



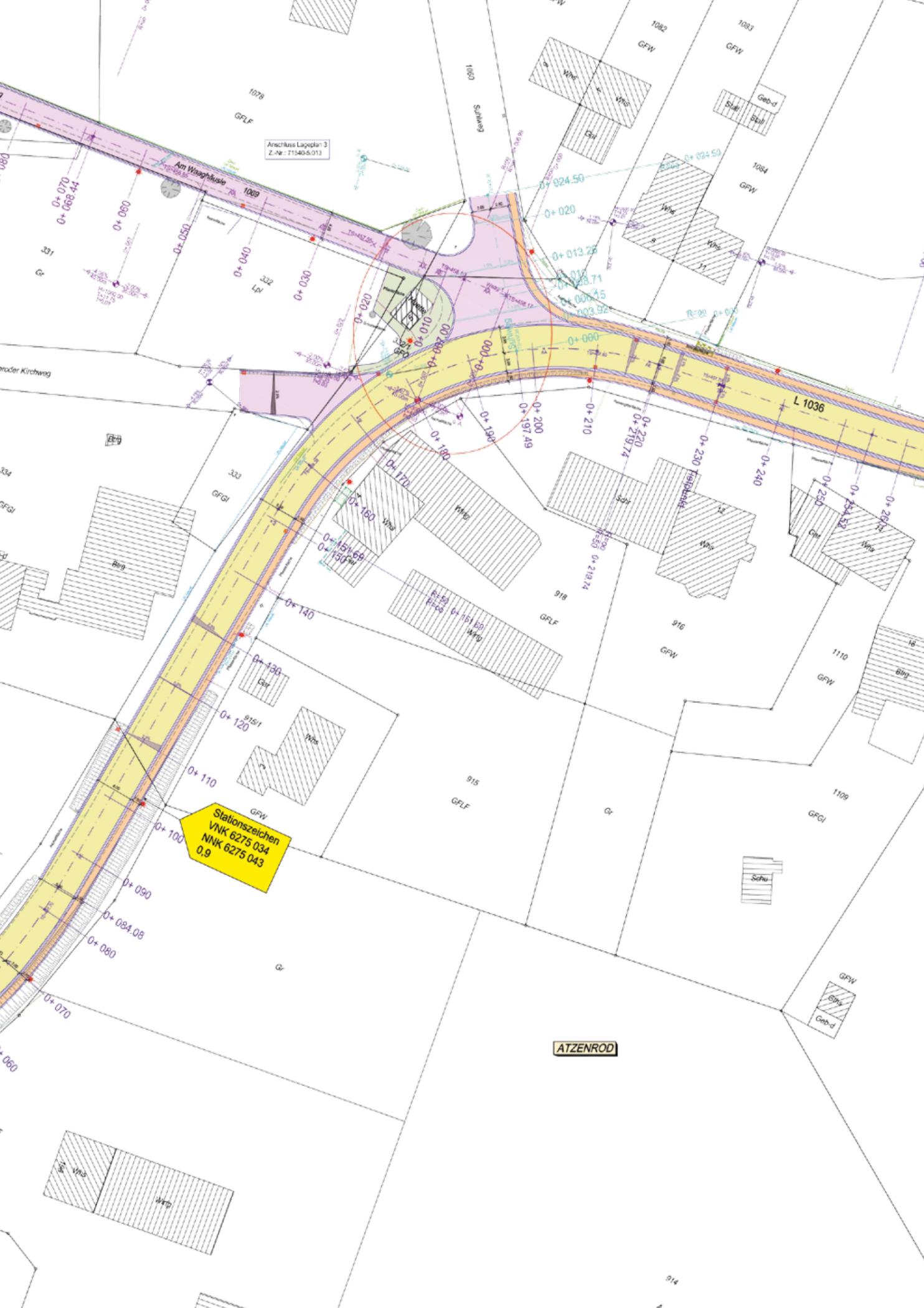
# Ortsdurchfahrten gestalten

Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten  
in Dörfern und kleineren Städten



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR



## INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT .....	5
1 EINLEITUNG .....	6
2 HISTORIE DER INNERÖRTLICHEN STRASSENPLANUNG .....	7
3 ZIELE FÜR DIE GESTALTUNG VON ORTSDURCHFARTEN .....	8
4 REGELWERKE .....	9
5 PLANUNGSGRUNDSÄTZE .....	10
5.1 Ermittlung der Anforderungen an den Straßenraum .....	10
5.2 Funktionsanalyse .....	10
5.3 Städtebauliche und verkehrliche Zielvorstellungen .....	11
5.4 Städtebauliche Bemessung .....	11
6 ANWENDUNGEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG .....	12
6.1 Bestandsaufnahme .....	12
6.2 Fahrbahnbreite .....	17
6.3 Gehbereiche .....	17
6.4 Fußgängerquerung .....	17
6.5 Radverkehrsführung .....	19
6.5 Seitenräume und Vegetation .....	21
6.6 Bushaltestellen .....	22
6.7 Flächen für den ruhenden Verkehr .....	23
6.8 Fahrbahnbefestigungen .....	23
6.9 Oberflächenbehandlungen .....	24
6.10 Ausstattung .....	24
6.11 Markierung .....	24
6.12 Beschilderung, sonstige Verkehrseinrichtungen .....	25
6.13 Beleuchtung .....	25



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>7 BEISPIELE IN BADEN-WÜRTTEMBERG</b> .....	26
7.1 Abtsgmünd – Burren .....	26
7.2 Atzenrod .....	28
7.3 Bermersbach .....	30
7.4 Brackenheim .....	32
7.5 Granheim .....	34
7.6 Horb – Dießen .....	36
7.7 Kappel-Grafenhausen .....	38
7.8 Rudersberg .....	40
7.9 Wäschenbeuren .....	42
7.10 Winterbach .....	44
<b>IMPRESSUM</b> .....	47

## VORWORT



Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Bürgerinnen und Bürger,

Ortsdurchfahrten wurden in der Vergangenheit meist relativ breit und mit Blick auf die Bedürfnisse der AutofahrerInnen möglichst gerade geplant und gebaut. Doch diese Zeiten sind vorbei. Die BürgerInnen wollen heute eine funktionierende Infrastruktur für sämtliche Verkehrsarten. Fußgänger, Radler und Autofahrer sollen sich auf einer Ortsdurchfahrt sicher bewegen und begegnen können. Die Landesregierung Baden-Württemberg verfolgt daher das Ziel einer ganzheitlichen Straßenraumgestaltung, die auch die Wohnqualität und den Aufenthaltswert im Blick hat. Die Herausforderung besteht darin, den Straßenraum nach verkehrlichen, städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gesichtspunkten zu optimieren.

Diese Broschüre soll politisch Interessierten und Entscheidungsträgern einen ersten Überblick über die Möglichkeiten der Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten geben. Eine Bestandsaufnahme zu Beginn soll Grundlagen für wesentliche Planungs-

entscheidungen liefern und bildet die Basis für einen optimierten Planungsprozess. Zusätzlich zu der Betrachtung der Verkehrsarten sollen sowohl die Aspekte der Verkehrssicherheit als auch ökologische Aspekte aufgezeigt werden. Darüber hinaus soll das Straßenumfeld berücksichtigt und Bürgerbeteiligung ermöglicht werden.

Anhand von zehn Beispielen aus Baden-Württemberg wird aufgezeigt, wie durch die vorausschauende Planung und Gestaltung einer Ortsdurchfahrt auch die Interessen von unterschiedlichen NutzerInnen erfolgreich unter einen Hut gebracht werden können.

Mit freundlichen Grüßen,

Winfried Hermann MdL

Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg



## 1 EINLEITUNG



Eine große Anzahl der baden-württembergischen Ortsdurchfahrten führt durch Dörfer und kleine Städte. Diese sind zwar zumeist Teil des klassifizierten Straßennetzes, in der Regel steht aber nicht die Bewältigung großer Verkehrsmengen im Vordergrund. Sie erschließen die Kommune und sind Wohnstraße, Einkaufsstraße, dienen dem Aufenthalt und sind somit Lebensraum. Die Verkehrs- und Raumplanung muss den Straßenraum deshalb bürgerfreundlich, lebenswert und zugleich sicher gestalten. Gerade in den dörflichen Ortsdurchfahrten mit vergleichsweise geringen Verkehrsbelastungen können nachteilige Wirkungen des Straßenverkehrs minimiert und ausgewogene Lösungen gefunden werden.

Die Gestaltung des innerörtlichen Straßenraumes ist eine interdisziplinäre Aufgabe, da die vielfältigen Funktionen eine enge Verzahnung von verkehrlichen und städtebaulichen Aspekten

erfordern. Die Gestaltung des Straßenraumes verlangt die intensive Zusammenarbeit von Fachleuten verschiedener Disziplinen wie z.B. Ingenieurwesen, Architektur, Landschafts- und Raumplanung sowie je nach Gegebenheit Denkmalschutz oder Lichtplanung. Durch eine enge Abstimmung mit der Gemeinde und vor allem mit den Bürgerinnen und Bürgern wird ein breiter Konsens in der Planung angestrebt.

Diese Broschüre hat insbesondere die Neugestaltung von dörflich geprägten Ortsdurchfahrten mit schwachen bis mittleren Verkehrsbelastungen im Blick. Mit ihr sollen das planerische Instrumentarium, die vielfältigen Richtlinien, Empfehlungen und Anregungen für eine integrierte Straßenraumgestaltung aufgezeigt werden. Die Informationen sind hierbei nicht abschließend.

Nicht vertieft werden in dieser Broschüre die Fragen der Finanzierung. So vielfältig wie die Ausgangssituationen vor Ort, so unterschiedlich sind hier die Möglichkeiten. Handelt es sich um eine Landstraße und dient das Projekt der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, kann sich das Land an den anfallenden Kosten beteiligen. Dient ein Projekt der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse einer verkehrswichtigen Straße in Kreis- oder Gemeindebaulast, ist ein Zuschuss zu den Kosten im Rahmen einer Förderung nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz möglich. Von der Verkehrsfunktion unabhängige Fördermöglichkeiten können seitens der städtebaulichen Sanierungsprogramme oder des Entwicklungsprogramms Ländlicher Raum gegeben sein.

## 2 HISTORIE DER INNERÖRTLICHEN STRASSENPLANUNG

Die Vorgaben für den Entwurf und die Gestaltung der Straßen waren in den 60er und 70er Jahren durch die stürmische Entwicklung und die nahezu bedingungslose Unterstützung der Motorisierung geprägt. Der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, vor allem auch des überörtlichen Verkehrs, wurde ein besonderer Stellenwert beigemessen. Die autogerechte Stadt erschien als gesellschaftlich anerkanntes und erstrebenswertes Ziel der Verkehrsplanung, aber auch der Stadtplanung. Die Festlegung der Fahrbahnbreite basierte auf dem Verkehrsaufkommen. Dem Seitenraum verblieb die Restbreite.

So hieß es beispielsweise in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen aus dem Jahr 1974: „Der Querschnitt der freien Strecke ist in den Ortsdurchfahrten beizubehalten, soweit die innerörtlichen Verkehrsverhältnisse überwiegend vom Durchgangsverkehr geprägt werden. Dies trifft im Allgemeinen für die ländlichen Ortsdurchfahrten zu.“

Die Multifunktionalität der innerörtlichen Straßenräume wurde damit häufig auf die Monofunktion der „autogerechten Durchgangsstraße“ reduziert. Innerörtliche Bedürfnisse wurden dieser Funktion untergeordnet. Eine gewisse „soziale Verkümmern“ des öffentlichen Raumes und der angrenzenden privaten Freibereiche war häufig die Folge.

Der Ausbau der Ortsdurchfahrten, der den damaligen gesellschaftlichen Zielen und Wertvorstellungen entsprach, war gekennzeichnet durch

- eine gestreckte Linienführung, häufig auch unter Eingriff in die vorhandene Bausubstanz,
- eine Überbetonung der Fahrbahnflächen im Straßenraum sowie
- großflächige Knotenpunkte und Nebenspuren.

Dieser Ausbaustandard führt zu höheren Geschwindigkeiten und damit zu einem höheren Gefährdungspotential für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende. Mit der Schaffung von „Verkehrsschneisen“ verloren die Ortschaften oft ihre Eigenart und Einzigartigkeit. Ortstypische Elemente gingen unwiederbringlich verloren. Solche Straßen wurden häufig zum Trenn- und Störfaktor im Entwicklungsgefüge eines Ortes.

Im Oktober 1988 veröffentlichte das damalige Verkehrsministerium Baden-Württemberg den von einer Arbeitsgruppe der Straßenbauverwaltung erarbeiteten „OD-Leitfaden – Empfehlungen zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten“. Ziel war hierbei bereits, die Bedürfnisse von Mensch, Umwelt und Natur mit den Erfordernissen des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen.

Ein Meilenstein für die Planung von Ortsdurchfahrten waren die „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“ (ESG, Ausgabe 1996). Diese Inhalte wurden 15 Jahre später für die Ausgabe 2011 grundlegend überarbeitet. Die ESG 2011 zeichnen sich dadurch aus, dass der Straßenraumentwurf durch die städtebauliche Bemessung sowohl der Fahrbahnbreiten als auch der Seitenraumbreiten erfolgt. Die Entscheidung wird mit Blick auf den gesamten Straßenraum getroffen.



## 3 ZIELE FÜR DIE GESTALTUNG VON ORTSDURCHFARTEN

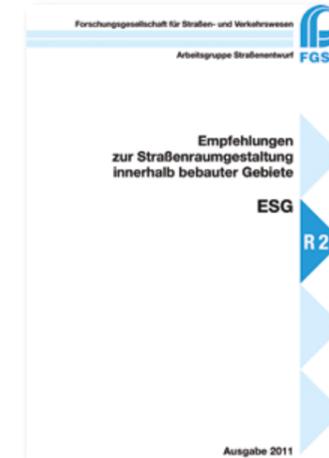
Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleinen Städten sind in der Regel nicht nur Durchgangsstraßen, sondern auch Erschließungsstraßen, Geschäftsstraßen und Lebensräume der Gemeinden. Dem muss die Straßenplanung sowohl verkehrsplannerisch als auch städtebaulich Rechnung tragen. Dazu ist die Betrachtung des gesamten Straßenraumes sowie der verkehrlichen Verflechtungen und des städtebaulichen Umfeldes erforderlich, so dass der Straßenentwurf stets als ganzheitlicher Straßenraumentwurf anzugehen ist.

Die integrierte Straßenraumgestaltung verfolgt u. a. folgende Ziele:

- Die architektonischen, landschaftsplanerischen, ordnungsbehördlichen, ökonomischen, sozialen, städtebaulichen, technischen und verkehrlichen Aspekte sollen unter Mitwirkung aller Beteiligten abgewogen werden, um einen Entwurf mit großer Zustimmung zu erzielen.
- Der Wohn- und Aufenthaltswert und die Möglichkeit der Bürgerinnen und Bürger, sich mit ihrem Ort zu identifizieren, sollen erhalten bzw. verbessert werden.
- Die Gestaltung des Straßenumfeldes soll die Aufmerksamkeit der Autofahrerinnen und Autofahrer erhöhen und damit zu einer angepassten Fahrweise beitragen.
- Die Bedürfnisse des Fuß- und Radverkehrs als wichtige Verkehrsträger der Mobilität vor Ort sind zu berücksichtigen – sowohl längs als auch quer zur Ortsdurchfahrt.
- Das Ortsbild (Ensemblewirkung) und die Belange des Denkmalschutzes sind zu beachten.
- Ökologische Grundsätze und Zielvorstellungen sind zu berücksichtigen.
- Die Anpassung an den Klimawandel (beispielsweise durch schattenspendende Baumstandorte, Entsiegelung, Anlage von Grünflächen, Vermeidung von Hitzestau) ist zu berücksichtigen.
- Die Zweckbestimmung von Teilen des Straßenraumes soll mit der Gestaltung verdeutlicht werden.
- Die Verbesserung der Wohnverhältnisse der Anwohnerinnen und Anwohner durch Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung (EU-Umgebungslärmrichtlinie und EU-Luftqualitäts-Rahmenrichtlinie) soll angestrebt werden.
- In der Nutzungsabwägung sind die Forderungen nach Barrierefreiheit und Orientierungsmöglichkeit für Blinde und Sehbehinderte zu berücksichtigen.

Über die Gestaltung des Straßenraumes soll das Verhalten aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beeinflusst werden. Der Charakter der Straßen im Ort soll sich deutlich von dem der freien Strecke unterscheiden und den unterschiedlichen Ansprüchen und Erwartungen an die Funktion und an die Gestaltung erfüllen.

## 4 REGELWERKE



Die „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“ (ESG 2011) enthalten die wesentlichen Aspekte für den Entwurf von Straßenräumen. Als Entwurfsgrundlage stehen der Planung von Ortsdurchfahrten zudem die folgenden Richtlinien, Empfehlungen und Merkblätter zur Verfügung:

- Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 2006)
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) Teil S (Stadtstraßen)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Ausgabe 2006).

Je nach Thematik liegen weitere Richtlinien, Empfehlungen und Merkblätter vor.



## 5 PLANUNGSGRUNDSÄTZE

Jede Ortsdurchfahrt besitzt ihr eigenes Umfeld und damit ihre eigene Charakteristik, die im Verlauf der Ortsdurchfahrt wechseln kann. Gestaltungen nach dem Mischungsprinzip sollten auf Räume (Raumabschnitte) beschränkt bleiben, in denen auch ohne Abtrennung bzw. nur durch optische Trennung zwischen Seitenräumen und Fahrbahn, den Nutzerinnen und Nutzern von Fuß- und Radwegen ausreichend Raum zur Verfügung gestellt wird, damit sie sich sicher fühlen können.

Der linienartige Charakter der Außerortsstraßen soll nicht in den Ort hinein und durch den Ort hindurch verlängert werden. Für die Gestaltung des Straßenraumes gibt es deshalb kein einheitlich anwendbares Entwurfskonzept, d.h. jede Planung muss bereichsweise individuell auf die örtliche Situation abgestimmt werden. Historische Bezüge (historischer Ortskern), Aufweitungen, Raumverengungen oder Nutzungswechsel in der Randbebauung sollten zur Abschnittsbildung aufgegriffen werden. Die Straße soll trotzdem den fahrgeometrischen Erfordernissen genügen.

Voraussetzung für einen ganzheitlichen Straßenraumentwurf ist, dass von der Gemeinde Ziele der örtlichen Entwicklungsplanung (z. B. örtliches Entwicklungskonzept, Städtebaulicher Rahmenplan) formuliert werden, um eine optimale Aufteilung der zur Verfügung stehenden Flächen zu erreichen. Jede Planung gibt dauerhaft die Gestaltung des Straßenraums vor, weshalb der Fokus auf einem langfristig gültigen Gestaltungsanspruch liegen soll. Die Bürgerinnen und Bürger, die Öffentlichkeit und die Kommune (sofern sie nicht selbst die Planung betreibt) sind von Anfang an in die Planung einzubinden (Öffentlichkeitsbeteiligung).

Die Planung verläuft in verschiedenen, immer konkreter werdenden Planungsphasen. Um der besonderen Bedeutung der Verkehrssicherheit gerecht zu werden, muss am Ende jeder Planungsphase und zusätzlich noch vor der Verkehrsfreigabe ein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt werden. Bei Materialwahl und Ausgestaltung der Verkehrs- und Seitenräume ist grundsätzlich auf Unterhaltungsfreundlichkeit zu achten.

### 5.1 ERMITTLUNG DER ANFORDERUNGEN AN DEN STRASSENRAUM

Die Ortsdurchfahrten von Dörfern und kleinen Städten müssen – neben der Verbindungsfunktion für den Durchgangsverkehr – wesentlichen innerörtlichen Ansprüchen gerecht werden. Die Gestaltung muss sich an den Anforderungen und Bedürfnissen der Menschen, die dort wohnen, sich aufhalten oder fortbewegen, orientieren.

Diese leiten sich aus der ESG 2011 ab:

- Raumfunktion und Raumerlebnis
- Funktionale Nutzungsansprüche
- Immaterielle Nutzungsansprüche.

Die Straßengestaltung wird als Raumgestaltung betrachtet. Bei schwachen bis mittleren Verkehrsbelastungen treten i. d. R. keine gravierenden Nutzungskonflikte auf.

### 5.2 FUNKTIONSANALYSE

Um die funktionalen und immateriellen Nutzungsansprüche, die Raumfunktion sowie die bestehenden Qualitäten zu Beginn der Planung bestmöglich erarbeiten zu können, ist eine Bestandsaufnahme durchzuführen (siehe Kap. 6).

Ausgehend von der Zusammenstellung aller Nutzungsansprüche und ihrer relativen Bedeutung untereinander werden in einem Abwägungsprozess die zweckmäßigsten Gestaltungsmerkmale herausgearbeitet (Seitenraumbreiten, Fahrbahnquerschnitt, Materialwahl, Nebenflächengestaltung, ...).

### 5.3 STÄDTEBAULICHE UND VERKEHRliche ZIELVORSTELLUNGEN

Ein Gestaltungsentwurf muss sich neben den Nutzungsansprüchen an den städtebaulichen und den verkehrlichen Zielvorstellungen für den jeweiligen Bereich der Ortsdurchfahrt orientieren.

Grundsätzlich gilt:

- Charakteristische Merkmale der jeweiligen Straßenraumabschnitte sind soweit wie möglich zu bewahren.
- Für den Raumabschluss wichtige Gebäude sollen erhalten bleiben und ggf. durch Bepflanzung ergänzt werden.

Erkannte Mängel des Verkehrsablaufes und der Verkehrssicherheit müssen beseitigt werden:

- Die Belange des Fuß- und Radverkehrs (Quer- und Längsverkehr) sind ausreichend zu berücksichtigen. Als erste Wahl für eine sichere Fußgängerüberführung dienen Querungshilfen. Hierzu sollen auch die „Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens“ (2014) berücksichtigt werden.
- Ein zu hohes Geschwindigkeitsniveau muss verringert werden.
- Nachgewiesene Unfallhäufungsstellen sind zu beseitigen.

Bei der Abwägung verkehrlicher und gestalterischer Belange müssen die bestehenden Zustände als Maßstab herangezogen werden.



### 5.4 STÄDTEBAULICHE BEMESSUNG

Die städtebauliche Bemessung beruht auf drei Faktoren:

- Randnutzung
- Proportionen
- Fußverkehr.

Hieraus resultiert die erforderliche Seitenraumbreite. Die gesamte Straßenraumbreite abzüglich der erforderlichen Seitenraumbreite ergibt die maximal mögliche Fahrbahnbreite.



# 6 ANWENDUNGEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG

## 6.1 BESTANDSAUFNAHME

In den frühen Planungsphasen soll eine tiefergehende Untersuchung des Bestandes erfolgen, die als Basis wesentliche Planungsentscheidungen und Weichenstellungen des Projektes absichert. Hierdurch sollen Planungen optimiert und ein in Baden-Württemberg einheitliches Vorgehen sichergestellt werden. Auch vor dem Hintergrund der geltenden Vorgaben zur Bürgerbeteiligung, die frühere Öffentlichkeitsbeteiligungen und transparentere Planungsentscheidungen fordern, sind bereits zu Planungsbeginn umfassende Bestandserhebungen hilfreich.

Hierfür hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg die Checkliste – „Planungsstandards in der Neubauplanung“ – entwickelt, in der die wesentlichen Indikatoren zur Planung einschließlich zugehöriger Referenzstandards festgelegt sind.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen den maximalen Rahmen möglicher Untersuchungen. In Abhängigkeit der Planungsaufgabe und der örtlichen Situation kann der Untersuchungsaufwand reduziert und nur die besonders relevanten Indikatoren abgearbeitet werden.



Granheim, Bushaltestelle mit gestaltetem Wartebereich



Granheim, Fahrbahnmarkierung nur in den Einmündungsbereichen

# CHECKLISTEN – PLANUNGSSTANDARDS IN DER NEUBAUPLANUNG

## ANALYSE DER VERKEHRSTRÄGER (STATUS QUO UND STATUS QUO-PROGNOSE)

Indikator	Bewertung nach / Grundlage	Durchführung	Beteiligung	Referenzstandard
Kfz-Strecken innerorts	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015), Merkblatt „Verkehrsmonitoring für Kommunen in Baden-Württemberg“ Stand 1. März 2011	Verkehrsgutachter		Mindeststandards für Verkehrszählung (außerorts: Zählung mit Gerät > 24h, innerorts: Standorte und Zeitraum abh. v. Gemeinde (Schichtbeginne, WE-Ausflugsziele) Verkehrsdichte / Qualitätsstufe QSV / Anteile Ziel- und Quellverkehr + Durchgangsverkehr, Radverkehr, Fußgänger (an ausgewählten Querschnitten)
Kfz-Knotenpunkte innerorts	HBS 2015	Verkehrsgutachter		Anzahl / Wartezeit / Qualitätsstufe QSV
Netzabschnitte (Strecken und Knotenpunkte)	HBS 2015, Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)	Verkehrsgutachter		PKW-Fahrtgeschwindigkeit / Angebotsqualität SAQ / Verbindungsfunktionsstufe nach RIN
Bedarfsumleitung		Verkehrsgutachter	Verkehrsbehörde, Polizei	Häufigkeit und Dauer (auch: absehbare Veränderung), Verkehrsstärke, Verkehrsqualität
ÖV-Angebotsqualität* Angebotsbestand, Entwicklungspotenzial, Schnittstellenqualitäten (auch Haltestellen, Park and Ride, Vernetzung)	HBS 2015	Verkehrsgutachter	öffentliche Verkehrsträger	Beförderungsgeschwindigkeit / Angebotsqualität SAQ, Angebotsbestand
Radverkehr	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), RadNETZ (Qualitätsstandards), Radverkehrskonzepte Kommune	Verkehrsgutachter	Gemeinde / Landkreis	Störungsrate, Führungsform (Mischverkehr auf Fahrbahn, Teilseparation, Separation)
Fußverkehr*	HBS 2015, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006), Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)	Verkehrsgutachter	Gemeinde	Verkehrsdichte / Grenzwert, verfügbare Fußgängerverkehrsanlagen
Verkehrsmengen	Verkehrsstärken für schalltechnische Untersuchung nach RLS 90: Maßgebende stündliche Verkehrsstärke tags (6-22 h) und nachts (22-6 h), maßgebender LKW-Anteil > 2,8 t tags und nachts	Verkehrsgutachter		
Ruhender Verkehr*	HBS 2015, RASt 2006, Hinweise zum Fahrradparken (2012)	Verkehrsgutachter	Gemeinde / Verkehrsbehörde	Wartezeit / Grenzwert, Angebot / Nachfrage, Konfliktsituationen ruhender / fließender Verkehr

\* Zuständigkeit und Baulast liegen nicht bei Landesstraßenbauverwaltung



## SICHERHEITSBEWERTUNG

Indikator	Bewertung nach/ Grundlage	Durchführung	Beteiligung	Referenzstandard
Sicherheitsanalyse	Verkehrssicherheitscreening	Verkehrsgutachter in Abstimmung mit Verwaltung	Verkehrsbehörde, Polizei	Grüner/oranger/roter Bereich/ Grenzwert
	Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen mit Erlass MUV v. 30.12.2004 Az. 34-3856.0/448			Unfallhäufungsstelle/-strecke/ Grenzwert, Verkehrsschau
vorhandene Verkehrsbeschränkungen (Engstelle, Geschwindigkeitsbeschränkung, Halteverbote, etc.)	Straßenverkehrsordnung (StVO 2012)	Verwaltung	Verkehrsbehörde, Polizei	Bestand dokumentieren
Straßenzustand	Zustandserfassung (ZEB)	Verwaltung		Blauer/grüner/oranger/roter Bereich
Verfügbare Verkehrsflächen, Fahrbahn, Fußweg*, Radweg	RAS 2006, ERA 2010, EFA 2012	Verwaltung / Verkehrsbehörde	Gemeinde, Landschaftsplaner	Regelwerkkonforme Lösung vorhanden / möglich?

\* Zuständigkeit und Baulast liegen nicht bei Landesstraßenbauverwaltung

## UMWELT

Indikator	Bewertung nach/ Grundlage	Durchführung	Beteiligung	Referenzstandard
Luftschadstoffe	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012)	Verwaltung mit Gutachter	UVB	Grenzwerte nach 22. BImSchV
Lärm	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90), gemäß EU-Umgebungsrichtlinie VBUS – vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen	Verwaltung mit Gutachter		Lärmvorsorge: Grenzwerte nach 16. BImSchV Lärmsanierung: i.V.m. Regelungen des UVM zum Verkehrslärmschutz an Straßen vom 09.08.2010; Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen vom 22.01.2016

## GEWÄSSERSCHUTZ

Indikator	Bewertung nach/ Grundlage	Durchführung	Beteiligung	Referenzstandard
(Einleitung Straßenoberflächenwasser)	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Entwässerung (RAS-EW 2005), VwV Straßenoberflächenwasser, Technische Regeln zur Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser (2008)	Verwaltung mit Gutachter	UVB	Konflikte dokumentieren
Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestandserfassung (Grünflächen, Straßenbäume, Gewässer, Kurort, etc.)</li> <li>- Auswertung vorhandener Unterlagen, z.B.:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Biotopverbundplanungen</li> <li>- Landschaftspläne</li> <li>- Landeskonzzept Wiedervernetzung</li> <li>- Natura-2000</li> <li>- Schutzgebiete und -objekte</li> <li>- geschützte Biotope</li> <li>- geschützte Arten</li> <li>- Artenschutzprogramme</li> </ul> </li> </ul>	Verwaltung mit Gutachter	UNB, Verbände	Konflikte dokumentieren



## STRASSENUMFELD

Indikator	Bewertung nach/ Grundlage	Durchführung	Beteiligung	Referenzstandard
Städtebauliche Beurteilung*	Flächenfunktion und -nutzung, Denkmalschutz, Bauleitplanung,	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde	Potenziale (Bestand und Entwicklung) Entwicklungsflächen, verfügbarer Raum zur städtebaulichen Gestaltung, Möglichkeiten zur Unterstützung der Innenentwicklung
Siedlungsdruck nach außen (Leerstände, Flächenverbrauch)*	Bewertung des vorhandenen Siedlungsstrukturen, Grünplanung, Aufenthalts- und Wegequalität	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde; Verbände	s.o., Aufwertung der vorhandenen Strukturen, kurze Wege, Orientierung an kompakten Siedlungsstrukturen
Klimawandelanpassung	Vorhandene Grünstrukturen, Versiegelung, Belastungssituation	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde	Schaffung von Aufenthaltsräumen im Sommer durch Verschattung (Bäume); Entsiegelung und Anlage von Grünflächen, um Aufheizung zu reduzieren.
bestehende Trenneffekte (Art und Intensität)	RASt, Bewertung nach Harder	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde	Verkehrsstärke, Querschnitt, Querungsmöglichkeiten
Analyse funktionaler Beziehungen über die bestehende OD hinweg	Bestandserfassung (Schulwegpläne, ...)	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde	Einzelfall unter Sicherheitsaspekten
verdrängte Verkehre in benachbarten Quartieren	Bestandserfassung, Beobachtung	Verkehrsgutachter	Gemeinde	Konflikte dokumentieren
Barrierefreiheit	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA 2011), ggf. DIN 18040-30 (Veröffentlicht 12-2014)	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde	Konflikte dokumentieren
Beleuchtung*	RASt, StVO, Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (2006)	Verwaltung mit Gutachter	Gemeinde	Notwendigkeit, Art, Umfang nach RASt

\* Zuständigkeit und Baulast liegen nicht bei Landesstraßenbauverwaltung

## ÖFFENTLICHKEIT

Indikator	Bewertung nach/ Grundlage	Durchführung	Beteiligung	Referenzstandard
Betroffene Bürger, TöBs, Verbände	Erfassung der Themen der beteiligten Akteure	Verwaltung		Ergebnisse der Themen- und Akteursanalyse dokumentieren

## 6.2 FAHRBAHNBREITE

In unterschiedlichen Bereichen einer Ortsdurchfahrt können unterschiedliche Fahrbahnbreiten gewählt werden (RASt 2006). Die strenge Parallelität der Fahrbahnbegrenzung soll durch variable Querschnitte ersetzt werden, wenn dies städtebaulich zweckmäßig und verkehrlich vertretbar ist.

Wechselnde Fahrbahnbreiten erfolgen innerhalb der Ortsdurchfahrt mit fließenden Übergängen (Verziehung des Fahrbahnrandes) oder durch Änderung der Querschnittselemente (z. B. Bordrinne, Muldenrinne).

Engstellen mit Fahrbahnbreiten unter 5,50 m sind bei schwachen bis mittleren Verkehrsbelastungen zur Erhaltung der Bebauung und zur Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten möglich. Häufigkeit, Art und Gestaltung richten sich nach dem Verkehrsaufkommen und der Einschätzung des Verkehrsablaufs:

- Engstellen sind durch eine kurze Verschwenkung des Fahrbahnrandes baulich zu verdeutlichen.
- Bei einspurigen Engstellen in Kurven ist die Befahrbarkeit für alle Fahrzeuge zu gewährleisten.
- Bei beengten Verhältnissen sind die Mindestmaße von Gehwegen maßgebend.

Fahrbahnverbreiterungen in Kurven sollen im Interesse einer ausgewogenen Flächenaufteilung zurückhaltend angewandt werden. Grundsätzlich müssen in engen Kurven nicht alle Begegnungsfälle ermöglicht werden. Bei der Beurteilung von kritischen Situationen (Eingriff in Bausubstanz u. a.) soll der bisherige Verkehrsablauf als Maßstab herangezogen werden.

## 6.3 GEHBEREICHE

Fußgängeranlagen sind entsprechend ihrer Nutzung ausreichend zu bemessen.

Gehbereiche (Gehwege bzw. Mischflächen) sollten an Ortsdurchfahrten beidseitig ausgewiesen werden. Bei einseitiger oder sehr lockerer Bebauung genügt jedoch ein einseitiger Gehweg. Die Seitenräume sollen in zentralen Bereichen (verdichtete Bebauung, Geschäftsbereiche) nicht schmaler als 2,50 m sein. Je nach Randnutzung sollen zusätzlich Flächen für Aufenthalt und weitere Nutzungsansprüche (z. B. Auslagen bei Geschäften, Bushaltestellen) vorgesehen werden.

Die Gehwegbreite ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden Flächen und den Nutzungsansprüchen wie z. B. Aufenthaltsbereich bei Geschäften, bei Bushaltestellen usw.

Gehwegflächen sind dem Ortsbild anzupassen. Sie sollen aber in jedem Fall auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gut begehbar sein.

## 6.4 FUSSGÄNGERQUERUNG

In Ortsdurchfahrten ergeben sich vielfältige Querungsbeziehungen des Fußverkehrs. Der Bedarf für Fußgängerquerungen kann punktuell und linienhaft sein. Überquerungen sollten in Ortsdurchfahrten überall möglich sein.

Überquerungshilfen für die Nutzerinnen und Nutzer von Geh- und Radwegen kommen insbesondere in Frage bei:

- konzentrierten Fußgängerströmen,
- besonderen Gefährdungen,
- unübersichtlichen Stellen mit besonders stark frequentierten Randnutzungen,
- mittleren und starken Verkehrsbelastungen.



In diesen Fällen sollten zur Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs Überquerungshilfen angeboten werden. Diese können sowohl aus baulichen Anlagen (Mittelinseln, Mittelstreifen, Einengen der Fahrbahn) oder verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen) bestehen. Nach Möglichkeit soll die Breite einer baulichen Querungshilfe als Regelmaß mindestens 2,50 m betragen, um auch eine sichere Aufstellfläche für Radverkehr zu gewährleisten (vgl. RAS 2006). Die Fahrbahnteiler erweitern die Verkehrsflächen zu Lasten der Seitenräume, die aber wiederum für die innerörtlichen Nutzungen wichtig sind. Fahrbahnverengungen schaffen dagegen Überquerungshilfen bei verringerter Verkehrsfläche.

Querungen für den Fußverkehr sind gemäß den Netzzusammenhängen zu berücksichtigen. Zur Sicherung von Schulwegen sind Querungen entsprechend den Schulwegplänen zu berücksichtigen. In Bereichen, wo schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (z.B. ältere Menschen, Kinder) häufig die Ortsdurchfahrt queren, sind Überquerungshilfen vorzusehen.

In Bereichen mit größerem Gefährdungspotential (z.B. schlechte Sichtverhältnisse, zu geringer Breite oder sonstigen Beeinflussungen am Straßenrand) sind Fußgängerampeln als Alternative zu prüfen (vgl. R-FGÜ 2001).

### 6.5 RADVERKEHRSFÜHRUNG

Die Führung des Radverkehrs ist in allen Ortsdurchfahrten zu berücksichtigen. Die Art der Radverkehrsführung ist dabei von verschiedenen Faktoren abhängig – DTV-Werte geben dabei nur eine erste Orientierung. Zur Planung der Radverkehrsführung ist eine gesonderte Analyse der Situation vor Ort erforderlich.

Folgende Kriterien sollten bei der Planung und beim Vergleich der Führungsformen berücksichtigt werden:

- Kfz-Verkehrsstärke
- Schwerlastanteil
- Flächenverfügbarkeit
- Parken
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten
- Längsneigung



Heiningen, Piktogramm und Richtungspfeil zusätzl. zum Schutzstreifen

In der Regel ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn sinnvoller. Folgende Führungsformen sind möglich und gemäß o.g. Kriterien der ERA 2010 abzuwägen und entsprechend auszuwählen:

- Mischverkehr
- Schutzstreifen
- Radfahrstreifen
- Baulich angelegter Radweg

Zu den Einsatzmöglichkeiten der verschiedenen Führungsformen geben neben den ERA 2010 auch die Qualitätsstandards RadNETZ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wertvolle Hinweise.



Wäschenbeuren, Parkplätze im Wechsel mit Baumpflanzungen

Im innerörtlichen Bereich sind bei gemeinsamen Geh- und Radwegen die sehr eng beschränkten Einsatzbereiche gemeinsamer Führungsformen des Fuß- und Radverkehrs gemäß den ERA 2010 zu berücksichtigen. Gehwege sollen dem Fußverkehr ein ungestörtes Fortkommen und auch einen Aufenthalt ermöglichen. Daher sind gemeinsam geführte Geh- und Radwege nur in Ausnahmefällen und nur dort sinnvoll, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist.

Auch bei beengten Verhältnissen sind die Mindestmaße der Schutzstreifen einzuhalten. Bei angrenzenden Parkständen sind bei Schutzstreifen zusätzlich Sicherheitstrennstreifen erforderlich (vgl. ERA 2010).

Nach Möglichkeit soll der Hochbord des Gehweges maximal 8 cm Höhe besitzen, da ansonsten die Gefahr besteht, dass Radfahrende mit dem Pedal anstoßen und stürzen könnten.

Die Beschilderung von Radwegen soll entsprechend den „Standards für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr 2016“ erfolgen.

Die Qualitätsstandards RadNETZ Baden-Württemberg sind bei der Planung von Radverkehrsanlagen im RadNETZ verbindlich anzuwenden



Wäschenbeuren, Furtmarkierung mit Piktogramm und Richtungspfeilen im Einfahrtsbereich

und sollten auch bei Radverkehrsanlagen außerhalb des RadNETZ beachtet werden. Beispielsweise ist darin enthalten, wie die bauliche Ausprägung von Radwegen und gemeinsamen Geh- und Radwegen an Einfahrten und Einmündungen ausgeführt werden sollte. Ziel ist eine durchgehende, befahrbare Fläche der Radwege, so dass Absenkungen des Radweges nur noch in Ausnahmefällen zulässig sind.

Qualitätsstandards aus dem RadNETZ Baden-Württemberg geben die Maße für Entwurfs-elemente vor und formulieren Anforderungen zu Oberflächenart und -qualität sowie zu weiteren Details:

- Qualitätsstandards zu Breiten von Führungsformen
- Bauliche Standards zur Gestaltung von Einfahrten und Einmündungen
- Qualitätsstandards zur Auswahl des Oberflächenmaterials
- Qualitätsstandards zum Umgang mit Einbauten und Barrieren
- Qualitätsstandards zu Furtmarkierungen.



## 6.6 SEITENRÄUME UND VEGETATION

Im klassischen Dorf reicht die Vegetation der freien Landschaft weit in die Bebauung hinein. Auf bisher nicht befestigten Flächen hat sich zudem eine eigenständige Spontanvegetation entwickelt, die dem Dorf den typisch ländlichen Charakter verleiht.

Mit der Übernahme städtischer Gestaltungselemente wurden auch in den Dörfern zunehmend Freiflächen versiegelt, Grüninseln zurückgedrängt und bisher typische bäuerliche Vorgärten zu Abstellplätzen umgewandelt.

Seitenräume sind die Bereiche zwischen Grundstücksgrenze und der Fahrbahn und gehören genauso zur Straße wie die Fahrbahn selbst. In Ortsbereichen haben die Seitenräume eine wichtige Funktion für die Aufenthalts- und damit die Lebensqualität vor Ort. Die Seitenräume sind daher entsprechend ihrer Nutzung ausreichend zu bemessen.



Wäschenbeuren, Bepflanzung am Fahrbahnrand



Rudersberg, Pflanzkübel zur nachträglichen Begrünung



Die Vielfalt der Nutzungen und die vorhandene Bepflanzung in den Seitenräumen ist daher zu erhalten, bzw. neue Bepflanzungen sind vorsehen.

Eine Begrünung sollte insbesondere in Form von Baumstandorten und Grünflächen angelegt sein, um eine ökologische Funktion übernehmen zu können und die Auswirkungen des Klimawandels abzumildern. Nachträglich kann dies zur Not auch mit Pflanzkübeln erfolgen.

Die Qualität des öffentlichen Straßenraums strahlt auch auf die privaten Flächen ab. Die Eigentümerinnen und Eigentümer dieser angrenzenden Flächen sollten motiviert werden, diese Flächen ansprechend zu gestalten und zu begrünen.

Bisher nicht befestigte Flächen in den Seitenräumen erfüllen wichtige ökologische Funktionen. Ihre Versiegelung ist – wo immer möglich – zu vermeiden. Sofern eine Versiegelung unvermeidbar ist, ist dieser Eingriff auszugleichen oder zu ersetzen. Auch bauliche Begrenzungen der Seitenräume wie z.B. Stützmauern haben einen wesentlichen Einfluss auf das Ortsbild. Das ist bei deren Anordnung, Bemessung und Materialwahl zu berücksichtigen.

*Ilfeld, Bus-Kaps mit Blindenleiteinrichtung*



## 6.7 BUSHALTESTELLEN

Die Notwendigkeit von Bushaltestellen ist in jedem Einzelfall zu prüfen. Die Anlage einer Busbucht darf nicht zu Lasten der erforderlichen Warteflächen oder der Geh- und Radwege erfolgen. An Haltestellen im Zuge schwächer belasteter Ortsdurchfahrten sollen Bus-Kaps (der Bus hält auf der Fahrbahn) anstelle von Haltebuchten bevorzugt werden. Durch Bus-Kaps wird mehr Raum für Fahrgäste und den Fuß- und Radverkehr im Haltestellenbereich geschaffen.

Die Bushaltestellen sollen barrierefrei und behindertengerecht (Hochbord/Citylinebordstein 18 cm, Blindenleitlinien, Aufmerksamkeitsfeld) ausgebildet werden. Niederflurfahrzeuge erleichtern das Ein- und Aussteigen. Es wird empfohlen, Abfallbehälter aufzustellen.

Die Wartefläche außerhalb des Gehwegs soll mindestens 1,50 m breit sein. Die Anlage von Schutzdächern oder transparenten Wartehäuschen wird empfohlen. Ihre Gestaltung ist dem Ortsbild anzupassen.

Falls eine Busbucht erforderlich ist, kann sie aus Platzgründen auch in reduzierter Form ausgebildet werden (der Bus wirkt dann vorübergehend für einzelne Begegnungsfälle als Engstelle).

Busbuchten sollen stets mit anderem Material



(z.B. Beton, Pflasterung) als die Fahrbahnflächen versehen werden. Dadurch kann gerade im Bereich der Ortsmitte der optisch dominierende Eindruck der Fahrbahnflächen gemildert werden.

Vielfach kann – vor allem bei schwacher Busfrequenz – für das Warten und Wenden der Busse auch eine Mischfläche, beispielsweise ein Teil eines Dorfplatzes, herangezogen werden. Diese muss dann jedoch vom ruhenden Verkehr freigehalten werden.

Sollen Querungshilfen im Bereich von Busbuchten geplant werden, sind diese in Fahrtrichtung hinter der Bushaltestelle anzuordnen. Die Sichtbeziehungen der verschiedenen Verkehrsarten sowie innerhalb der Verkehrsarten müssen hierbei gewährleistet sein.

## 6.8 FLÄCHEN FÜR DEN RUHENDEN VERKEHR

In dörflichen Ortsdurchfahrten mit schwachem bis mittlerem Verkehr ist die Unterbringung des ruhenden Verkehrs häufig mit Verzicht auf Borde zwischen Parkständen und Gehbereich in den Seitenraum integriert möglich. Freie Parkplätze können dann z.B. als zusätzlicher Aufenthalts- und Bewegungsraum von Fußgängerinnen und Fußgängern genutzt werden. Die eindeutige Erkennbarkeit der Parkstände ist dabei besonders wichtig. Maßgebend für die Ausweisung von Parkmöglichkeiten ist der jeweilige Parkbedarf, der unter Beachtung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche (z.B. öffentliche Einrichtungen, Geschäfte) zu erfassen ist.

Zu unterscheiden ist nach regelmäßigem und zeitweisem Parkbedarf:

- Bei regelmäßigem Parkbedarf können Parkstände entlang der Fahrbahn erforderlich sein. Eine optische Trennung durch Materialänderung sowie eine Auflockerung durch eine ortsgerechte Bepflanzung (Bäume u.ä.) ist anzustreben.

- Bei zeitweisem Parkbedarf (z. B. vor Geschäften) wird empfohlen, die Gehbereiche um die Parkflächen zu erweitern und Gehwegparken mit entsprechender Kennzeichnung der Parkflächen zuzulassen. Damit können diese Flächen mehrfach genutzt und besser gestaltet werden.

Die Belange des Fußverkehrs sind in jedem Fall ausreichend zu berücksichtigen. Das betrifft die Bereitstellung ausreichender Flächen und sichere Querungsmöglichkeiten. Auch bei beengten Verhältnissen darf die Flächeninanspruchnahme für den ruhenden Verkehr nicht zu Lasten der Gehbereiche gehen.

Bei konzentriertem Stellplatzbedarf und schwächeren Verkehrsbelastungen kann die Anlage von schrägen oder ggf. senkrechten Parkständen zugelassen werden, wenn die Sichtverhältnisse ein sicheres Ein- und Ausparken erlauben. Zwischen Fahrbahn und Parkständen ist dann ein Sicherheitsstreifen von ca. 0,75 m anzulegen (z.B. Pflastermulde).

## 6.9 FAHRBAHNBESTÄTIGUNGEN

Im Fahrbahnbereich hat sich der Asphaltbelag aus Gründen der Befahrbarkeit, der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des Lärmschutzes bewährt. Als gestalterisches Element kann farbiger Asphalt eingebaut werden und stärkt damit die Aufmerksamkeit in der Verkehrsführung für besondere Bereiche (z.B. zur optischen Absetzung von Gehwegen, Fahrradstreifen, Bussonderfahrstreifen, Fußgängerüberwege, Ortszentrum). Eine dauerhafte und ökologisch unbedenkliche Einfärbung kann mit Farbpigmenten erreicht werden. Nachteilig ist hierbei, dass bei Sanierung von Schadstellen oder späteren Eingriffen in die Deckschicht der neu eingebaute Asphalt farblich abweichen wird. Eine dauerhafte Griffbarkeit des farbigen Asphaltes muss gewährleistet sein.



Brackenbeim, betonierte Busbucht

Fahrbahnpflasterungen können als gleichberechtigte Bauweise nach den „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen (RStO 12)“ unter besonderen Umständen in Frage kommen.

Betondecken sind innerorts höchstens an Kreisverkehrsplätzen und Busbuchten aufgrund ihrer guten Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit bei hohen Schwerverkehrsbelastungen denkbar.

Zur Verbesserung der Wohnverhältnisse der Anwohnerinnen und Anwohner ist ein lärmoptimierter Asphalt (SMA LA oder AC D LOA) in Erwägung zu ziehen, falls der Auslösewerte für Lärmsanierung überschritten ist. Für Landesstraßen in Wohngebieten liegen diese bei 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts.

Indem sollten aus Lärmschutz- und Unterhaltungsgründen Schachtdeckel nach Möglichkeit nicht in der Rollspur angeordnet werden.

#### 6.10 OBERFLÄCHENBEHANDLUNGEN

Von einer Oberflächenbehandlung (aufbringen eines Bindemittels und anschließendem Ab-

streuen mit einer Gesteinskörnung) sollte innerhalb der Ortsdurchfahrt abgesehen werden. Falls dennoch nicht darauf verzichtet werden kann, sollte sie auf der gesamten Fahrbahnbreite durchgeführt werden. Von einer sog. flickweisen Instandsetzung sollte innerorts aus Lärmschutzgründen abgesehen werden.

#### 6.11 AUSSTATTUNG

Der Straßenraum soll so gestaltet werden, dass die verkehrstechnische Ausstattung (Beschilderung, Markierung, Lichtsignalanlagen, u. a.) auf ein absolut notwendiges Minimum beschränkt werden kann.

#### 6.12 MARKIERUNG

Die Mittel- und Randmarkierung verstärkt den Trenn- und Durchzieheffekt einer Straße und wirkt einer ausgewogenen Straßenraumgestaltung entgegen. Deshalb ist in ländlichen Ortsdurchfahrten darauf zu verzichten (vgl. RMS Teil 1). Mit dem Verzicht auf eine Markierung – insbesondere auf die Mittelmarkierung – wird der Unterschied von der freien Strecke zum bebauten Bereich verdeutlicht und

die Betonung der Führung des fließenden Verkehrs im Interesse der Seitenraumnutzungen zurückgenommen. Eine Randmarkierung sollte nur an unbefestigten Fahrbahnrändern angeordnet werden.

In den Knotenpunkten kommen Markierungen in sparsamster Form nur dann in Frage, wenn sie zur Vermeidung von Fehlverhalten unumgänglich sind. Auf Sperrflächen soll verzichtet werden.

Anstelle einer Fahrbahnrandmarkierung erfolgt die Fahrbahnbegrenzung im Knotenpunktbereich – sofern erforderlich – zweckweise mit gestalterischen Mitteln wie:

- Durchführen von Pflasterzeilen, Mulden o. ä. im Verlauf der übergeordneten Fahrbahn
- Andere Materialwahl des Einmündungsbereiches der untergeordneten Straßen in ausreichender Breite (z. B. Pflasterung)

#### 6.13 BESCHILDERUNG, SONSTIGE VERKEHRSEINRICHTUNGEN

Die Beschilderung soll auf die innerörtlichen Gegebenheiten – vornehmlich das Ortsbild – abgestimmt sein. Übergroße Wegweiser (Tabellewegweiser) sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Die Auswahl und die Gestaltung der Schilder (Schriftgröße, Anzahl der Ziele) sind auf die reduzierte Geschwindigkeit abzustimmen. Vorwegweiser passen i. d. R. nicht in das dörfliche Ortsbild.

Gestalterische Maßnahmen und die notwendige Beschilderung müssen verträglich sein.

Bei der Planung von Ausbaumaßnahmen sind Fußgängerquerungen so zu berücksichtigen, dass nach Möglichkeit spätere verkehrstechnische Einrichtungen vermieden werden können.

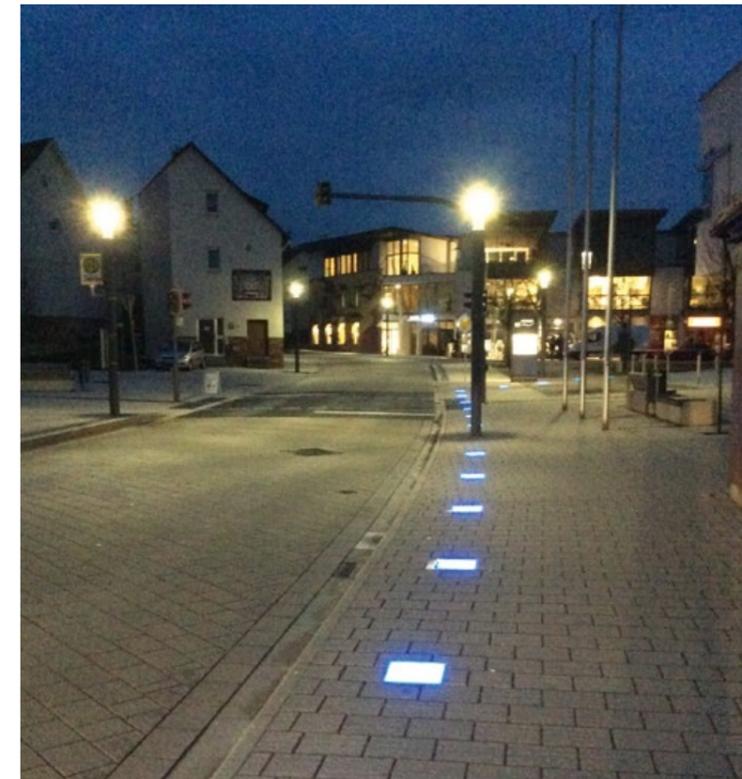
#### 6.14 BELEUCHTUNG

Bei einem Ausbau der Ortsdurchfahrt sollen auch die Beleuchtungseinrichtungen den örtlichen Bedürfnissen und dem Ortsbild angepasst werden. Grundsätzlich sind insektenfreundliche und energieeffiziente Leuchten zu wählen.

Niedrig angebrachte Beleuchtungskörper sind dorfgerechter als hochgesetzte auf Peitschenmasten und reichen i. d. R. zur Beleuchtung von Gehweg und Fahrbahnrand aus.

Eine gleichzeitige Ausleuchtung der Fahrbahn kann bei besonderen Konfliktsituationen erforderlich sein (Engstelle, konzentrierte Fußgängerquerungen u. a.). Eine Beleuchtung, die eine andere Vorfahrtsregelung suggeriert, als tatsächlich vorhanden, ist zu vermeiden.

Eine ausreichende Beleuchtung an Fußgängerüberwegen und Querungshilfen ist sicherzustellen. Anhand der Beleuchtung kann bei Dunkelheit der Fahrbahnverlauf verdeutlicht werden.



Rudersberg, nächtliche Raumwirkung durch Beleuchtung

# 7 BEISPIELE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

## 7.1 ABTSGMÜND – BURREN



*Einreihige Natursteinmauer und Fahrbahnmarkierung am unbefestigten Fahrbahnrand*



*Bushaltestellen beidseitig auf der Fahrbahnspur*



*Fahrbahnmarkierung am unbefestigten Fahrbahnrand*



*Wartebäuschen in einem Rücksprung des Seitenraumes*

7.2 ATZENROD

VORHER



VORHER



NACHHER



NACHHER



*Gestalteter Seitenraum mit Aufenthaltsfunktion*

*Bushaltestelle mit Bus-Kap und Wartehäuschen*



7.3 BERMERSBACH



*Fahrbahnmarkierung lediglich im Kreuzungsbereich*



*Pflasterrinne zur Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum*



*Gepflasterte Gehwege; z.T. Gestaltung als gemeinsamer Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/-innen*



*Gepflasterte Gehwege; z.T. Gestaltung als gemeinsamer Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer/-innen*



*Bushaltestelle auf der Fahrspur und Pflasterrinne zur Trennung der Fahrbahn vom Seitenraum*

7.4 BRACKENHEIM



*Gebweg durch großzügig angelegte Grünfläche von der Fahrbahn getrennt*



*Betonierter Kreisverkehr*



*Fußgängerüberweg mit Blindenleiteinrichtung*



*Übergang zu einem Fahrbahnabschnitt ohne Markierung*

7.5 GRANHEIM



*Bushaltestelle mit Wartefläche mit Aufenthaltsqualität*



*Fahrbahnmarkierung nur im Einmündungsbereich*



*Fahrbahnmarkierung nur im Einmündungsbereich*



*Gestalteter Seitenraum mit Aufenthaltsfunktion*

7.6 HORB – DIESEN



*Bushaltestelle auf der Fahrspur mit zurückgesetztem Wartebäuschen*



*Stützmauer aus Naturstein*



*Begrünung des Seitenraumes*



*Gepflasterter Gehweg*



*Fahrbahnmarkierung lediglich am unbefestigten Fahrbahnrand und an der Busbucht / Einmündung*



*Dreireihige Pflasterrinne zur Trennung der Fahrbahn von der Busbucht*



*Keine Fahrbahnmarkierung*

7.7 KAPPEL-GRAFENHAUSEN

VORHER



NACHHER



*Großzügiger Seitenraum mit integrierten Parkständen*

VORHER



NACHHER



*Bepflanzung am Fahrbahnrand und Querungshilfe*

VORHER



NACHHER



*Gepflasterter Gehweg und Verzicht auf Fahrbahnmarkierung*



*Bepflanzung am Fahrbahnrand*

7.8 RUDERSBERG

VORHER



NACHHER



VORHER



NACHHER



*Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel*

VORHER



NACHHER



*Ansatz eines gemeinsamen Verkehrsraums (vgl. Shared-Space-Prinzip/Berner Modell), weitestgehender Verzicht auf Ampeln und Beschilderung gesamt Straßenraum als eine Fläche gestaltet*



*Pflasterung der Fahrbahn zur Auflösung mit dem Seitenraum*



*Bepflanzung am Fahrbahnrand und Bereiche zum Verweilen*



*Bepflanzung am Fahrbahnrand und Bereiche zum Verweilen*

7.9 WÄSCHENBEUREN



*Fahrbahnleiter mit  
Querungsbilfe am  
Ortseingang*



*Begrünung des Fahrbahnrandes*



*Schutzstreifen mit Piktogramm und Richtungspfeil*



*Fahrradaufstellfläche im Ampelbereich*



*Querungsbilfe für  
Fußgänger/-innen*



*Bushaltestelle mit  
Bus-Kaps, Warte-  
bäuschen und  
Blindenleiteinrichtung*



*Schutzstreifen für  
Radfahrer/-innen*

7.10 WINTERBACH



*Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Mittelinsel*



*Gestalteter Seitenraum mit klarer Trennung der Funktionen*



*Gestalteter Seitenraum mit klarer Trennung der Funktionen*



## IMPRESSUM

### Herausgeber:

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Hauptstätter Straße 67, 70178 Stuttgart  
www.vm.baden-wuerttemberg.de  
poststelle@vm.bwl.de  
Telefon 0711 231-4

### Redaktion:

Jörg Repple, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg,  
Abteilung 2 (Straßenverkehr, Straßeninfrastruktur)

### Bildnachweis:

Gemeinde Wäschenbeuren: S. 6, S. 18, S. 21 (oben)  
Gemeinde Rudersberg: Titelbild (rechts oben), S. 12 (rechts), S. 21 (unten), S. 25, S. 40, S. 41  
Gemeinde Bermersbach: S. 30, S. 31  
Gemeinde Kappel-Grafenhausen: S. 11, S. 38, S. 39  
Gemeinde Winterbach: S. 44, S. 45  
Sofern nicht angegeben: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Stand: Januar 2017

### Gesamtherstellung:

Druckfrisch Verlag für umweltfreundliche Druckprodukte, Stuttgart  
Gestaltung: AD Rainer Haas, Stuttgart  
Ökologische und nachhaltige Druckproduktion auf Circle Silk Premium White,  
100 % Recyclingpapier – spart Rohstoffe und vermindert die Abgasemissionen,  
FSC® zertifiziert und mit EU Eco-Label ausgezeichnet.



Auf 100 %  
Recyclingpapier  
gedruckt



Ökodruckfarben  
auf Basis nachwach-  
sender Rohstoffe



Energie-Effizienz-  
Produktions-  
konzept



Klimaneutral  
und emissionsarm  
gedruckt



Für diese Druck-  
produktion wird  
ein Baum gepflanzt



# Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Hauptstätter Straße 67 · 70178 Stuttgart · [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de)



Mobilität und Lebensqualität.  
**Für Stadt und Land.** 