

Anlage 5
Übersicht zur Maßnahmenbeschreibung

Anlage 5 Übersicht zur Maßnahmenbeschreibung / -codierung

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
Ergänzung des Gehwegnetzes		
1.	Schaffung eines straßenbegleitenden Gehweges	Hier ist aktuell kein Gehweg vorhanden. Eine Separation des Fußverkehrs ist mindestens einseitig sinnvoll.
2.	Ergänzung eines zweiten straßenbegleitenden Gehweges	Hier ist bereits einseitig ein Gehweg vorhanden. Eine Ergänzung auf der Gegenseite ist zu empfehlen.
3.	Schaffung einer neuen Gehwegverbindung	Abseits des Straßennetzes ist eine zusätzliche Gehwegverbindung erforderlich. Teilweise ist der Bedarf durch Trampelpfade bereits erkennbar.
4.	Neubau Brückenverbindung	Eine Brücke ist bisher nicht vorhanden und sollte als Lückenschluss vorgesehen werden.
5.	Schaffung einer Gehweganbindung der Haltestelle	Zwischen Gehweg und Haltestelle sollte eine befestigte und barrierefreie Verbindung hergestellt werden.
6.	Gehweganbindung / -verbindung	Hier ist die Schaffung einer zusätzlichen kleinteiligen Gehwegverbindung zwischen verschiedenen Gehwegen abseits des Straßennetzes zu empfehlen.
7.	Barrierefreie Anbindung / Ergänzung Treppe	Die bestehende Treppe sollte durch eine parallele Rampe ergänzt werden, um eine barrierefreie Nutzung gewährleisten zu können.
Straßenraumgestaltung		
10.	Neugestaltung Straßenraum unter besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs	Im Rahmen einer integrierten Straßenraumgestaltung sind die Anforderungen des Fußverkehrs besonders zu berücksichtigen. Aufgrund der komplexen Rahmenbedingungen sind im Fußverkehrskonzept keine konkreteren Vorgaben möglich.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
12.	verkehrsberuhigte Gestaltung des Straßenraumes	Es sollten gezielte Maßnahmen zur Gewährleistung eines Niedriggeschwindigkeitsniveaus umgesetzt werden.
13.	Ergänzung einer Straßenraumbegrünung	Die Möglichkeiten zur Pflanzung von Bäumen sollte geprüft werden.
14.	Verdichtung der vorhandenen Straßenraumbegrünung	Die Möglichkeiten zur Verdichtung bestehender Baumreihen sollte geprüft werden.
16.	Verbreiterung des Gehweges oder Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche	Hier sollte im Rahmen der weiterführenden Planungen geprüft werden, ob entweder die Gehwege verbreitert oder eine generelle Umgestaltung zur Mischverkehrsfläche erfolgen kann.
17.	Aufwertung als zentrale Gehwegachse	Durch eine Schaffung möglichst großzügiger und breiter Anlagen für den Fußverkehr bzw. eine hohe Aufenthaltsqualität sollte diese Verbindung zu einer Hauptgehwegachse aufgewertet werden.
18.	Aufwertung der Gehwegachse	Im Verlauf der bereits bestehenden Hauptgehwegachse sollten möglichst großzügige und breite Anlagen für den Fußverkehr bzw. eine hohe Aufenthaltsqualität sichergestellt werden.
19.	Prüfung Umgestaltung zum Mini-kreisverkehr / Kreisverkehr einschließlich umlaufender FGÜ	Die Möglichkeiten einer Umgestaltung des bestehenden Knotenpunktes sollte geprüft werden
Ausreichend breite und hindernisfreie Gehwege		
20.	Verbreiterung des bestehenden Gehweges	Der bestehende Gehweg ist unter Berücksichtigung der Vorgaben der Richtlinien zu schmal und sollte verbreitert werden.
21.	Entfernung / Verlagerung störender Einbauten	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Container, Litfaßsäulen, Masten, etc. eingeschränkt. Diese sollten entfernt werden.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
22.	Verbreiterung Gehwegflächen, Verlagerung Geschäftsauslagen (baulich), etc.	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Geschäftsauslagen, Außengastronomie, etc. eingeschränkt. Diese sollten auf andere Flächen verlagert werden. Hierzu bedarf es einer baulichen Anpassung.
23.	Entfernung von Pollern aus der Gehlinie	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Poller eingeschränkt. Diese sollten, falls möglich, entfernt oder versetzt werden.
25.	Alternative für Umlaufsperrungen oder Vergrößerung der Durchgangsbreiten	Es sollten Alternativen für die Umlaufsperrung gesucht werden (z. B. LSA bei Straßenbahnstrecken) oder die Durchgangsbreiten vergrößert werden.
26.	Aufhebung der Stellplätze / ruhender Verkehr	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Diese Stellplätze sollten entfernt werden.
27.	Entflechtung von Fußverkehr und Parken	Die Konflikte zwischen ruhendem und Fußverkehr sollten durch eine Umorganisation der Parkmöglichkeiten beseitigt werden. Ggf. ist im Ergebnis der Detailprüfung eine Aufhebung der Stellflächen notwendig.
28.	Unterbindung / Neuordnung von Radabstellmöglichkeiten	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Radabstellmöglichkeiten eingeschränkt. Diese Stellplätze sollten neu geordnet oder ggf. entfernt werden.
29.	Schaffung von Radstellplätzen im Fahrbahnbereich / auf sonstigen Flächen	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch abgestellte Fahrräder eingeschränkt. Mit zusätzlichen Angeboten soll der Nutzungsdruck im Seitenraum reduziert werden.
30.	Überprüfung der Sondernutzungs genehmigungen / Verstärkung der Kontrollen durch das Ordnungsamt	Der Bewegungsraum für den Fußverkehr wird durch Geschäftsauslagen, Außengastronomie, etc. eingeschränkt. Durch zusätzliche Kontrollen sollen die

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
		Einschränkungen reduziert werden.
Reduzierung Nutzungsüberlagerungen Rad		
31.	Entflechtung Fuß- und Radverkehr	Im Rahmen weiterführender Planungen sollte geprüft werden, wie die bestehenden Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr reduziert oder aufgehoben werden können.
32.	Aufhebung der Nutzung durch den Radverkehr im Seitenraum durch Schaffung von Alternativangeboten	Durch den Radverkehr im Seitenraum ergeben sich Nutzungsüberlagerungen. Um diese zu vermeiden, braucht es Alternativangebote (gesonderte bzw. alternative Radverkehrsanlagen, bessere Fahrbahnoberflächen etc.).
33.	Aufhebung der Nutzung durch den Radverkehr im Seitenraum	Eine Aufhebung der Nutzung des Radverkehrs im Seitenraum ohne die Schaffung von Alternativangeboten erscheint möglich.
34.	Taktile Trennung / Sicherheitstrennstreifen zwischen Fuß- und Radverkehr	Der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg sollte mittels Materialdifferenzierung oder besonderen Bordelementen taktile erkennbar gestaltet werden.
36.	Überprüfung Benutzungspflicht für den Radverkehr im Radverkehrskonzept	Hierbei sollen zumindest die Konfliktpotenziale mit dem zügig fahrenden Radverkehr reduziert werden.
Querungshilfen		
40.	Einrichtung einer zusätzlichen sicheren Querungsstelle (Prüfung der Handlungspotenziale)	Im Rahmen weiterführender Planungen sollte geprüft werden, ob und in welcher Form hier eine zusätzliche Querungshilfe angelegt werden kann.
41.	zusätzliche Querungsstelle	Hier sollte eine Zuwegung vom Gehweg zur Fahrbahn sowie eine Bordabsenkung hergestellt werden.
42.	Prüfung Fußgängerüberweg	Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Anlage eines Fußgängerüberweges sollten geprüft werden.
43.	Fußgängerüberwege am Kreisver-	Die verkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für die Anlage von Fußgänger-

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
	kehr	überwogen sollten geprüft werden.
44.	Prüfung LSA	Die Möglichkeiten zur Anlage einer zusätzlichen Lichtsignalanlage sollten geprüft werden.
45.	Prüfung Mittelinsel	Die Möglichkeiten zur Anlage einer zusätzlichen Mittelinsel sollten geprüft werden.
46.	Anlage einer Mittelinsel unter Nutzung der vorhandenen Sperrfläche	Die Möglichkeiten zur Anlage einer zusätzlichen Mittelinsel unter Nutzung bestehender Sperrflächen sollten geprüft werden.
47.	Herstellung von Bordabsenkungen	Im Bereich einer Querungsstelle bzw. eines Knotenpunktes sollten die Borde abgesenkt werden.
48.	Schaffung von Gehwegvorstreckungen	Die Borde sind bis an die Kernfahrbahn heran vorzuziehen. Ziel ist eine Reduzierung des Parkdrucks sowie eine Reduzierung der Breite im Bereich der Querungsstellen.
49.	Umgestaltung zur Gehwegüberfahrt ¹	Die Kfz-Fahrbahn wird über Anrampungen beidseits der Querungsstelle auf das Höhenniveau des Gehweges gebracht. Damit kann der Gehweg ohne Höhenversatz durchgeführt werden.
50.	Aufpflasterung ¹	In der Zufahrt zum Knotenpunkt wird die Kfz-Fahrbahn über Anrampungen auf das Höhenniveau des Gehweges gebracht. Die gesamte Knotenpunktfäche wird entsprechend im Sinne eines Plateaus leicht angehoben.
51.	Reduzierung der Knotenpunktfächen	Die überbreiten Fahrbahnflächen werden auf das tatsächlich für die Abwicklung der bemessungsrelevanten Schleppkurven erforderliche Maß redu-

¹ Fahrbahnanhebungen im Querungsbereich sowie die Aufpflasterung von Querungsbereichen sind in der Planung standortbezogen auf ihre stadtgestalterische Wirkung hin zu prüfen.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
		ziert.
52.	Abkröpfen der Einmündung	Die Zufahrt wird so verschwenkt, dass ein möglichst senkrechtes Aufstellen der Einbieger möglich ist. Parallel erfolgt in der Regel eine Reduzierung der Fahrbahnflächen im Knotenpunktbereich.
53.	Farbliche Einfärbung der Querungsstellen	Durch den Einsatz anderer Oberflächenmaterialien wird die Querungsstelle gegenüber der Fahrbahn hervorgehoben.
54.	Farbliche Einfärbung des Knotenpunktes	Durch den Einsatz anderer Oberflächenmaterialien wird der Knotenpunkt gegenüber der Fahrbahn hervorgehoben.
55.	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten	Die Ursachen für die bestehenden Sichtbehinderungen werden entfernt (z. B. parkende Fahrzeuge). Alternativ können bauliche Maßnahmen (z. B. Veränderung der Aufstellmöglichkeiten) zur Verbesserung der Sichtbedingungen beitragen.
56.	Verbreiterung der Fußgängerfurt / Querungsstelle	Die bestehende Breite der Furt ist nicht ausreichend und sollte verbreitert werden.
57.	Schaffung / Befestigung Aufstellflächen bzw. Anbindung	Es existieren keinen bzw. lediglich unbefestigte Aufstellflächen an Querungsstellen. Diese gilt es, zu ergänzen bzw. aufzuwerten.
58.	Verlagerung Bordabsenkung in die Lauflinie	Die Bordabsenkung liegt nicht in der Gehlinie der Querungsstelle und sollte dorthin verlagert werden.
59.	Anpassung der Querungsstelle	Im Rahmen weiterführender Planungen sollte geprüft werden, welche Möglichkeiten zur Verbesserung der Querungsbedingungen bestehen.
60.	Reduzierung der Querungsbreite	Die zu querende Fahrbahnbreite sollte reduziert werden.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
61.	Schaffung barrierefreie Querung	Eine Querung ist zwar vorhanden, aber lediglich über Treppen zugänglich. Hier sollten barrierefreie Quermöglichkeiten ergänzt werden.
Wegeoberflächen		
65.	Befestigung des Gehweges	Der bisher unbefestigte Gehweg sollte befestigt werden.
66.	Beseitigung von Unebenheiten	Im Verlauf des Gehweges bestehen punktuelle Unebenheiten. Diese gilt es zu beseitigen.
67.	Sanierung des Gehweges	Die Gehwegoberfläche sollte grundhaft saniert werden.
68	Schaffung einer fußverkehrstauglichen Oberfläche (Mischverkehrsflächen)	Die Oberflächenbefestigung in einem Bereich ohne Gehweg (Mischverkehrsfläche) ist nicht für den Fußverkehr geeignet und sollte ausgetauscht werden.
69.	Sanierung der Fahrbahnoberfläche (Mischverkehrsflächen)	Die Fahrbahnoberflächen in einem Bereich ohne Gehweg (Mischverkehrsfläche) sollte saniert werden.
71.	Kurzfristiger Anpassungsbedarf Oberflächen Ein- / Ausfahrt	Beseitigung besonders großer Nutzungswiderstände bzw. Unebenheiten im Bereich von Ein- und Ausfahrten.
72	Oberflächenoptimierung im Bereich definierter Querungsstellen	Die Fahrbahnoberfläche im Bereich von definierten Querungsstellen sollte saniert werden. Natursteinpflasterstraßen erhalten an den Kreuzungsbereichen grundsätzlich Querungen in geschnittenem Natursteinmaterial.
73	Verbreiterung der gut begehbaren / berollbaren Gehwegbereiche	Die Bereiche, welche gut begeh- und berollbar sind, reichen in der Breite nicht aus und sollten verbreitert werden.
74.	Oberflächenverbesserung im Bereich von Baumscheiben	Im Bereich von Baumscheiben bestehen punktuelle Unebenheiten, welche beseitigt werden sollten.

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
LSA-Signalisierung / Geschwindigkeiten		
75.	Überprüfung der Grünpfeil-Regelung	Die Möglichkeiten zur Aufhebung der Möglichkeiten zum Rechtsabbiegen mittels Grünem Pfeil sollten überprüft werden.
76.	Ergänzung einer zusätzlichen Fußgängerfurt	An der Lichtsignalanlage sind nicht in allen Zufahrten Fußgängerfurten vorhanden. Deren Ergänzung sollte geprüft werden.
77.	Verlängerung der Freigabezeiten für den Fußverkehr	Die Verlängerung der Freigabezeiten ist zu prüfen.
79.	Anpassung an Anforderungen seh- / mobilitätseingeschränkter Personen	Die Funktion der bestehenden Einrichtungen für Personen mit Seh- / Mobilitätseinschränkungen sollte überprüft werden.
80.	Vollsignalisierung des Knotenpunktes	Bisher existiert keine oder lediglich eine Teilsignalisierung des Knotenpunktes. Für diesen sollte eine Vollsignalisierung geprüft werden.
87.	Prüfung verkehrsberuhigter Bereich	Die Möglichkeiten zur Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches sollten geprüft werden.
Sonstiges		
90.	Ergänzung einer Beleuchtung	Eine Beleuchtung ist bisher nicht vorhanden und sollte ergänzt werden.
91.	Erneuerung / Verdichtung der Beleuchtung	Die vorhandene Beleuchtung ist nicht ausreichend und sollte verdichtet bzw. erneuert werden.
93.	Prüfung Umwandlung Busbucht in Kap	Die Notwendigkeit der Busbucht sollte überprüft werden, um die Flächenpotenziale anderweitig z. B. zur Anlage einer Mittelinsel oder für die Verbreiterung des Seitenraumes nutzen zu können.
94.	Sicherung durchgängige Begehbarkeit / Zugänglichmachen der Verbindung für die Allgemeinheit / öffentli-	Die Wegeverbindung verläuft über private Grundstücke. Ziel ist es, diese dauerhaft für die Allgemeinheit offenzu-

Nr.	Einzelmaßnahme	Erläuterungen
	che Widmung	halten.
95.	Zusätzliche Querung der Straßenbahn / Eisenbahn	Der Abstand zur nächsten Querungsmöglichkeit ist zu groß. Daher sollte eine zusätzliche Querungsmöglichkeit geprüft werden.
96.	Infragestellung der Funktionen des Straßenabschnittes für den MIV	Der Straßenabschnitt hat eine hohe Bedeutung für Fußverkehr und Aufenthalt. Daher sollte geprüft werden, ob eine Sperrung für den MIV in Frage kommt.
97.	Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Reduzierung / Verlagerung von ruhendem Verkehr	Durch die Reduzierung bzw. Verlagerung des ruhenden Verkehrs z. B. auf zentrale Parkierungseinrichtungen, Quartiersgaragen o. ä. sollen zusätzliche Flächen für den Fußverkehr sowie andere Nutzungen gewonnen werden.
98.	Erhöhung der sozialen Sicherheit	Maßnahmen zur Erhöhung der Sozialen Sicherheit bilden u. a. eine optimierte Wegführung, bessere Beleuchtung bzw. ein regelmäßiger Grünschnitt.
99.	Optimierung der Regenentwässerung	Im Gehwegbereich bilden sich Pfützen. Dies ist durch eine Anpassung der Entwässerung zu vermeiden.
Barrierefreiheit		
100.	Blindenleitsystem	Ein Blindenleitsystem sollte ergänzt werden.
101.	Blindenleitsystem auf den aktuellen Stand bringen / austauschen	Das Blindenleitsystem entspricht nicht den aktuellen Vorgaben und sollte angepasst bzw. ausgetauscht werden.
102.	Ergänzung Blindenleitsystem auf der Mittelinsel bzw. auf der Gegenseite	Im Bereich der Querungsstelle ist lediglich auf einer Seite ein Blindenleitsystem vorhanden bzw. fehlt das Blindenleitsystem im Bereich der Mittelinsel. Es bedarf einer Ergänzung.
105.	Blindenleitsystem an wichtigen Querungsstellen ergänzen	Hier ist trotz hoher Bedeutung der Querungsstelle kein Blindenleitsystem vorhanden. Dieses sollte ergänzt werden.