

## Verkehrsentwicklungsplan Stadt Ludwigsburg

### Zeitlicher Ablauf

Beginn 1997, bausteinartige Weiterbearbeitung, Abstimmung in den politischen Gremien bis 2001

### Bestandsaufnahme

Öffentlicher Personennahverkehr, Motorisierter Individualverkehr, Ruhender Verkehr sowie Rad- und Fußgängerverkehr.

### Planungsziele

Definition von Zielvorgaben und Strategien; Bestimmung der daraus abgeleiteten Maßnahmen.

### Szenarien – Potentiale

Modellierung von drei alternativen Szenarien zur Abschätzung der verkehrlichen Entwicklung in der Stadt Ludwigsburg und Abschätzung deren Auswirkung.

# Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

## Vorgehensweise VEP

Der Verkehrsrahmenplan oder Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein Instrumentarium, in dem gleichberechtigt nebeneinander und aufeinander abgestimmt alle Verkehrsarten berücksichtigt werden:

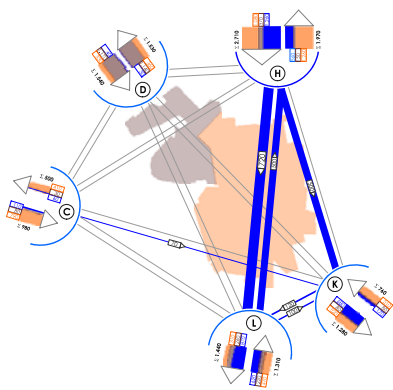
- Fußgängerverkehr
- Fahrradverkehr
- öffentlicher Personennahverkehr
- motorisierter Individualverkehr (Kraftfahrzeugverkehr fließend und ruhend)

Aufgabe eines VEP ist es, für ca. 10 bis 15 Jahre Leitlinien für die weitere Entwicklung einer Kommune aufzuzeigen. Dementsprechend werden Lösungen in Konzepten zu übergeordneten Fragen vorgelegt und bilden so die Grundlage für weitere vertiefende Planungen auf der Basis der in der Gemeinde abgestimmten Leitlinien.

## Bestandsaufnahmen

Verkehrsentwicklungspläne basieren auf gezielt ausgerichteten Verkehrserhebungen zur Quantifizierung des Verkehrsaufkommens. Verschiedenste Arten von Zählungen, Befragungen und Beobachtungen können in Abstimmung auf die Fragestellung eingesetzt werden.

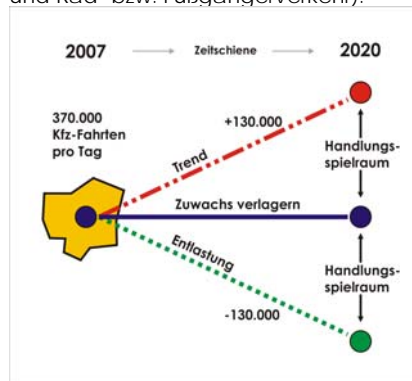
Im Rahmen der Grundlagenermittlung wird auch der Durchgangsverkehr festgestellt – jene Verkehrsart, die am ehesten aus dem Zentrum einer Kommune verlagerbar ist. Ziel- und Binnenverkehr sind als lebenswichtige Bestandteile des urbanen Verkehrs umweltverträglich abzuwickeln und/oder (in Teilen) auf andere Verkehrsarten zu verlagern.



Darstellung des Durchgangsverkehrs einer Gemeinde

## Szenarienbetrachtung

Auf Basis der Bestandsaufnahmen können unterschiedliche Szenarien entwickelt und auf ihre Auswirkungen hin überprüft werden: "Trend" – "Zuwachs verlagern" – "Entlastung". Damit ergibt sich ein Handlungsspielraum zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf andere Verkehrsmittel. Das Trend-Szenario beinhaltet deutliche Zunahmen des Kfz-Verkehrsaufkommens im MIV bei Einschränkungen für die umweltfreundlichen Verkehrsarten. Im Szenario "Zuwachs verlagern" erfordert das "Einfrieren" des MIV auf dem Status Quo deutliche Beförderungsmehrleistungen im Radverkehr und im ÖPNV. Die gravierendsten Änderungen sind im Szenario "Entlastung" zu verzeichnen (Rückgang im MIV, starke Steigerungen im ÖPNV und Rad- bzw. Fußgängerverkehr).



### Szenarienbetrachtung

Der VEP liefert in der Simulation Verkehrsbelastungen für unterschiedliche Planfälle. So kann aus dem aufgezeigten Handlungsspielraum ein konkreter Maßnahmenkatalog erstellt, mit einer Prioritätenreihung versehen und bewertet werden.

## Bearbeitete VEP

- Altenburg (41.500 EW), 1999... 2004
- Babenhausen (16.500 EW), 1993
- Bad Hersfeld (31.000 EW), 1992
- Bad Schwalbach (11.300 EW), 2005
- Dieburg (15.000 EW), 1988 + 2003
- Egelsbach (10.000 EW), 1994 + 2004
- Eppertshausen ((5.800 EW) 2007
- Eisenach (40.500 EW), 2001/02 + 2005
- Groß-Zimmern (13.500 EW), 1996
- Hofheim (37.900 EW), 2006
- Karben (21.500 EW), 1995
- Langen (35.000 EW), 1992...94
- Langenselbold (12.500 EW), 1995
- Ludwigsburg (87.000 EW), 1997... 2001
- Mannheim-Nord (307.000 EW), 1995
- Neuhof (11.500 EW), 1994
- Osthofen (9.000 EW), 1993/94
- Otterberg (5.000 EW), 1991
- Pfungstadt (25.000 EW), 1995
- Riedstadt (20.500 EW), 2002
- Sonneberg (25.000 EW), 1995
- Suhl (40.000 EW), 1991
- Viernheim (32.800 EW), 2007

