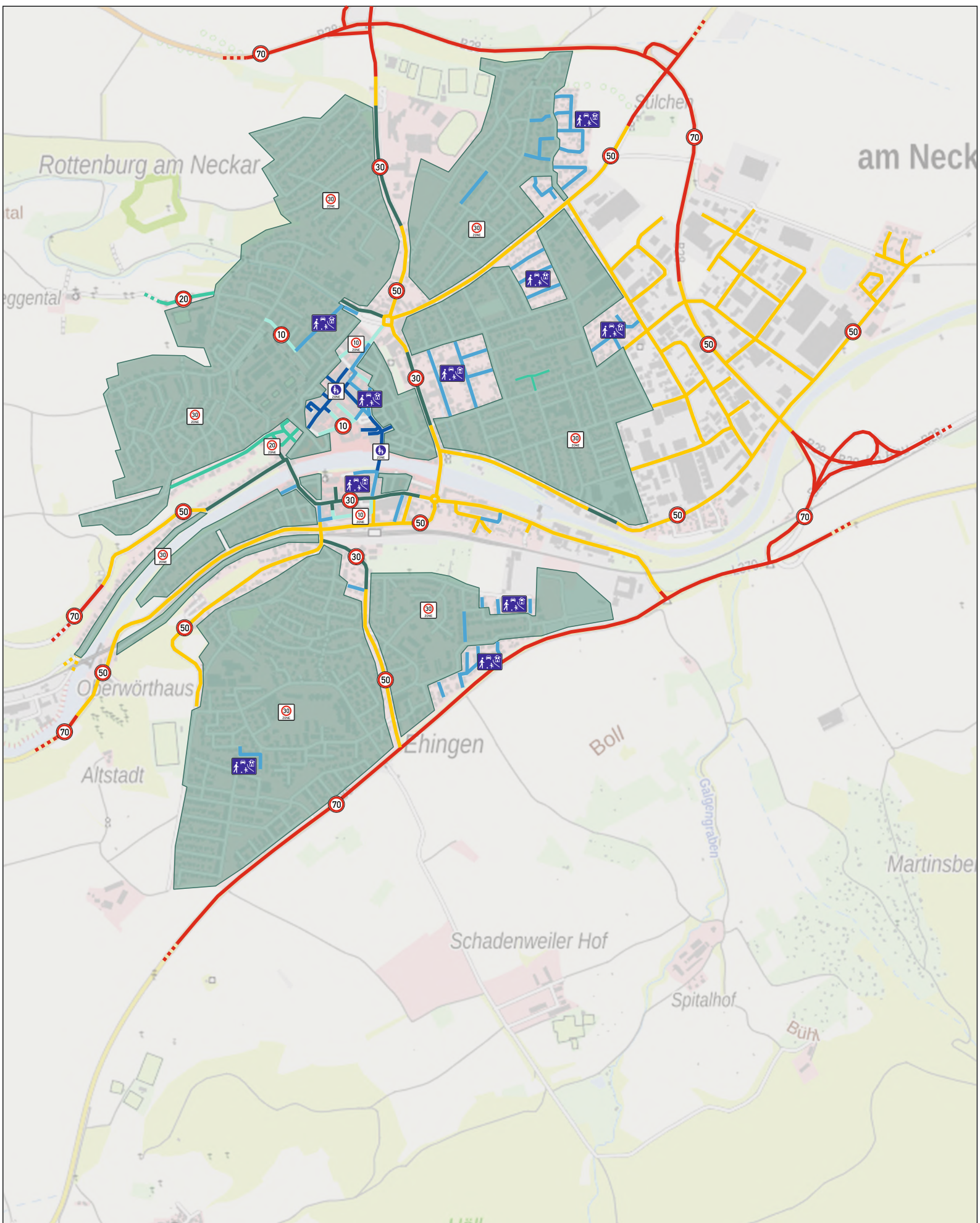




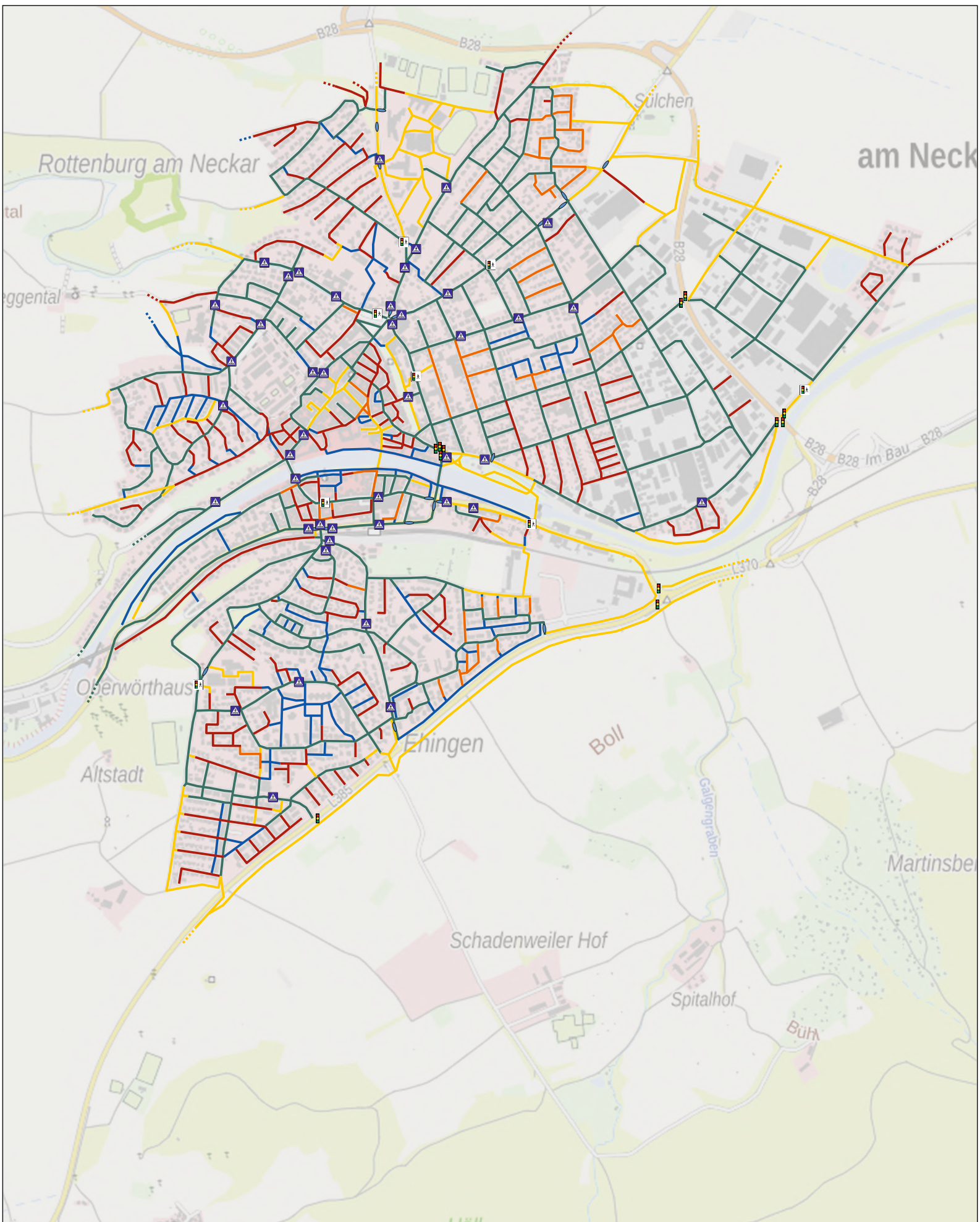
Legende

	70 - 100 km/h
	50 km/h
	30 km/h
	Zone 30
	20 km/h bzw. Zone 20
	10 km/h bzw. Zone 10

	Verkehrsberuhigter Bereich
	Fußgängerzone

Fußverkehrskonzept Rottenburg am Neckar

Höchstgeschwindigkeiten
im Kfz-Verkehr

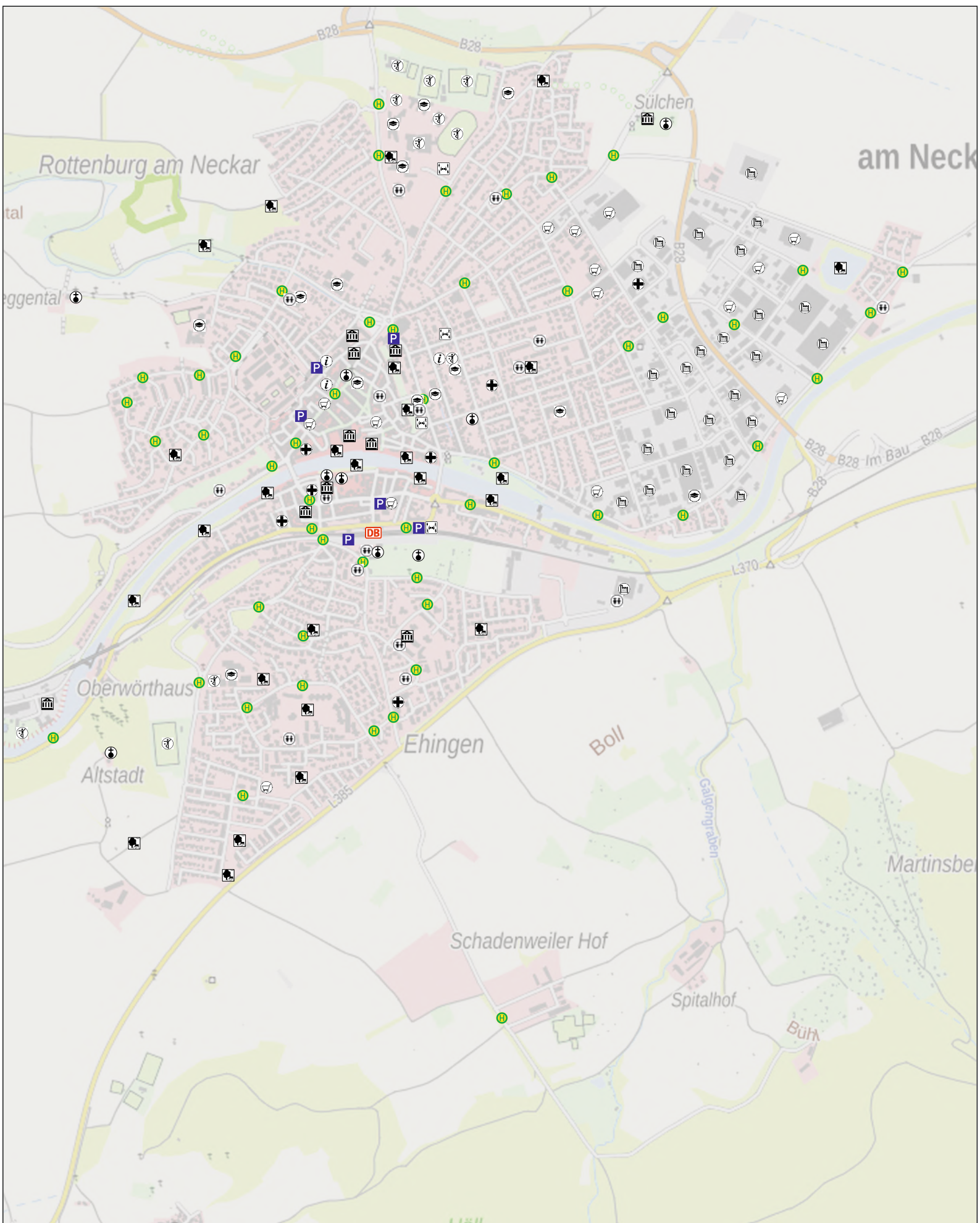


Legende

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Selbständig geführter Gehweg |  | Fußgängerüberweg |
|  | Straßenbegleitender Gehweg |  | Mittelinsel |
|  | Gemeinsamer Geh-/Radweg
bzw. Gehweg mit Radfahrer frei |  | Lichtsignalanlage |
|  | Kein Gehweg vorhanden (Zone 10
oder verkehrsberuhigter Bereich) |  | Bedarfs-Lichtsignalanlage
für Fußverkehr |
|  | Kein Gehweg vorhanden
(übrige Straßen) | | |

Fußverkehrskonzept Rottenburg am Neckar

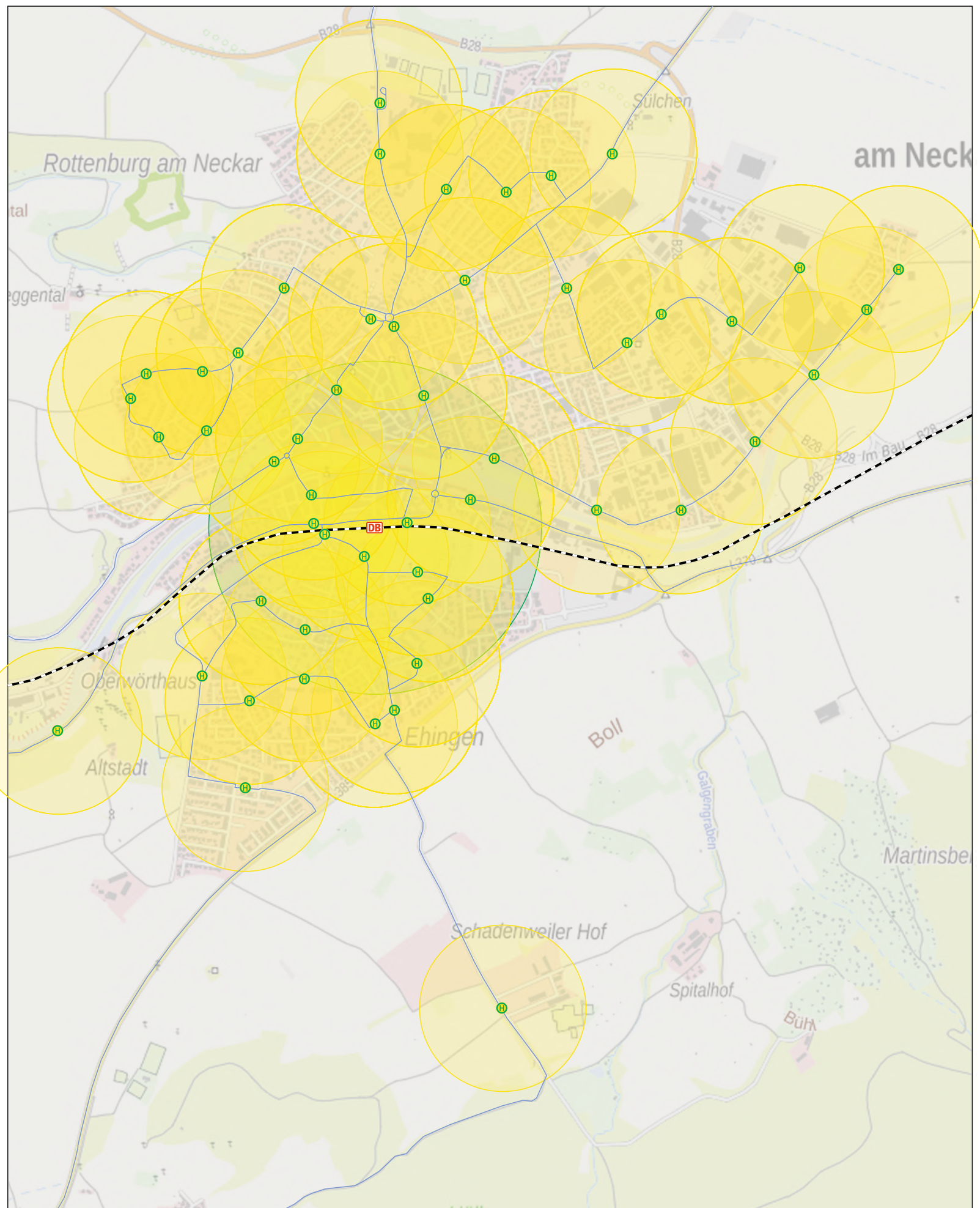
Art der Fußverkehrsführung

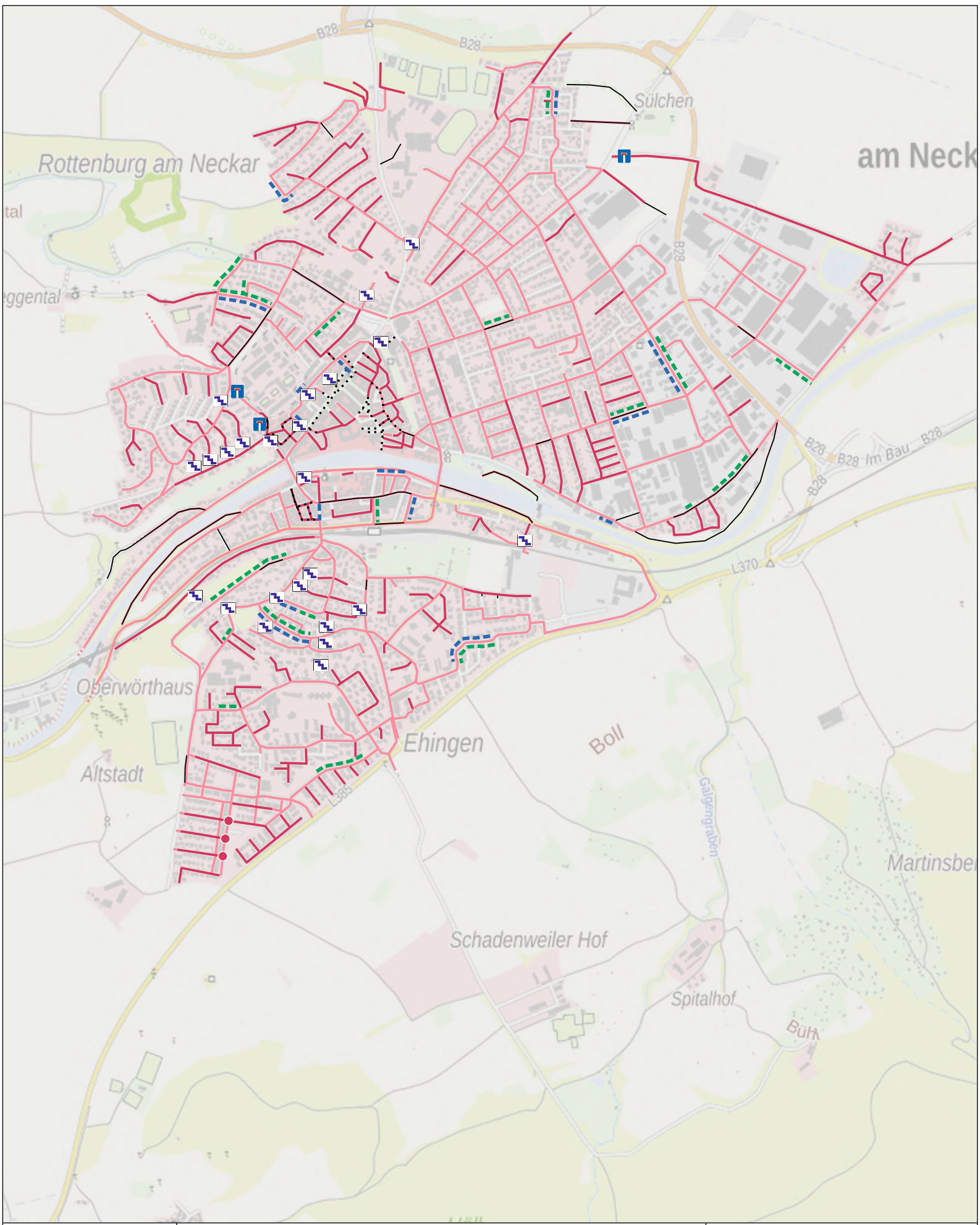


Legende

- | | | |
|---|---|---|
|  Bushaltestelle |  Bildungseinrichtung |  Kirchen & Friedhof |
|  Bahnhofststelle |  Kinderbetreuung & Jugendeinrichtungen |  Ämter & weitere öffentliche Einrichtungen |
|  Öffentliche Parkflächen |  Alten- & Krankenpflege | |
|  Car-Sharing |  Kultur | |
|  Einkaufen |  Sport & Bäder | |
|  Unternehmen |  Naherholung | |

**Fußverkehrskonzept
Rottenburg am Neckar**
Relevante Ziele

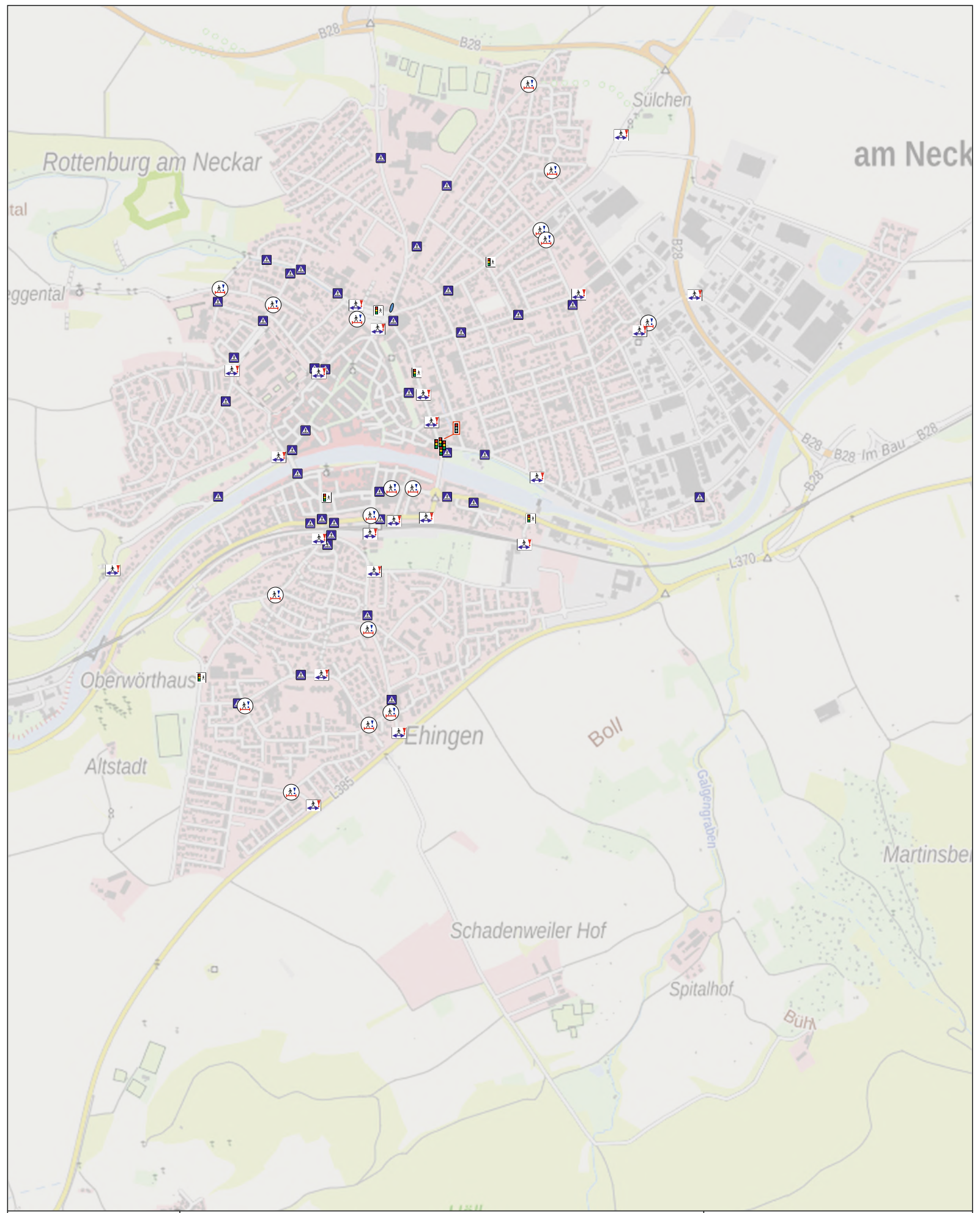




Legende

- | | |
|--|--|
|  Straße |  Pflasterung |
|  Knoten |  Fehlende Information Durchgängigkeit |
|  Ungenügende Breite |  Treppen ohne Markierung oder (barrierefreie) Alternative |
|  Einengung Vegetation | |
|  Einengung Parken | |
|  Belagschäden | |

**Fußverkehrskonzept
Rottenburg am Neckar**
Mängel bei Infrastruktur



Legende

Mängel bestehende Querungsmöglichkeiten:
(Barrierefreiheit, Breite, Markierung, Beleuchtung, Beschilderung)



Fußgängerüberweg



Mittelinsel



Bedarfs-Lichtsignalanlage
für Fußverkehr



Wartezeit



Lichtsignalanlage

Weiterer Handlungsbedarf:

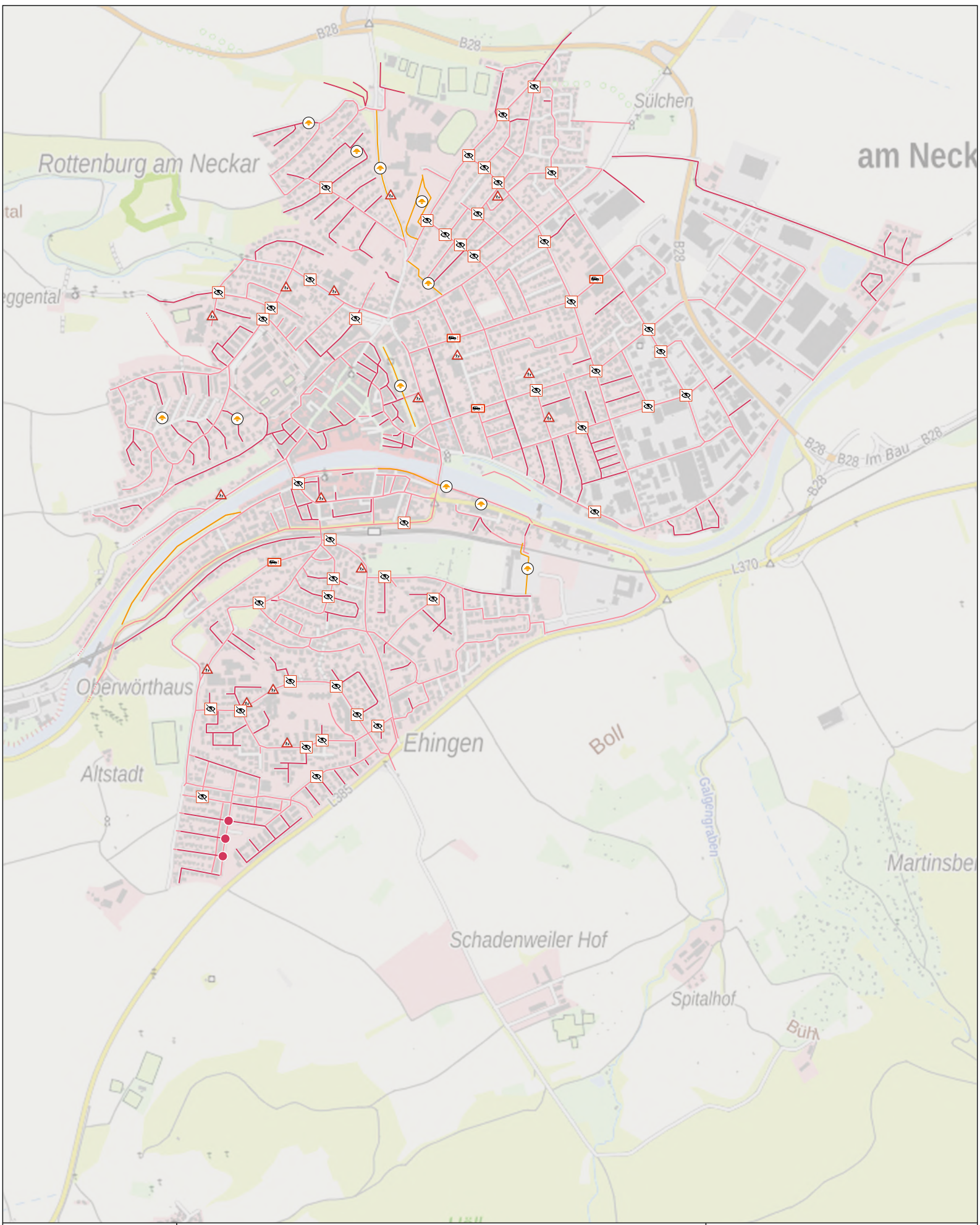


Groß dimensionierte Knoten
ohne Querungsanlage



Bedarf Querungsanlage

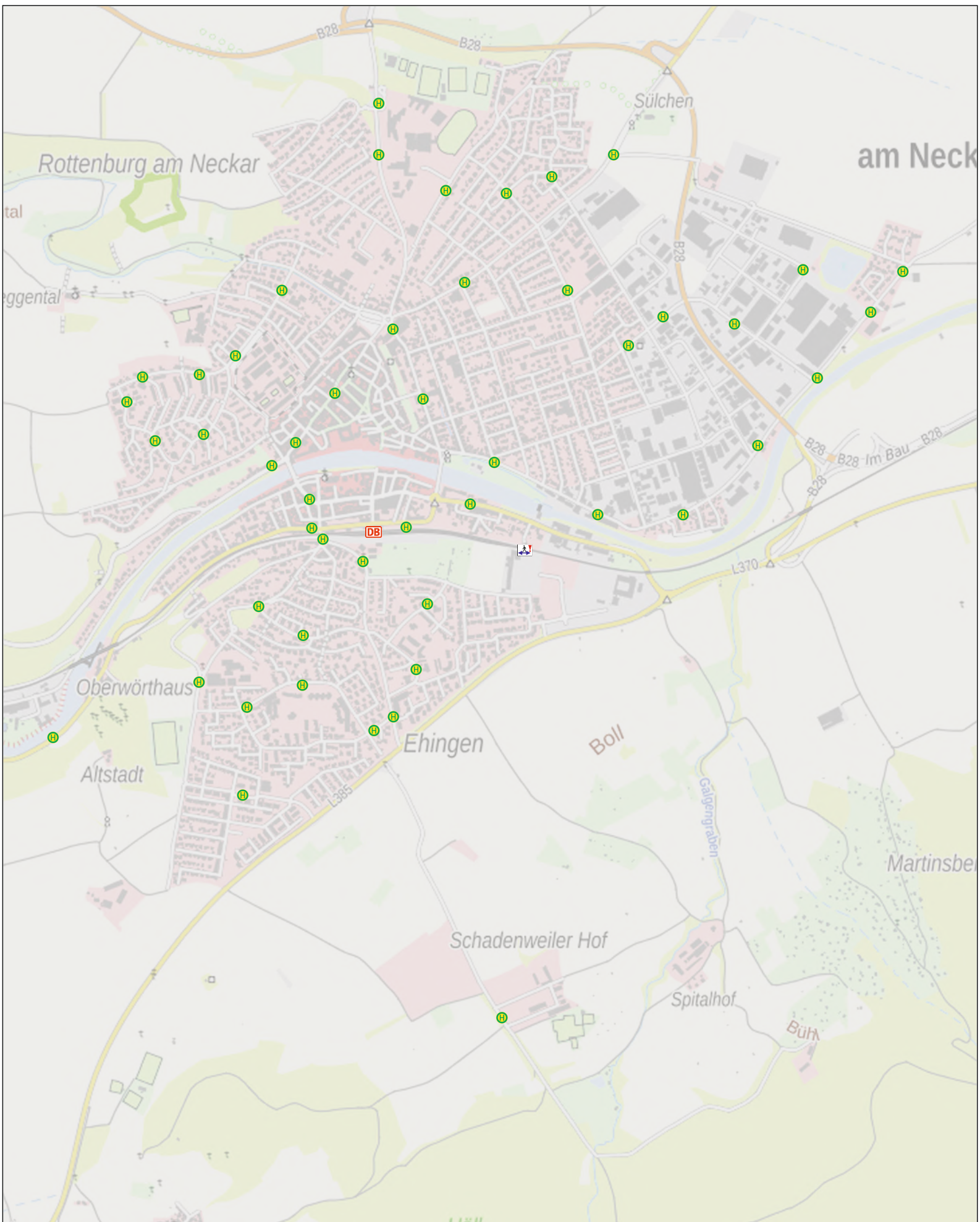
Fußverkehrskonzept
Rottenburg am Neckar
Mängel bei Querungen



Legende

- | | | |
|--|---|--|
|  Straße |  Kein Infrastruktur zu Fuß |  Befahrung Fußverkehrsanlagen |
|  Ungenügende Breite |  Bring- / Hohlverkehr | |
|  Unzureichende Sichtbarkeit |  Unzureichende Beleuchtung | |

**Fußverkehrskonzept
Rottenburg am Neckar**
Mängel bei Verkehrssicherheit

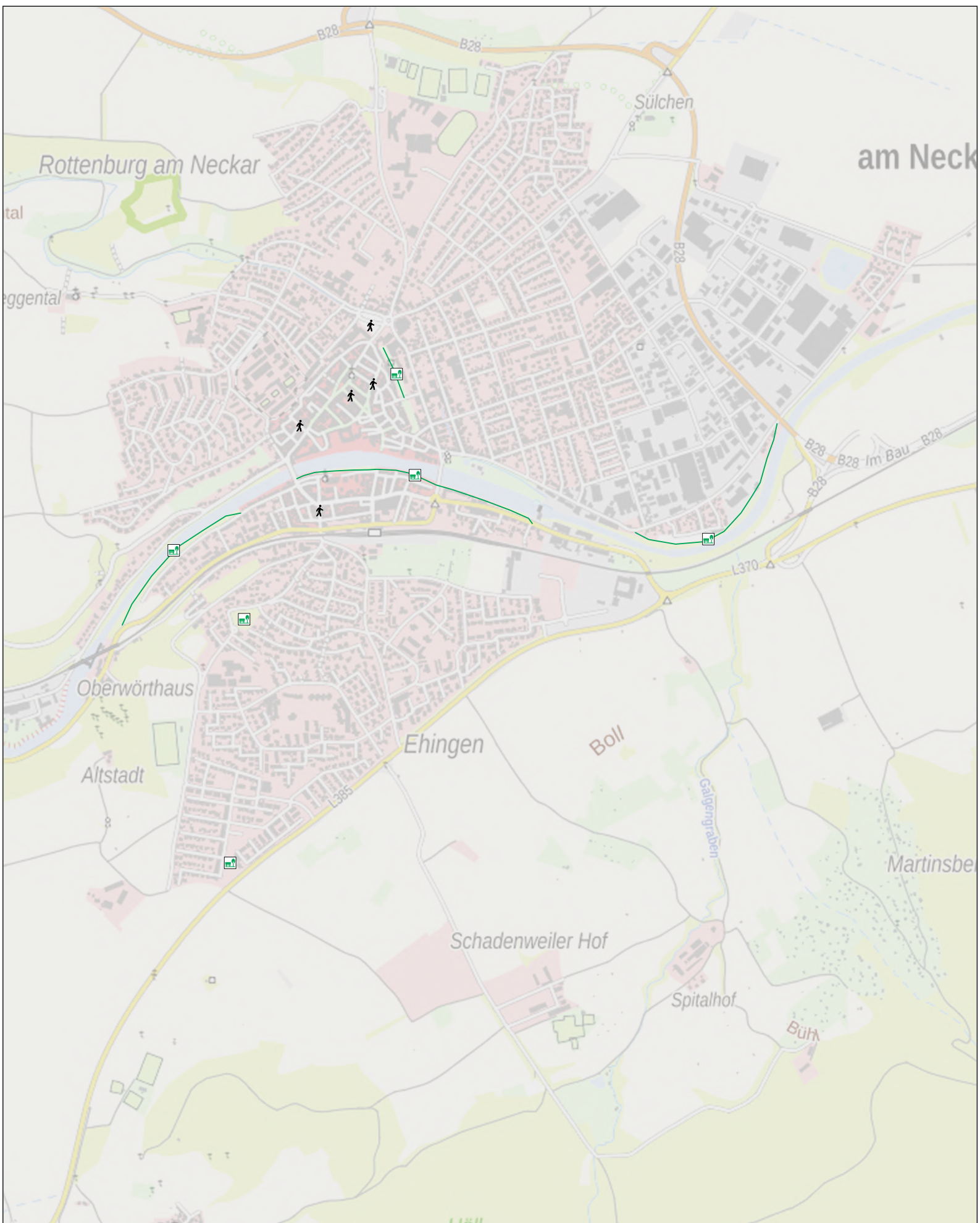


Legende

-   ÖPNV-Haltestellen
(unzureichende Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit)
-  Optimierung Querung
(Bahnübergang)
-  Straße
-  Knoten
-  Ungenügende Breite
- Kein Infrastruktur zu Fuß

Fußverkehrskonzept Rottenburg am Neckar

Mängel im Zusammenhang
mit dem ÖPNV



RAPP



Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D-79106 Freiburg i.Br.
www.rapp.ch



Rottenburg
Stadt am Neckar

Legende

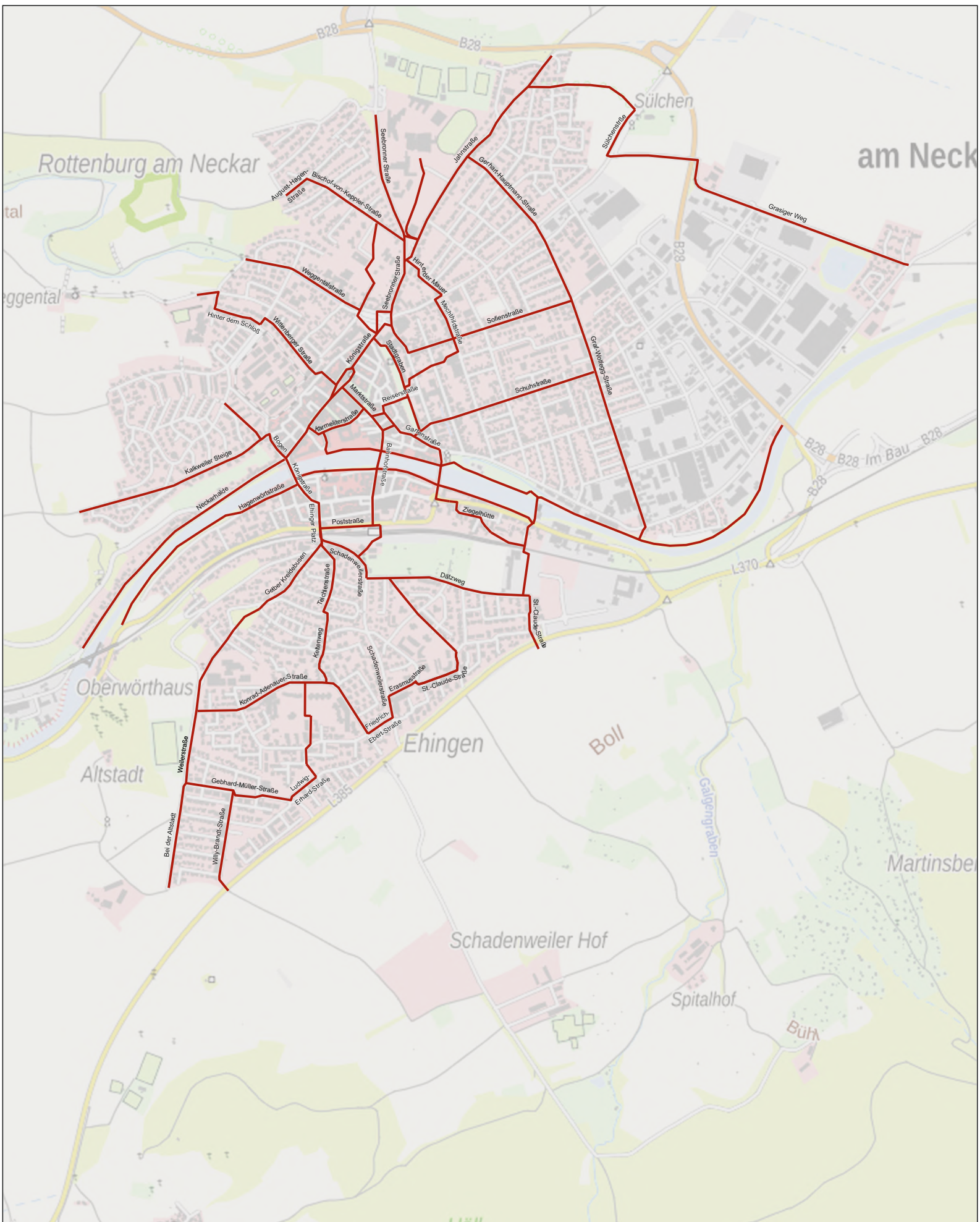


Mängel bei Naherholung



Mängel bei Aufenthaltsqualität

**Fußverkehrskonzept
Rottenburg am Neckar**
Mängel bei Aufenthalt und Naherholung



Legende

— Haupttrouten

Fußverkehrskonzept Rottenburg am Neckar Netzhierarchie

	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
	1	Gelber Kreidebusen (ausgenommen Abschnitt zwischen Im Greut - Kreuzerfeld Schule)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Zwecks regelkonformer Ausgestaltung des Gehwegs minimale Verbreiterung des Straßenquerschnitts erforderlich.	Abhängigkeit mit Maßnahme 80, 81	
	2	Weilerstraße (Gelber Kreidebusen bis Gebhard-Müller-Straße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.3-1.7m). Abschnittsweise Belag ungünstig (Kies / Schotter).	Verbreiterung und Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Schaffung von beidseitig durchgängigen Verbindungen für den Fußverkehr.		Mit Kreuzerfeldsporthalle und Zufahrt
	3	Gebhard-Müller-Straße (Weilerstraße bis Ludwig-Erhard-Straße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.9-2m). Zudem fehlende Flächenzuschläge auf Grund ruhenden Verkehrs.	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Umwidmung nördlich gelegener Parkplätze zu Gunsten breiterer Gehwege.	Abhängigkeit mit Maßnahme 80	Siehe 36
	4	Konrad-Adenauer-Straße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1-1.5m). Zudem fehlende Flächenzuschläge auf Grund ruhenden Verkehrs.	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Einrichtung von Längs- statt Senkrechtstellplätzen. Zwecks regelkonformer Ausgestaltung der Gehwege: Empfehlung zur Prüfung Einrichtungs-Ringverkehrs entlang Konrad-Adenauer-Straße / Friedrich-Ebert-Straße.	Abhängigkeit mit Maßnahme 5, 53, 57, 80, 81	
	5	Friedrich-Ebert-Straße (Konrad-Adenauer-Straße bis Schadenweilerstraße)	Hauptroute	Überdimensionierte Straße mit schmalen Gehwegen (1.2-1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Abschnittsweise Ausweisung von Längsstellplätzen auf nördlicher Seite.	Abhängigkeit mit Maßnahme 4, 9, 80	
	6	Jahnstraße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Zwecks regelkonformer Ausgestaltung des Gehwegs minimale Verbreiterung des Straßenquerschnitts erforderlich.	Abhängigkeit mit Maßnahme 41, 80, 81	
	7	Zufahrt Werkrealschule Hohenbergschule von Jahnstraße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (rund 2m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.		Mit Parkhaus und Mensa Neuordnung nötig
	8	Teichlenstraße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1-1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 81	
	9	Schadenweilerstraße (Weilerstraße bis Dätzweg)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1-1.5m).	Abschnittsweise Verbreiterung und Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 5, 45, 49, 65	Mit Parkhaus/Parkfläche Neuordnung nötig/möglich
	10	Schadenweilerstraße (Erasmusstraße bis Friedrich-Ebert-Straße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1-1.5m).	Fokus auf Führung des Fußverkehrs auf östlicher Seite.		
	11	Saint-Claude-Straße (Erasmusstraße bis Fußweg zur Klausenstraße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.2-1.5m). Zudem fehlende Flächenzuschläge auf Grund ruhenden Verkehrs.	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Umwidmung / Umgestaltung nördlich gelegener Parkplätze.		
	12	Dätzweg	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite westlich der Saint-Claude-Str. (1.3-1.5m) und (künftig) keine Infrastruktur für den Fußverkehr östlich der Saint-Claude-Str.	Auf westlichem Abschnitt abschnittsweise Verbreiterung und Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Auf östlichem Abschnitt längerfristig Schaffung eines eigenständigen straßenbegleitenden Gehwegs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 65	Mit Dätzweg III/Schiebel
	13	Sprollstraße (Eugen-Bolz-Platz bis Sofienstraße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5-2m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.		Kein weiterer Umbau aufgrund Radstraße möglich
	14	Schuhstraße (Gartenstraße bis Graf-Wolfegg-Straße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.2-2m).	Östlich der Sprollstraße Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Westlich der Sprollstraße Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 52, 62, 76, 81	
	15	Graf-Wolfegg-Straße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5-2m).	Abschnittsweise Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Falls erforderlich, Fokus auf Führung des Fußverkehrs auf westlicher Seite.	Abhängigkeit mit Maßnahme 80, 81	Derzeit Probleme mit Verkehr aufgrund Neuordnung durch B 28

	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
Maßnahmen im Längsverkehr Infrastruktur	16	Ehinger Platz Süd (Poststraße bis Hintere Gasse)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (0.5-1m).	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 76	
	17	Ehinger Platz Nord (Hintere Gasse bis Ehinger Straße)	Hauptroute	Behinderung durch (widerrechtlich) parkenden Fahrzeuge.	Geeignete Positionierung von Blumenkästen und Sitzelementen.		
	18	Poststraße (Weilerstraße bis ZOB)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.2-1.5m) sowie Belagschäden.	Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs am Knoten Poststraße / Bahnhofstraße. Belagsanierung östlich der Bahnhofstraße. Der Vorschlag ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum Bahnhofsareal zu klären.	Abhängigkeit mit Maßnahme 19, 59	
	19	Bahnhofstraße (Poststraße bis Tübinger Straße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (0.5-1.5m) sowie Einengung durch Vegetation.	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Der Vorschlag ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum Bahnhofsareal / der Verkehrsführung entlang der Bahnhofstraße zu klären.	Abhängigkeit mit Maßnahme 18	
	20	Königstraße (Ehinger Platz bis Schütte)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (0.8-1.5m).	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs zwischen Ehinger Platz und Südportal Neckarbrücke sowie zwischen Kreisverkehr Neckarhalde und Schütte. Neugestaltung des Straßenquerschnitts im Bereich der Neckarbrücke.	Abhängigkeit mit Maßnahme 61, 68	In Planung
	21	Kreuzgäble	Hauptroute	Treppen ohne taktile Markierung.	Barrierefreie Ausgestaltung.		Mit Behindertenbeirat abgestimmt, Punkte im Geländer
	22	Wittenberger Straße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5-1.8m).	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs zwischen Berliner Straße und Am Römertempel.		
	23	Bischof-von-Keppler-Straße (Seebronner Straße bis August Hagen-Straße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5-1.8m).	Abschnittsweise Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 81	
	24	August-Hagen-Straße (Bischof-von-Keppler-Straße bis Aussichtspunkt)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 54	
	25	Gerhart-Hauptmann-Straße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.5m).	Abschnittsweise Neugestaltung des Straßenquerschnitts.		
	26	Mechthildstraße (Sülchenstraße bis Eugen-Bolz-Gymnasium)	Hauptroute	Teilweise Gehwege mit unzureichender Breite (1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 52	
	27	Weggentalstraße (Eugen-Bolz-Platz bis Paradeisstraße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite, abschnittsweise Belagschäden.	Neugestaltung des Straßenquerschnitts, Verlängerung der Tempo 30-Zone.	Abhängigkeit mit Maßnahme 48	
	28	Weggentalstraße (Hinter dem Schloss bis Wallfahrtskirche Weggental)	Hauptroute	Keine Infrastruktur für den Fußverkehr.	Südlich der Potsdamer Straße Neugestaltung des Straßenquerschnitts. Westlich der Potsdamer Straße Fahrverbot für mehrspurige Kfz und Motorräder (VZ 260) mit Zufahrt frei bis zu Wallfahrtskirche.	Abhängigkeit mit Maßnahme 47	
	29	Grasiger Weg	Hauptroute	Keine Infrastruktur für den Fußverkehr (künftig Fahrradstraße).	Verbreiterung des Straßenquerschnitts oder Schaffung eines eigenständigen Fußwegs.		
	30	Hagenwörtstraße (östlich Fußweg) + Kapuzinertor	Hauptroute	Entlang Hagenwörtstraße Gehwege mit unzureichender Breite (0.4-1.5m). Entlang Kapuzinertor Konflikt zwischen Kfz- und Fußverkehr.	Entlang Hagenwörtstraße Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Entlang Kapuzinertor Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion.		
	31	Neckarhalde	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (0.6-1.5m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 51, 61	

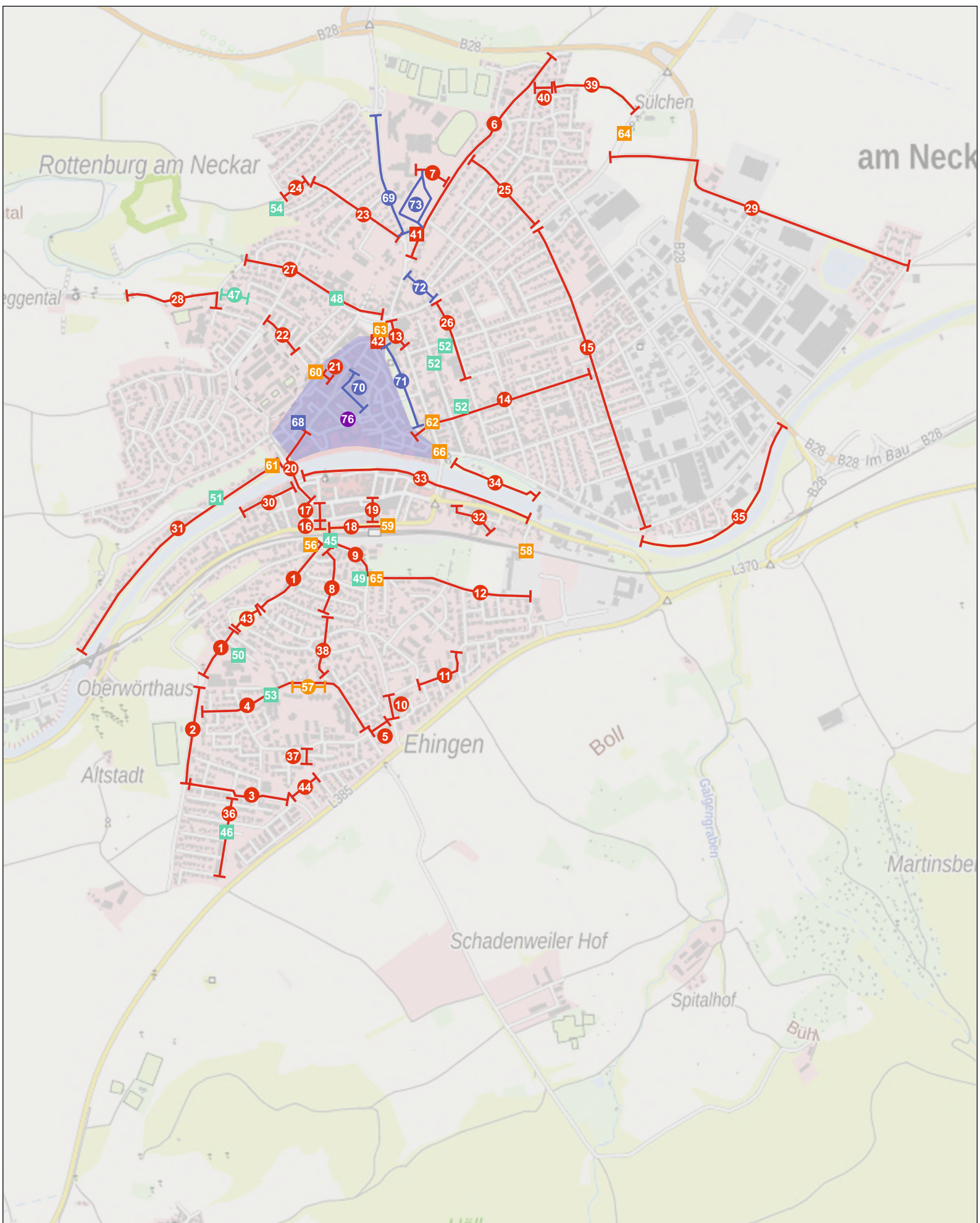
	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
	32	Ziegelhütte	Hauptroute	Gehweg mit unzureichende Breite (1.1-8m), abschnittsweise keine Infrastruktur für den Fußverkehr.	Einrichtung Einrichtungsverkehr entlang Ziegelhütte zwischen Knoten Tübinger Straße. Auf westlichem Abschnitt Neugestaltung des Straßenquerschnitts und Ausweisung als Tempo 30-Zone. Auf Abschnitt zum Bahnübergang Dätzweg Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.		
	33	Südlicher Fußweg entlang des Neckars (Königstraße bis Tübinger Straße)	Hauptroute	Fußweg mit unzureichender Breite. Abschnittsweise Naturbelag, fehlende / unzureichende Beleuchtung sowie mangelhafte Aufenthaltsqualität. Treppenabgang Königstraße ohne taktile und visuelle Markierung.	Verbreiterung des Fußwegs, Optimierung der Standorte von Sitzmöglichkeiten und Optimierung / Verdichtung der Beleuchtung. Barrierefreie Ausgestaltung des Treppenabgangs.		Belag wurde bereits optimiert
	34	Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang des Neckars (Kepplerbrücke bis Kraftwerk)	Hauptroute	Naturbelag	Optimierung bzw. Erneuerung des Belags.		Mit Umbau Schänzle
	35	Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang des Neckars (Graf-Wolfegg-Straße bis B28)	Hauptroute	Geh- und Radweg mit unzureichender Breite sowie Naturbelag / ungünstiger Belag.	Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radwegs, Optimierung des Belags, Ausrüstung mit Beleuchtung und Sitzmöglichkeiten.		Herstellung durchgängiger Fußweg (ein Abschnitt ist noch nicht ausgebaut)
	36	Willy-Brandt-Straße	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.8-2m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.	Abhängigkeit mit Maßnahme 46	B-Plan Änderung notwendig -> Straße ist erst 10 Jahre alt, Maßnahme kann mittelfristig nicht umgesetzt werden
	37	Mozartstraße (Friedrich-Ebert-Straße bis Fußweg zur Ludwig-Erhard-Straße)	Hauptroute	Keine Infrastruktur für den Fußverkehr.	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 46	
	38	Keltenweg	Hauptroute	Treppen ohne taktile und visuelle Markierung, keine barrierefreie Alternative (nur steile Rampe vorhanden). Fehlende Beleuchtung, enge Umlaufgitter.	Entlang des Fußwegs Optimierung vorhandener Rampen und Umlaufgitter, Ausrüstung mit Beleuchtung. Barrierefreie Ausgestaltung und Prüfung Treppenlift. Im südlichen Abschnitt Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.		
	39	Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Sülchenstraße und Im Lindele	Hauptroute	Belagschäden, fehlende Beleuchtung.	Belagserneuerung und Sitzmöglichkeiten.		Mit Fahrradstraße
	40	Im Lindele (Jahnstraße bis Bodelschwingweg)	Hauptroute	Gehweg mit unzureichender Breite (1m). Führung idealerweise auf nördlicher Seite, doch keine Infrastruktur für Fußverkehr.	Einrichtung Einrichtungsverkehr entlang Im Lindele zwischen Sülchenstraße und Jahnstraße. Auf relevantem Abschnitt Neugestaltung des Straßenquerschnitts mit Schaffung beidseitiger Gehwege.	Abhängigkeit mit Maßnahme 80, 81	
	41	Fußweg zwischen Seebronner Straße und Jahnstraße	Hauptroute	Treppen ohne taktile und visuelle Markierung.	Barrierefreie Ausgestaltung.	Abhängigkeit mit Maßnahme 6	
	42	Fußweg zwischen Stadtgraben und Eugen-Bolz-Platz / Obere Gasse	Hauptroute	Treppen ohne taktile und mit ungenügender visueller Markierung sowie fehlende Beleuchtung. Ungenügende Sichtbarkeit der Wegeverbindung.	Ausrüstung mit Beleuchtung. Barrierefreie Ausgestaltung und Prüfung Treppenlift. Beschilderung der Wegeverbindung.		Beleuchtung vorhanden?
	43	Fußweg Gelber Kreidebusen / Im Greut	Hauptroute	Fußweg mit unzureichender Breite (1m), unebener Naturbelag / ungünstiger Belag, fehlende Beleuchtung.	Verbreiterung des Fußwegs, Optimierung des Belags, Ausrüstung mit Beleuchtung und Sitzmöglichkeiten.		
	44	Ludwig-Erhard-Straße (zwischen Gebhard-Müller-Straße und Fußweg Mozartstraße)	Hauptroute	Gehwege mit unzureichender Breite (1.8-2m).	Neugestaltung des Straßenquerschnitts.		Siehe 36

	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
Verkehrssicherheit	45	Knoten Schadenweilerstraße / Ladestraße	Hauptroute	Konflikte zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr bei Gehwegüberfahrt vom Parkplatz Ladestraße.	Installation Verkehrszeichnung 133 bei der Ausfahrt des Parkplatzes Ladestraße.	Abhängigkeit mit Maßnahme 9	Siehe 9
	46	Knotenpunkte entlang der südlichen Willy-Brandt-Straße	Hauptroute	Gehwege werden im Bereich des Knotenpunkts nicht weitergeführt bei gleichzeitigem Verzicht auf Änderung der Verkehrsregelung.	Fortführung des Verkehrsberuhigten Bereichs über die Knoten.	Abhängigkeit mit Maßnahme 36, 78	Siehe 36
	47	Carl-Joseph-Leiprecht-Schule (Weggentalstraße)	Hauptroute	Gefahrenstelle Bring- / Holverkehr.	Einrichtung einer Bring- / Holzone Einrichtung Einrichtungsverkehr entlang Potsdamer Straße mindestens zwischen Spreeweg und Weggentalstraße. Aktualisierung der Schulwegepläne und Information der Elternschaft bzgl. Standort und alternative Mobilitätsformen.	Abhängigkeit mit Maßnahme 28	Hol- und Bringbereiche wie in Hechingen markieren
	48	Schule St. Klara (Weggentalstraße)	Nebenroute	Gefahrenstelle Bring- / Holverkehr.	Einrichtung einer Bring- / Holzone entlang Nebenstraße inkl. Ausschilderung. Erweiterung Gehwegsicherung im Bereich der Schule. Aktualisierung der Schulwegepläne und Information der Elternschaft bzgl. Standort und alternative Mobilitätsformen.	Abhängigkeit mit Maßnahme 27	Hol- und Bringbereiche wie in Hechingen markieren
	49	Kita Klause (Schadenweilerstraße)	Hauptroute	Gefahrenstelle Bring- / Holverkehr.	Farbliche Hervorhebung des Gehwegs inkl. Fußgänger-Bodenmarkierung. Kontaktaufnahme mit Kita zwecks Aufklärung Elternschaft bzgl. Nutzung Stellplätze und alternative Mobilitätsformen.	Abhängigkeit mit Maßnahme 9	Hol- und Bringbereiche wie in Hechingen markieren
	50	Realschule Kreuzerfeld (Gelber Kreidebusen)	Hauptroute	Gefahrenstelle Bring- / Holverkehr.	Einrichtung einer Bring- / Holzone auf dem Schulparkplatz inkl. Ausschilderung (Verfügbarkeit im Detail abzuklären). Aktualisierung der Schulwegepläne und Information der Elternschaft bzgl. Standort und alternative Mobilitätsformen.		Hol- und Bringbereiche wie in Hechingen markieren
	51	Kindergarten Pliksburg (Neckarhalde)	Hauptroute	Gefahrenstelle Bring- / Holverkehr.	Information der Elternschaft bzgl. (vorhandenem) Standort und alternative Mobilitätsformen. Erweiterung Gehwegsicherung im Bereich der Kita.	Abhängigkeit mit Maßnahme 31	Förderung, Parkplatz in der Neckarhalde bereits angeordnet -> Maßnahme wäre förderschädlich
	52	Eugen-Bolz-Gymnasium (Mechthildstraße)	Hauptroute	Gefahrenstelle Bring- / Holverkehr.	Einrichtung einer Bring- / Holzone entlang Sofienstraße (alternativ Eberhardstraße) und ggf. Schuhstraße inkl. Ausschilderung. Aktualisierung der Schulwegepläne und Information der Elternschaft bzgl. Standort und alternative Mobilitätsformen.	Abhängigkeit mit Maßnahme 14, 26	Hol- und Bringbereiche wie in Hechingen markieren
	53	Grundschule Kreuzerfeld (Konrad-Adenauer-Straße)	Hauptroute	Gefahren Problematik Bring- / Holverkehr.	Einrichtung einer Bring- / Holzone entlang Konrad-Adenauer-Straße inkl. Ausschilderung. Aktualisierung der Schulwegepläne und Information der Elternschaft bzgl. Standort und alternative Mobilitätsformen.	Abhängigkeit mit Maßnahme 4	Hol- und Bringbereiche wie in Hechingen markieren
	54	Knoten August-Hagen-Straße / Weg zum Aussichtspunkt	Hauptroute	Einengung des Knotenbereichs durch parkenden Autos.	Verbreiterung des Gehwegs zwecks fließendem Übergang in den Weg zum Aussichtspunkt.	Abhängigkeit mit Maßnahme 24	Mit Schelmen Nord Teil IV

	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
Punktueller Maßnahmen	55	Diverse bestehende Querungsanlagen in der ganzen Stadt	Haupttrouten / Nebenrouten	Querungsanlagen (LSA, Fußgänger-LSA, Fußgängerüberweg, Mittelinsel) nicht richtlinienkonform (Breite, Markierung, Beleuchtung etc.) sowie ggf. sehr hohe Wartezeiten.	Anpassung entsprechend der Regelwerke.		Eventuell LGVFG für Umbau, Beleuchtung grundsätzlich prüfen bzgl. Abschaltung
	56	Knoten Weilerstraße / Schadenweilerstraße	Hauptroute	Kein Querungsanlage über der Weilerstraße. Fußgängerüberweg über die Schadenweilerstraße mit Mängeln.	Einrichtung eines neuen Fußgängerüberwegs über die Weilerstraße.		
	57	Konrad-Adenauer-Straße (Bereich Keltenweg)	Hauptroute	Ungünstig gelegene Quermöglichkeit in Bezug auf neue Hauptroute Nord-Süd / Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr.	Einrichtung einer neuen Querungsanlage (Lage und Form im Detail zu prüfen). Prüfung des Bedarfs des bestehenden Fußgängerüberwegs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 4	
	58	Bahnübergang nördlich Dätzweg nach Ziegelhütte	Hauptroute	Bahnübergang unterdimensioniert, unzureichende Beleuchtung sowie fehlende Barrierefreiheit.	Verbreiterung und Sicherung des Bahnübergangs. Barrierefreie Ausgestaltung. Optimierung / Verdichtung der Beleuchtung.		Mit Regionalstadtbahn
	59	Bereich ZOB Bahnhof Rottenburg	Hauptroute	Lange und ungesicherte Querungen im Fußverkehr zwecks Erreichen des ZOB.	Einrichtung einer neuen Querungsanlage zwischen Bahnhofgebäude und ZOB (Form im Detail zu prüfen).	Abhängigkeit mit Maßnahme 18	
	60	Querung Parkplatz Rathaus	Hauptroute	Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr.	Farbliche Hervorhebung der Fußwegführung über die Parkebene. Verdichtung der Beleuchtung. Barrierefreie Ausgestaltung und Prüfung Treppenlift.		FGÜ, barrierefrei nicht möglich
	61	Knoten Neckarhalde / Königstraße	Hauptroute	Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr auf dem Knotenarm Neckarhalde.	Prüfung Verschiebung Bushaltestelle weiter nach Westen und Einrichtung eines Fußgängerüberwegs. Alternativ Einrichtung einer Mittelinsel und Anpassung des Bordsteinrands.	Abhängigkeit mit Maßnahme 20, 31	Förderung läuft noch, Änderung wäre förderschädlich
	62	Knoten Sprollstraße / Schuhstraße	Hauptroute	Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr.	Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage nördlich des Knotens (koordiniert mit LSA Sprollstraße / Gartenstraße) oder aber eines Fußgängerüberwegs (Einsatzgrenzen noch über effektives Fußverkehrsaufkommen abzuklären).	Abhängigkeit mit Maßnahme 14	Mit Umgestaltung Sprollstraße nach Fertigstellung vhs
	63	Eugen-Bolz-Platz / Königstraße	Hauptroute	Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr.	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 76	Verkehrsrechtlich schwierig
	64	Knoten Sülchenstraße / Parkplatz Friedhof-Sülchen	Hauptroute	Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr.	Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage nördlich der Bushaltestelle.		
	65	Knoten Schadenweilerstraße / Dätzweg	Hauptroute	Bedarf sicherer Quermöglichkeit für den Fußverkehr.	Führung des Gehwegs über den Dätzweg (Gehwegüberfahrt, Aufpflasterung).	Abhängigkeit mit Maßnahme 9, 12	
	66	Knoten Sprollstraße / Gartenstraße	Hauptroute	Lange Wartezeiten für Fußgänger (Lichtsignalsteuerung).	Optimierung der Lichtsignalsteuerung.		Siehe 66
Öffentlicher	67	Diverse bestehende Bushaltestellen in der ganzen Stadt	Allgemein	Unzureichende Aufenthaltsqualität oder Barrierefreiheit bei Bushaltestellen.	Anpassung entsprechend der Regelwerke. Fokus auf stark frequentierte Bushaltestellen oder solche mit vermehrtem Aufkommen schützenswerter Personen.		LGVFG

	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
Aufenthaltsqualität	68	Schütte	Angrenzend an Hauptroute	Gehweg rein mit Treppenstufen versehen. Zusätzlich Einengung des Gehwegs durch ruhenden Kfz-Verkehr.	Umwidmung Stellplätze auf der westliche Seite zwecks Schaffung einer Aufenthaltsfläche (Spielplatz, Grünanteil, Sitzmöglichkeiten) und barrierefreien Wegs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 76, 77, 20	Mit Obere Gasse oder Königstraße
	69	Seebrenner Straße (Bischof-von-Keppler-Straße bis Fasanenweg)	Hauptroute	Unzureichende Beleuchtung.	Optimierung / Verdichtung der Beleuchtung.		
	70	Marktstraße / östlicher Marktplatz	Hauptroute	Mangelhafte Aufenthaltsqualität und teilweise beengte Verhältnisse durch ruhenden Kfz-Verkehr, (Werbe-)Schilder, Bestuhlung der gastronomischen Betrieben sowie Lieferverkehr.	Kontaktaufnahme mit Betrieben zwecks Klärung nutzbarer Außenflächen. Konsequente Ahndung ruhenden Verkehrs.	Abhängigkeit mit Maßnahme 83	
	71	Stadtgraben	Hauptroute	Unzureichende Beleuchtung. Nur wenige Sitzmöglichkeiten	Optimierung / Verdichtung der Beleuchtung. Platzierung weiterer Sitzmöglichkeiten.		
	72	Hinter der Mauer	Hauptroute	Unzureichende Beleuchtung.	Optimierung / Verdichtung der Beleuchtung.		
	73	Fußwege zwischen Jahnstraße Hohenbergschule	Hauptroute	Unzureichende Beleuchtung.	Optimierung / Verdichtung der Beleuchtung.		

	Nr.	Bereich	Netzhierarchie	Problem	Maßnahmenvorschlag	Abhängigkeiten	Bemerkung Stadt Rottenburg
Allgemeine Maßnahmen	74	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Volle Mülleimer bzw. Abfall auf Fuß- und Gehwegen.	Mit Meldoo guter Ansatz gegeben. Stärkere Bewerbung von Meldoo.		
	75	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Defekte Beleuchtung entlang von Fuß- und Gehwegen.	Mit Meldoo guter Ansatz gegeben. Stärkere Bewerbung von Meldoo.		
	76	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen in der Innenstadt. Keine oder deutlich unterdimensionierte Infrastruktur für den Fußverkehr.	Neugestaltung des Verkehrsregimes in der Innenstadt mit Einrichtungsverkehr entlang Reiserstraße, Stadtlanggasse und angrenzenden Straßen sowie flächendeckende Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche.	Abhängigkeit mit Maßnahme 77	Verkehrskonzept
	77	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Pflasterbelag durch die Innenstadt.	Einrichtung weiterer Rollator-Streifen entlang der Haupttrouten der Innenstadt in Abstimmung mit Behindertenverbänden und weiteren relevanten Interessensgruppen.	Abhängigkeit mit Maßnahme 78	
	78	Diverse (Wohn-)Straßen ohne Anlagen für den Fußverkehr	Allgemein	Keine Infrastruktur für den Fußverkehr und grundsätzlich nicht erforderlich (geringe Kfz-Belastungen). Straßenabschnitte jedoch Teil einer Tempo 30-Zone.	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf betroffenen Straßenabschnitten.		
	79	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Gehwege durch Vegetation oder ruhenden Kfz-Verkehr verengt.	Regelmäßige Information der Bevölkerung hinsichtlich Pflichten zur Freihaltung der Gehwege. Erweiterung App Meldoo bzgl. Einengung durch Vegetation. Installation von Bordsteinaufkantung oder Radstopper bei öffentlichen Senkrechtparkplätze, insbesondere im Bereich sehr schmaler Gehwege.		
	80	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Überdimensionierter Knoten mit langen Überquerungsdistanzen für den Fußverkehr.	Verengung der Fahrbahnbreite im Einmündungsbereich, Reduktion der Abbiegeradien.		
	81	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Unzureichende Sichtverhältnisse zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr, da Gehweg vor Knoteninnenbereich endet. Teilweise zudem Vegetation.	Verengung der Fahrbahnbreite auf betroffenem Knotenarm, Reduktion der Abbiegeradien, Einrichtung von Gehwegüberfahrt (mit Aufpflasterung).	Abhängigkeit mit Maßnahme 78	
	82	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Handlungsbedarf im Bereich von Schulen (Zuparken, Bring-/Hol-Problematik, Bedarf sicherer Querungen, etc.).	Aktualisierung der Schulwegepläne, Findung individueller Lösungen. Einbezug des Themas Verkehr und Mobilität in den Schulalltag.		
	83	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Befahrung der Fußgängerzone durch Lieferverkehr.	Installation weiterer statische und dynamischer Poller auf den Zugangsachsen zur Fußgängerzone. Kontakt mit Postdienstleister bzgl. alternativer Zustellmöglichkeiten (zeitlich, Micromobilität).		
	84	Gesamte Kernstadt	Allgemein	Nebst infrastruktureller Maßnahmen auch weiche Maßnahmen erforderlich.	Allgemeine Werbung zum Zu-Fuß-Gehen / Aktivitäten etc.		



Legende

Maßnahmen im Längsverkehr:

-  Infrastruktur
-  Verkehrssicherheit
-  Aufenthaltsqualität
-  Querungen

Punktueller Maßnahmen:

-  Infrastruktur
-  Verkehrssicherheit
-  Aufenthaltsqualität
-  Querungen

Allgemeine Maßnahmen:

-  Allgemein

Fußverkehrskonzept Rottenburg am Neckar Maßnahmenübersicht

1. Hauptroute – Gelber Kreidebusen

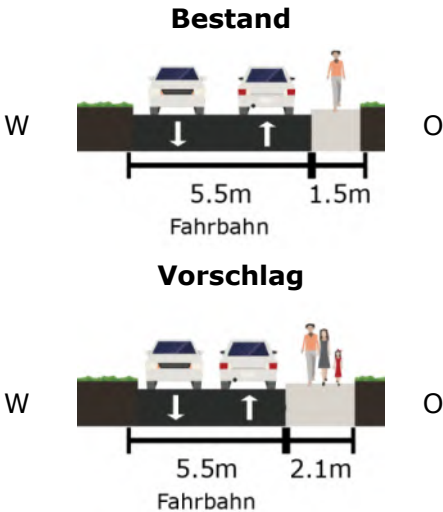
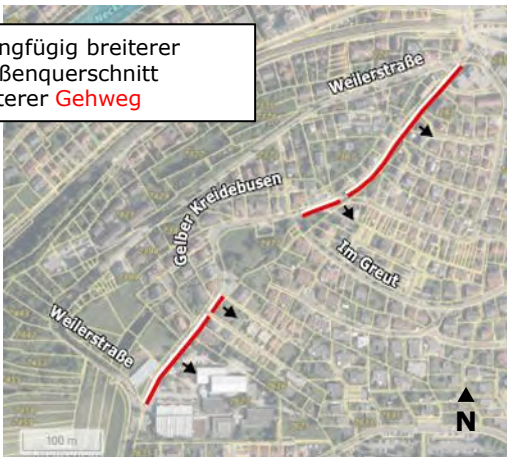
Problematik: Der Gelbe Kreidebusen, der als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, weist einen einseitigen Gehweg auf, der mit mehrheitlich rund 1.5 Meter Breite deutlich unterdimensioniert ist. Der Gelbe Kreidebusen wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Der Gelbe Kreidebusen wird gemäß RASt 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird daher eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Dadurch, dass der südliche Abschnitt vom ÖPNV nur in eine Richtung befahren wird, besteht auch hier die Möglichkeit zur Reduktion der Fahrbahnbreite. Der Straßenquerschnitt ist mit 7 – 7.5 Metern Breite dennoch knapp zu gering für eine normkonforme Ausgestaltung der Gehwege. Die angrenzenden Flächen sind bis auf wenige Ausnahmen unbebaut, so dass der Straßenquerschnitt grundsätzlich verbreitert werden könnte. Der Straßenquerschnitt entlang des Gelben Kreidebusen ist minimal zu verbreitern und insgesamt neu zu gestalten, so dass für den Fußverkehr ausreichende Flächen zur Verfügung stehen.

An den Knotenpunkten entlang des Gelben Kreidebusen sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahmen 80 und 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig	
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig
	Kommune					

- Geringfügig breiterer Straßenquerschnitt
- Breiterer Gehweg



2. Hauptroute – Weilerstraße zwischen Gelber Kreidebusen und Gebhard-Müller-Straße

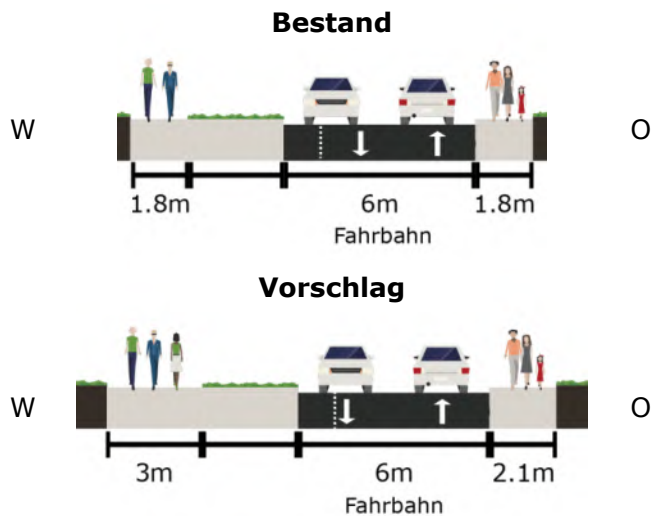
Problematik: Die Weilerstraße weist im genannten Abschnitt einen nach Westen abgesetzten Gehweg mit mehrheitlich Naturbelag auf. Südlich des Knotens Weilerstraße / Konrad-Adenauer-Straße gibt es auf der Ostseite zudem einen straßenbegleitenden Gehweg. Beide Anlagen für den Fußverkehr sind mit einer Breite von rund 1.3 – 1.7 Metern deutlich unterdimensioniert. Der betrachtete Abschnitt der wird stark von Schülern frequentiert. Mit Realisierung der neuen Sporthalle gewinnt die Verbindung weiter an Bedeutung. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Zwecks Anbindung der neuen Sporthalle ist der Straßenraum abschnittsweise umzubauen. Eine Verbreiterung des straßenbegleitenden Gehwegs bedingt aufgrund des vorhandenen ÖPNV im Gegenrichtungsverkehr eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts nach Westen. Die angrenzenden Flächen sind unbebaut, so dass der Straßenquerschnitt grundsätzlich verbreitert werden könnte. Im Zuge dessen sollte der östliche Gehweg bis zum Gelben Kreidebusen verlängert werden.

Der abgesetzte Gehweg wird durch Verschiebung der Fahrbahn abschnittsweise bzw. bei derzeit schmalen Grünstreifen zu einem straßenbegleitenden Gehweg oder aber muss ebenfalls versetzt werden. Er ist auf jeden Fall zu verbreitern, idealerweise auf 3 Meter.

Die Maßnahme zur Verbreiterung des abgesetzten Gehwegs kann auch vorgezogen werden. Die Maßnahme sollte spätestens bei Inbetriebnahme der neuen Sporthalle umgesetzt sein.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



4. Hauptroute – Konrad-Adenauer-Straße

Problematik: Die Konrad-Adenauer-Straße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen breiten Fahrbahnquerschnitt von etwa 6 bis 7 Metern, wodurch regelmäßig Geschwindigkeitsübertretungen auftreten. Die Gehwege sind mit rund 1 – 1.5 Metern Breite deutlich unterdimensioniert und ihre nutzbare Breite wird teilweise durch ruhenden Kfz-Verkehr oder Vegetation weiter reduziert.

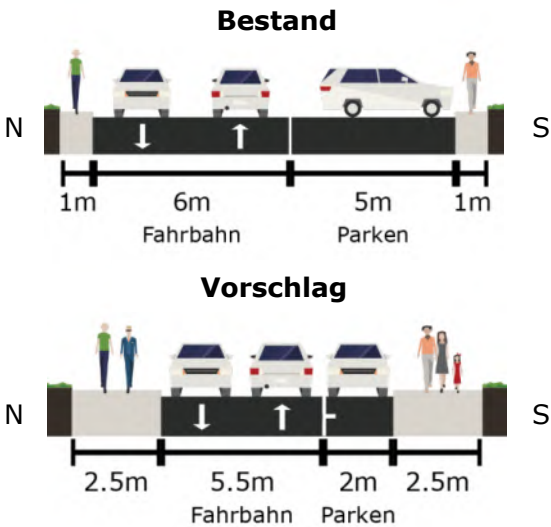
Handlungsempfehlung: Die Konrad-Adenauer-Straße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Dadurch, dass der ÖPNV nur in eine Richtung verkehrt, besteht die Möglichkeit zur Reduktion der Fahrbahnbreite auf 5.5 Meter. Der Straßenquerschnitt ist mit 8 – 9 Metern Breite zu gering für eine normkonforme Ausgestaltung der Gehwege. Angrenzende Flächen sind teils unbebaut, ein Erwerb aber ggf. schwierig.

Im Bereich vorhandener (öffentlicher) Senkrechtparkplätze sollten diese zu Längsparkplätze umgestaltet werden; Restflächen können für die Einrichtung von Radabstellplätzen genutzt werden. Die gewonnen Flächen sind vollumfänglich dem Fußverkehr zuzuweisen. Abschnittsweise können damit normkonforme Gehwegbreiten erreicht werden, insbesondere auch im Zugangsbereich zur Kreuzerfeldschule. Die resultierenden Verschwenkungen der Fahrbahn wirken sich positiv auf die Fahrtgeschwindigkeit.

Um eine durchgängig normkonforme Ausgestaltung der Gehwege zu erreichen, empfiehlt es sich, die Machbarkeit einer Einrichtungsverkehrs-Ringlösung Konrad-Adenauer-Straße / Friedrich-Ebert-Straße zu prüfen.

An den Knotenpunkten entlang der Konrad-Adenauer-Straße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahmen 80 und 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz Verkehrs - Bessere Verständlichkeit des vorherrschenden Verkehrsregimes für alle Verkehrsteilnehmer	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 	Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



5. Hauptroute – Friedrich-Ebert-Straße zwischen Konrad-Adenauer-Straße Ost und Schadenweilerstraße

Problematik: Die Friedrich-Ebert-Straße ist auf diesem Abschnitt mehrheitlich als Tempo-30 Zone ausgewiesen, verfügt jedoch über einen Fahrbahnquerschnitt von 7 – 10 Metern, wodurch regelmäßig Geschwindigkeitsübertretungen auftreten. Die Gehwege sind mit rund 1.2 – 1.5 Metern Breite deutlich unterdimensioniert.

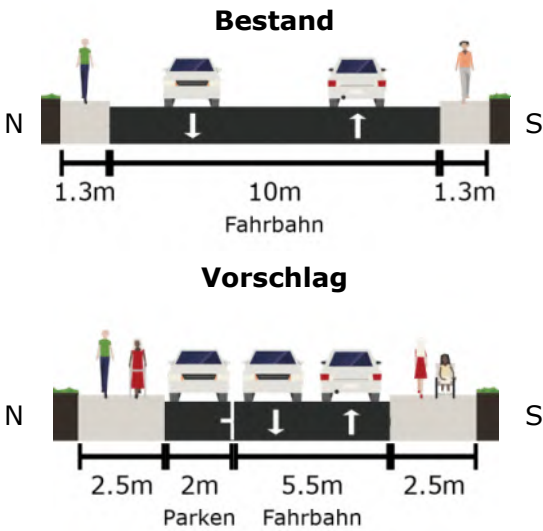
Handlungsempfehlung: Die Friedrich-Ebert-Straße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Dadurch, dass der ÖPNV nur in eine Richtung verkehrt, besteht die Möglichkeit zur Reduktion der Fahrbahnbreite auf 5.5 Meter.

Für den ruhenden Verkehr können westlich des Max-Reger-Wegs auf der nördlichen Seite der Friedrich-Ebert-Straße Längsparkplätze ausgewiesen werden. Diese können über eine Grünfläche eingeleitet werden.

An den angrenzenden Knotenpunkten Konrad-Adenauer-Straße Ost bzw. Schadenweilerstraße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahme 80. Die Flächenverteilung im Nahbereich der beiden Knoten ist mit den entsprechenden Maßnahmen an den Knoten abzustimmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Bessere Verständlichkeit des vorherrschenden Verkehrsregimes für alle Verkehrsteilnehmer
Profitierende 	
	Baulast / Zuständigkeit Kommune

Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig	
Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig



6. Hauptroute – Jahnstraße

Problematik: Die Jahnstraße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 6.5 Metern (nördlicher Abschnitt) bzw. rund 7 – 7.5 Metern (südlicher Abschnitt). Sie weist einen einseitigen Gehweg auf östlicher Straßenseite auf, der mit rund 1.5 Metern Breite unterdimensioniert ist. Die Jahnstraße wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

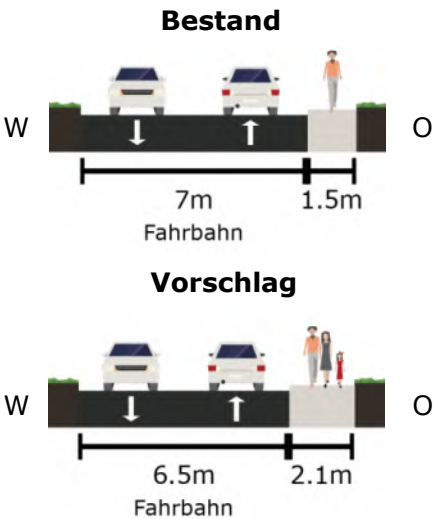
Handlungsempfehlung: Die Jahnstraße wird gemäß RAS 2006 als Sammelstraße eingestuft. Wegen des ÖPNV wird eine Fahrbahnbreite von 6.5 Metern empfohlen. Auf dem nördlichen Abschnitt ist daher keine Reduktion der Fahrbahnbreite möglich. Auch auf dem südlichen Abschnitt können nicht ausreichende zusätzliche Flächen geschaffen werden, um eine normkonforme Ausgestaltung der Gehwege zu gewährleisten. Die angrenzenden Flächen nach Westen (südlich Im Lindele) bzw. nach Osten (nördlich Im Lindele) sind bis auf wenige Ausnahmen unbebaut, so dass der Straßenquerschnitt grundsätzlich verbreitert werden könnte (Hanglage ist zu beachten!). Der Straßenquerschnitt entlang der Jahnstraße ist minimal zu verbreitern und neu zu gestalten, so dass für den Fußverkehr ausreichende Flächen zur Verfügung stehen.

Ruhender Verkehr kann mittels ausgewiesener alternierender Stellplätze organisiert werden.

Es gibt Ideen, die Jahnstraße als Fahrradstraße umzuwidmen. In diesem Falle sind bei der Planung der Fahrradstraße die Anforderungen des Fußverkehrs zu beachten.

An den Knotenpunkten entlang der Jahnstraße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahmen 80 und 81. Zudem ist Maßnahme 41 zu berücksichtigen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



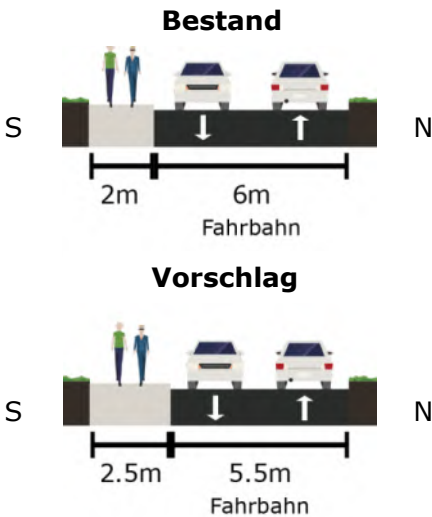
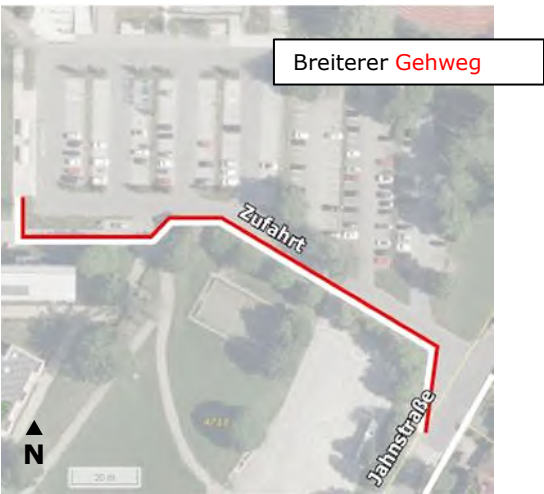
7. Hauptroute – Zufahrt Werkrealschule Hohenbergschule von Jahnstraße

Problematik: Die Zufahrt zur Werkrealschule ist als Abzweiger von der Jahnstraße Bestandteil der Tempo-30 Zone. Sie verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 6 Metern und einen einseitigen Gehweg auf westlicher Straßenseite, der mit rund 2 Metern Breite nicht auf das hohe Fußverkehrsaufkommen (Schülerverkehr) ausgelegt ist. Als Zugangsachse zu diversen Schulen, Schwimmbad sowie Sportplatz ist wichtig, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Der Zufahrt zur Werkrealschule kann keine eindeutige Straßencharakteristik gemäß RAST 2006 zugewiesen werden. Am ehesten ergibt sich eine Einstufung als Wohnstraße oder Sammelstraße. Unter Berücksichtigung der Schulbusse wird eine Fahrbahnbreite von mindestens 5.5 Metern empfohlen. Mit Umgestaltung des Straßenquerschnitts kann ein ausreichend breiter Gehweg geschaffen werden, gleichfalls aber den Anforderungen durch Schulbusverkehr und Lieferverkehre Rechnung getragen werden.

Es gibt Ideen, die Linienbusse ebenfalls bis zur Schule hochzuführen; die Bushaltestelle unmittelbar beim Schulgebäude ist deutlich besser ausgebaut als diejenige entlang der Jahnstraße. Die Umsetzung hängt aber insbesondere von den zusätzlichen Fahrzeiten und Einhaltung der bestehenden Umläufe ab.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



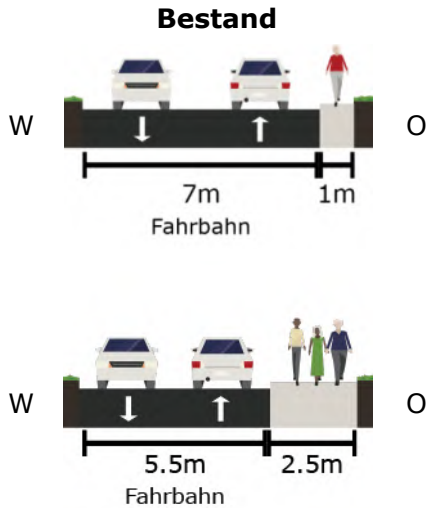
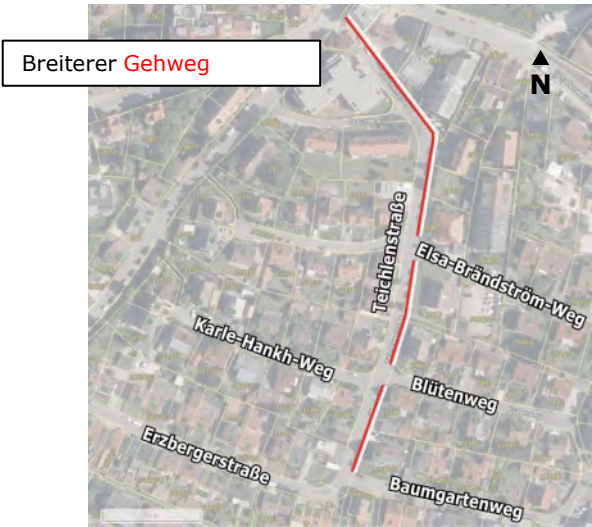
8. Hauptroute – Teichlenstraße

Problematik: Die Teichlenstraße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 6 – 7 Metern. Sie weist einen einseitigen Gehweg auf, der mit rund 1.5 Meter Breite, vereinzelt aber auch geringeren Breiten, deutlich unterdimensioniert ist.

Handlungsempfehlung: Die Teichlenstraße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird daher eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Der Straßenquerschnitt ist neu zu gestalten und für den Fußverkehr ausreichende Flächen zu schaffen.

An den Knotenpunkten entlang der Teichlenstraße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahme 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	1 Kurzfristig	2 Langfristig	3 Langfristig	
Profitierende 		1 Hoch	2 Hoch	3 Niedrig	
		1 Niedrig	2 Hoch	3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	s Sofort	1 Hoch	2 Hoch	3 Niedrig



9. Hauptroute – Schadenweilerstraße zwischen Weilerstraße und Dätzweg

Problematik: Die Schadenweilerstraße verfügt beidseits über Gehwege, die mit meist rund 1.5 Meter Breite deutlich unterdimensioniert sind. Insbesondere im Bereich zwischen Dätzweg und Weilerstraße ist die Breite abschnittsweise deutlich eingeschränkt, bspw. durch die Lichtzeichen für den Bahnübergang.

Handlungsempfehlung: Aufgrund des ÖPNV ist eine generelle Reduktion der Fahrbahnbreite nicht möglich. Gleichfalls sind angrenzende Flächen vermehrt bebaut. Der Fokus wird daher auf eine ausreichende Gehwegbreite auf östlicher Seite gelegt. Beidseits normkonforme Gehwege sind nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang der Schadenweilerstraße möglich.

Im Abschnitt zwischen Weilerstraße und Klausen sind die nordöstlich angrenzenden Flächen unbebaut, so dass im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsbereichs bzw. Schaffung des neuen Parkhauses eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts anzustreben ist. Andernfalls ist mindestens punktuell mittels vorgezogener Seitenräume der Gehweg zu verbreitern, z.B. im Bereich des bestehenden Fußgängerüberwegs (inkl. Standorte Lichtzeichen Bahnübergang).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig

- Abschnittsweise geringfügig breiterer Straßenquerschnitt
- Punktuell breiterer Gehweg mittels vorgezogener Seitenräume



10. Hauptroute – Schadenweilerstraße zwischen Erasmusstraße und Friedrich-Ebert-Straße

Problematik: Die Schadenweilerstraße verfügt beidseits über Gehwege. Auf der westlichen Seite weisen sie eine Breite von rund 1.5 Metern auf und sind damit deutlich unterdimensioniert. Auf östlicher Seite bestehen großzügigere Anlagen (2.5 Meter Gehwegbreite).

Handlungsempfehlung: Aufgrund des ÖPNV ist eine generelle Reduktion der Fahrbahnbreite nicht möglich. Gleichfalls sind angrenzende Flächen bebaut. Der Fokus wird daher auf eine ausreichende Gehwegbreite auf östlicher Seite gelegt. Beidseits normkonforme Gehwege sind nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang der Schadenweilerstraße möglich.

Der Fußverkehr ist so südlich wie möglich auf die östliche Straßenseite zu bringen, da hier ausreichend breite Gehwege bestehen. Mittels Umgestaltung des Knotens Schadenweilerstraße / Friedrich-Ebert-Straße (vgl. Maßnahme 80) kann der Fußgängerüberweg nach Süden verschoben werden und der Verkehr entlang der Hauptroute über den Gehweg mit ausreichender Breite geführt werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	12 Kurzfristig 2Langfristig 3	1Hoch 2 3Niedrig	1Niedrig 2 3Hoch	sSofort 1Hoch 2 3Niedrig
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



Verlagerung des Fußgängerüberwegs

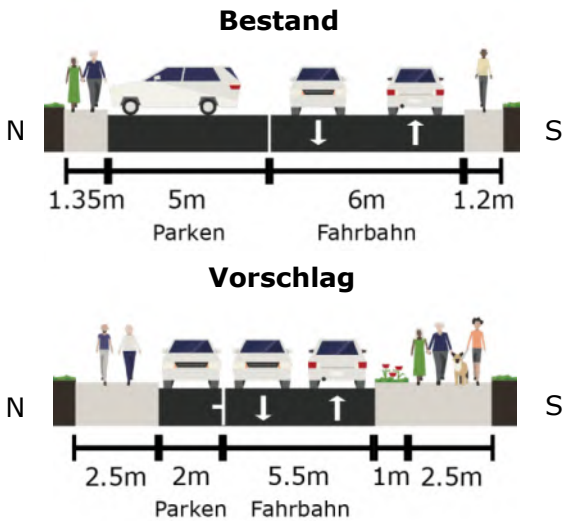
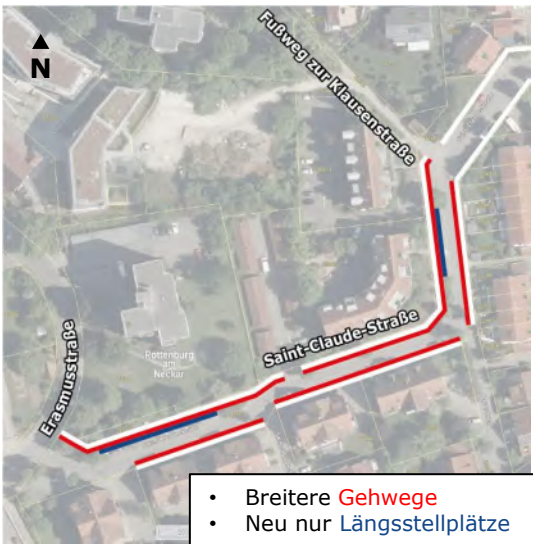
11. Hauptroute – Saint-Claude-Straße zwischen Erasmusstraße und Fußweg zur Klausenstraße

Problematik: Die Saint-Claude-Straße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt auf dem Abschnitt zwischen Erasmusstraße und dem Fußweg zur Klausenstraße beidseits über Gehwege mit einer Breite von 1.2 – 1.5 Metern. Insbesondere im Bereich der Senkrechtparkplätze weisen die Gehwege aufgrund fehlender Flächenzuschläge somit deutlich zu geringe Breiten auf.

Handlungsempfehlung: Die Saint-Claude-Straße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird daher eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Für eine normkonforme Ausgestaltung der Gehwege reicht dies nicht aus. Die nördlich gelegenen Senkrechtparkplätze sind neu als Längsparkplätze zu gestalten; Restflächen können für die Einrichtung von Radabstellplätzen genutzt werden. Die bestehenden Längsparkplätze sind zu Gunsten des Fußverkehrs umzuwidmen. Der Grünbestand ist soweit möglich zu erhalten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz
Profitierende 	
	Baulast / Zuständigkeit Kommune

Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig	
Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig



12. Hauptroute – Dätzweg

Problematik: Der westliche Abschnitt des Dätzwegs , der als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, weist einen einseitigen Gehweg auf, der mit 1.3 – 1.5 Meter Breite deutlich unterdimensioniert ist.

Der östliche Abschnitt des Dätzwegs ist derzeit für den motorisierten Verkehr (ausgenommen Anlieger und Gärtnerei) gesperrt. Längerfristig ist eine Erweiterung des Planungsareals Dätzweg nach Westen geplant, so dass hierüber dann auch Kfz-Verkehr (mit Anbindung nach Osten / L385) fährt.

Handlungsempfehlung: Der Dätzweg wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Wegen des ÖPNV ist eine generelle Reduktion der Fahrbahnbreite nicht möglich. Gleichfalls sind angrenzende Flächen vermehrt bebaut. Ein normkonformer Gehweg ist nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang des Dätzwegs möglich. Für den ÖPNV wären zum Erhalt des Zweirichtungsverkehrs zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

Sollte auf eine Änderung des Verkehrsregimes verzichtet werden, sind auf dem westlichen Abschnitt mindestens punktuelle Verbreiterungen des Gehwegs mittels vorgezogener Seitenräume vorzusehen, z.B. im Bereich der Bushaltestelle Richtung Osten oder im Knotenbereich Schadenweilerstraße / Dätzweg, vgl. Maßnahme 65.

Der östliche Abschnitt ist längerfristig im Zusammenhang mit der Siedlungsplanung Dätzweg II auszubauen, wobei die dann aktuellen Richtlinien und Empfehlungen für den Fußlängsverkehr zu berücksichtigen sind (Breite, Beleuchtung, Barrierefreiheit etc.).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig	
Betroffene    	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Bushaltestelle und an Stellen mit Querungsbedarf • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz sowie (auf dem östlichen Abschnitt auch) Fuß – Rad	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Profitierende    	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
	Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig



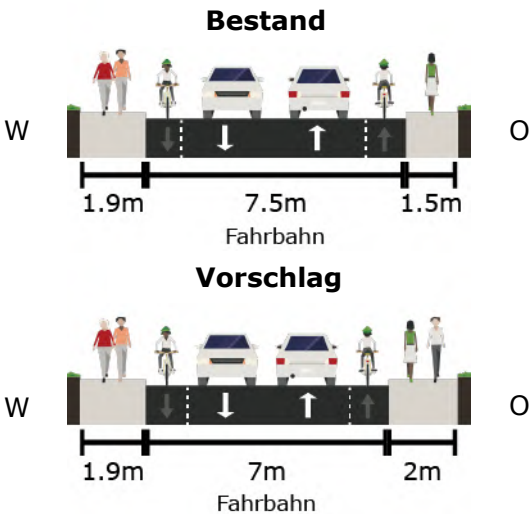
13. Hauptroute – Sprollstraße zwischen Eugen-Bolz-Platz und Sofienstraße

Problematik: Die Sprollstraße verfügt auf dem Abschnitt zwischen Eugen-Bolz-Platz und Sofienstraße beidseits über Gehwege mit einer Breite von 1.5 – 2 Metern. Die Sprollstraße wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Die Sprollstraße wird gemäß RAST 2006 als Verbindungsstraße eingestuft, so dass eine Fahrbahnbreite von mindestens 6.5 Metern empfohlen wird. Zwecks Erhalt der beidseitigen Radschutzstreifen kann die Fahrbahn maximal auf 6.6 Meter reduziert werden. In diesem Falle ist eine Ausnahmegenehmigung zur Realisierung beidseitiger Radschutzstreifen vorzulegen. Idealerweise sollte daher ein Fahrbahnquerschnitt von 7 Metern angesetzt werden. Angrenzende Flächen sind bebaut, so dass keine Verbreiterung des Straßenquerschnitts möglich ist. Der Fokus wird daher auf eine möglichst ausreichende Gehwegbreite auf östlicher Seite gelegt. Der Straßenquerschnitt ist neu zu gestalten, indem der östliche Gehweg verbreitert wird.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune / Landkreis				

Breiterer Gehweg auf der östlichen Straßenseite



14. Hauptroute – Schuhstraße zwischen Gartenstraße und Graf-Wolfegg-Straße

Problematik: Die Schuhstraße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt auf dem Abschnitt zwischen Sprollstraße und Graf-Wolfegg-Straße beidseits über Gehwege mit einer Breite von 1.8 – 2 Metern. Westlich der Sprollstraße gibt es nur einen einseitigen Gehweg, wobei dieser die Straßenseite auf Höhe des Stadtgrabens wechselt, jeweils aber mit rund 1.2 – 1.5 Metern sehr schmal ist. Die Schuhstraße wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

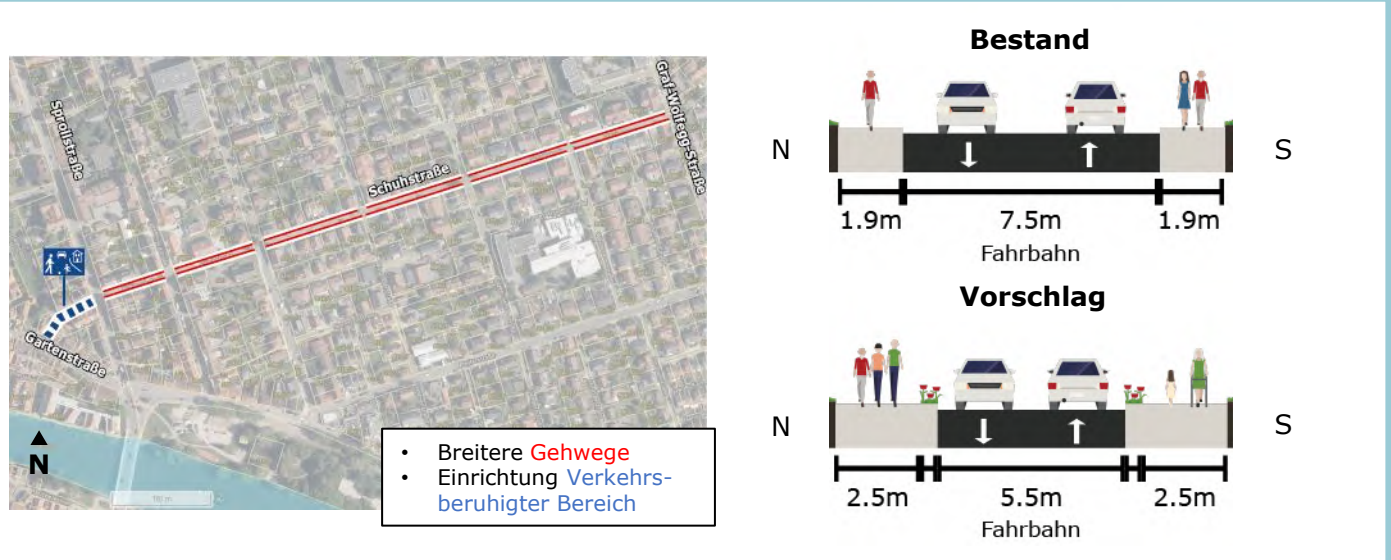
Handlungsempfehlung: Die Schuhstraße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird daher eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen.

Zwecks normkonformer Ausgestaltung der Gehwege muss die Fahrbahn östlich der Sprollstraße nicht zwingend so stark verschmälert werden. Eine Reduktion der Fahrbahnbreite wirkt sich aber positiv auf die Fahrgeschwindigkeit und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer aus, so dass diese Breite empfohlen wird. Der Straßenquerschnitt ist neu zu gestalten und für den Fußverkehr ausreichende Flächen zu schaffen.

Auf dem westlichen Abschnitt ist kaum eine Reduktion der Fahrbahnbreite möglich. Es empfiehlt sich daher die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf diesem Abschnitt inkl. geeigneter Markierung sowie Ausweisung von Stellplätzen, vgl. Maßnahme 76 Geschwindigkeiten Innenstadt.

An den Knotenpunkten entlang der Schuhstraße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahme 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



15. Hauptroute – Graf-Wolfegg-Straße

Problematik: Die Graf-Wolfegg-Straße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt auf dem Abschnitt zwischen Sülchenstraße und Pfeiferstraße beidseits über Gehwege mit einer Breite von 1.5 – 2 Metern. Südlich der Pfeiferstraße gibt es nur auf der westlichen Seite einen rund 1.5 Meter breiten Gehweg.

Handlungsempfehlung: Die Graf-Wolfegg-Straße nördlich der Bellinostraße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße, der Abschnitt südlich davon als Gewerbestraße eingestuft. Mit ÖPNV wird jeweils eine Fahrbahnbreite von 6.5 Metern, ohne ÖPNV eine Fahrbahnbreite von 5.5 bzw. 6 Metern empfohlen. Zwischen Schuhstraße und Pfeiferstraße kann durch Reduktion der Fahrbahnbreite wenigstens auf westlicher Seite ein normkonformer Gehweg realisiert werden. Der östliche Gehweg erfährt eine geringe Verbesserung. Zwischen Pfeiferstraße und Bellinostraße kann durch Reduktion der Fahrbahnbreite der Gehweg verbreitert, jedoch nicht normkonform ausgestaltet werden. Auf Höhe der Getränke-Pyramide empfiehlt sich eine Sicherung des Fußverkehrs, damit der Gehweg nicht durch manövrierenden Kfz-Verkehr befahren wird. Auf den übrigen Abschnitten ist eine Verschmälerung der Fahrbahn nicht möglich. Gleichfalls sind angrenzende Flächen bebaut. Ein normkonformer Gehweg ist nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang der Graf-Wolfegg-Straße möglich. Für den ÖPNV wären zum Erhalt des Zweirichtungsverkehrs zusätzliche Maßnahmen erforderlich. Bei Verzicht auf eine Änderung des Verkehrsregimes sind auf betroffenen Abschnitten mindestens punktuelle Verbreiterungen der Gehweg mittels vorgezogener Seitenräume vorzusehen, z.B. im Bereich der Bushaltestellen oder bei Knoten, vgl. auch Maßnahme 80 und 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig	
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Bushaltestelle und an Stellen mit Querungsbedarf • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig

Nord



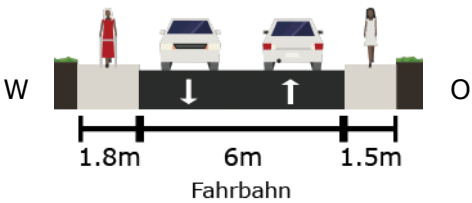
Punktuell breitere Gehwege mittels vorgezogener Seitenräume

Süd

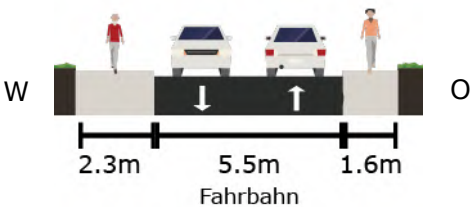


- Breitere Gehwege, Fokus auf westliche Straßenseite
- Sicherung des Gehwegs auf Höhe Getränke-Pyramide

Bestand



Vorschlag



16. Hauptroute – Ehinger Platz Süd zwischen Poststraße und Hintere Gasse

Problematik: Der Ehinger Platz mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verfügt auf dem Abschnitt zwischen Poststraße und Hintere Gasse beidseits über Gehwege mit einer Gehwegbreite von rund 1 Metern auf östlicher und rund 0.4 Meter auf westlicher Seite. Die nutzbare Breite wird aufgrund von Hauszugängen weiter verschmälert und ist damit deutlich unterdimensioniert.

Handlungsempfehlung: Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts ist eine Verbreiterung der Gehwege nicht möglich. Es empfiehlt sich daher die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs mit entsprechender Absenkung der Gehwege bzw. Erhöhung der Fahrbahn. Damit wird auch eine konsistente Fortsetzung des nördlich davon gelegenen Abschnitts erreicht, vgl. auch Maßnahme 76 Geschwindigkeiten Innenstadt. Die vorgeschlagene Maßnahme ist mit der empfohlenen Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept (S 28) kompatibel.

Der Fußgängerüberweg ist im Zuge dessen aufzuheben. Stattdessen sind markierungstechnische (auffällig farbige Bodenmarkierung) und ggf. auch bauliche Maßnahmen (z.B. Berliner Kissen) vorzusehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



17. Hauptroute – Ehinger Platz Nord zwischen Hintere Gasse und Ehinger Straße

Problematik: Der Ehinger Platz ist im Abschnitt zwischen Hintere Gasse und Ehinger Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Parken ist nur in gekennzeichneten Flächen zulässig. Regelmäßig sind entsprechende Verstöße und Behinderungen des Fußverkehrs zu verzeichnen. Die Aufenthaltsqualität wird dadurch deutlich eingeschränkt.

Handlungsempfehlung: Die Flächen sind so zu gestalten, dass dem Kfz-Verkehr keine Möglichkeit zum Parken gegeben wird. Es bieten sich Blumenkästen (wie bereits aktuell auf westlicher Seite), Sitzbänke etc., die geeignet zu positionieren sind und mit kleinen Spielplatzelementen oder auch Outdoor Fitnessgeräten ergänzt werden können.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				

Bestand



Vorschlag



Blumenkästen, Bänke sowie Spielelemente

18. Hauptroute – Poststraße zwischen Weilerstraße und ZOB

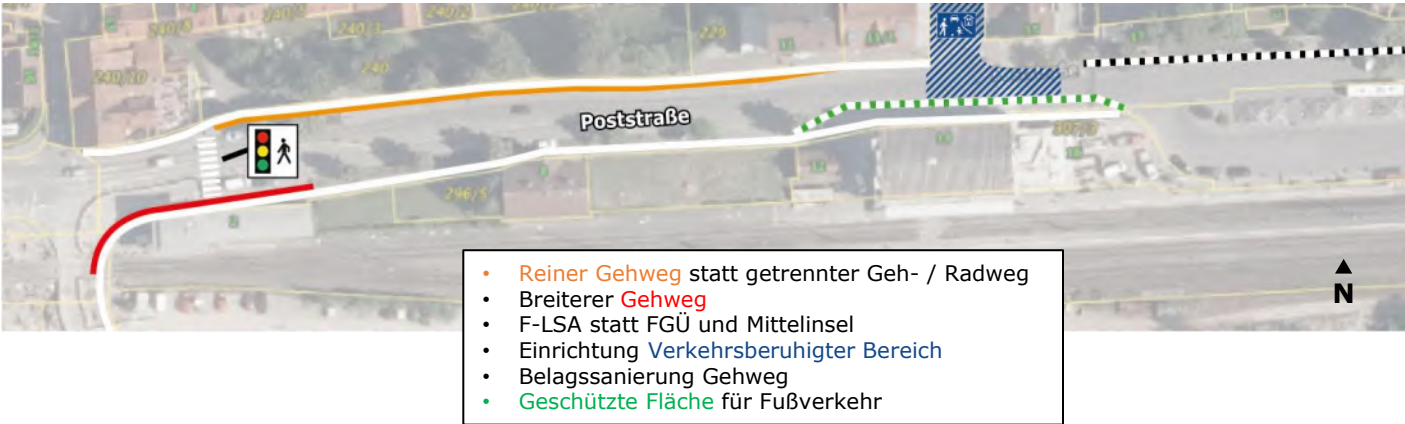
Problematik: Die Poststraße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verfügt auf dem Abschnitt zwischen Weilerstraße und ZOB beidseits über Gehwege mit einer Breite von mehrheitlich 1.5 Metern. Vereinzelt sind sie breiter. Im Bereich des Bahnhofsgebäudes und des Knotens Poststraße / Weilerstraße wird die nutzbare Breite aufgrund der Wegesicherung jedoch reduziert. Aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens im Bereich des Bahnhofs ist wichtig, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen. Auf dem Abschnitt östlich der Bahnhofstraße weist der nördlich gelegene Gehweg Belagsschäden auf.

Handlungsempfehlung: Mittels der Maßnahme S 29 des Radverkehrskonzepts werden auf nördlicher Seite abschnittsweise Flächen frei, die zu Gunsten breiterer Gehwege umgewidmet werden können. Um auch auf südlicher Seite breitere Gehwege zu schaffen, ist im Bereich des Knotens Poststraße / Weilerstraße der Fahrstreifen in Richtung Osten zu verschmälern, die Mittelinsel und der Fußgängerüberweg zu entfernen und stattdessen eine Fußgänger-Lichtsignalanlage einzurichten.

Es gibt Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofareals. Die Art der Ausgestaltung ist noch offen. Es empfiehlt sich, im Bereich des Bahnhofsgebäudes die Fahrbahnbreite auf 6.5 Meter zu reduzieren und geschützte Flächen einzurichten. Um die Durchlässigkeit zur Bahnhofstraße zu gewährleisten, bietet sich eine Sicherung mittels Blumenkästen oder Bepflanzung an. Der verkehrsberuhigte Bereich entlang der Bahnhofstraße (vgl. Maßnahme 19) ist über den unmittelbaren Knotenbereich Poststraße / Bahnhofstraße zu verlängert, auf Gehweghöhe anzuheben und mit Bodenmarkierung zu versehen. Der Vorschlag ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum Bahnhofsbereich zu klären.

Östlich der Bahnhofstraße ist der Belag des nördlich gelegenen Gehwegs zu erneuern.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune / Landkreis				



19. Hauptroute – Bahnhofstraße zwischen Poststraße und Tübinger Straße

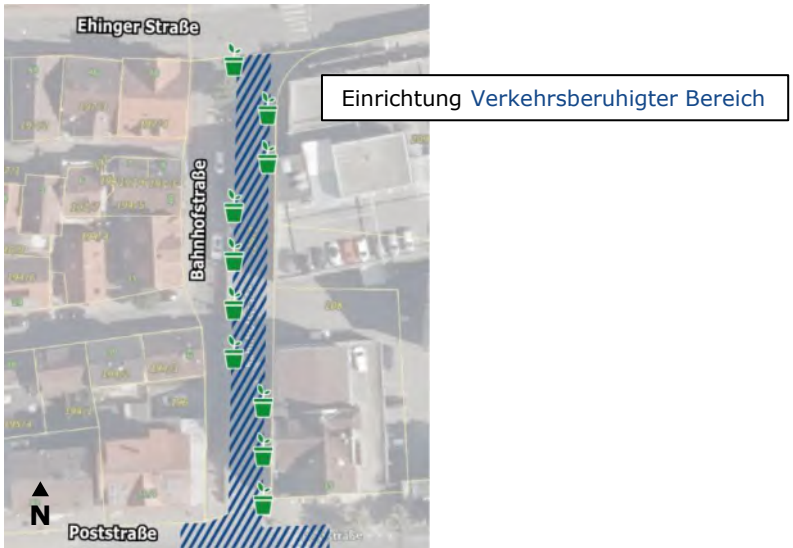
Problematik: Die Bahnhofstraße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verfügt auf dem Abschnitt zwischen Poststraße und Tübinger Straße beidseits über Gehwege. Mit einer Gehwegbreite von rund 1.5 Meter auf östlicher und rund 0.5 Meter auf westlicher Seite. Die nutzbare Breite des westlichen Gehwegs wird aufgrund von Pflanzenkästen weiter verschmälert und ist damit deutlich unterdimensioniert, wird aber trotzdem genutzt. Aufgrund der Bedeutung der Bahnhofstraße als direkte in die Innenstadt und des damit verbundenen hohen Fußverkehrsaufkommens ist wichtig, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Es gibt Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofareals inkl. Bahnhofstraße. Im Vordergrund steht voraussichtlich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs.

Es empfiehlt sich, im Zuge dessen die Stellplätze im Straßenraum zu entfernen und stattdessen mittels gestalterischer Elemente (z.B. Blumenkästen) und markierungstechnischer Maßnahmen die Fahrbahnbreite zu reduzieren, zu verschwenken und eine Geschwindigkeitsreduktion zu fördern. Der Einrichtungsverkehr ist beizubehalten.

Die baulichen Versätze durch die Gehwege sind zu beseitigen (Absenkung Gehwege oder Anhebung Fahrbahn). Der Vorschlag ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum Bahnhofsareal zu klären.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2 Langfristig	3
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



20. Hauptroute – Königstraße zwischen Ehinger Platz und Schütte

Problematik: Die Königstraße mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Ehinger Platz bis Neckarhalde) bzw. Tempo 30-Zone (Neckarhalde bis Schütte) verfügt beidseits über Gehwege. Auf der Neckarbrücke beträgt die Gehwegbreite rund 1.5 Meter. Auf den übrigen Abschnitten sind die Gehwege deutlich schmaler, an zahlreichen Stellen nur 0.8 Meter, und damit deutlich unterdimensioniert.

Handlungsempfehlung: Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts auf den Abschnitten zwischen Ehinger Platz und Südportal Neckarbrücke sowie Kreisverkehr Neckarhalde und Schütte ist eine Verbreiterung der Gehwege nicht möglich. Es empfiehlt sich daher die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf diesen Abschnitten. Dies ermöglicht eine konsistente Fortsetzung entlang der Hauptroute Ehinger Platz – Königstraße.

Die Fußgängerüberwege auf Höhe der Bushaltestelle Spital, beim Kreisverkehr Neckarhalde und südlich der Neckarbrücke sowie die Fußgänger-Lichtsignalanlage sind im Zuge dessen aufzuheben. Stattdessen sind markierungstechnische (auffällig farbige Bodenmarkierung) vorzusehen. Die baulichen Versätze durch die Gehwege sind zu beseitigen (Absenkung Gehwege oder Anhebung Fahrbahn). Insbesondere zu Beginn des verkehrsberuhigten Bereichs, d.h. auf Höhe Ehinger Platz und Kreisverkehr Neckarhalde bieten sich zusätzliche bauliche Maßnahmen (z.B. Schwellen).

Auf der Neckarbrücke kann die Fahrbahnbreite auf 6.5 Meter reduziert werden. Eine normkonforme Ausgestaltung ist dadurch aber nur auf einer Straßenseite möglich. Der Fokus sollte auf die westliche Seite gelegt werden. Der Straßenquerschnitt ist nezugestalten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs
Profitierende  	Baulast / Zuständigkeit Kommune

Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig



- Breiterer Gehweg im Bereich der Brücke, Fokus auf westliche Straßenseite
- Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich

21. Hauptroute – Kreuzgäble

Problematik: Das Kreuzgäble verbindet den Marktplatz und die Obere Gasse über einen Treppenaufgang. Die erste und letzte Stufe sind aus anderem Material, so dass Treppenbeginn und -ende visuell hervorgehoben werden. Eine taktile Markierung ist nicht vorhanden. Als barrierefreie Alternative ist ein Aufzug im Rathaus vorhanden (auch an Wochenende zugänglich). Positiv hervorzuheben sind zudem die Sitzmöglichkeiten auf den Flächen zwischen einzelnen Treppen.

Handlungsempfehlung: Die Treppen inkl. Handläufe sind mit einer taktilen Markierung zu ergänzen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung auch für mobilitätseingeschränkte Personen	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				

Bestand



Vorschlag



Barrierefreie Gestaltung der Treppe

22. Hauptroute – Wittenberger Straße

Problematik: Die Wittenberger Straße, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h gilt, verfügt auf dem Abschnitt zwischen Berliner Straße und Am Römertempel über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 5 Metern sowie straßenbegleitenden Stellplätzen, die teilweise auch den Gehweg beanspruchen. Sie weist einen einseitigen Gehweg auf östlicher Seite mit einer Breite von 1.5 – 1.8 Metern auf. Der Fußverkehr weicht aufgrund der unterdimensionierten Flächen regelmäßig auf die Fahrbahn aus.

Die Wittenbergstraße wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass eine sichere Fußwegeverbindung besteht.

Handlungsempfehlung: Der Abschnitt nördlich von Am Römertempel wird die Wittenberg Straße gemäß RAST 2006 als Wohnstraße eingestuft. Eine Fahrbahnbreite von 4 Metern wird grundsätzlich als ausreichend empfohlen. Alternativ bietet sich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs inkl. geeigneter Markierung, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohnungsgebieten. Die markierten Stellplätze können soweit übernommen werden. Jedoch sind diejenigen mit Beparkung des Gehwegs zu entfernen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



23. Hauptroute – Bischof-von-Keppler-Straße zwischen Seebronner Straße und August-Hagen-Straße

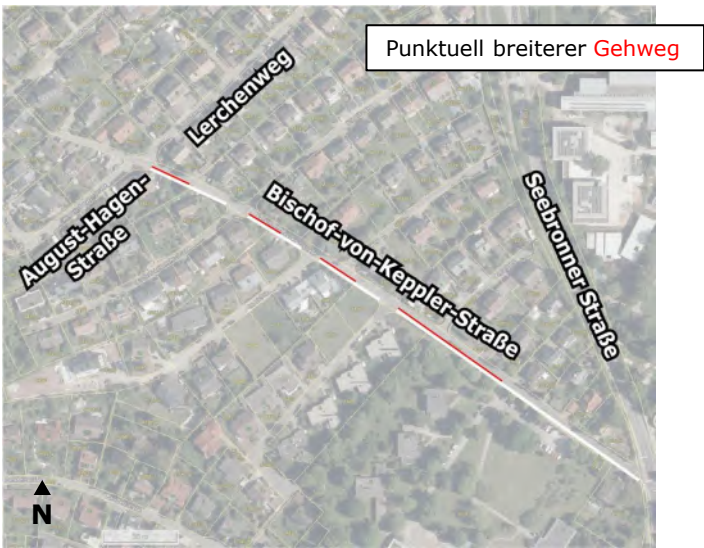
Problematik: Die Bischof-von-Keppler-Straße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 5 Metern. Sie weist einen einseitigen Gehweg auf, der mit rund 1.5 – 1.9 Meter Breite unterdimensioniert ist.

Handlungsempfehlung: Die Bischof-von-Keppler-Straße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird daher eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Der Bestandsquerschnitt ist bereits geringer, so dass eine Reduktion der Fahrbahnbreite nicht möglich ist. Angrenzende Flächen sind teils unbebaut, ein Erwerb aber ggf. schwierig.

Ein normkonformer Gehweg ist nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang der Bischof-von-Keppler-Straße möglich. Für den Kfz-Verkehr ergeben sich dadurch teils lange Umwegfahrten.

Bei Verzicht auf eine Änderung des Verkehrsregimes sind auf dem betroffenen Abschnitt mindestens punktuelle Verbreiterungen des Gehwegs mittels vorgezogener Seitenräume vorzusehen, z.B. bei Knoten, vgl. auch Maßnahme 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2 Langfristig	3	
Betroffene  	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig
	Kommune					



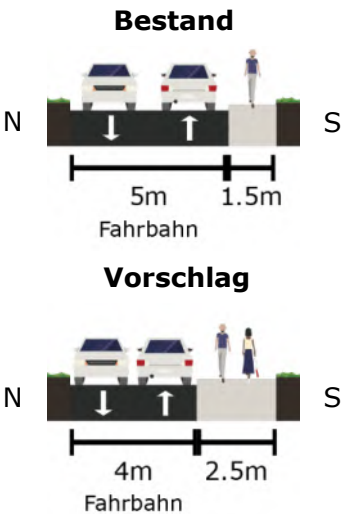
24. Hauptroute – August-Hagen-Straße zwischen Bischof-von-Keppler-Straße und Aussichtspunkt

Problematik: Die August-Hagen-Straße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 5 Metern. Sie weist einen einseitigen Gehweg auf, der mit rund 1.5 Meter Breite unterdimensioniert ist. Die August-Hagen-Straße wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Die August-Hagen-Straße wird gemäß RAS 2006 als Wohnstraße eingestuft. Aus diesem Grund kann bei geringem Straßenquerschnitt eine Fahrbahnbreite von mindestens 4 Metern vorgesehen werden. Der Straßenquerschnitt ist neu zu gestalten und für den Fußverkehr ausreichende Flächen zu schaffen.

Am westlichen Ende des betroffenen Abschnitts sind die Maßnahmen zur sicheren Zugänglichkeit des Freizeitwegs zu berücksichtigen (vgl. Maßnahmen 54).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



25. Hauptroute – Gerhart-Hauptmann-Straße

Problematik: Die Gerhart-Hauptmann-Straße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 5 Metern. Sie weist einen einseitigen Gehweg auf, der mit rund 1.5 Meter Breite deutlich unterdimensioniert ist.

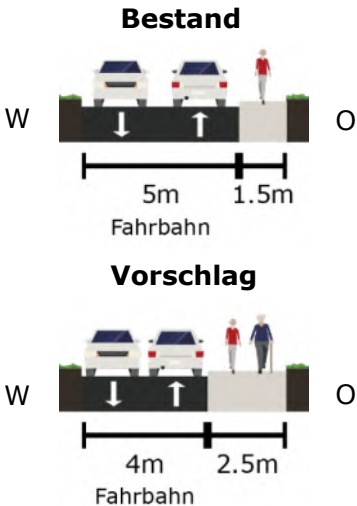
Handlungsempfehlung: Die Gerhart-Hauptmann-Straße wird gemäß RAST 2006 als Wohnstraße eingestuft. Auf Abschnitten ohne ÖPNV kann aus diesem Grund bei geringem Straßenquerschnitt eine Fahrbahnbreite von mindestens 4 Metern vorgesehen werden. Mit ÖPNV wird ein Fahrbahnquerschnitt von 6 Metern empfohlen.

Auf dem Abschnitt zwischen Sülchenstraße und Grillparzerstraße ist eine Fahrbahnreduktion möglich. Der Straßenquerschnitt ist neu zu gestalten und für den Fußverkehr ausreichende Flächen zu schaffen.

Auf dem Abschnitt zwischen Grillparzerstraße und Jahnstraße ist eine Verschmälerung der Fahrbahn nicht möglich. Gleichfalls sind angrenzende Flächen bebaut. Ein normkonformer Gehweg ist nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang der Gerhart-Hauptmann-Straße möglich. Für den ÖPNV wären zum Erhalt des Zweirichtungsverkehrs zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

Bei Verzicht auf eine Änderung des Verkehrsregimes sind auf dem betroffenen Abschnitt mindestens punktuelle Verbreiterungen des Gehwegs mittels vorgezogener Seitenräume vorzusehen, z.B. im Bereich der Kita und bei Knoten, vgl. auch Maßnahme 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Kita und an Stellen mit Querungsbedarf	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



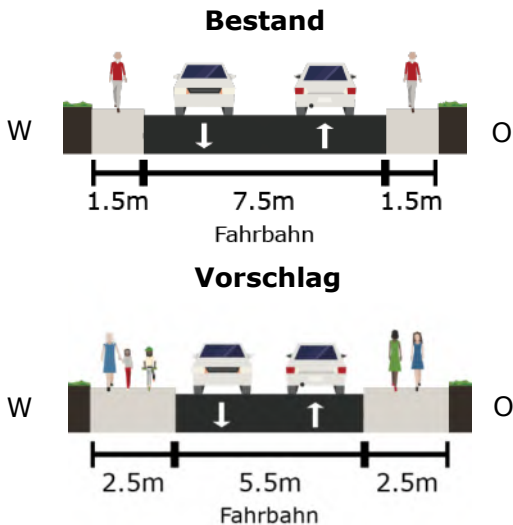
26. Hauptroute – Mechthildstraße zwischen Sülchenstraße und Eugen-Bolz-Gymnasium

Problematik: Auf dem Abschnitt zwischen Sülchenstraße und Sofienstraße ist die Mechthildstraße als Tempo-30 Zone ausgewiesen und verfügt beidseits über Gehwege mit einer Breite von rund 1.5 Metern. Auf dem Abschnitt zwischen Sofienstraße und Eugen-Bolz-Gymnasium ist die Mechthildstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Künftig soll die Mechthildstraße in unmittelbarer Umgebung zum Eugen-Bolz-Gymnasium während der Schulzeiten gesperrt bzw. der Schulhof bis auf die Mechthildstraße erweitert werden.

Die Mechthildstraße wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Die Mechthildstraße wird auf dem Abschnitt zwischen Sülchenstraße und Sofienstraße gemäß RASt 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird daher eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Der Straßenquerschnitt ist neu zu gestalten und für den Fußverkehr ausreichende Flächen zu schaffen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



27. Hauptroute – Weggentalstraße zwischen Eugen-Bolz-Platz und Paradeisstraße

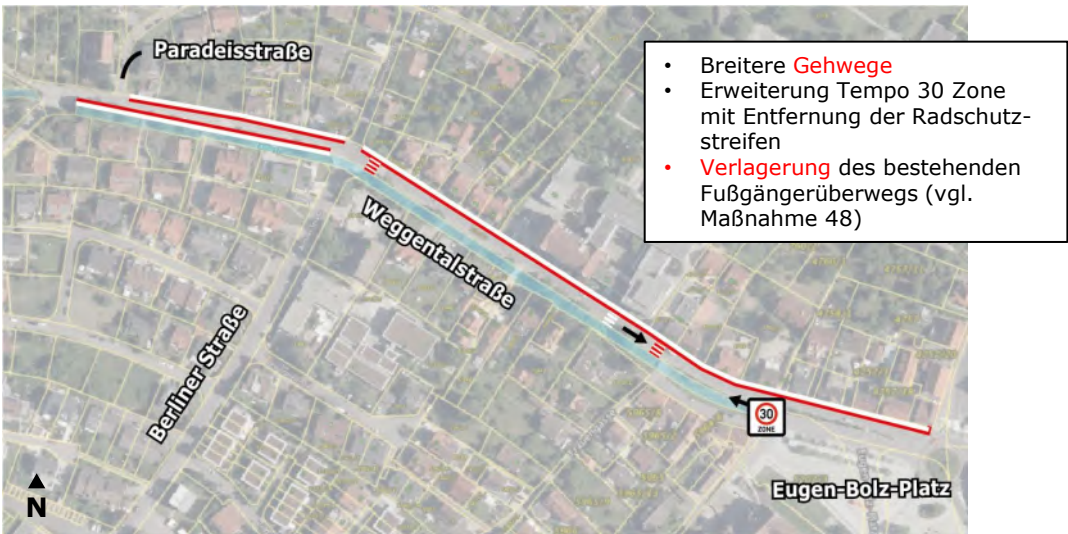
Problematik: Die Weggentalstraße, die als Tempo-30 Zone und gemäß Radverkehrskonzept künftig westlich der Berliner Straße als Fahrradstraße ausgewiesen ist, verfügt über einen breiten Fahrbahnquerschnitt von etwa 6.5 bis 7 Metern sowie beidseits über Gehwege mit einer Breite von 1.5-1.9 Metern. Der südlich gelegene Gehweg ist uneben und weist erhebliche Belagschäden auf. Die Weggentalstraße wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Die Weggentalstraße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Mit ÖPNV wird eine Fahrbahnbreite von 6.5 Metern, ohne ÖPNV eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Fahrradstraßen sehen dagegen einen Regelquerschnitt von 4 Metern vor. Zwischen Paradeisstraße und Berliner Straße können durch Reduktion der Fahrbahnbreite beidseits großzügige Gehwege realisiert werden.

Zwischen Berliner Straße und Eugen-Bolz-Platz bedingt eine Reduktion der Fahrbahnbreite eine Aufhebung der Radschutzstreifen. In Hinblick auf eine Erweiterung der Tempo 30-Zone bis zum ZOB wird dies als vertretbar gesehen. Die zusätzlichen Flächen ermöglichen nur eine normkonforme Ausgestaltung des nördlich gelegenen Gehwegs. Entsprechend ist der Fußverkehr möglichst lange auf der nördlichen Seite zu führen. Auf Höhe Berliner Straße ist ein zusätzlicher Fußgängerüberweg über die Weggentalstraße vorzusehen (seit Begehung / Mängelanalyse bereits erfolgt). Es empfiehlt sich, den Fußgängerüberweg zu verlagern, vgl. auch Maßnahme 48.

Östlich der Berliner Straße sind beidseits normkonforme Gehwege nur mit Fahrstreifenreduktion bzw. Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs entlang dieses Abschnitts möglich. Für den ÖPNV wären zum Erhalt des Zweirichtungsverkehrs zusätzliche Maßnahmen erforderlich.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2 Langfristig	3	
Betroffene    	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig	
Profitierende    		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2	3 Niedrig
	Kommune					



28. Hauptroute – Weggentalstraße zwischen Hinter dem Schloss und Wallfahrtskirche Weggental

Problematik: Auf dem Abschnitt zwischen Hinter dem Schloss und Potsdamer Straße verfügt die Weggentalstraße, die als Tempo-30 Zone und gemäß Radverkehrskonzept künftig als Fahrradstraße ausgewiesen ist, über einen Gehweg mit einer Breite von 1.5 Metern. Dieser Abschnitt wird stark von Schülern frequentiert, weswegen ausreichend breite Fußverkehrsanlagen bzw. eine sichere Führung besonders wichtig ist.

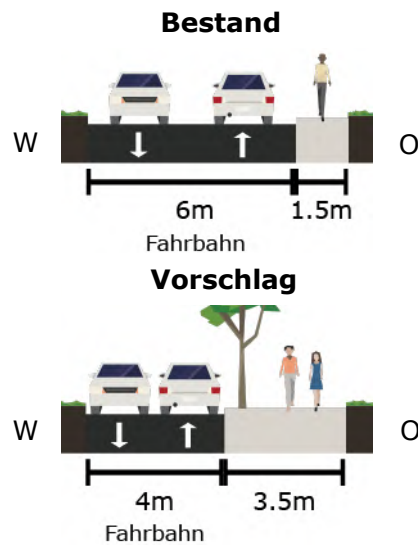
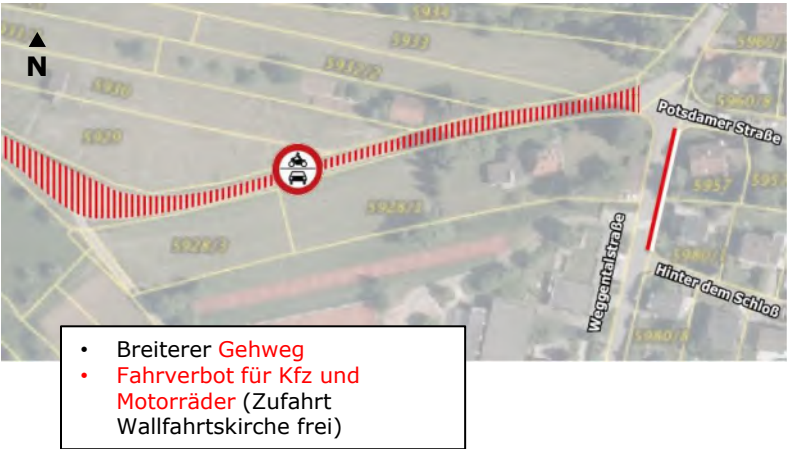
Der Abschnitt westlich der Potsdamer Straße weist keine Infrastruktur für den Fußverkehr auf. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Handlungsempfehlung: Für Fahrradstraßen wird eine Fahrbahnbreite von 4 Metern als Regemaß angesetzt. Im Abschnitt zwischen Hinter dem Schloss und Potsdamer Straße ist der Straßenquerschnitt neu zu gestalten und für den Fußverkehr ausreichende Flächen zu schaffen.

Auf dem Abschnitt westlich der Potsdamer Straße können ohne umfassenden Eingriffe in die Landschaft keine Anlagen für den Fußverkehr geschaffen werden. Es empfiehlt sich daher, diesen Abschnitt für den Kfz-Verkehr und Motorräder zu sperren (VZ 260) mit dem Zusatzzeichen „Zufahrt Wallfahrtskirche Weggental frei“. Das VZ 260 wurde seit Begehung / Mängelanalyse bereits installiert.

Am Knotenpunkt Weggentalstraße / Potsdamer Straße sind unter Berücksichtigung der Anforderungen an Fahrradstraßen erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahmen 80 und 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit				
	Kommune				



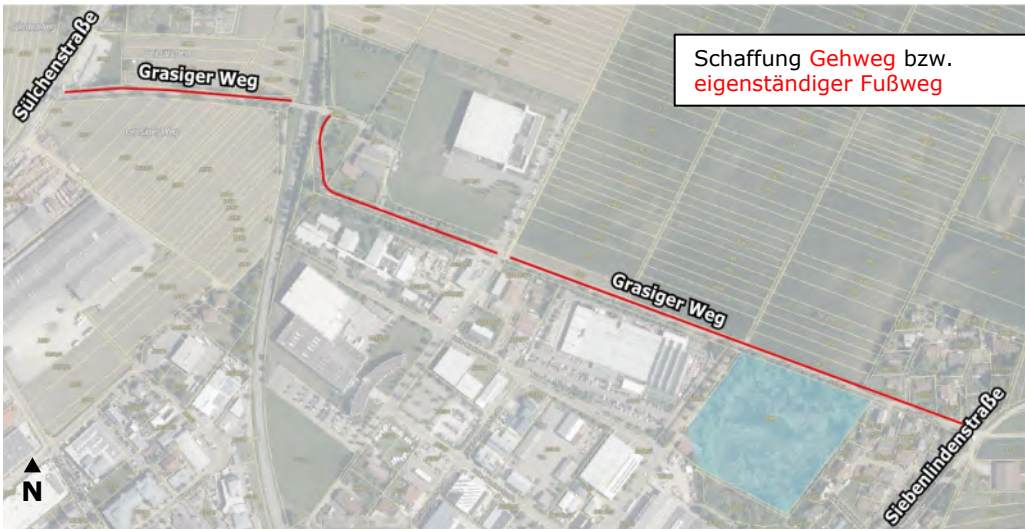
29. Hauptroute – Grasiger Weg

Problematik: Der Grasiger Weg wird gemäß Radverkehrskonzept künftig als Fahrradstraße ausgewiesen und durch den ÖPNV befahren. Die aktuellen Breiten betragen auf dem Abschnitt mit ÖPNV 4 Meter, ohne ÖPNV 3.5 Meter. Der Grasiger Weg wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Für Fahrradstraßen wird eine Fahrbahnbreite von 4 Metern als Regelmaß, 3.5 Metern als Mindestmaß angesetzt. Eine Reduktion des Straßenquerschnitts ist daher nicht möglich. Die angrenzenden Flächen sind unbebaut, so dass der Straßenquerschnitt grundsätzlich verbreitert werden könnte. Der Straßenquerschnitt entlang des Grasiger Wegs ist zu verbreitern. Alternativ kann auch ein abgesetzter Fußweg geschaffen werden.

Um einen Neubau der Brücke bzw. ein zusätzliches Brückenbauwerk über die B28 zu vermeiden, sollte diese als getrennter Geh- und Radweg mit geeigneter Markierung ausgewiesen werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2 Langfristig	3
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Entschärfung des Konflikts Fuß – Rad	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



30. Hauptroute – Hagenwörtstraße (östlich Fußweg) und Kapuzinertor

Problematik: Die Hagenwörtstraße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen und verfügt auf dem Abschnitt zwischen Haus Nummer 15 und Kapuzinertor beidseits über Gehwege mit einer Gehwegbreite von rund 0.8 bis 1.5 Metern. Die nutzbare Breite des nördlichen Gehwegs wird aufgrund von Hauszugängen weiter verschmälert und ist damit deutlich unterdimensioniert.

Entlang des Kapuzinertors ist ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Die Verkehrsbelastungen sind recht hoch, so dass Konflikte zwischen dem Fuß- und Kfz-Verkehr bestehen.

Handlungsempfehlung: Die Hagenwörtstraße wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Eine Reduktion der Fahrbahnbreite ist somit kaum möglich. Es empfiehlt sich daher die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf diesem Abschnitt inkl. geeigneter Markierung, Ausweisung von Stellplätzen und ggf. baulichen Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit (z.B. Schwellen).

Entlang des Kapuzinertors sind Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit vorzusehen (z.B. Schwellen, alternierend platzierte Blumenkästen).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



31. Hauptroute – Neckarhalde

Problematik: Die Neckarhalde, auf der östlich der Remmingsheimer Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gilt und die westlich davon als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Fahrbahnquerschnitt von rund 7 Metern (östlicher Abschnitt) bzw. rund 6.5 Metern (westlicher Abschnitt). Sie weist beidseits Gehwege auf, die im Wesentlichen 1 – 1.5 Meter breit sind, an zahlreichen Stellen und Abschnitten aber deutlich verengt sind. Vereinzelt wird der Fußverkehr deswegen auf den gegenüberliegenden Gehweg verwiesen.

Handlungsempfehlung: Die Neckarhalde wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Mit ÖPNV wird eine Fahrbahnbreite von 6.5 Metern, ohne ÖPNV 5.5 Meter empfohlen. Zwecks Erhalt der beidseitigen Radschutzstreifen kann die Fahrbahn maximal auf 6.6 Meter reduziert werden. In diesem Falle ist eine Ausnahme-genehmigung zur Realisierung beidseitiger Radschutzstreifen vorzulegen, was in diesem Falle empfohlen wird. Andernfalls wäre ein Fahrbahnquerschnitt von 7 Metern beizubehalten. Die Fahrbahnreduktion erlaubt keine normkonforme Ausgestaltung beider Gehwege. Zudem sind angrenzende Flächen bebaut. Der Fokus wird östlich des Fußgängerüberwegs (Höhe Kita) auf den nördlichen Gehweg, westlich davon dagegen auf den südlichen Gehweg (Erholungsfaktor) gelegt.

Zwischen Königstraße und Fußgängerüberweg kann der nördliche Gehweg bis auf wenige Ausnahmen ausreichend verbreitert werden. Zusätzlich empfiehlt sich im Bereich der Kita zusätzlicher Maßnahmen, vgl. Maßnahme 51 (ohne Maßnahmenblatt).

Westlich des Fußgängerüberwegs kann der südliche Gehweg bis auf wenige Ausnahmen ausreichend verbreitert werden. Der nördliche Gehweg erfährt abschnittsweise eine geringe Verbesserung.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



32. Hauptroute – Ziegelhütte

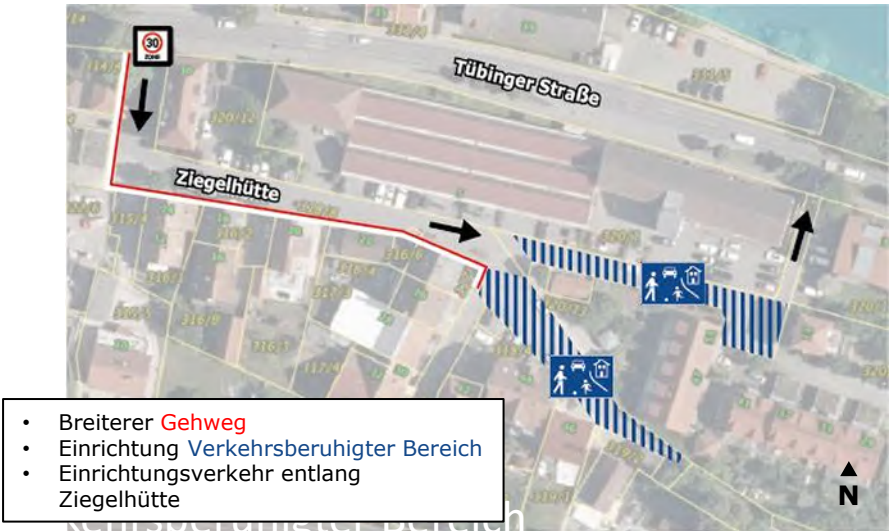
Problematik: Die Ziegelhütte, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, verfügt auf dem westlichen Abschnitt über einen Gehweg mit einer Breite von 1 – 1.8 Metern. Auf dem Abschnitt in Richtung Bahnübergang Dätzweg gibt es keine Infrastruktur für den Fußverkehr.

Handlungsempfehlung: Der Ziegelhütte kann keine eindeutige Straßencharakteristik gemäß RAST 2006 zugewiesen werden. Am ehesten ergibt sich eine Einstufung als Sammelstraße oder Gewerbestraße. Ohne ÖPNV wird eine Fahrbahnbreite von 5.5 bzw. 6 Metern empfohlen. Eine Fahrbahnreduktion ist somit kaum möglich. Gleichfalls sind angrenzende Flächen bebaut. Auf dem westlichen Abschnitt können ausreichende Flächen für eine normkonforme Ausgestaltung des Gehwegs geschaffen werden, indem entlang der Ziegelhütte zwischen den beiden Knotenpunkten Tübinger Straße ein Einrichtungsverkehr eingerichtet wird. Die Befahrbarkeit des östlichen Abschnitts durch den auftretenden Schwerverkehr ist zu prüfen (Schleppkurvennachweis).

Darüber hinaus sollte der westliche Abschnitt als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden.

Auf dem Abschnitt in Richtung Bahnübergang empfiehlt sich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs inkl. geeigneter Markierung sowie Ausweisung von Stellplätzen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig



33. Hauptroute – Südlicher Fußweg entlang des Neckars zwischen Königstraße und Tübinger Straße

Problematik: Zwischen Königstraße und Kepplerbrücke weist der Fußweg entlang des Neckar eine Breite von rund 2 Metern auf. Zwischen Kepplerbrücke und Tübinger Straße verfügt der Fußweg über einen Naturbelag und eine Breite von rund 2.5 Metern. Abschnittsweise ist die Beleuchtung unzureichend. Im Bereich der Sitzmöglichkeiten treten Konflikte zwischen ruhenden und gehenden Personen auf. Der Zugang von der Königstraße erfolgt über eine Treppe; weder taktile noch visuelle Markierung ist vorhanden. Als barrierefreie Alternative ist ein Zugang über die Kirchgasse gegeben. Der Fußweg wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Der Weg ist auszubauen und bzgl. Belag so zu optimieren, dass er auch für mobilitätseingeschränkte Personen eine Möglichkeit zur Naherholung bietet (im östlichen Bereich seit Begehung / Mängelanalyse bereits erfolgt). Im Bereich der Sitzmöglichkeiten sind zusätzliche Flächen zu schaffen.

Die Beleuchtung ist zu verdichten oder aber bzgl. Leuchtmittel zu optimieren. Im Falle zusätzlicher Leuchtstandorte bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Beim Zugang zum Fußweg von der Königstraße sind die Treppen inkl. Handläufe mit taktiler und visueller Markierung zu versehen.

Attraktiv wäre zudem die Bereitstellung von Out-Door-Fitnessgeräten entlang des Wogs.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung, u.a. auch für mobilitätseingeschränkte Personen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



34. Hauptroute – Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang des Neckar zw. Kepplerbrücke und Kraftwerk

Problematik: Östlich der Gaststätte weist der gemeinsame Geh- und Radweg einen Naturbelag auf, bevor er auf der Rampe zur Brücke über den Neckar auf Höhe des Kraftwerks wieder asphaltiert ist. Der asphaltierte Abschnitt ist uneben und hat Belagschäden. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Der Weg ist bzgl. Belag so zu optimieren, dass er auch für mobilitätseingeschränkte Personen eine Möglichkeit zur Naherholung bietet. Dabei sind auch die Anforderungen des Radverkehrs zu beachten, vgl. Maßnahme S19 des Radverkehrskonzepts.

Attraktiv wäre zudem die Bereitstellung von Out-Door-Fitnessgeräten entlang des Wegs.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



Optimierung des Naturbelags sowie des Asphaltbelags

35. Hauptroute – Gemeinsamer Geh- und Radweg entlang des Neckars zw. Graf-Wolfegg-Straße und B28

Problematik: Zwischen Graf-Wolfegg-Straße und B28 weist der gemeinsame Geh- und Radweg entlang des Neckar einen Naturbelag und eine Breite von 2 bis 2.5 Metern auf. Es gibt keine Beleuchtung. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert und ist Bestandteil des RadNETZ BW.

Handlungsempfehlung: Der Weg ist auszubauen und bzgl. Belag so zu optimieren, dass er auch für mobilitätseingeschränkte Personen eine Möglichkeit zur Naherholung bietet. Dabei sind auch die Anforderungen des Radverkehrs zu beachten, vgl. Maßnahme S21 des Radverkehrskonzepts. Die Breite sollte mindestens 3 Meter betragen.

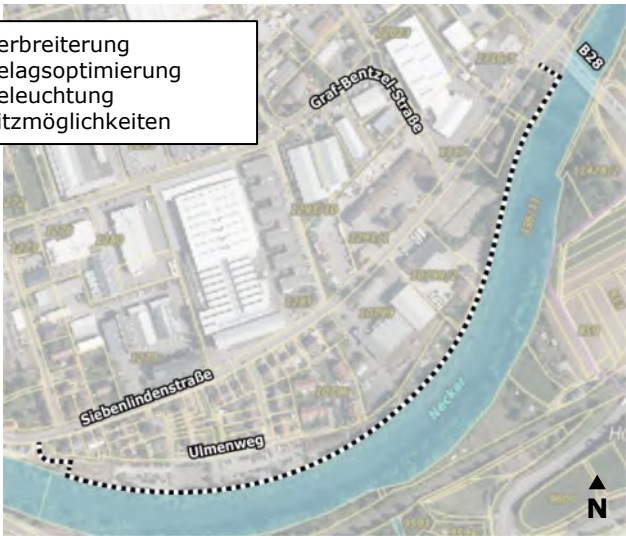
Zwecks Erhöhung der Sicherheit ist der Weg mit einer Beleuchtung zu versehen. Es bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Idealerweise werden Sitzmöglichkeiten entlang des Weps vorgesehen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Diese sollten dabei mit ausreichendem Abstand zum Weg positioniert werden, um Konflikte zwischen ruhenden und gehenden bzw. fahrenden Personen zu vermeiden.

Attraktiv wäre zudem die Bereitstellung von Out-Door-Fitnessgeräten entlang des Weps.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Kommune	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig

- Verbreiterung
- Belagsoptimierung
- Beleuchtung
- Sitzmöglichkeiten



37. Hauptroute – Mozartstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Fußweg zu Ludwig-Erhard-Straße

Problematik: Die Mozartstraße, die als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, weist keine Infrastruktur für den Fußverkehr auf.

Handlungsempfehlung: Die Mozartstraße wird gemäß RAST 2006 als Wohnstraße eingestuft. Aus diesem Grund kann bei geringem Straßenquerschnitt eine Fahrbahnbreite von mindestens 4 Metern vorgesehen werden. Aufgrund der bebauten Flächen ist eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts nicht möglich. Es empfiehlt sich daher die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs auf diesem Abschnitt inkl. geeigneter Markierung, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohnungsgebieten.

Am Knotenpunkt Weggentalstraße / Potsdamer Straße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahme 80.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



38. Hauptroute – Keltenweg

Problematik: Der Keltenweg bildet eine direkte Verbindung zwischen Konrad-Adenauer-Straße und Baumgartenweg bzw. Teichlenstraße, die allerdings zahlreiche Treppen aufweist. Weder taktile noch visuelle Markierung ist vorhanden. Auch gibt es keine barrierefreie Alternative; die vorhandenen Rampen sind sehr steil und teils mit mittig gelegenen Stufen unterbrochen. Umlaufgitter sichern im Bereich von Straßen, erschweren jedoch die Passierbarkeit. Es gibt keine Beleuchtung.

Auf dem nördlichen Abschnitt besteht keine Infrastruktur für den Fußverkehr.

Handlungsempfehlung: Die Treppen inkl. Handläufe sind mit taktiler und visueller Markierung zu versehen. Die Gegebenheiten lassen eine barrierefreie Alternative im unmittelbaren Bereich nicht zu. Die Einrichtung eines Treppenlifts ist auf seinen effektiven Bedarf zu prüfen. Aufgrund der Steigung des Gehwegs zwischen den Treppenaufgängen wäre der Treppenlift voraussichtlich über einen längeren Bereich hinweg vorzusehen. Wo möglich, sind die Rampen abzuflachen und über einen längeren Abschnitt zu führen. Dabei sollte auf mittig gelegene Stufen verzichtet werden.

Umlaufgitter sind so zu positionieren, dass ein Abstand von 1.5 Meter zwischen den Gittern gegeben ist. Zudem sind sie farblich hervorzuheben.

Zwecks Erhöhung der Sicherheit ist der Fußweg mit einer Beleuchtung zu versehen. Es bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

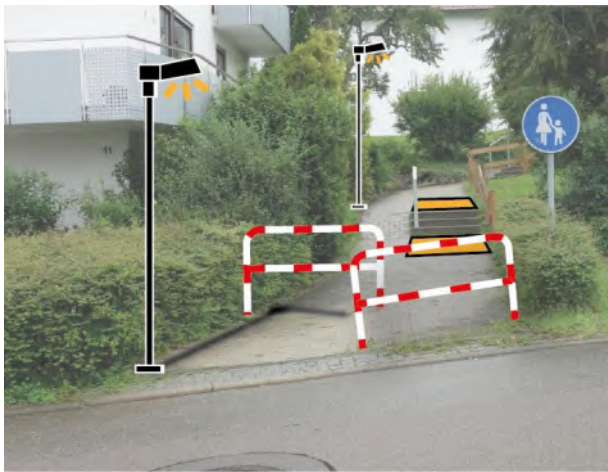
Auf dem nördlichen Abschnitt empfiehlt sich aufgrund des engen Straßenquerschnitts die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs inkl. geeigneter Markierung, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohnungsgebieten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung, u.a. auch für mobilitätseingeschränkte Personen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				

- Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich
- Barrierefreie Gestaltung der Treppen
- Beleuchtung



Vorschlag



39. Hauptroute – Gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Sülchenstraße und Im Lindele

Problematik: Der für den motorisierten Verkehr gesperrte Weg zwischen Sülchenstraße und Im Lindele weist Belagschäden auf. Es gibt keine Beleuchtung. Der Weg wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert und Bestandteil des Rad-Ergänzungsnetzes. Die Breite von 2.5 bis 3 Meter ist daher ausreichend.

Handlungsempfehlung: Der Weg ist neu zu asphaltieren, vgl. auch Maßnahme S11 des Radverkehrskonzepts.

Idealerweise werden Sitzmöglichkeiten entlang des Wegs vorgesehen, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Diese sollten dabei mit ausreichendem Abstand zum Weg positioniert werden, um Konflikte zwischen ruhenden und gehenden bzw. fahrenden Personen zu vermeiden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



40. Hauptroute – Im Lindele zwischen Jahnstraße und Bodelschwingweg

Problematik: Im Lindele, das als Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, verfügt über einen Gehweg mit rund 1 Metern Breite. In Hinblick auf die Weiterführung der Hauptroute im Fußwegenetz sowie Minimierung der Anzahl Querungen wäre eine Führung auf nördlicher Seite erstrebenswert.

Handlungsempfehlung: Im Lindele wird gemäß RAST 2006 als Sammelstraße eingestuft. Ohne ÖPNV wird eine Fahrbahnbreite von 5.5 Metern empfohlen. Dadurch können nicht ausreichende Flächen geschaffen werden, um eine normkonforme Ausgestaltung des Gehwegs zu gewährleisten, geschweige denn einen normkonformen Gehweg auf nördlicher Seite zu schaffen.

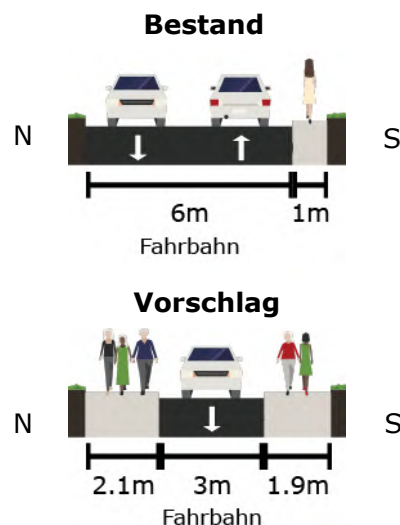
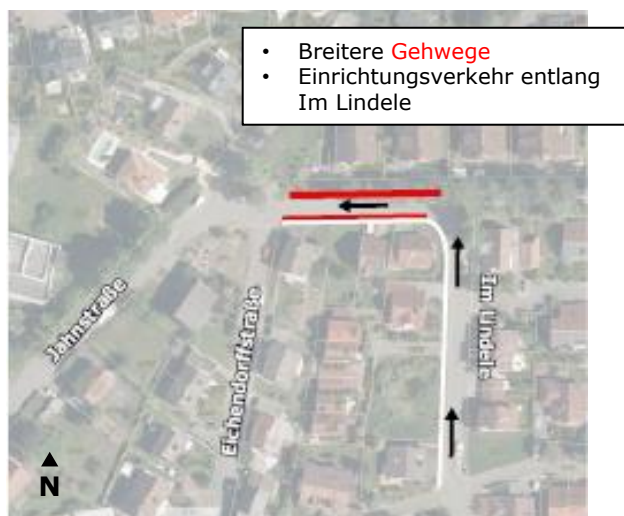
Es empfiehlt sich, die Machbarkeit eines Einrichtungsverkehrs entlang Im Lindele zwischen Sülchenstraße und Jahnstraße zu prüfen. Über beide Straßen ist grundsätzlich eine gute Anbindung an die weiteren Quartiere, Ortsteile und übergeordnete Ziele gegeben. Zudem ergibt sich eine deutliche Steigerung der Sicherheit im Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität entlang Im Lindele.

Alternativ ist der Straßenquerschnitt nach Norden zu verbreitern; der Erhalt des Baumbestands ist voraussichtlich sichergestellt. In diesem Falle verbleibt aber ein Gehweg südlich Im Lindele.

Am Knotenpunkt Jahnstraße / Im Lindele / Eichendorffstraße sind erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahmen 80 und 81.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz
Profitierende  	
	Baulast / Zuständigkeit
	Kommune

Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig

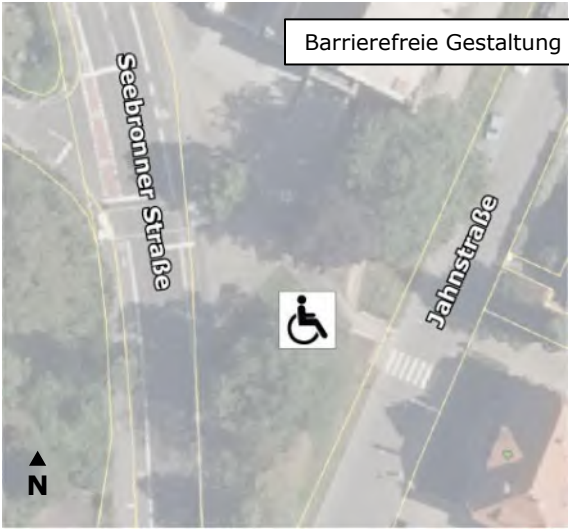


41. Hauptroute – Fußweg zwischen Seebronner Straße und Jahnstraße

Problematik: Der Fußweg zwischen Seebronner Straße und Jahnstraße weist im östlichen Bereich eine Treppe auf. Weder taktile noch visuelle Markierung ist vorhanden. Eine barrierefreie Alternative ist über den Knoten Seebronner Straße / Jahnstraße via Fußgänger-Lichtsignalanlage und Fußgängerüberweg gegeben. Der Fußweg wird stark von Schülern frequentiert.

Handlungsempfehlung: Die Treppe inkl. Handläufe ist mit taktiler und visueller Markierung zu versehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig	▼ 2	▼ 3 Langfristig	
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung auch für mobilitätseingeschränkte Personen	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig	
Profitierende 		Kosten	▼ 1 Niedrig	▼ 2	▼ 3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	▼ s Sofort	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig



Barrierefreie Gestaltung der Treppe

42. Hauptroute – Fußweg zwischen Stadtgraben und Eugen-Bolz-Platz

Problematik: Der Fußweg verbindet den Stadtgraben und den Eugen-Bolz-Platz über einen Treppenaufgang. Die vorhandene visuelle Markierung ist kaum noch erkennbar. Eine taktile Markierung ist nicht vorhanden. Eine barrierefreie Alternative ist grundsätzlich über den Eugen-Bolz-Platz und Abgang neben dem Parkhaus Museum gegeben, allerdings sehr umständlich und in Bezug auf eine Nutzung bzgl. Belag (Pflasterbelag) zu optimieren. Es gibt keine Beleuchtung. Die Wegeverbindung ist insbesondere für Ortsunkundige nicht einfach zu finden.

Handlungsempfehlung: Die Treppen inkl. Handläufe sind (wieder) mit taktiler und visueller Markierung zu versehen. Da die barrierefreie Alternative Handlungsbedarf aufweist und abseits der Hauptroute liegt, empfiehlt sich die Prüfung eines Treppenlifts.

Zwecks Erhöhung der Sicherheit ist der Fußweg mit einer Beleuchtung zu versehen. Es bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Die Verbindung sollte beim Eugen-Bolz-Platz ausgeschildert werden.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung, u.a. auch für mobilitätseingeschränkte Personen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				

- Barrierefreie Gestaltung der Treppe
- Beleuchtung
- Beschilderung



43. Hauptroute – Fußweg Gelber Kreidebusen / Im Greut

Problematik: Zwischen dem Gelben Kreidebusen und Im Greut weist der Fußweg einen Naturbelag, den Charakter eines Trampelpfads und eine Breite von rund 1 Metern auf. Es gibt keine Beleuchtung. Der Fußweg wird stark von Schülerverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Der Weg ist auszubauen und bzgl. Belag so zu optimieren, dass er auch für mobilitätseingeschränkte Personen eine Alternative zum Gehweg entlang des Gelben Kreidebusen bietet.

Zwecks Erhöhung der Sicherheit ist der Fußweg mit einer Beleuchtung zu versehen. Es bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Es empfiehlt sich, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, bspw. mittels Sitzmöglichkeiten entlang des Wegs bzw. auf der gesamten Grünfläche.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



45. Hauptroute – Knoten Schadenweilerstraße / Ladestraße

Problematik: Die Ausfahrt vom Parkplatz an der Ladestraße ist nicht mit Lichtzeichen im Zusammenhang mit dem Bahnübergang ausgerüstet, weswegen insbesondere bei Schließung der Schranken Fahrzeuge auf dem Gehweg warten. Mit Schaffung des Parkhauses entfällt diese Zufahrt. Kurzfristig ist Handlungsbedarf gegeben.

Handlungsempfehlung: Bei der Ausfahrt vom Parkplatz an der Ladestraße ist als kurzfristige Maßnahme das Verkehrszeichen 133 anzubringen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr - Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



47. Hauptroute – Bring- / Holbereich Carl-Joseph-Leiprecht-Schule

Problematik: Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Carl-Joseph-Leiprecht-Schule regelmäßig kritische Situationen für den Schülerverkehr. Aufgrund der Sackgasse passiert jedes Fahrzeug zweimal die Hauptzugangsachse des gehenden und Rad fahrenden Schülerverkehrs.

Handlungsempfehlung: Zur Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr ist der Bring- / Holbereich nördlich des stark frequentierten Fußgängerüberwegs vorzusehen. Die Zufahrt zur Carl-Joseph-Leiprecht-Schule soll gemäß Radverkehrskonzept künftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Fahrbahnbreiten werden dadurch reduziert (vgl. Maßnahme 28). Weder Längsparken noch eine Wendemöglichkeit können eingerichtet werden. Es empfiehlt sich, auf nördlicher Seite entlang der Potsdamer Straße einen Bring- / Holbereich auszuweisen. Dabei sind ausreichende Flächen für den aussteigenden Schülerverkehr sicherzustellen. Die Fahrbahn ist dadurch zu verengen bzw. der Gehweg zu verbreitern. Im Zuge dessen sollte die Machbarkeit eines Einrichtungsverkehrs entlang der Potsdamer Straße mindestens zwischen Spreeweg und Weggentalstraße geprüft werden. Über die Weggentalstraße und die Berliner Straße ist grundsätzlich eine gute Anbindung an die weiteren Quartiere, Ortsteile und übergeordnete Ziele gegeben. Zudem ergibt sich eine deutliche Steigerung der Sicherheit im Fußverkehr und der Aufenthaltsqualität entlang der Potsdamer Straße.

Am Knotenpunkt Weggentalstraße / Potsdamer Straße sind unter Berücksichtigung der Anforderungen an Fahrradstraßen erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs vorzusehen, vgl. Maßnahmen 80 und 81. Eine sichere Führung zum Schulgebäude ist damit gewährleistet.

Der Bring- / Holbereich ist im Schulwegeplan darzustellen und die Elternschaft über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig

- Bring- / Holbereich
- Breiterer Gehweg
- Einrichtungsverkehr entlang westlicher Potsdamer Straße



48. Hauptroute – Bring- / Holbereich Schule St. Klara

Problematik: Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Schule St. Klara regelmäßig kritische Situationen einerseits für den Schülerverkehr, andererseits für den fließenden Verkehr inkl. ÖPNV, der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

Handlungsempfehlung: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollte der Bring- und Holbereich abseits der Weggentalstraße verortet werden. Aufgrund der erforderlichen Wendemanöver ist der Schulhausparkplatz dafür nicht geeignet. Ein Bring- / Holbereich mit sicherer Führung zum Schulgebäude bietet sich auf der Nebenstraße westlich des Weggentalbachs. Er sollte dabei von der Weggentalstraße her ausgeschildert werden.

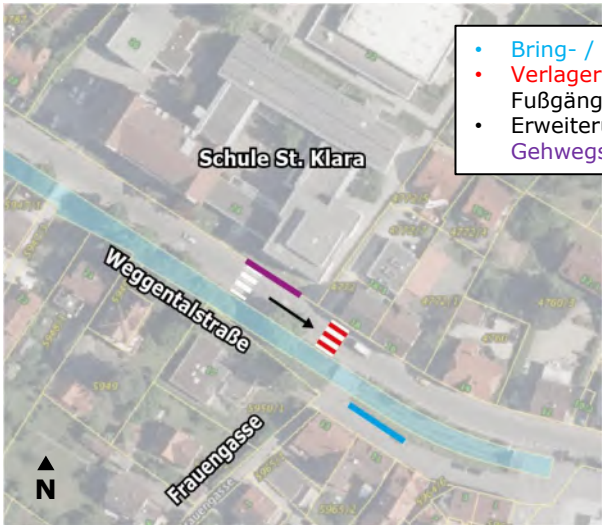
In Hinblick auf die künftig verfügbaren Gehwegbreiten (vgl. Maßnahme 27) empfiehlt es sich, den Fußgängerüberweg zu verlagern.

Die Gehwegsicherung im Bereich der Schule ist beizubehalten bzw. zu erweitern.

Der Bring- / Holbereich ist im Schulwegeplan darzustellen und die Elternschaft über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr • Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz sowie Rad – Kfz
Profitierende 	
	Baulast / Zuständigkeit
	Kommune

Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig	▼ 2	▼ 3 Langfristig	
Wichtigkeit	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig	
Kosten	▼ 1 Niedrig	▼ 2	▼ 3 Hoch	
Priorisierung	▼ s Sofort	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig



49. Hauptroute – Bring- / Holbereich Kita Klause

Problematik: Die Kita Klause verfügt über 9 (Senkrecht-)Stellplätze, die explizit für Mitarbeiter und Eltern ausgewiesen sind. Nichtsdestotrotz ergeben sich durch Bring- und Holverkehr regelmäßig kritische Situationen für den Fußverkehr, da der ohnehin relativ schmale Gehweg durch (längsparkenden) Bring- und Holverkehr blockiert wird.

Handlungsempfehlung: Zur Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr empfiehlt sich, den Gehweg im betroffenen Abschnitt farblich hervorzuheben inkl. Fußgänger-Bodenmarkierung. Es ist der Kontakt mit der Kita Klause zu suchen und sie zu bitten, die Elternschaft über die korrekte Nutzung der Parkplätze bzw. Freihaltung des Gehwegs zu informieren. Gleichfalls sind die Vorteile alternativer Mobilitätsformen aufzuzeigen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 123 KurzfristigLangfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Kleinkinder - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz sowie Rad – Kfz	Wichtigkeit	▼ 123 HochNiedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	▼ 123 NiedrigHoch
	Kommune	Priorisierung	▼ s123 SofortHochNiedrig



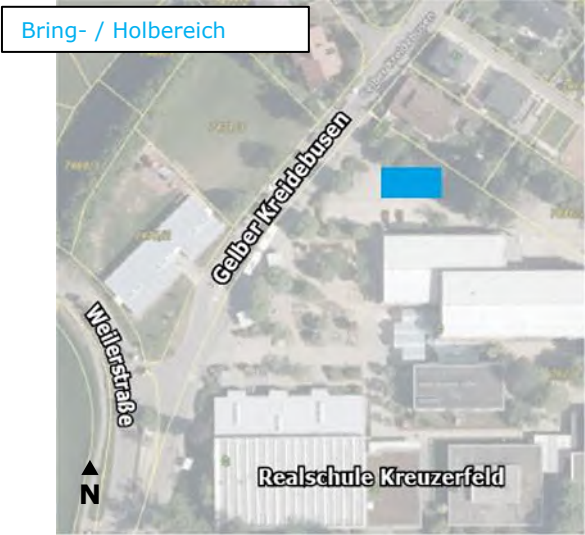
50. Hauptroute – Bring- / Holbereich Realschule Kreuzerfeld

Problematik: Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Realschule Kreuzerfeld regelmäßig kritische Situationen einerseits für den Schülerverkehr, andererseits für den fließenden Verkehr, insbesondere den ÖPNV, der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

Handlungsempfehlung: Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollte der Bring- und Holbereich abseits des Gelben Kreidebuses verortet werden. Die vorhandene Parkfläche nördlich des Schulgebäudes bietet voraussichtlich die Möglichkeit, gewisse Stellplätze für Bring- / Holverkehr auszuweisen; die Verfügbarkeit ist im Detail zu klären. Der Bring- / Holbereich sollte vom Gelben Kreidebusen her ausgeschildert werden.

Alternativ kann der Bring- / Holbereich der Grundschule Kreuzerfeld genutzt werden (vgl. Maßnahme 53). Der Bring- / Holbereich ist im Schulwegeplan darzustellen und die Elternschaft über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig	▼ 2 <td></td>		▼ 3 Langfristig
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr • Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch	▼ 2 <td></td>		▼ 3 Niedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	▼ 1 Niedrig	▼ 2 <td></td>		▼ 3 Hoch
	Kommune	Priorisierung	▼ s Sofort	▼ 1 Hoch	▼ 2 Niedrig	
			▼ 3 <td></td>			



52. Hauptroute – Bring- / Holbereich Eugen-Bolz-Gymnasium

Problematik: Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich des Eugen-Bolz-Gymnasiums regelmäßig kritische Situationen für den Schülerverkehr. Aufgrund der Sackgasse passiert jedes Fahrzeug zweimal die Hauptzugangsachse des gehenden und Rad fahrenden Schülerverkehrs.

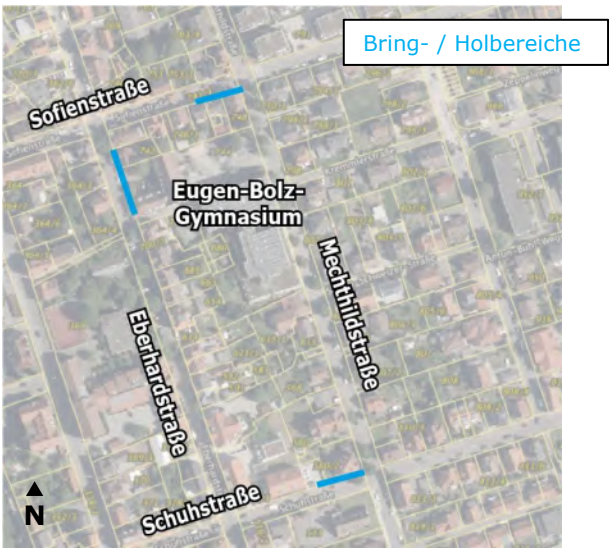
Handlungsempfehlung: Künftig soll die Mechthildstraße im Bereich des Eugen-Bolz-Gymnasiums während des Schulbetriebs gesperrt werden. Bring- / Holverkehre müssen anderweitig abgewickelt werden. Die benachbarten Straßen Sofienstraße und Schuhstraße werden künftig umgestaltet (Fahrradstraße bzw. vgl. Maßnahme 14). Je nach Umgestaltung der Sofienstraße zu einer Fahrradstraße wird der Fahrbahnquerschnitt verengt. Dadurch besteht die Möglichkeit, Flächen für Bring- / Holverkehre auszuweisen. Die Möglichkeit zur Einrichtung eines Bring- / Holbereichs ist mit den Planungen zur Fahrradstraße abzustimmen.

Alternativ ist ein Bring- / Holbereich entlang der Eberhardstraße zu prüfen.

Alternativ bzw. bei Bedarf auch zusätzlich kann ein Bring- / Holbereich auf der Schuhstraße vorgesehen werden.

Der Bring- / Holbereich ist im Schulwegeplan darzustellen und die Elternschaft über den Standort sowie die Vorteile alternativer Mobilitätsformen zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig ▼ 2 ▼ 3 Langfristig
Betroffene  	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	▼ 1 Niedrig ▼ 2 ▼ 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	▼ s Sofort ▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
	Kommune		



53. Hauptroute – Bring- / Holbereich Grundschule Kreuzerfeld

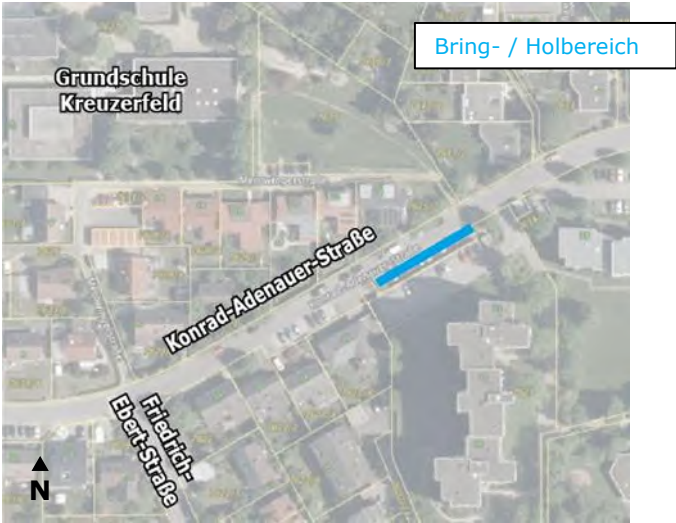
Problematik: Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Grundschule Kreuzerfeld regelmäßig kritische Situationen einerseits für den Schülerverkehr, andererseits für den fließenden Verkehr inkl. ÖPNV, der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

Handlungsempfehlung: Im Rahmen der geplanten Neugestaltung des Straßenquerschnitts (vgl. Maßnahme 4) werden die Senkrechtparkplätze zu Längsparkplätze umgewidmet. Dies bietet die Einrichtung eines Bring- / Holbereichs mit sicherer Führung zum Schulgebäude auf Höhe der Merowingerstraße. Der Bring- / Holbereich ist auszuschildern, u.a. beim Knoten Konrad-Adenauer-Straße / Friedrich-Ebert-Straße, um eine Befahrung der Merowingerstraße in diesem Bereich zu vermeiden.

Alternativ kann der Bring- / Holbereich der Realschule Kreuzerfeld genutzt werden (vgl. Maßnahme 50).

Der Bring- / Holbereich ist im Schulwegeplan darzustellen und die Elternschaft über den Standort zu informieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Erhöhung der Sicherheit für weitere Verkehrsteilnehmer - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz sowie Rad – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig



54. Hauptroute – Knoten August-Hagen-Straße / Weg zum Aussichtspunkt

Problematik: Im Bereich des Aussichtspunkts werden entlang der August-Hagen-Straße Fahrzeuge abgestellt, so dass einerseits die Zugänglichkeit des für den motorisierten Verkehr gesperrten Wegs beeinträchtigt ist, andererseits unzureichende Sichtverhältnisse zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr bestehen. Die Verbindung zwischen August-Hagen-Straße und Aussichtspunkt wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Im Rahmen der geplanten Neugestaltung des Straßenquerschnitts entlang der östlichen August-Hagen-Straße (vgl. Maßnahme 24) erfolgt eine Gehwegverbreiterung. Es empfiehlt sich, den Gehweg im Bereich des Knotens weiter zu verbreitern, dass er in den Weg zum Aussichtspunkt mündet. Zwecks Berücksichtigung der Anforderungen im Radverkehr ist die Bordsteinkante abschnittsweise abzuflachen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	• Erhöhung der Sichtbarkeit und Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig
	Kommune		



55. Hauptrouten / Nebenrouten – Diverse bestehende Querungsanlagen

Problematik: Es gibt zahlreiche Querungsanlagen für den Fußverkehr. Diese wurden vorwiegend nach den zum Zeitpunkt der Realisierung geltenden Regelwerke erstellt. Die Regelwerke haben zwischenzeitlich geändert, so dass vielfach nicht alle Anforderungen erfüllt sind (z.B. Barrierefreiheit, Beleuchtung, Breite).

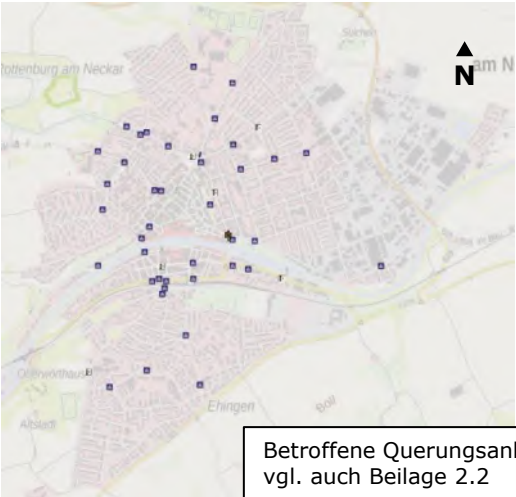
Durch Abnutzung bzw. hohem Verkehrsaufkommen ist die Markierung einer Vielzahl an Querungsanlagen nicht mehr gut sichtbar.

Bei Lichtsignalanlagen ergeben sich teils hohe Wartezeiten für den Fußverkehr. Dadurch steigt die Gefahr, dass die Fahrbahn bei Rotlicht gequert wird, was wiederum sicherheitskritische Situationen mit sich bringt.

Handlungsempfehlung: Die betroffenen Querungsanlagen (Fußgängerüberweg, Lichtsignalanlage, Fußgänger-Lichtsignalanlage, Mittelinsel) sind entsprechend der aktuell gültigen Normen und Richtlinien auszugestalten.

Zwecks attraktiver Führung ist bei Lichtsignalanlagen den Fußgängerströmen entlang von Hauptrouten in jedem Umlauf eine Grünzeit zu gewähren. Die Umlaufzeit sollte nicht mehr als 60 Sekunden betragen. Bei Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte die Mindestzeit im Kfz-Verkehr möglichst gering sein, um rasch wieder Grünphasen für den Fußverkehr zu ermöglichen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung attraktiver Wegeführungen, u.a. auch für mobilitätseingeschränkte Personen	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  	Baulast / Zuständigkeit Kommune / vereinzelt Landkreise	Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig



Betroffene Querungsanlagen, vgl. auch Beilage 2.2



Bsp. einer normgerechten Querungsanlage

56. Hauptroute – Knoten Weilerstraße / Schadenweilerstraße

Problematik: Für den Fußverkehr entlang der Verbindung Fußgänger-Bahnübergang – Schadenweilerstraße bzw. Teichlenstraße besteht keine sichere Quermöglichkeit über die Weilerstraße, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt.

Handlungsempfehlung: Auf dem Knotenarm Weilerstraße ist ein Fußgängerüberweg einzurichten. Dabei ist er nach den aktuellsten Richtlinien und Empfehlungen auszugestalten (Breite, Beleuchtung, Markierung, Barrierefreiheit etc.).

Die bestehenden Fußgängerüberwege sind aufzuwerten (vgl. Maßnahme 55).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



57. Hauptroute – Konrad-Adenauer-Straße im Bereich Keltenweg

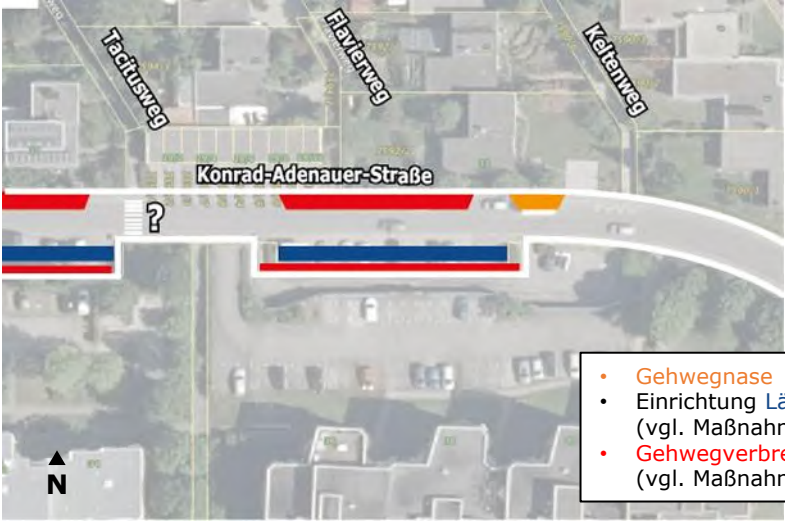
Problematik: Für den Fußverkehr entlang der Verbindung Keltenweg und Albert-Schweitzer-Weg ist die Nutzung des vorhandenen Fußgängerüberwegs mit einem Umweg verbunden, was in geringer Akzeptanz resultiert. Die Lage des Fußgängerüberwegs ergibt sich im Wesentlichen durch die Anordnung von Stellplätzen und Grundstückszufahrten entlang der Konrad-Adenauer-Straße und ist nicht auf die Hauptroute im Fußverkehr ausgerichtet.

Handlungsempfehlung: Im Rahmen der geplanten Neugestaltung des Straßenquerschnitts entlang der Konrad-Adenauer-Straße werden die öffentlichen Senkrecht-Parkplätze zu Längsparkplätzen umgestaltet (vgl. Maßnahme 4). Damit ergeben sich neue Standorte für eine sichere Quermöglichkeit. Um dem Fußverkehr hohe Sicherheit zu bieten, ist eine neue Quermöglichkeit zwischen dem Keltenweg und Albert-Schweitzer-Weg zu positionieren. Als Querungshilfe bietet sich entweder ein Fußgängerüberweg oder eine Gehwegnase bzw. vorgezogene Seitenräume mit Aufpflasterung der Querungsstelle.

Je nach definitiver Lage der neuen Querungsanlage und Nachfrage beim bestehenden Fußgängerüberweg ist auf Letzteren zu verzichten bzw. kann er beibehalten werden.

Die neue Querungsanlage ist nach den aktuellsten Richtlinien und Empfehlungen auszugestalten (Breite, Beleuchtung, Markierung, Barrierefreiheit etc.).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



58. Hauptroute – Bahnübergang nördlich Dätzweg nach Ziegelhütte

Problematik: Der ungesicherte Bahnübergang zwischen Dätzweg und Ziegelhütte weist deutliche Mängel bei der Verkehrssicherheit auf. Der Bahnübergang sowie die Umlaufgitter im Vorfeld sind unterdimensioniert und ermöglichen keinen Begegnungsverkehr. Die Passierbarkeit ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, solche mit Kinderwagen oder Fahrrad deutlich erschwert. Die Beleuchtung ist unzureichend.

Langfristig wird im Zuge der Entwicklungsplanung Dätzweg II ggf. ein weiterer Schienenhaltepunkt zusammen mit einer planfreien Querung der Bahnanlage realisiert. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Bahnquerung sollten schon vor diesem Zeitpunkt umgesetzt werden.

Handlungsempfehlung: Der Bahnübergang ist auf 2 Meter zu verbreitern und barrierefrei auszugestalten. Idealerweise wird der Bahnübergang mit Schranken und Lichtzeichen analog demjenigen bei der Weilerstraße versehen. Ansonsten sind die Umlaufgitter so zu positionieren, dass ein Abstand von 1.5 Meter zwischen den Gittern gegeben ist.

Zwecks Erhöhung der Sicherheit ist die Beleuchtung im Bereich des Bahnübergangs sowie auf der südlichen Zugangsachse zu verdichten. Es bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



59. Hauptroute – Bereich ZOB Bahnhof Rottenburg

Problematik: Derzeit weist der ZOB eine Rondell-Form auf. Um die Warteflächen zu erreichen, ist eine Fahrbahn von 9 bis 10 Metern Breite zu queren. Eine gesicherte und barrierefreie Führung fehlt.

Handlungsempfehlung: Es gibt Planungen zur Umgestaltung des Bahnhofareals. Die Art der Ausgestaltung ist noch offen. Sollte die Rondell-Form beibehalten werden, empfiehlt es sich, zwischen Bahnhofsgebäude (vgl. gesicherter Bereich für den Fußverkehr gemäß Maßnahme 18) und ZOB eine gesicherte und barrierefreie Führung einzurichten. Es ist zu prüfen, inwiefern eine Verringerung der Fahrbahnbreite möglich ist (Schleppkurven).

Der Vorschlag ist im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens zum Bahnhofsbereich zu klären.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Kommune / ggf. Landkreise	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig



60. Hauptroute – Querung Parkplatz Rathaus

Problematik: Die Verbindung Wittenberger Straße – Innenstadt führt über den Parkplatz Rathaus. Auf der oberen Parkebene wird der Fußverkehr mittels Bodenmarkierung geführt. Auf der unteren Ebene besteht keine sichere Führung für den Fußverkehr.

Die beiden Parkebenen werden über eine Treppe verbunden; weder taktile noch visuelle Markierung ist vorhanden. Auch gibt es keine barrierefreie Alternative; die Fahrzeugrampe ist zu steil. Im Bereich der Treppe gibt es keine Beleuchtung. Bis auf die Beleuchtung gilt dies auch für die Treppen zwischen Parkdeck und Wittenberger Straße bzw. Obere Gasse.

Die Verbindung wird stark von Schülern frequentiert. Umso wichtiger ist, dass sichere Fußverkehrsanlagen bestehen.

Handlungsempfehlung: Auf der unteren Parkebene ist eine Bodenmarkierung zwischen den beiden Treppenaufgängen anzubringen. Sie sollte analog derjenigen auf der oberen Parkebene gestaltet sein.

Die Treppen inkl. Handläufe sind mit taktiler und visueller Markierung zu versehen. Die Einrichtung eines Treppenlifts ist bei den jeweiligen Treppen zu prüfen.

Die Beleuchtung ist zu verdichten. Es bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig

Bestand



Vorschlag



62. Hauptroute – Knoten Sprollstraße / Schuhstraße

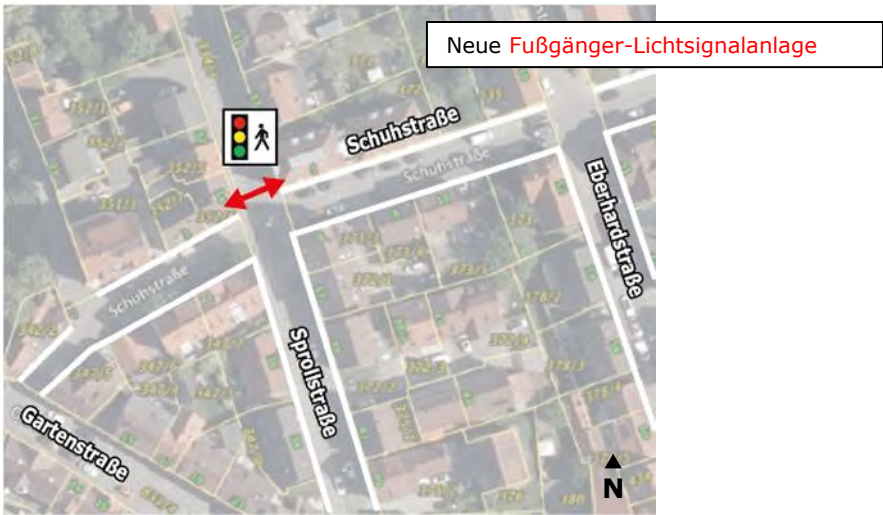
Problematik: Für die Verbindung östliche Schuhstraße – Innenstadt gibt es am Knoten Schuhstraße / Sprollstraße keine Querungsanlage. Die Nutzung der vorhandenen Querungsanlage auf Höhe der Gartenstraße ist mit einem Umweg verbunden, was in geringer Akzeptanz resultiert.

Handlungsempfehlung: Um dem Fußverkehr hohe Sicherheit zu bieten, ist eine neue Querungsmöglichkeit in Fortführung der Hauptroute zu schaffen. Aufgrund der Verkehrsstärken empfiehlt sich die Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage nördlich des Knotens. Der Abstand zum Knoten Sprollstraße / Gartenstraße legt nahe, dass die neue Lichtsignalanlage mit der Bestandsanlage am vorgenannten Knoten koordiniert wird.

Alternativ kann ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. Hiermit ist ein ausreichender Abstand zur Lichtsignalanlage am Knoten Sprollstraße / Gartenstraße gegeben. Die Einsatzgrenzen des Fußgängerüberwegs auf der relativ stark belasteten Sprollstraße hängen aber stark vom effektiven Fußgängeraufkommen ab. Hierzu liegen keine Zählwerte vor.

Vor einem definitiven Entscheid zur Wahl der Querungshilfe für den Fußverkehr empfiehlt sich, eine Verkehrserhebung (inkl. Fußverkehr) durchzuführen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
		Baulast / Zuständigkeit Kommune / Landkreise	Priorisierung



63. Hauptroute – Eugen-Bolz-Platz / Königstraße

Problematik: Auf dem östlichen Abschnitt der Königstraße bzw. Bereich des ZOB gibt es einen hohen Querungsbedarf (ZOB, mehrere Hauptrouten, die hier vorbeiführen). Es ist sicherzustellen, dass der Fußverkehr auf dem gesamten Abschnitt sicher queren kann.

Handlungsempfehlung: Mit Anpassung und Vereinheitlichung des Verkehrsregimes in der Innenstadt (vgl. Maßnahme 80) wird der Bereich zu einem verkehrsberuhigten Bereich. Der Fußverkehr ist damit gleichberechtigt mit den übrigen Verkehrsteilnehmern. Die Fahrtgeschwindigkeit wird weiter gesenkt.

Es empfiehlt sich, den Abschnitt gestalterisch zu optimieren, damit die geringen Geschwindigkeiten eingehalten werden. Fahrbahnverschwenkungen bspw. mittels Blumenkästen sind zu prüfen, wobei die Anforderungen seitens des ÖPNV zu berücksichtigen sind (u.a. Schleppkurven).

Im Zuge dessen empfiehlt sich auch eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität auf dem Eugen-Bolz-Platz (Fläche zwischen ZOB, Königstraße und Diözese) bspw. mittels Begrünung und Sitzmöglichkeiten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 2 3 Kurzfristig Langfristig		
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit				
	Kommune				



64. Hauptroute – Knoten Sülchenstraße / Parkplatz Friedhof Sülchen

Problematik: Für die Verbindung Im Lindele – Grasiger Weg gibt es keine Querungsanlage über die Sülchenstraße, auf der eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit Übergang zu 70 km/h gilt. Die Nutzung der vorhandenen Mittelinsel zwischen Grasiger Weg und Pestalozziweg ist mit einem Umweg verbunden, was in geringer Akzeptanz resultiert. Die Verbindung wird stark von Freizeit-Fußverkehr sowie Radverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Um dem Fußverkehr hohe Sicherheit zu bieten, ist eine neue Quermöglichkeit in Fortführung der Hauptroute zu schaffen. Aufgrund der Verkehrsstärken und zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfiehlt sich die Einrichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage nördlich der Bushaltestelle. Damit profitieren auch die mit dem ÖPNV anreisenden Friedhofbesucher.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schließen von Netzlücken • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune / Landkreis				

Neue Fußgänger-Lichtsignalanlage

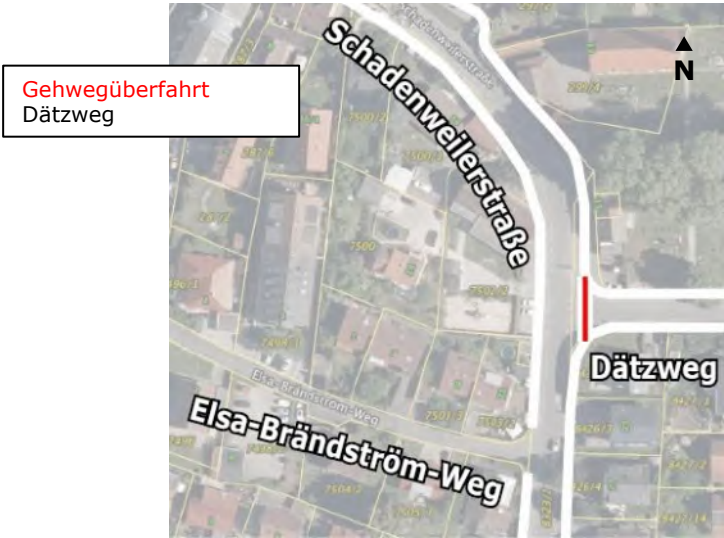


65. Hauptroute – Knoten Schadenweilerstraße / Dätzweg

Problematisierung: Die Verbindung Bahnübergang Schadenweilerstraße bzw. Bahnhof (neue Verbindung ab Klausen geplant) – Dätzweg bzw. Klausenstraße erfordert ein Überqueren des Dätzwegs, da dieser nur auf südlicher Seite einen Gehweg aufweist. Die Querungsdistanz liegt bei rund 7 Metern und ist damit sehr lang für den Fußverkehr. Mit der künftig direkten Verbindung zum Bahnhof wird diese Route an Bedeutung gewinnen, weswegen umso wichtiger ist, dass am Knoten eine sichere Führung des Fußverkehrs gewährleistet ist.

Handlungsempfehlung: Um dem Fußverkehr hohe Sicherheit zu bieten, ist der Gehweg am Knoten Schadenweilerstraße / Dätzweg über die Nebenstraße durchzuziehen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



66. Hauptroute – Knoten Sprollstraße / Gartenstraße

Problematik: Am Knoten Sprollstraße / Gartenstraße ergeben sich für den Fußverkehr teilweise sehr lange Wartezeiten. Dadurch reduziert sich die Akzeptanz und das Risiko eines Rotlichtverstoßes nimmt zu, was sich in einer geringeren Verkehrssicherheit niederschlagen kann.

Die Querungsanlagen erfüllen zudem nicht den neusten Richtlinien.

Handlungsempfehlung: Die Lichtsignalsteuerung ist zu optimieren. Die Umlaufzeit sollte nicht mehr als 60 Sekunden betragen. Gleichfalls sollte dem Fußverkehr, insbesondere den die Sprollstraße querenden Strömen, in jedem Umlauf eine Grünzeit gewährt werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist zu prüfen und ggf. flankierende Maßnahmen zwecks Erhalt einer geringen Umlaufzeit sowie möglichst minimaler Beeinträchtigung des ÖPNV zu entwickeln.

Die Querungsanlagen im Bereich des Knotens sind aufzuwerten (vgl. Maßnahme 55).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 Langfristig 3
Betroffene    	- Beschleunigung des Fußverkehrs - Schaffung attraktiver Wegeführungen	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende    		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 Niedrig 3
	Kommune / Landkreise		



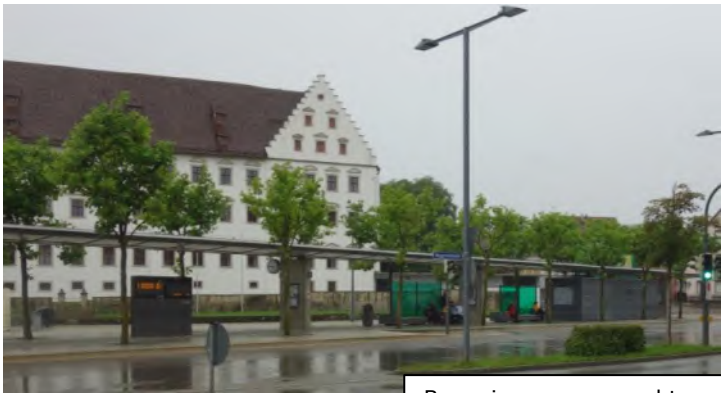
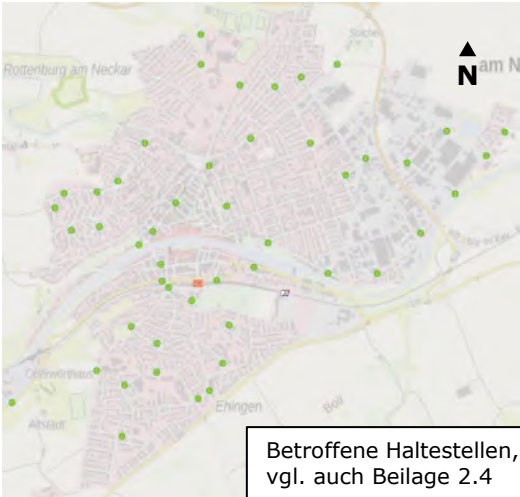
67. Allgemeine Maßnahme – Diverse bestehende Bushaltestellen

Problematik: Einzelne Bushaltestellen bieten den Fahrgästen relativ hohen Komfort und Sicherheit. Bei zahlreichen Bushaltestellen ist dies jedoch nicht der Fall (keine / geringe Warteflächen, fehlende / unzureichende Beleuchtung, keine Sitzgelegenheiten, kein Wetterschutz, wenige Informationen, u.a. keine Echtzeit-Anzeigen an stark frequentierten Bushaltestellen, fehlende Barrierefreiheit). Es ist davon auszugehen, dass mehrere Haltestellen nicht nach den zum Zeitpunkt der Realisierung geltenden Regelwerke erstellt wurden. Darüber hinaus haben die Regelwerke zwischenzeitlich geändert, so dass neuere Anforderungen nicht erfüllt sind (z.B. Barrierefreiheit, Informationen).

Handlungsempfehlung: Die betroffenen Bushaltestellen sind entsprechend der aktuell gültigen Normen und Richtlinien auszugestalten. Mit Hinsicht auf die begrenzten Ressourcen der Kommune, sollte der Fokus auf stark frequentierte Haltestellen oder solche, die vermehrt durch schützenswerte Personen (insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, Jugendliche und Familien) genutzt werden, gelegt werden.

In Hinblick auf die Barrierefreiheit können bereits sogenannte «Kissen» bzw. eine Teilerhöhung der Bordsteine eine deutliche Verbesserung bringen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene    	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Komfortsteigerung im Fußverkehr und im ÖPNV - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende    		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig
	Kommune / Landkreise		



Quelle: www.weinheim.de

68. Angrenzend an Hauptroute – Steigerung Aufenthaltsqualität Schütte

Problematik: Die Schütte wird durch den ruhenden Verkehr dominiert. Beidseits der Fahrbahn befinden sich zahlreiche Stellplätze, die vereinzelt durch Bäume unterbrochen werden. Der Fußverkehr wird an die Seite gedrängt und über einen rund 1.5 Meter breiten, gepflasterten Treppenabgang geführt, dessen nutzbare Breite durch ruhenden Kfz-Verkehr oder Vegetation weiter reduziert wird. Es gibt keine barrierefreie Alternative.

Handlungsempfehlung: Die Stellplätze auf der westlichen (und ggf. auch der östlichen) Seite sind zu Gunsten des Fußverkehrs und zur Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität umzuwidmen. Damit können voraussichtlich die erforderlichen Flächen für eine barrierefreie Führung geschaffen werden (Rampe).

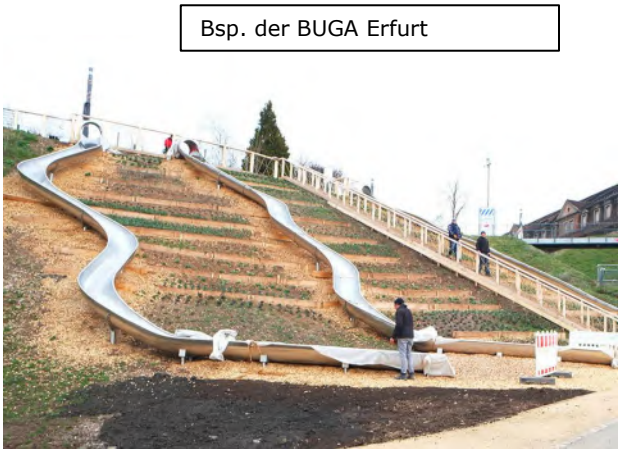
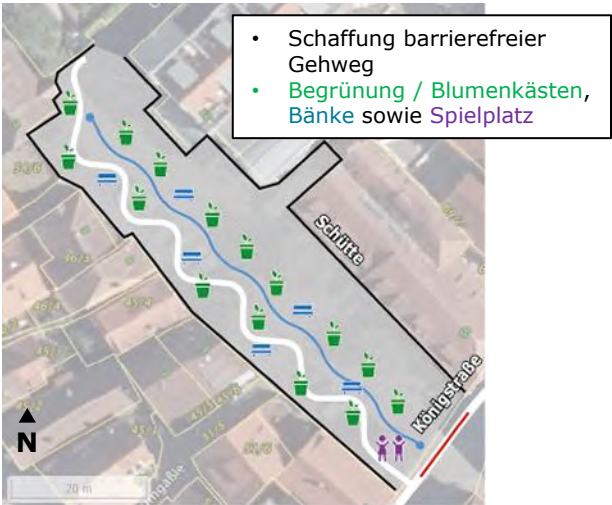
Entlang der Rampen sind in regelmäßigen Abständen Sitzmöglichkeiten vorzusehen. Diese können ggf. auch zur Sicherung des Bereichs genutzt werden.

Im südlichen Bereich der Schütte bietet sich die Einrichtung eines kleinen Spielplatzes. Attraktiv wäre insbesondere eine Rutschbahn entlang der gesamten Steigung und ein Wasserspielbereich mit Nutzung der Steigung.

Der Grünanteil ist zu erhöhen, bspw. auch mittels City-Gardening. Ggf. reicht der Platz für ein Wasserspiel oder einen Brunnen.

Vorliegende Maßnahme ist mit der Maßnahme 76 Geschwindigkeiten Innenstadt abzustimmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig

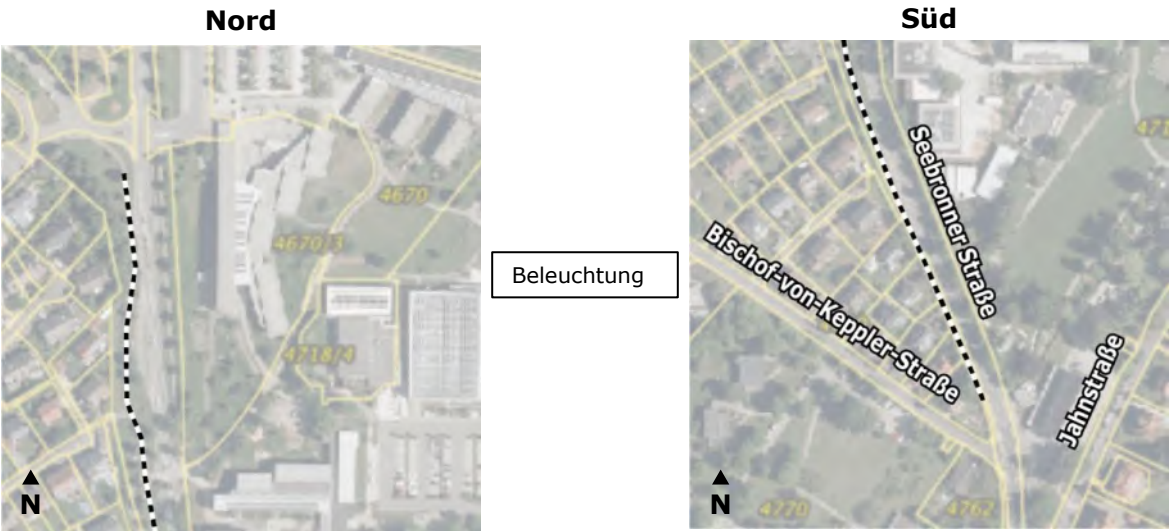


69. Hauptroute – Seebonner Straße zwischen Bischof-von-Keppler-Straße und Fasanenweg

Problematik: Auf dem teils abgesetzten Gehweg entlang der Seebonner Straße zwischen Bischof-von-Keppler-Straße und Fasanenweg ist die Beleuchtung unzureichend. Der Fußweg wird stark von Schülerverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Die Beleuchtung ist zu verdichten oder aber bzgl. Leuchtmittel zu optimieren. Im Falle zusätzlicher Leuchtstandorte bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



70. Hauptroute – Marktstraße / östlicher Marktplatz

Problematik: Entlang der Marktstraße und des Marktplatzes östlich des Doms ist die Aufenthaltsqualität eingeschränkt, da die Flächen durch (widerrechtlich) parkenden Kfz-Verkehr, Lieferverkehr, Außenbestuhlung der gastronomischen Betriebe sowie Schildern und Tafeln mit Hinweisen und Werbung der Gewerbenutzungen beansprucht werden. Vereinzelt ergeben sich Engstellen, an welchen sich der Fußverkehr gegenseitig behindert und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen oder solche mit Kinderwagen ein Passieren erschwert wird.

Handlungsempfehlung: Es ist der Kontakt mit den verschiedenen Betrieben zu suchen und jeweils gemeinsam die Flächen zu definieren, die sie beanspruchen können.

Ruhender Kfz-Verkehr ist konsequent zu ahnden, damit in der Fußgängerzone nicht mehr geparkt wird.

Für den Lieferverkehr sind Empfehlung aus Maßnahme 83 zu beachten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung attraktiver Wegeführungen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig



71. Hauptroute – Stadtgraben

Problematik: Entlang des Stadtgrabens ist die Beleuchtung unzureichend. Der Fußweg wird stark von Freizeit-Fußverkehr frequentiert.

Der Stadtgraben dient der Naherholung. Es gibt nur wenige Sitzmöglichkeiten.

Handlungsempfehlung: Die Beleuchtung ist zu verdichten oder aber bzgl. Leuchtmittel zu optimieren. Im Falle zusätzlicher Leuchtstandorte bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität empfiehlt sich die Platzierung weiterer Sitzmöglichkeiten. Insbesondere im südlichen Abschnitt bietet sich, Sitzmöglichkeiten über Naturelemente zu schaffen (z.B. große Steine).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeföhrung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				

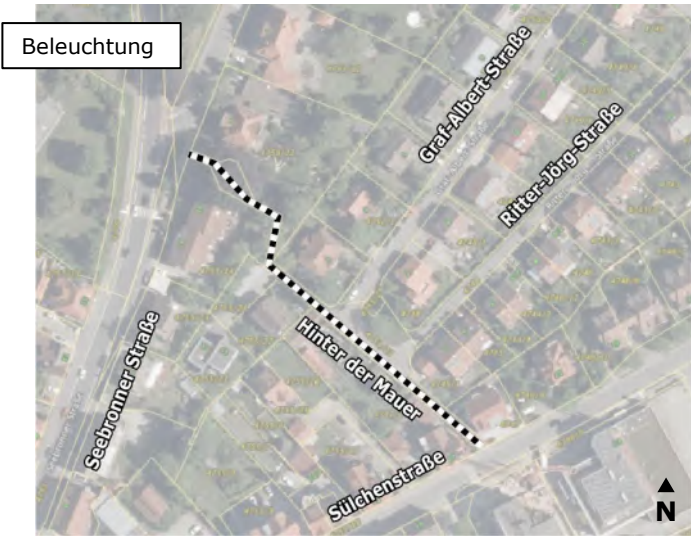


72. Hauptroute – Hinter der Mauer

Problematik: Entlang des Fußwegs Hinter der Mauer ist die Beleuchtung unzureichend. Der Fußweg wird stark von Schülerverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Die Beleuchtung ist zu verdichten oder aber bzgl. Leuchtmittel zu optimieren. Im Falle zusätzlicher Leuchtstandorte bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig	▼ 2	▼ 3 Langfristig	
Betroffene    	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig	
Profitierende    		Kosten	▼ 1 Niedrig	▼ 2	▼ 3 Hoch	
		Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	▼ s Sofort	▼ 1 Hoch	▼ 2
	Kommune					

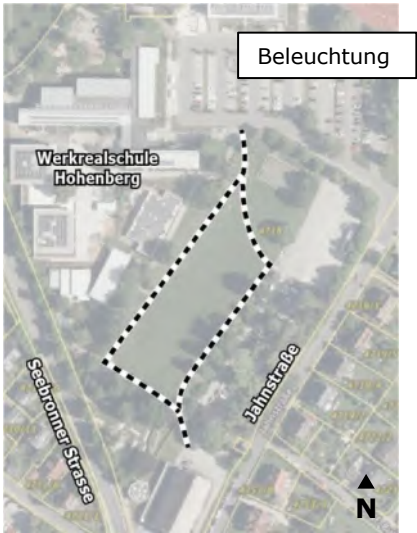


73. Hauptroute – Fußwege zwischen Jahnstraße und Hohenbergschule

Problematik: Auf den Fußwegen zwischen Jahnstraße Fasanenweg ist die Beleuchtung unzureichend, insbesondere der nördliche Weg, der keinerlei Beleuchtung aufweist. Beide Fußwege werden stark von Schülerverkehr frequentiert.

Handlungsempfehlung: Die Beleuchtung ist vorzusehen bzw. zu verdichten oder aber bzgl. Leuchtmittel zu optimieren. Im Falle zusätzlicher Leuchtstandorte bieten sich intelligente Solarleuchten, die über Solarstrom betrieben werden und in Abhängigkeit der Nutzung des betroffenen Abschnitts die Leuchtintensität variieren.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig	▼ 2	▼ 3 Langfristig	
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig	
Profitierende 		Kosten	▼ 1 Niedrig	▼ 2	▼ 3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	▼ s Sofort	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig
	Kommune					



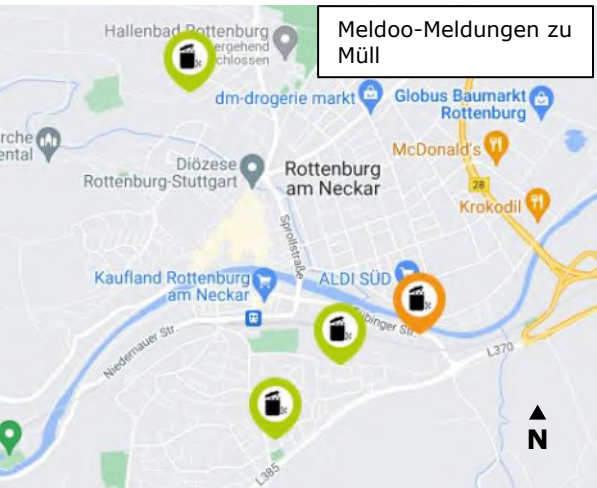
74. Allgemeine Maßnahme – Volle Mülleimer bzw. Abfall auf Fuß- und Gehwegen

Problematik: Vor allem in Bereichen mit höherem Fußverkehrsaufkommen, aber auch entlang von Achsen zur Naherholung finden sich regelmäßig Abfälle auf dem Boden bzw. den Gehwegen. Sofern vorhanden, sind die Mülleimer voll, so dass der Abfall nicht ordnungsgemäß entsorgt werden konnte. Insbesondere über Nacht kann dadurch eine Verschmutzung des Umfelds stattfinden, da Tiere durch den Müll wühlen und ihn verteilen.

Handlungsempfehlung: Mit der App Meldoo hat Rottenburg bereits eine gute Basis geschaffen, um der Stadt volle Mülleimer zu melden, damit diese zeitnah geleert werden. Die App ist nicht allen bekannt und wird noch nicht in dem Umfang genutzt, wie sie könnte. Es empfiehlt sich, Meldoo aktiv zu bewerben, bspw. mittels Kleber auf den Abfalleimern.

Um auch Verschmutzungen im Zusammenhang mit der Suche nach Pfandflaschen zu reduzieren, bietet es sich, in Bereichen, die bevorzugt während der Mittagspause oder abends aufgesucht werden und an denen häufig gegessen und getrunken wird, mit einem sogenannten „Pfandring“ zu versehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Schaffung attraktiver Wegeführungen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	1 Kurzfristig	1 Hoch	1 Niedrig	s Sofort
Profitierende 		2 Langfristig	2 Niedrig	2 Hoch	1 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	3	3 Niedrig	3 Hoch	2 Niedrig



75. Allgemeine Maßnahme – Defekte Beleuchtung entlang von Fuß- und Gehwegen

Problematik: Defekte Beleuchtung hat einen hohen Einfluss auf das (subjektive) Sicherheitsgefühl. Es ist daher von Bedeutung, dass defekte Beleuchtung möglichst rasch repariert wird.

Handlungsempfehlung: Mit der App Meldoo hat Rottenburg bereits eine gute Basis geschaffen, um der Stadt defekte Beleuchtung zu melden, damit diese zeitnah repariert werden. Die App ist nicht allen bekannt und wird noch nicht in dem Umfang genutzt, wie sie könnte. Es empfiehlt sich, Meldoo aktiv zu bewerben, bspw. mittels Kleber an Laternenmasten entlang der Hauptrouten, solchen abseits von Straßen oder wo auch tagsüber ungünstige Lichtverhältnisse bestehen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 2 3 KurzfristigLangfristig		
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung attraktiver Wegeführungen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität	Wichtigkeit	1 2 3 HochNiedrig		
Profitierende 		Kosten	1 2 3 NiedrigHoch		
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s 1 2 3 SofortHochNiedrig		



76. Allgemeine Maßnahme – Geschwindigkeiten Innenstadt

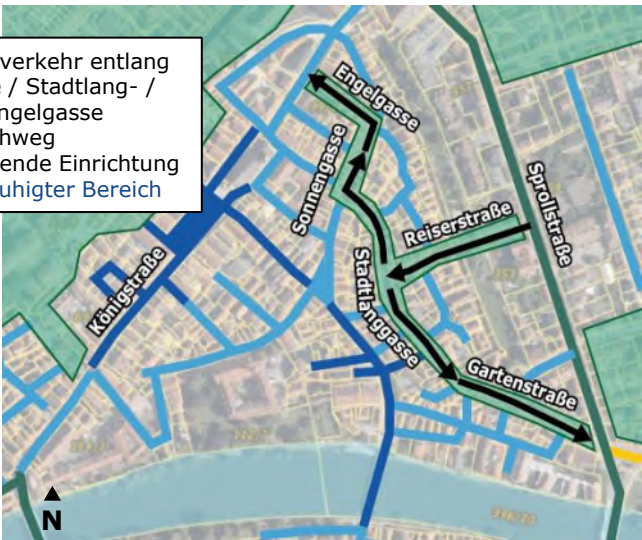
Problematik: In der Innenstadt gibt es abseits der Fußgängerzone eine Vielzahl unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelungen (zul. Höchstgeschw. von 10km/h oder 20km/h, Tempo 10-Zone, Tempo 20-Zone, verkehrsberuhigter Bereich). Es sind keine oder aber völlig unzureichende Anlagen für den Fußverkehr vorhanden. Insbesondere entlang der Stadtlanggasse oder Oberen Gasse beträgt die Gehwegbreite regelmäßig nur 0.6 Meter. Des Weiteren wird der Straßenraum vom ruhenden Verkehr geprägt (z.B. Stadtlanggasse, Reiserstraße, Schütte).

Handlungsempfehlung: Das Verkehrsregime wird vereinheitlicht und eine Hauptachse im Kfz-Verkehr entlang der Stadtlanggasse belassen. Die Stadtlanggasse wird dazu neu im Einrichtungsverkehr (Rad Gegenrichtung frei) geführt. Die Zufahrt erfolgt über die Reiserstraße, auf welcher neu ein Einrichtungsverkehr nach Westen (Rad Gegenrichtung frei) eingerichtet wird; eine Grobprüfung des Knotens Sprollstraße / Reiserstraße hat eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die Spitzenstunde ergeben. Der Verkehr wird schließlich nach Süden über die Stadtlanggasse zur Gartenstraße bzw. nach Norden über Stadtlanggasse, Sonnengasse und Engelgasse zur Königstraße geführt. Die Tempo 30-Zone wird auf diesen Straßenabschnitten beibehalten, die Flächen für den Fußverkehr beidseitig deutlich ausgebaut und nach Möglichkeit eine abschnittsweise Begrünung vorgesehen. Für den ruhenden Verkehr werden auf Abschnitten mit ausreichendem Querschnitt Stellplätze ausgewiesen.

Auf den übrigen Straßenzügen (ausg. Fußgängerzone) empfiehlt sich die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereich inkl. geeigneter Markierung sowie punktueller Ausweisung von Stellplätzen. In Einzelfällen sind auch Anpassungen der Verkehrsregimes erforderlich, um eine geeignete Erreichbarkeit aufgrund der geänderten Verkehrsführung entlang der Stadtlanggasse zu gewährleisten. Die Details hierzu sind im Zuge der Konkretisierung bzw. bei der weiteren Planung der Maßnahme auszuarbeiten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr und in Teilen auch im Radverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Bessere Verständlichkeit des vorherrschenden Verkehrsregimes für alle Verkehrsteilnehmer - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				

- Einrichtungsverkehr entlang Reiserstraße / Stadtlang- / Sonnen- / Engelgasse
- Breiterer Gehweg
- Flächendeckende Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich



77. Allgemeine Maßnahme – Pflasterbelag

Problematik: Vor allem in der Innenstadt gibt es zahlreiche Fuß- und Gehwege sowie Straßenzüge mit Pflasterbelag. Mehrheitlich handelt es sich um eine Pflasterung mit kleineren Steinen und größeren Abständen zwischen den Steinen, so dass der Belag uneben und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen schwer begehbar wird.

Die Königstraße weist auf dem Abschnitt zwischen Dom und Eugen-Bolz-Platz einen sogenannten Rollator-Streifen auf, der hohe Akzeptanz erfährt.

Handlungsempfehlung: Es sollte sichergestellt werden, dass entlang der Hauptrouten im Fußverkehrsnetz sowie im Bereich von Einrichtungen mit hohem Aufkommen die Anlagen für den Fußverkehr auch auf die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen ausgerichtet ist. Entsprechend der Erfahrungen empfiehlt sich die Einrichtung weiterer Rollator-Streifen. Zwecks Vermeidung einer ausgeprägte Nutzung durch Radfahrer und dadurch resultierenden Konflikten mit dem Fußverkehr sind die Rollator-Streifen entsprechend zu markieren. Den genauen Umfang und die Ausgestaltung der Rollator-Streifen ist mit Vertretern von Behindertenverbänden und weiteren relevanten Interessensgruppen abzustimmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. mobilitätseingeschränkte Personen • Schaffung attraktiver Wegeführungen, u.a. auch für mobilitätseingeschränkte Personen • Entschärfung des Konflikts Fuß - Rad	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig



78. Allgemeine Maßnahme – Führung in Wohngebieten

Problematik: In der Kernstadt gibt es zahlreiche Straßenabschnitte ohne Infrastruktur für den Fußverkehr. Diese sind liegen mehrheitlich in Wohngebieten und dienen primär dem Anliegerverkehr. Die Verkehrsbelastungen sind dadurch relativ gering. Als Teil einer Tempo 30-Zone ist eine gemischte Führung von Fuß und Kfz-Verkehr jedoch unverträglich.

Handlungsempfehlung: Die betroffenen Straßenabschnitte haben den Charakter eines Wohnwegs oder einer Wohnstraße. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen sind separate Infrastrukturen für den Fußverkehr nicht erforderlich. Die Verkehrsregelung ist in diesem Falle aber anzupassen. Es empfiehlt sich, in Wohngebieten auf Straßenabschnitte ohne Infrastruktur für den Fußverkehr einen verkehrsberuhigten Bereich inkl. geeigneter Markierung, Ausweisung von Stellplätzen und ggf. baulichen Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit (z.B. Schwellen) einzurichten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr - Schaffung attraktiver Wegeführungen - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs	1 Kurzfristig 2 Langfristig 3	1 Hoch 2 Niedrig 3	1 Niedrig 2 Hoch 3	s Sofort 1 Hoch 2 Niedrig 3
Profitierende 	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



Vorschlag Geschwindigkeitsregime, vgl. auch Beilage 3.3



79. Allgemeine Maßnahme – Gehwege durch Vegetation oder ruhenden Kfz-Verkehr verengt

Problematik: Die Fuß- und Gehwege werden verschiedentlich durch Vegetation flankiert, welche aufgrund fehlenden Rückschnitts die nutzbare Wegbreite einschränkt. Vor allem bei Regen kann der lichte Raum des Fußverkehrs durch herabhängende Äste und Zweige beansprucht werden.

Entlang einzelner Gehwege befinden sich Kfz-Stellplätze. Vor allem bei Senkrechtstellplätzen wird die nutzbare Gehwegbreite aufgrund Fahrzeugüberhangs reduziert.

In beiden Fällen weisen die betroffenen Gehwege meistens weder die erforderliche Minimalbreiten auf noch sind Flächenzuschläge berücksichtigt.

Handlungsempfehlung: Es empfiehlt sich, die Bürger mittels eines Flyers über ihre Pflichten bzgl. Freihaltung der Fuß- und Gehwegflächen zu informieren. In regelmäßigen Abständen (z.B. Frühjahr / Herbst) kann auch eine Mitteilung im Amtsblatt oder eine kurze Pressemitteilung mit Aufruf zum Rückschnitt der Vegetation aufgerufen werden. Zudem bietet sich an, die App Meldoo zu erweitern, so dass Abschnitte mit Verengung durch Vegetation gemeldet werden können. In diesem Fall sucht die Stadt aktiv den Kontakt mit den betroffenen Anwohnern. Es ist wichtig, dass die Stadt mit gutem Beispiel vorangeht und Fuß- und Gehwege entlang öffentlicher Grundstückflächen von Vegetation freihält. Bei Bedarf sind auch Kontrollen durchzuführen.

In Bezug auf Einschränkungen durch ruhenden Kfz-Verkehr empfiehlt sich, insbesondere bei sehr geringen Gehwegbreiten eine Sicherung des Fußverkehrs zu prüfen, bspw. mittels Bordsteinaufkantung oder Radstopper. Regelmäßige Kontrollen durch das Ordnungsamt sind aber ebenso wichtig.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig	▼ 2 <td></td>		▼ 3 Langfristig
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung attraktiver Wegeführungen • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig	
Profitierende  		Kosten	▼ 1 Niedrig	▼ 2	▼ 3 Hoch	
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	▼ s Sofort	▼ 1 Hoch	▼ 2	▼ 3 Niedrig



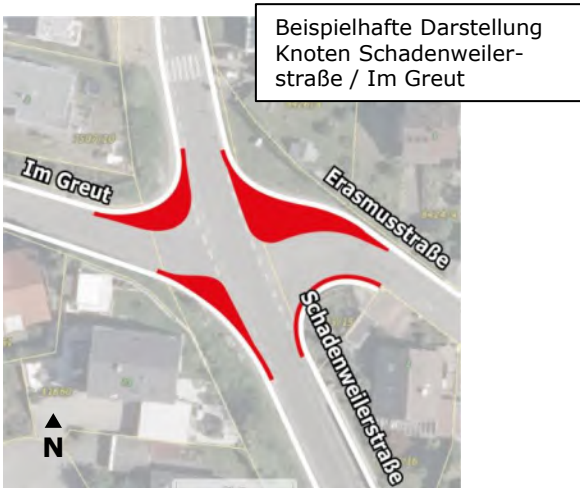
80. Allgemeine Maßnahme – Überdimensionierter Knoten mit langen Überquerungsdistanzen für Fußverkehr

Problematik: Es gibt zahlreichen Knoten, die großzügig dimensioniert sind, so dass sich sehr langen Überquerungsdistanzen für den Fußverkehr ergeben. Vielfach sind die Abbiegeradien groß, so dass insbesondere abbiegende Fahrzeuge den Knoten mit relativ hoher Geschwindigkeit passieren können.

Handlungsempfehlung: Die Knotenpunkte sind zu redimensionieren und auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausulegen. Mittels Fahrbahnverengung im Einmündungsbereich und geringeren Abbiegeradien kann die Sicherheit im Fußverkehr erhöht werden. Bei Bedarf sind Querungsanlagen für den Fußverkehr zu schaffen. Der genaue Umfang an Maßnahmen ist im Einzelfall zu prüfen.

In einem ersten Schritt ist der Fokus auf betroffene Knoten entlang der Hauptrouten zu legen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Sicherstellung geringer Querungsdistanzen - Schaffung attraktiver Wegeführungen - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



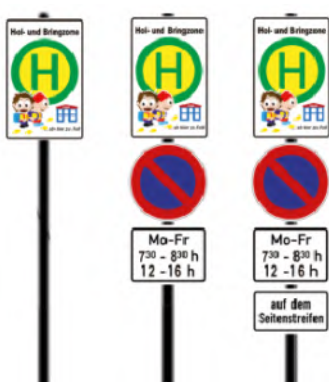
82. Allgemeine Maßnahme – Handlungsbedarf im Bereich von Schulen

Problematik: Durch Bring- und Holverkehr ergeben sich im Bereich der Schulen regelmäßig kritische Situationen. Dies betrifft in erster Linie den Schülerverkehr, doch je nach Gegebenheiten auch weitere Verkehrsteilnehmer (fließenden Verkehr inkl. ÖPNV, Radverkehr), der durch parkende Fahrzeuge behindert wird.

Handlungsempfehlung: In Schulwegeplänen können einerseits die empfohlenen Schulwege (zu Fuß / mit dem Rad) dargestellt, andererseits Möglichkeiten für Bring- / Holverkehr aufgezeigt werden. Es empfiehlt sich, die Schulwegepläne zu aktualisieren und nebst den Schulwegen auch die Bring- und Holbereiche einzutragen sowie sichere Führungen zwischen diesen und der Schule sicherzustellen. Eine Bodenmarkierung und ggf. auch Beschilderung mit Verkehrszeichen 136 wird empfohlen. Bei Bedarf sind insbesondere im unmittelbaren Umfeld zur Schule (weitere) Querungsanlagen zu schaffen.

Um die Problematik des Bring- und Holverkehrs langfristig zu entschärfen, bietet sich zudem eine Integration des Themas Verkehr und Mobilität in den Schulalltag an. Aktionstage, die rein diesem Thema gewidmet werden, Teilnahme an Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule“ sowie „Zu Fuß zur Schule und in den Kindergarten“, Schulweg-Ralley, Projekt „Geh-Spaß statt Elterntaxi“, Unterrichtsprogramm „Verkehrszähmer“, Mobifibel, mit Schülern gemeinsame fußgängerfreundliche Gestaltung des Schulumfelds, durch Kinder erstelltes Kinderbuch zur Nahmobilität oder Verkehrspaten ermöglichen den Schülern, selbstaktive Mobilität erlebbar zu machen und Freude daran zu gewinnen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig ▼ 2 ▼ 3 Langfristig
Betroffene    	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, u.a. Schülerverkehr • Schaffung attraktiver Wegeführungen • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
Profitierende    		Kosten	▼ 1 Niedrig ▼ 2 ▼ 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	▼ s Sofort ▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
	Kommune		



83. Allgemeine Maßnahme – Befahrung der Fußgängerzone durch Lieferverkehr

Problematik: Die Fußgängerzone ist grundsätzlich für den Kfz-Verkehr gesperrt. Davon ausgenommen ist der Buslinienverkehr sowie zeitlich beschränkt auch der Lieferverkehr. Abseits der Zeiten mit Zulassung des Lieferverkehrs (Werktags, 6.00 – 11.00 Uhr) werden die Hauptzufahrten in die Innenstadt (westliche und östliche Königstraße) durch einen Poller gesperrt. Von der Stadtlanggasse und den Metzelpplatz können allerdings auch dann zentrale Bereiche der Fußgängerzone mit dem Kfz erreicht werden.

Von den Regelungen ausgenommen sind nebst Blaulichtorganisationen auch Postdienstleister. Somit gibt es regelmäßig auch außerhalb der Lieferzeitfenster regen Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone.

Handlungsempfehlung: Es empfiehlt sich, weitere Achsen zur Fußgängerzone mit Pollern zu versehen, insbesondere im Bereich des Metzelpplatzes, Bei der Eich, Josef-Eberle-Brücke und Burgsteige. Der Zugang sollte analog wie bei den Pollern entlang der Königstraße funktionieren.

Darüber hinaus empfiehlt sich, Kontakt mit den Postdienstleistern aufzunehmen, um die Möglichkeiten einer alternativen Belieferung innerhalb der Fußgängerzone zu erörtern und abzustimmen. Dazu gehört die Klärung, inwiefern auch die Postdienstleister sich möglichst an den allgemeinen Lieferzeitfenstern orientieren können oder ob eine Belieferung innerhalb der Fußgängerzone grundsätzlich oder mindestens während der Sperrzeiten mittels Lastenräder denkbar wäre.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene    	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende    	Baulast / Zuständigkeit	Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Kommune	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig



84. Allgemeine Maßnahme – Werbung für das zu-Fuß-Gehen

Problematisik: Infrastrukturelle Maßnahmen haben einen gewissen Einfluss auf das Verkehrsverhalten, für eine gezielte Förderung ist aber auch eine gute Vermarktung und Öffentlichkeitsarbeit erforderlich.

Handlungsempfehlung: Die Leute sind zu motivieren, vermehrt zu Fuß zu gehen. Weiche Maßnahmen können „Hardware“ zwar nicht ersetzen, aber ideal ergänzen. Folgende Maßnahmen bieten sich, seitens der Stadt Rottenburg umzusetzen:

- Infomaterial bereitstellen: Stadtplan mit besonders attraktiven Wegerouten, Übersicht der Naherholungsgebiete und deren fußläufige Erreichbarkeit, Möglichkeit lokaler Lieferdienste, Wirkung auf Gesundheit etc.
- Aktivitäten planen: Straßenfeste, Wettbewerbe, „Tag der Umwelt“, „Europäische Woche der Mobilität“, temporäre Verkehrsversuche (Reallabor), Programm „Kinderfreundliche Stadt“, Schritte-Challenge, Wege-Held-App, „Gehweg-frei“ etc.
- Verbesserungen im Fußverkehr sichtbar machen: aktive Vorbildfunktion seitens Mitarbeiter der Stadt Rottenburg am neckar, kleine Eröffnungsfeier neu umgesetzter Maßnahmen, Stadtpaziergänge zu guten Beispielen im Fußverkehr etc.
- Positive Kommunikation hinsichtlich Fußverkehr pflegen: Pressemitteilungen zu neu umgesetzten Maßnahmen oder zu positiven Erfahrungen etc.
- Erforderlichen Strukturen personell und finanziell sichern: Fußverkehrsbeauftragter, Monitoring und aktive Weiterentwicklung des Fußverkehrskonzepts, dauerhafte Akteursbeteiligung durch Runden Tisch Fußverkehr, Teilnahme AGFK-BW etc.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	• Allgemeine Förderung des Fußverkehrs in Form von Marketing und Öffentlichkeitsarbeit • Erhöhung des Modal Splits im Fußverkehr	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



A1. Hauptroute – Knoten Gelber Kreidebusen / Im Greut

Problematik: Die Sichtverhältnisse sowie die Fußgängersicherheit sind am Knoten Gelber Kreidebusen / Im Greut unzureichend. Der Gehweg von Süden endet vor dem Knoteninnenbereich. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten sowie der vorhandenen Vegetation besteht keine freie Sicht für den Fußverkehr auf Im Greut. Der Fußverkehr muss somit die Fahrbahn betreten, um allfälligen Verkehr aus Im Greut zu sehen. Gleichfalls sieht der einbiegende Kfz-Verkehr den Fußverkehr erst spät.

Handlungsempfehlung: Am Knotenpunkt Gelber Kreidebusen / Im Greut sind auf dem untergeordneten Knotenarm die Fahrbahnbreite zu verengen und die Abbiegeradien zu verkleinern; die Befahrbarkeit durch den ÖPNV ist sicherzustellen.

Es empfiehlt sich zudem, den Gehweg über die Nebenstraße durchzuziehen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 Langfristig 3
Betroffene    	• Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr • Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende    		Kosten	1 Niedrig 2 Hoch 3
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig
	Kommune		



A2. Hauptroute – Knoten Gelber Kreidebusen / Erzbergerstraße

Problematik: Der Knotenpunkt Gelber Kreidebusen / Erzbergerstraße ist überdimensioniert mit langen Überquerungsdistanzen für den Fußverkehr. Aufgrund der großen Flächen im Einmündungsbereich parken regelmäßig Fahrzeuge, was sich negativ auf die Sichtbarkeit zwischen Fuß- und Kfz-Verkehr auswirkt.

Handlungsempfehlung: Am Knotenpunkt Gelber Kreidebusen / Erzbergerstraße sind auf dem untergeordneten Knotenarm die Fahrbahnbreite zu verengen und die Abbiegeradien zu verkleinern.

Es ist zu vermeiden, dass Fahrzeuge im Einmündungsbereich abgestellt werden. Die Flächen, welche derzeit regelmäßig durch den ruhenden Kfz-Verkehr beansprucht werden, können mittels Begrünung und Sitzmöglichkeiten aufgewertet werden.

Es empfiehlt sich zudem, den Gehweg über die Nebenstraße durchzuziehen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung).

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene    	• Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr • Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende    		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig
	Kommune		

- Engere **Abbiegeradien**
- Gehwegüberfahrt** mit Aufpflasterung
- Begrünung** und **Sitzmöglichkeiten**



A3. Hauptroute – Knoten Dätzweg / Remigiusweg sowie Remigiusweg

Problematik: Am Knoten Dätzweg / Remigiusweg endet der Gehweg vor dem Knoteninnenbereich; der Remigiusweg weist keine Anlagen für den Fußverkehr auf. Da der betroffene Gehweg zudem durch Vegetation flankiert wird, besteht keine freie Sicht für den Fußverkehr auf den Remigiusweg. Der Fußverkehr muss somit die Fahrbahn betreten, um allfälligen Verkehr aus dem Remigiusweg zu sehen. Gleichfalls sieht der einbiegende Kfz-Verkehr den Fußverkehr erst spät.

Handlungsempfehlung: Der Gehweg entlang des Dätzwegs ist über den Knoteninnenbereich zu führen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung), so dass der Fußverkehr gesicherten Vortritt gegenüber dem Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit dem Remigiusweg hat.

Der Remigiusweg ist als verkehrsberuhigter Bereich auszuweisen, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohngebieten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig ▼ 2 ▼ 3 Langfristig
Betroffene  	• Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr • Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	▼ 1 Niedrig ▼ 2 ▼ 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	▼ s Sofort ▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
	Kommune		

- Gehwegüberfahrt mit Aufpflasterung
- Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich (vgl. Maßnahme 78)



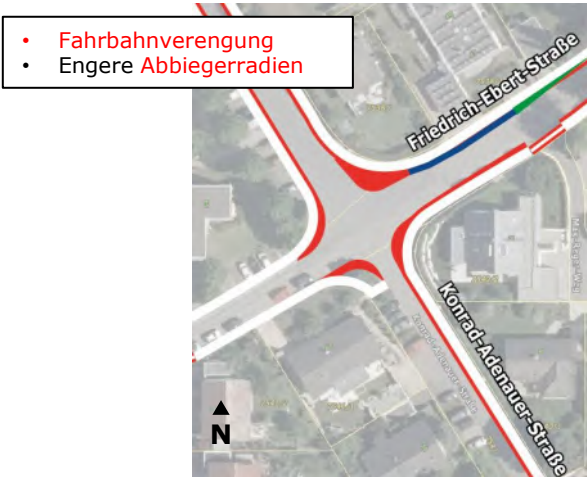
A4. Hauptroute – Östlicher Knoten Konrad-Adenauer-Straße / Friedrich-Ebert-Straße

Problematik: Der östliche Knoten Konrad-Adenauer-Straße / Friedrich-Ebert-Straße ist überdimensioniert mit langen Überquerungsdistanzen für den Fußverkehr auf allen Knotenarmen. Der Fahrbahnquerschnitt ist vor allem entlang der Friedrich-Ebert-Straße sehr breit. Durch große Abbiegeradien passieren auch abbiegende Fahrzeuge den Knoten mit relativ hoher Geschwindigkeit. Im Bereich des Knotens werden regelmäßig Geschwindigkeitsübertretungen festgestellt.

Handlungsempfehlung: Der Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße / Friedrich-Ebert-Straße soll redimensioniert werden. Mindestens im Bereich des Knotens sind die Fahrbahnbreiten aller Knotenarme zu verengen und die Abbiegeradien zu verkleinern.

Ggf. bietet sich die Einrichtung eines Mini-Kreisverkehrs. Nebst Markierung der Mittelinsel empfiehlt sich, diese baulich zu erhöhen; die Befahrbarkeit durch den ÖPNV ist sicherzustellen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sichtbarkeit und dadurch der Sicherheit im Fußverkehr - Sicherstellung geringer Querungsdistanzen - Schaffung attraktiver Wegeführungen - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit				
	Kommune				

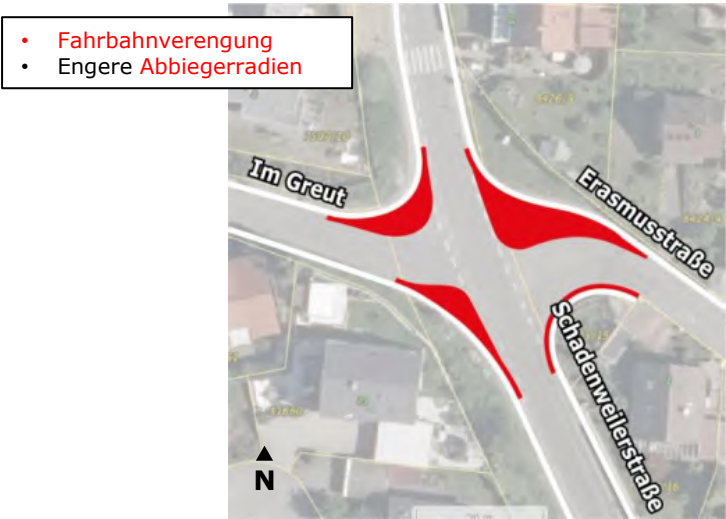


A5. Nebenroute – Knoten Schadenweilerstraße / Erasmusstraße / Im Greut

Problematik: Der Knotenpunkt Schadenweilerstraße / Erasmusstraße / Im Greut ist überdimensioniert mit großen Abbiegeradien für den Kfz-Verkehr und langen Überquerungsdistanzen für den Fußverkehr.

Handlungsempfehlung: Am Knotenpunkt Schadenweilerstraße / Erasmusstraße / Im Greut sind auf den untergeordneten Knotenarmen die Fahrbahnbreiten zu verengen und die Abbiegeradien zu verkleinern; die Befahrbarkeit durch den ÖPNV ist sicherzustellen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene   Profitierende  	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Sicherstellung geringer Querungsdistanzen - Schaffung attraktiver Wegeführungen - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig



A6. Hauptroute – Knoten Schadenweilerstraße / Friedrich-Ebert-Straße

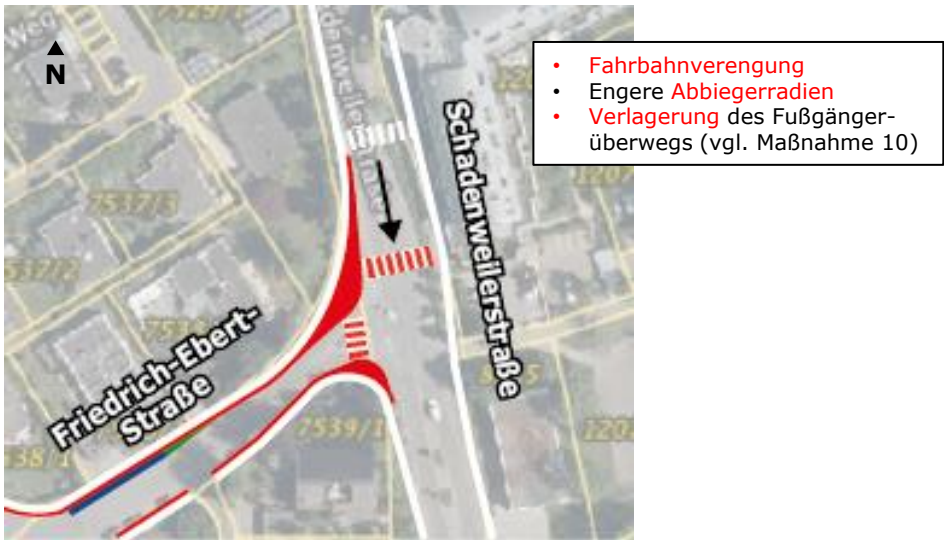
Problematik: Der Knotenpunkt Schadenweilerstraße / Friedrich-Ebert-Straße ist großzügig dimensioniert und weist in Hinblick auf den untergeordneten Knotenarm große Abbiegeradien für den Kfz-Verkehr und damit verbunden lange Überquerungsdistanzen für den Fußverkehr auf.

Der Knoten wird insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen frequentiert. Auch spielt er eine relevante Rolle in Bezug auf die Erreichbarkeit der südlich des Knotens gelegenen Bushaltestelle.

Handlungsempfehlung: Am Knotenpunkt Schadenweilerstraße / Friedrich-Ebert-Straße sind auf dem untergeordneten Knotenarm die Fahrbahnbreite zu verengen und die Abbiegeradien zu verkleinern; die Befahrbarkeit durch den ÖPNV ist sicherzustellen. Zudem empfiehlt sich, auf diesem Knotenarm einen Fußgängerüberweg einzurichten. Er ist nach den aktuellsten Richtlinien und Empfehlungen auszugestalten.

Handlungsbedarf ist in Bezug auf den bestehenden Fußgängerüberweg gegeben, vgl. auch Maßnahme 10.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	• Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr • Sicherstellung geringer Querungsdistanzen • Schaffung attraktiver Wegeführungen • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig 2 Hoch 3
		Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung
	Kommune		



A7. Hauptroute – Knoten Teichlenstraße / Elsa-Brändström-Weg

Problematik: Am Knoten Teichlenstraße / Elsa-Brändström-Weg endet der Gehweg vor dem Knoteninnenbereich; weder Elsa-Brändström-Weg noch der Silcherweg weisen Anlagen für den Fußverkehr auf. Da der betroffene Gehweg zudem durch Vegetation bzw. Einfriedungen flankiert wird, besteht keine freie Sicht für den Fußverkehr auf den Elsa-Brändström-Weg. Der Fußverkehr muss somit die Fahrbahn betreten, um allfälligen Verkehr aus dem Elsa-Brändström-Weg zu sehen. Gleichfalls sieht der einbiegende Kfz-Verkehr den Fußverkehr erst spät.

Handlungsempfehlung: Der Gehweg entlang der Teichlenstraße ist über den Knoteninnenbereich zu führen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung), so dass der Fußverkehr gesicherten Vortritt gegenüber dem Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit dem Elsa-Brändström-Weg hat.

Auf dem östlichen Abschnitt des Elsa-Brändström-Wegs ist bereits ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Dieser ist bis zur Teichlenstraße zu verlängern. Zudem ist der Silcherweg als verkehrsberuhigter Bereich auszuweisen, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohngebieten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig 2 3 Langfristig
Betroffene  	• Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr • Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch 2 3 Niedrig
Profitierende  		Kosten	1 Niedrig 2 3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort 1 Hoch 2 3 Niedrig

- Gehwegüberfahrt mit Aufpflasterung
- Erweiterung Verkehrsberuhigter Bereich (vgl. Maßnahme 78)



A8. Hauptroute – Knoten Teichlenstraße / Blütenweg

Problematik: Am Knoten Teichlenstraße / Blütenweg endet der Gehweg vor dem Knoteninnenbereich; weder der Karle-Hankh-Weg noch der Blütenweg weisen über Anlagen für den Fußverkehr auf. Da der betroffene Gehweg zudem durch Vegetation flankiert wird, besteht keine freie Sicht für den Fußverkehr auf den Blütenweg. Der Fußverkehr muss somit die Fahrbahn betreten, um allfälligen Verkehr aus dem Blütenweg zu sehen. Gleichfalls sieht der einbiegende Kfz-Verkehr den Fußverkehr erst spät.

Handlungsempfehlung: Der Gehweg entlang der Teichlenstraße ist über den Knoteninnenbereich zu führen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung), so dass der Fußverkehr gesicherten Vortritt gegenüber dem Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit dem Blütenweg hat.

Der Karle-Hankh-Weg und der Blütenweg sind als verkehrsberuhigter Bereich auszuweisen, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohngebieten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	Wichtigkeit	Kosten	Priorisierung
Betroffene 	- Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr - Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	123 KurzfristigLangfristig	123 HochNiedrig	123 NiedrigHoch	s123 SofortHochNiedrig
Profitierende 					
	Baulast / Zuständigkeit Kommune				



A9. Hauptroute – Knoten Konrad-Adenauer-Straße / Frankenweg

Problematik: Am Knoten Konrad-Adenauer-Straße / Frankenweg endet der Gehweg vor dem Knoteninnenbereich; der Frankenweg weist keine Anlagen für den Fußverkehr auf. Da der betroffene Gehweg zudem durch Vegetation flankiert wird, besteht keine freie Sicht für den Fußverkehr auf den Frankenweg. Der Fußverkehr muss somit die Fahrbahn betreten, um allfälligen Verkehr aus dem Frankenweg zu sehen. Gleichfalls sieht der einbiegende Kfz-Verkehr den Fußverkehr erst spät.

Handlungsempfehlung: Der Gehweg entlang der Konrad-Adenauer-Straße ist über den Knoteninnenbereich zu führen (Gehwegüberfahrt, mit Aufpflasterung), so dass der Fußverkehr gesicherten Vortritt gegenüber dem Kfz-Verkehr im Zusammenhang mit dem Frankenweg hat.

Der Frankenweg ist als verkehrsberuhigter Bereich auszuweisen, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohngebieten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	▼ 1 Kurzfristig ▼ 2 ▼ 3 Langfristig
Betroffene 	• Priorisierung des Fußverkehrs ggü. dem Kfz-Verkehr • Erhöhung der Sichtbarkeit und der Sicherheit im Fußverkehr • Schaffung einer attraktiven Wegeführung • Verlangsamung des Kfz-Verkehrs • Entschärfung des Konflikts Fuß - Kfz	Wichtigkeit	▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	▼ 1 Niedrig ▼ 2 Hoch ▼ 3
	Baulast / Zuständigkeit	Priorisierung	▼ s Sofort ▼ 1 Hoch ▼ 2 ▼ 3 Niedrig
	Kommune		

- Gehwegüberfahrt mit Aufpflasterung
- Einrichtung Verkehrsberuhigter Bereich (vgl. Maßnahme 78)



A10. Nebenroute – Querungsmöglichkeiten entlang der Schadenweilerstraße

Problematik: Die Mittelinsel auf Höhe der Bushaltestelle Schadenweilerstraße liegt ungünstig. Sowohl in Bezug auf die Bushaltestelle als auch den Fußweg nördlich entlang der L385 ergeben sich Umwege, die kaum akzeptiert werden.

Im Bereich der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Süden werden regelmäßig Kfz-Fahrzeuge abgestellt.

Handlungsempfehlung: Um eine möglichst direkte Führung im Fuß- (und Rad-)Verkehr zu gewährleisten, empfiehlt sich, in Verlängerung zum Fußweg nördlich der L385 eine Mittelinsel als Querungshilfe zu schaffen. Nördlich davon ist die Schadenweilerstraße zu verengen, die bestehende Mittelinsel zu entfernen und die dadurch gewonnen Flächen zu Gunsten breiterer (gemeinsamer Rad-/)Gehwege bzw. großzügigerer Haltestellenbereiche umzuwidmen.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Schließen von Netzlücken - Sicherstellung geringer Querungsdistanzen - Schaffung einer attraktiven Wegeführung - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
		Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 Niedrig
	Baulast / Zuständigkeit Kommune / Landkreis				



- Breitere Gehwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege
- Verlagerung der Mittelinsel

A11. Naherholung – Plätze Habsburger Straße / Maximilianweg bzw. Maximilianweg / Andreas-Hofer-Weg

Problematik: Die beiden Plätze im Bereich des Maximilianwegs werden durch den ruhenden Autoverkehr dominiert. Anlagen für den Fußverkehr sind nicht vorhanden. Die Aufenthaltsqualität ist dadurch sehr gering.

Handlungsempfehlung: Damit die Plätze eine Aufwertung erfahren können, ist die Anzahl an Stellplätzen zu reduzieren. Entweder sollen die erforderlichen Stellplätze an maximal einem der beiden Plätze gebündelt oder im Falle besonderer Bedürfnisse an beiden Plätzen nur eine Mindestanzahl an Stellplätzen angeboten werden.

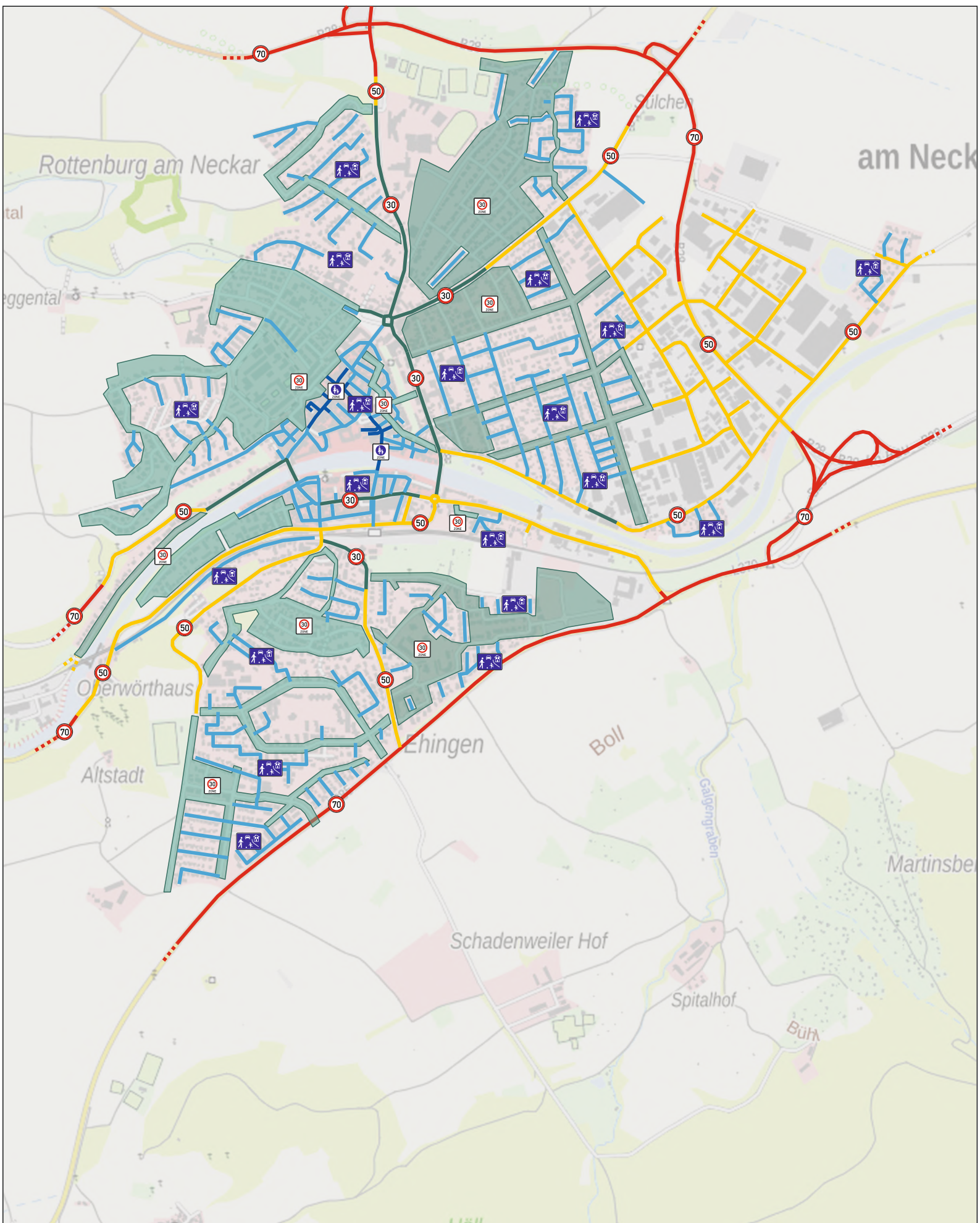
Die Stellplätze auf dem östlichen Platz sind zur Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität umzuwidmen. Es bietet sich die Einrichtung eines kleinen Spielplatzes, Begrünung und Sitzmöglichkeiten.

Die Habsburgerstraße, der Maximilianweg und der Andreas-Hofer-Weg sind als verkehrsberuhigter Bereich auszuweisen, vgl. Maßnahme 78 Führung in Wohngebieten.

Verkehrsmittel	Auswirkungen	Zeitraumen	1 Kurzfristig	2	3 Langfristig
Betroffene 	- Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr - Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Verlangsamung des Kfz-Verkehrs - Entschärfung des Konflikts Fuß – Kfz auf den Plätzen	Wichtigkeit	1 Hoch	2	3 Niedrig
Profitierende 		Kosten	1 Niedrig	2	3 Hoch
	Baulast / Zuständigkeit Kommune	Priorisierung	s Sofort	1 Hoch	2 3 Niedrig

- Begrünung / Blumenkästen, Bänke sowie **Spielplatz**
- Einrichtung **Verkehrsberuhigter Bereich** (vgl. Maßnahme 78)





Legende

-  70 - 100 km/h
-  50 km/h
-  30 km/h
-  Zone 30
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußgängerzone

Fußverkehrskonzept Rottenburg am Neckar

Vorschlag Geschwindigkeitsregime
im Kfz-Verkehr