreibt die Stadt Solaranlagen auf den Dachflächen geeigneter Gebäude. In den Gesprächen und im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde zudem auf eine allgemeine Lärm- und Feinstaubbelastung durch den Auto- und Bahnverkehr, das Gewerbe und die Landwirtschaft hingewiesen. Beispielhaft wurde etwa das hohe Verkehrsaufkommen in der Kiesstraße als Ursache ausgemacht.</p> <p>STRATEGIEZIELE SOWIE KONZEPTE, MASSNAHMEN UND PROJEKTE</p> <p>Ziel ist eine sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer und Reduktion des hausgemachten motorisierten Individualverkehrs Wesentliche Maßnahmen, die zu einer Entlastung des Durchgangsverkehrs beitragen könnten (Nordtangente), sind auf absehbare Zeit nicht realisierbar. Die Stadt ist daher gehalten, die eigenen Verkehrsströme zu verringern und die Art der Mobilität anders zu gestalten.</p> <p>> Unter dem Motto „Lauffen barrierefrei“ sollen Barrieren für Fußgänger im Stadtgebiet systematisch erhoben und beseitigt werden. Den</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p><u>Überörtlicher Radverkehr</u></p> <p>Der Ausbau des Radweges an den westlichen Steillagen in Richtung Brackenheim in Form von Asphaltierung und Beschilderung wurde durchgeführt. Außerdem wurde eine Querungsstelle für den Radverkehr über die L1103 geschaffen.</p> <p>Derzeit wird auch im Rahmen einer Machbarkeitsstudie gemeinsam mit der Stadt Brackenheim untersucht, wie der Radweg nach der kürzlich erstellten Querungsstelle über die L1103 in Richtung Brackenheim weiter ausgebaut und verbessert werden kann.</p> <p>Zur Unterstützung des überörtlichen Radverkehrs mit E-Bikes will die Stadt vielerorts Ladestationen für die elektrobetriebenen Fahrräder schaffen.</p>	<p>Auftakt zu einem solchen Programm könnte ein sogenannter „Rollatortag“ sein, mit dem die Wahrnehmung von motorischen Barrieren</p> <p>im Alltag erfahrbar gemacht werden könnte. Als ein erster wichtiger Schritt wird der Aufzug im Bahnhof realisiert und die Verbindung von der Innenstadt zum Brühl barrierefrei gestaltet.</p> <p>> Eltern sollen dazu angehalten werden, ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule zu schicken, um die Verkehrssituation vor den Schulzentren sicherer zu machen.</p> <p>> Ein „Radkonzept Innenstadt“ soll gemäß dem Motto „Von vier auf zwei Räder“ erarbeitet werden. Schwerpunkt soll der Ausbau eines innerstädtischen Radwegenetzes sein, das insbesondere auch die Schulwege berücksichtigt. Zudem sollen zusätzliche öffentliche Fahrradstellplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroräder geschaffen werden.</p> <p>> Ergänzend zum Radverkehr in der Innenstadt sollen der Ausbau des Neckartalradwegs nach Norden und eine bessere Anbindung des Fahrradverkehrs in Richtung Brackenheim und das Zabergäu vorangetrieben werden.</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>Zurzeit wird am Beginn der Oskar-von-Miller-Straße ein Bikeport der Ener Geno mit photovoltaikgespeister Lademöglichkeit geplant. Dieser wird auf der Grünfläche gegenüber der ZEAG- Scheune mit der Oskar von Miller Infotafel entstehen. Thematisch passend zum elektrischen Strom, kann so auch dieser geschichtsträchtige Ort als Sehenswürdigkeit mit in den Neckartalradweg integriert werden.</p>	<p>> Das Angebot des Citybusses soll um das Gebiet Geigersberg und vor allem das Dörfle mit dem Haus „Edelberg“ erweitert werden. Auch die Supermärkte am Brühl und in der Bahnhofstraße sowie das Freibad sollten als Haltestellen mit in den Fahrplan aufgenommen werden. Wünschenswert wäre zudem eine Verlängerung der Betriebszeiten nach 18:00 Uhr. Im Falle einer Auf siedlung des Gewerbegebiets Vorderes Burgfeld II ist eine Erweiterung des Citybus-Angebots in diese Richtung zu prüfen.</p> <p>> Für die Verbesserung der Bahnanbindung nach Süden und eine vereinfachte Fahrpreisgestaltung wird eine Kooperation mit dem Verkehrsverbund der Region Stuttgart angestrebt. Damit soll vor allem der PKW-Pendelverkehr nach Kirchheim am Neckar, dem bisherigen VVS-Endpunkt, reduziert werden. Da mit der Integration Lauffens in den VVS auch Fahrpreiserhöhungen verbunden sein können, sollen mit einer Befragung die tatsächlich Vor- und Nachteile für die Lauffener Pendler erhoben werden.</p> <p>> Die Installation eines Carsharing-Angebots soll geprüft werden, um den innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr zu reduzieren.</p> <p>> Nach erfolgreichem Abschluss der Testphase soll das „Verkehrskonzept Innenstadt“ umgesetzt werden. Ziel ist vor allem die Reduktion und Verlangsamung des Durchgangsverkehrs entlang des Postplatzes.</p>

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p data-bbox="138 772 813 804"><u>Lösungsansätze zur Verbesserung des Verkehrsflusses:</u></p> <p data-bbox="138 842 1043 911">Es ergeben sich Lösungsansätze mit unterschiedlichen Zeithorizonten und Umsetzungschancen. Da dem für die Ampelanlagen zuständigen</p> <p data-bbox="138 987 1043 1342">Landratsamt im Jahr 2018 besonders wenige Kapazitäten und Mittel zur Verfügung stehen und vor allem die wirkungsvollsten aber langfristigen Lösungen, wie etwa die Nordtangente oder eine Entlastungsspanne, für das den Straßenbau durchführende Regierungspräsidium enorme Belastungen darstellen, gestaltet sich eine zeitnahe Umsetzung schwierig. Die verhältnismäßig kurzfristigen Lösungsansätze haben im Moment die größte Chance zur Umsetzung, ergeben jedoch, verglichen mit den langfristigen, einen geringeren Effekt. Eine Kombination aus mehreren Lösungsansätzen würde Synergien ergeben und die positive Wirkung auf den Verkehrsdurchsatz erhöhen.</p> <p data-bbox="138 1347 1043 1449">Ein kurzfristiger Termin der Stadtverwaltung mit Vertreten des Landratsamtes und des RP zur zeitnahen Besprechung der Problematik und der möglichen Lösungsansätze wird momentan vom Landratsamt organisiert.</p>	<ul data-bbox="1093 268 1998 911" style="list-style-type: none"><li data-bbox="1093 268 1998 370">> Die Kiesstraße soll so umgestaltet werden, dass der Verkehr flüssiger abgewickelt werden kann und sichere Fuß- und Radwege sowie Querungsmöglichkeiten entstehen.<li data-bbox="1093 411 1998 480">> Zur Entlastung der Stuttgarter Straße soll die Auffahrtsregelung auf die B 27 verbessert werden.<li data-bbox="1093 521 1998 624">> Für die Altstadt soll eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs erfolgen. Handlungsbedarf entsteht vor allem im Zuge der Bebauung des Seidel-Areals oder der Fläche an der Ulrichstraße.<li data-bbox="1093 665 1998 734">> Eine interkommunale Abstimmung und Zusammenarbeit soll angeregt werden. Ziel ist eine weiträumige Umfahrung Lauffens.<li data-bbox="1093 842 1998 911">> Aufgrund der hohen innerstädtischen Verkehrsbelastungen wird weiterhin auf die Realisierung der Nordtangente hingewirkt.

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>Kurzfristige Lösungen:</p> <p>-„Lösungsansatz kurz 1“: Ersatz der Bushaltestelle am Knotenpunkt durch eine Rechtsabbiegerspur für die Einbiegung in die Ilsfelder Straße. Hierdurch entfielen die</p> <p>Ausbremmung der geradeaus fahrenden Fahrzeuge, welche durch das langsame Tempo der Rechtsabbieger in der Grünphase der LSA verursacht wird.</p> <p>Diese Lösung wird auch zunächst vom Landratsamt als erster Schritt favorisiert, sie war der Ursprüngliche Anlass für die im Moment laufende Organisation eines Gesprächstermins zwischen Stadtverwaltung, Landratsamt und RP zum Problemthema Knotenpunkt B27/ L1105.</p> <p>-„Lösungsansatz kurz 2“: Abkopplung der Kontaktschlaufen und rein zeitliche Taktung der LSA am Knotenpunkt. Die Schaltzeiten der LSA würden dann dem Tageszeittypischen Verkehrsaufkommen entsprechend programmiert. Das durch die große Lückenbildung an der Steigung verursachte Problem der Fehlinterpretation der Fahrzeugmengen durch die LSA würde damit beseitigt. Ob diese Lösung den Verkehrsfluss in der Praxis tatsächlich verbessert, könnte in einem versuchsweisen Wechsel der LSA in diesen Modus eruiert werden.</p> <p>-„Lösungsansatz kurz 3“: Temporäre Abschaltung der LSA, abhängig von bestimmten Tageszeiten oder Verkehrslagen. Aus der Bürgerschaft kam einmal die Feststellung, bei einem Ausfall der LSA in der Vergangenheit, sei der Verkehr sogar besser geflossen als sonst. Auch hier könnte in Testläufen herausgefunden werden, welche Wirkungen diese Maßnahme zur Folge hat und ob dadurch eine Verbesserung eintritt.</p>	

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>Langfristige Lösungen:</p> <p>-„Lösungsansatz lang 1“: Schaffung einer Entlastungsspanne zwischen B27 (Heilbronner Straße) und L1105 (Ilsfelder Straße). Das Auf- und Abfahren zwischen dem nördlichen Teil der Spange und der B27 sowie dem südlichen Teil der Spange und der L1105 könnte, bei entsprechendem Grunderwerb, mithilfe von Kreisverkehren gelöst werden. Weder für die Entlastungsspanne selbst, noch für die Kreisel müsste Bebauung weichen, da sich in den entsprechenden Bereichen ausschließlich landwirtschaftlich genutzte Freiflächen befinden. So würden Wartezeiten durch LSA an beiden Stellen entfallen. Eine Sperrung der Durchfahrt und somit das Einfahren von der L1105 auf die B27 am Knotenpunkt, durch eine Regelung per kurzer Einbahnstraße oder verbotener Einfahrt, würde hier die kritische LSA ebenfalls obsolet machen. Um das Linksabbiegen von der B27 in die L1105 für den von Heilbronn kommenden Verkehr am Knotenpunkt zu vermeiden, könnte an dieser Stelle die Fahrtrichtung geradeaus vorgeschrieben werden. Der Verkehr der L1105 könnte in beiden Richtungen kontinuierlich über Kreisverkehre und die Spange fließen, trotzdem hätten die Anwohner der L1105 weiterhin die Möglichkeit über eine Rechtsabbiegerspur von der B27 aus Richtung Lauffen kommend („Lösungsansatz kurz 1“) in Ihr Wohngebiet hinein zu fahren. Die Einfahrt könnte dabei zusätzlich unattraktiver für den Durchgangsverkehr gestaltet werden, indem zwischen dem Knotenpunkt und dem südlichen Anschluss der Entlastungsspanne an die L1105 eine Tempo-30 Zone eingerichtet werden würde.</p> <p>Das auch vom Landratsamt angesprochene Problem der hin- und wieder schaltenden, südlich des Knotenpunktes auf der B27 gelegenen, vorgeschalteten LSA, die das Abbiegen für Linksabbieger in- bzw. aus der Heilbronner Straße in Richtung Städtle ermöglicht, würde nach dem kompletten Wegfallen anderer LSA in diesem Bereich wahrscheinlich nicht mehr maßgeblich ins Gewicht fallen, da in- und aus dieser Richtung nur eine unbedeutende Menge an Fahrzeugen pro Tag abbiegen.</p>	

<u>Monitoring:</u>	<u>Strategie 2030:</u>
<p>Eine Veranschaulichung dieses Lösungsansatzes und zum Vergleich auf diesem Teilstück auch des beschlossenen Verlaufes der Nordtangente (Teil von „Lösungsansatz lang 2“), bietet die Abbildung am Ende des Textes.</p>	
<p>-„Lösungsansatz lang 2“: Der Bau der Nordtangente ist bereits beschlossen, jedoch liegt ihre tatsächliche Realisierung aller Voraussicht nach in weiter Ferne. Die Nordtangente würde viele Probleme des Straßenverkehrs unserer Stadt zugleich lösen. Das kritische überörtliche Verkehrsaufkommen zwischen den viel befahrenen Verbindungen B27, L1105 sowie L1103 würde über die Tangente um die Stadt herum geleitet werden, so würde unter anderem auch der oben angesprochene Knotenpunkt B27/L1105 eine immense Entlastung erfahren. Die Realisierung ist jedoch nach Meinung des Landratsamtes vor dem Hintergrund der hohen Kosten und der Eingriffe in Natur und Landschaft nicht zeitnah umsetzbar. Trotzdem wird das Thema auch bei der kommenden Gesprächsrunde mit dem Landratsamt und dem RP angesprochen werden und die Stadtverwaltung wird sich für die Realisierung der Nordtangente einsetzen. Bei sich abzeichnendem Vorankommen oder anderen Neuigkeiten in dieser Angelegenheit, wird wieder Detaillierter auf dieses bereits gründlich diskutierte Thema eingegangen und berichtet. Die Vorzüge dieser Lösung wurden bereits in großem Ausmaß dargelegt und die immense verkehrliche Entlastung unserer Stadt durch diese Maßnahme ist nicht von der Hand zu weisen.</p>	

Visualisierung „Lösungsansatz lang 1“

