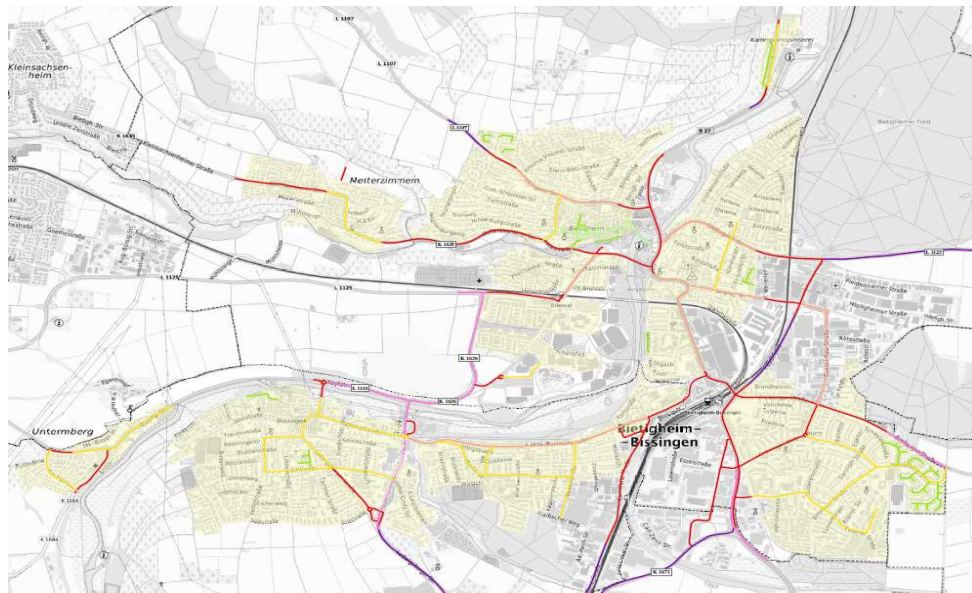


Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

MIV - fließender Verkehr Maßnahmen-Steckbrief-Nr. **A01**

Konzept Tempo 30 - Zonen

Karte / Abbildung



Ziel: Sicherheit erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Das Konzept zu den Tempo 30 - Zonen stammt aus den 1990er-Jahren und ist nicht mehr aktuell. Es haben sich strukturelle Änderungen ergeben und die Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Hauptverkehrsstraßen aufgrund von Lärm sind nicht berücksichtigt. Entsprechend der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung wird ein flächenhaftes Konzept zur Festlegung des innerörtlichen Vorrangstraßennetzes und der Tempo 30 - Zonen erstellt.

Dabei gilt, dass Tempo 30 - Zonen sich über Straßen mit wenig oder keinem Durchgangsverkehr erstrecken und dem Schutz der Wohnbevölkerung sowie der Fußgänger und Fahrradfahrer dienen sollen.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- keine -

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

-

Zusammenfassung: Durch Verkehrsberuhigung die Verkehrssicherheit in Wohngebieten erhöhen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

MIV - fließender Verkehr	Maßnahmen-Steckbrief-Nr.	A02
---------------------------------	--------------------------	-----

Ortsdurchfahrt (B 27): Sanierung Abschnitt K 1671 - L 1130, RP



Ziel: Verkehrsfluss verstetigen

Aufgabenbeschreibung

Der Straßenbaulasträger (Regierungspräsidium Stuttgart) plant, die Bundesstraße 27 zu sanieren. In diesem Zuge sollen folgende Einzelmaßnahmen umgesetzt werden:

1. Verbesserung Radverkehrsführung entlang der Bundesstraße
2. Anschluss Lothar-Späth-Carré an die B 27 über Anna-Haag-Straße
3. Einbau lärmindernder Beläge
4. Verbesserung Entwässerung (Starkregen)
5. Freiburger Straße: Verlängerung Abbiegestreifen
6. Umbau Einmündung Industriestraße
7. Neue Lichtsignalanlagen mit Änderung Signalsteuerung ("Grüne Welle")
8. Leitungs- und Kanalbauarbeiten

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Neubau "Green Building" der Bietigheimer Wohnbau zusammen mit B27-Unterführung Fuß+Rad
- Rückbau besteh. Stützwand und Neubau Stützwand bei Fa. Valeo

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure
 Bund / Regierungspräsidium Stuttgart, Bietigheimer Wohnbau, Stadtwerke Bietigheim-Bissingen, Fa. Valeo

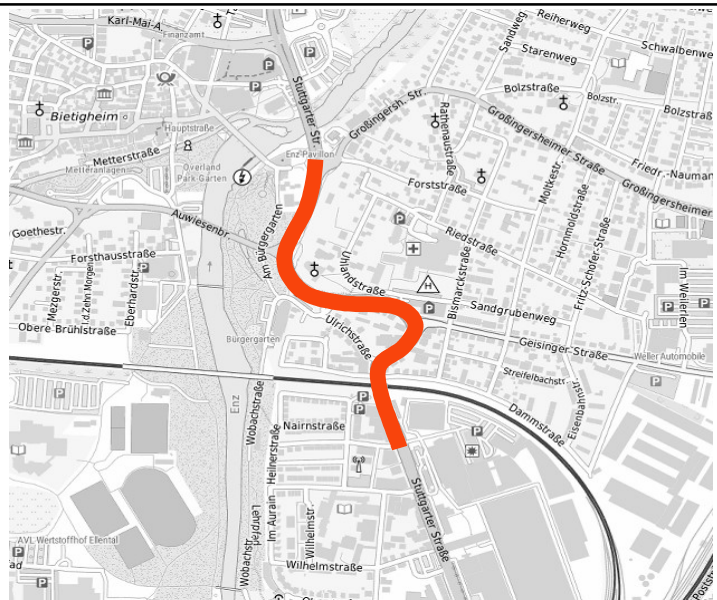
Zusammenfassung: Die bestehende Straßeninfrastruktur optimieren mit Synergien städtischer Maßnahmen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

MIV - fließender Verkehr Maßnahmen-Steckbrief-Nr. **A03**

Ortsdurchfahrt (B 27): Sanierung Abschnitt L 1125 - Schoellerstraße, RP

Karte / Abbildung



Ziel: Verkehrsfluss verstetigen

Aufgabenbeschreibung

Der Straßenbaulastträger (Regierungspräsidium Stuttgart) plant, die Bundesstraße 27 zu sanieren. In diesem Zuge sollen folgende Einzelmaßnahmen umgesetzt werden:

1. Verbesserung Radverkehrsführung entlang der Bundesstraße
2. Einbau lärmindernder Beläge
3. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zw. Auwiesen- und Bahnhofstraße
4. Anpassung der Lichtsignalanlagen mit Optimierung Koordinierung ("Grüne Welle")
5. Leitungs- und Kanalbauarbeiten
6. Verbesserung Entwässerung (Starkregen)

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- andere Straßenbaumaßnahmen
- Erschließung Aurain-Carré

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

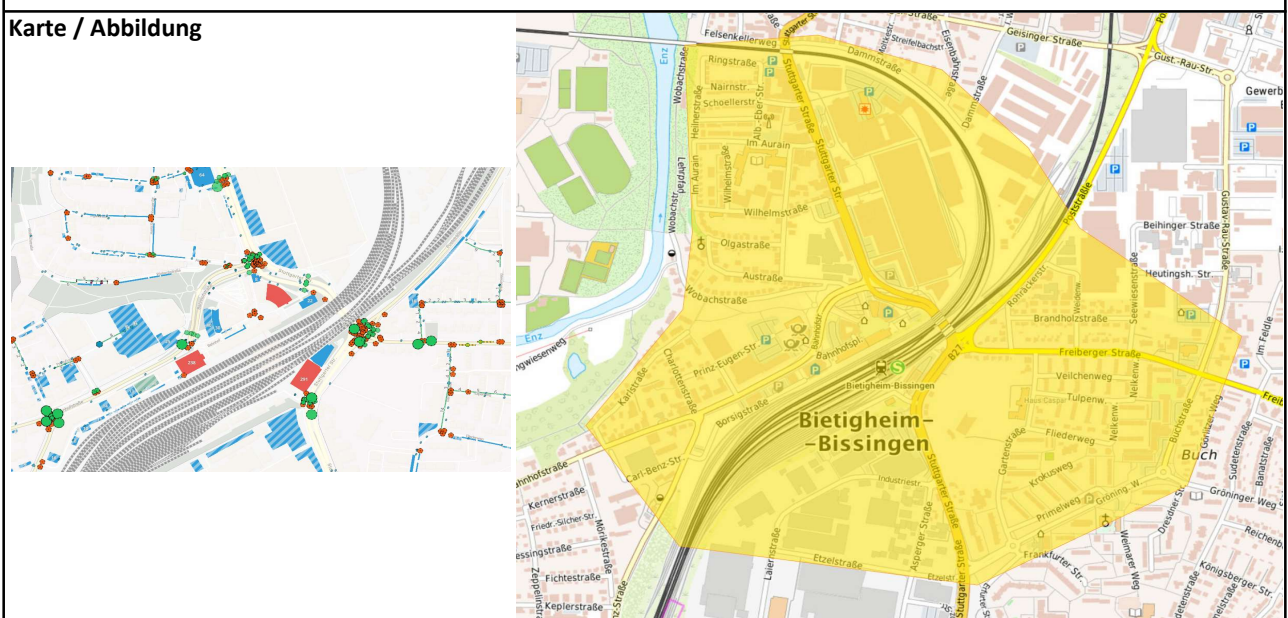
Bund / Regierungspräsidium Stuttgart, Bietigheimer Wohnbau, Stadtwerke Bietigheim-Bissingen

Zusammenfassung: Die bestehende Straßeninfrastruktur optimieren mit Synergien städtischer Maßnahmen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

MIV – Ruhender Verkehr	Maßnahmen-Steckbrief-Nr.	B01
-------------------------------	--------------------------	------------

Parkraumkonzept Bahnhof und Umgebung



Ziel: Parkraum steuern und neu ordnen

Aufgabenbeschreibung

Im Bereich des Bahnhofs kommt es zu einer erhöhten Parkraumnachfrage. Während in den Parkhäusern Gebühren erhoben werden, sind die Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum gebührenfrei. Durch die geplanten städtebaulichen Entwicklungen wird die Nachfrage weiter zunehmen.

Durch die Einführung einer flächendeckender Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken soll der Ruhende Verkehr einheitlich geordnet werden. Außerdem gilt es, den öffentlichen Raum aufzuwerten, die Verkehrssicherheit z.B. beim Queren im Knotenpunktbereich zu erhöhen und Ladezonen zu schaffen.

Eine übergeordnete Parkraumerhebung wurde bereits durchgeführt (siehe Abbildung).

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Für Bewohnerparken muss Parkdruck nachgewiesen werden.
- verschiedene Nutzergruppen
- Umnutzung des öffentlichen Raums

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

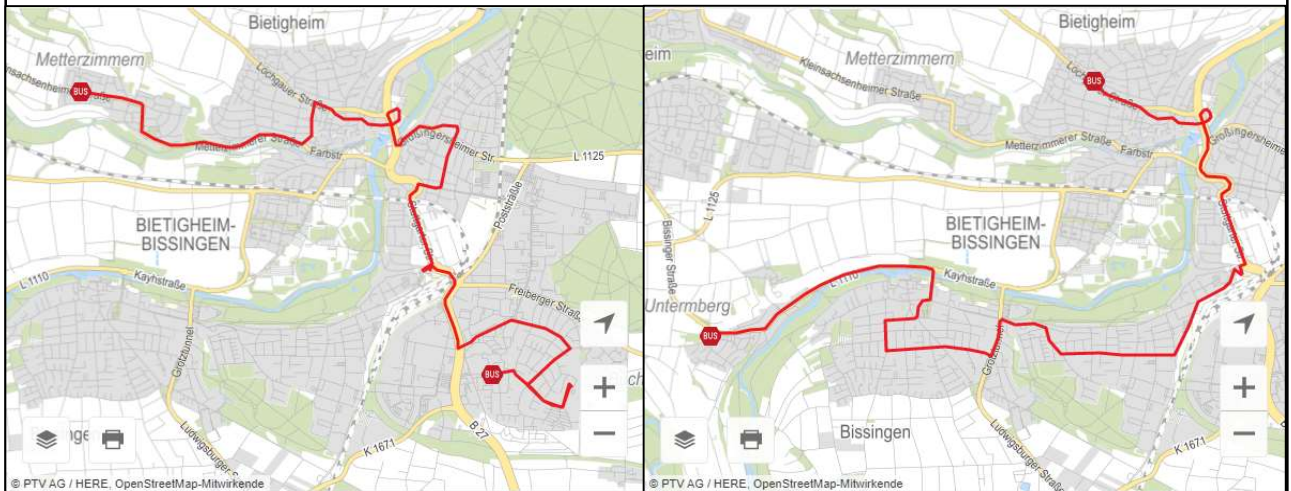
Zusammenfassung: Flächendeckendes Konzept soll das Parken beim Bahnhof vereinheitlichen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. C01

Durchgängiger 15-Minuten-Takt auf den Buslinien 551 und 554

Karte / Abbildung



Ziel: Umweltverbund stärken, Leistungsangebot erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Für die beiden Buslinien mit dem höchsten Fahrgastaufkommen gilt morgens (ca. 05 - 09 Uhr) und nachmittags (ca. 15 - 19 Uhr) ein 15-Minuten-Takt. In der übrigen Tageszeit besteht ein 30-Minuten-Takt.
 Zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit soll das Angebot ausgebaut werden und innerhalb des Stadtgebietes ein ganztägiger 15-Minuten-Takt angeboten werden. Die Fahrzeugressourcen sind hierfür bereits vorhanden, sodass künftig der bestehende Fuhrpark produktiver eingesetzt wäre (weniger Standzeit am Betriebshof). Eine Kosten-/Nutzen-Untersuchung wird erstellt.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Für eine Co-Finanzierung durch den Landkreis Ludwigsburg ist erforderlich, dass die Maßnahme auch seitens des Landratsamtes als verkehrlich sinnvoll eingestuft wird

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

Landratsamt Ludwigsburg, Fa. Spillmann

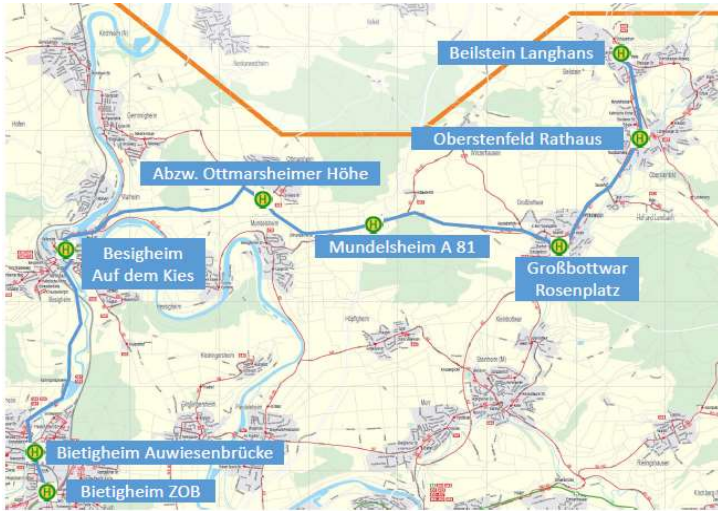
Zusammenfassung: Durch einen besseren Takt mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. C02

Neue überörtliche Busverbindungen

Karte / Abbildung



Ziel: Umweltverbund stärken, Leistungsangebot erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Während der ÖPNV auf vielen radialen, auf das Oberzentrum Stuttgart ausgerichteten Verbindungen bereits heute eine attraktive Alternative zum MIV ist, werden die Fahrtzeiten auf vielen tangentialen Verbindungen als noch nicht "konkurrenzfähig" eingestuft, vor allem wenn mehrfaches Umsteigen erforderlich ist. Mit dem Einrichten neuer Linien in die Nachbargemeinden könnte dem entgegengewirkt werden. Hohes Potenzial könnten vor allem die Relationen BiBi - Tamm - Markgröningen - Schwieberdingen und BiBi - Besigheim - neuer Gewerbeschwerpunkt Mundelsheim / A81 - Bottwartal entfalten. Von einer verbesserten Erreichbarkeit aus den Nachbargemeinden würde auch der örtliche Einzelhandel profitieren. Eine Kosten-/Nutzen-Untersuchung wird erstellt.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Für eine Co-Finanzierung durch den Landkreis Ludwigsburg ist erforderlich, dass die Maßnahme auch seitens des Landratsamtes als verkehrlich sinnvoll eingestuft wird

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> kurzfristig
<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

Landratsamt Ludwigsburg, Nachbarkommunen, Fa. Spillmann, weitere regionale Busunternehmen

Zusammenfassung: Durch neue Buslinien mehr Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. C03

Citybus zur Verbesserung der Feinerschließung

Karte / Abbildung



Ziel: Umweltverbund stärken, Leistungsangebot erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Insgesamt betrachtet deckt das derzeitige Liniennetz das besiedelte Stadtgebiet gut ab. In einzelnen Orstlagen sind jedoch längere Fußwege zum Erreichen der nächsten Bushaltestelle erforderlich. Vor allem unter dem Aspekt der demographischen Entwicklung (steigender Anteil von Senioren und mobilitätseingeschränkter Fahrgäste) ist daher eine Verbesserung der Feinerschließung anzustreben. Dies soll in Form eines sogenannten Citybus-Netztes geschehen, die das bestehende Liniennetz ergänzen soll. Es ist der Einsatz von Kleinbussen geplant, abgestimmt auf die Platzverhältnisse in engen Wohngebietsstraßen. Profitieren würden insbesondere die Bereiche Lug, Ahlesbrunnen, östliches Sand, westliches Kreuzäcker, nordwestliches Bissingen und das neu zu erschließende Bogenviertel. Ein detailliertes Konzept wird aktuell im Rahmen einer studentischen Abschlussarbeit erstellt (Ergebnisse: 4. Quartal 2023). Anschließend werden Kosten und Nutzen ermittelt.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Für eine Co-Finanzierung durch den Landkreis Ludwigsburg ist erforderlich, dass die Maßnahme auch seitens des Landratsamtes als verkehrlich sinnvoll eingestuft wird

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

Landratsamt Ludwigsburg, Fa. Spillmann

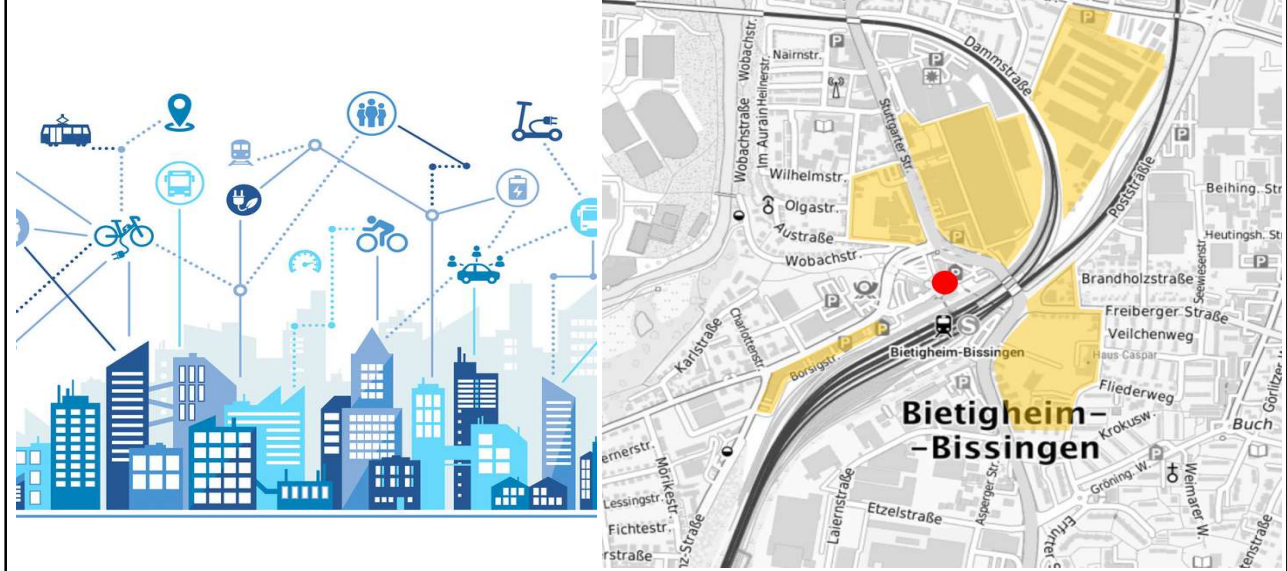
Zusammenfassung: Durch Citybusse zielgerichtete Angebote in Wohngebieten schaffen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. C04

Beratung, Information und Marketing ausweiten

Karte / Abbildung



Ziel: Nutzungsbarrieren abbauen

Aufgabenbeschreibung

Das Mobilitätsangebot wird zunehmend vielfältiger, für viele Wegstrecken ist auch eine Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger empfehlenswert, z. B. eine Teilstrecke per ÖPNV und eine per Fahrrad (intermodale Wegeketten). Vielen sind die zahlreichen Angebote jedoch nicht bekannt bzw. ist die Nutzung zu kompliziert. Auch mit der voranschreitenden Digitalisierung im ÖPNV ist daher eine persönliche Mobilitätsberatung sinnvoll. Die Fa. Spillmann betreibt bereits ein Service Center mit einer zentralen Lage am Bahnhof. Neben den klassischen ÖPNV-bezogenen Beratungsleistungen ist eine Ausdehnung der Beratung auf ein ganzheitliches Angebot des Umweltverbunds sinnvoll auch für betriebliches und quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement der neuen bzw. geplanten Gebiete z.B. Aurain-Carré und Lothar-Späth-Carré.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

Finanzierungsmodell zwischen den verschiedenen Akteuren nötig

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

Fa. Spillmann, VVS, Bauträger, 3B-Tourismus

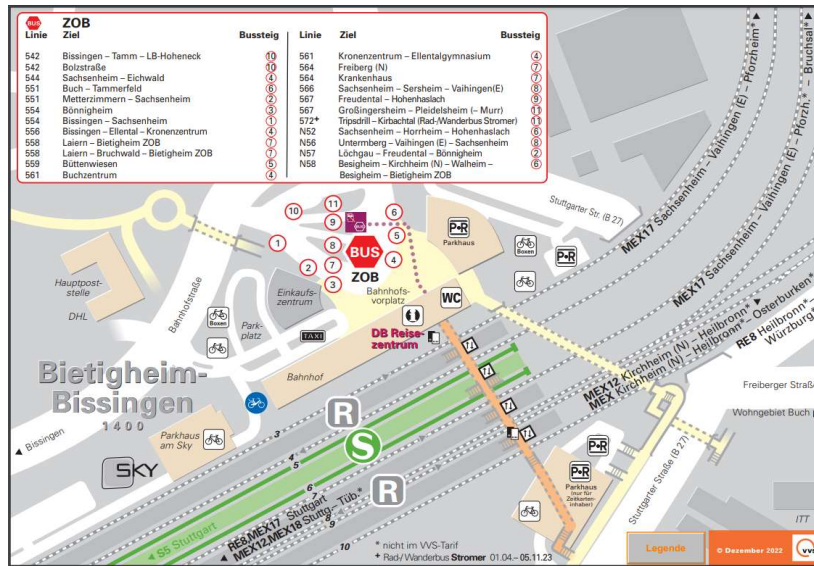
Zusammenfassung: Bisherige Nicht- oder Seltennutzer vom Umweltverbund überzeugen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. C05

Konzept Wegweisung und Orientierung beim Bahnhof

Karte / Abbildung



Ziel: Nutzungsbarrieren abbauen

Aufgabenbeschreibung

Während sich regelmäßige ÖPNV-Nutzer souverän im ÖPNV-Netz bewegen, fällt vielen Selten-Nutzern und Einsteigern oft die Orientierung schwer, insbesondere an großen Umsteigehaltestellen wie dem ZOB Bietigheim. Hier sollte die Wegführung verbessert werden - digital und analog. Bei der Planung des neuen, barrierefreie ZOB wird der Aspekt einer möglichst leichten Orientierung von Beginn an mit berücksichtigt werden.

Bis dahin soll eine Interimslösung mit z.B. Übersichtstafel, Wegweisern und Bodenmarkierungen realisiert werden, welche den Fahrgästen die Orientierung erleichtert. Ein Konzept wird bis Jahresende erstellt.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- keine -

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

Fa. Spillmann, VVS, DB Station & Service

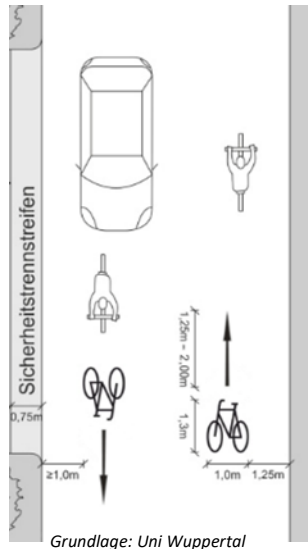
Zusammenfassung: Bisherigen Nicht- oder Seltennutzern die Nutzung des ÖPNV erleichtern.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

RADVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. D01

Rad-Piktogramm-Ketten

Karte / Abbildung



Ziel: Willkommenskultur, Wegweisung und Bewusstseinsbildung

Aufgabenbeschreibung

Markierung der wichtigen Routen mit Rad-Piktogramm-Ketten, um die Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu fördern, dem Radverkehr den Weg zu weisen und um dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Empfohlene Strecken:

RadNetz, Enztalradweg: Tal-, Grünwiesen-, Flößer-, Asperger Straße

Regionale Verbindungen: Löchgauer - und Kronenbergstr. in der Bietigheimer Innenstadt, Bahnhofstr. (zwischen den Kreisverkehren), Linden- und Ludwigsburger Straße, Marbacher Weg,

Innerörtliche Verbindungen: Aurain-Route, Schiller-, Gottlob-Grotz-, Panorama-, Kepler-, Pforzheimer -, Forsthaus-, Hiller-, Moltke- und Forst-, Breslauer -, Parkäcker-, Berliner -, Sudeten-, Heuchelberg-, Buch- und Schwarzwaldstr., Gröninger Weg (zwischen Buch- und Breslauer Str.), Helenenburgweg

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- keine -

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

-

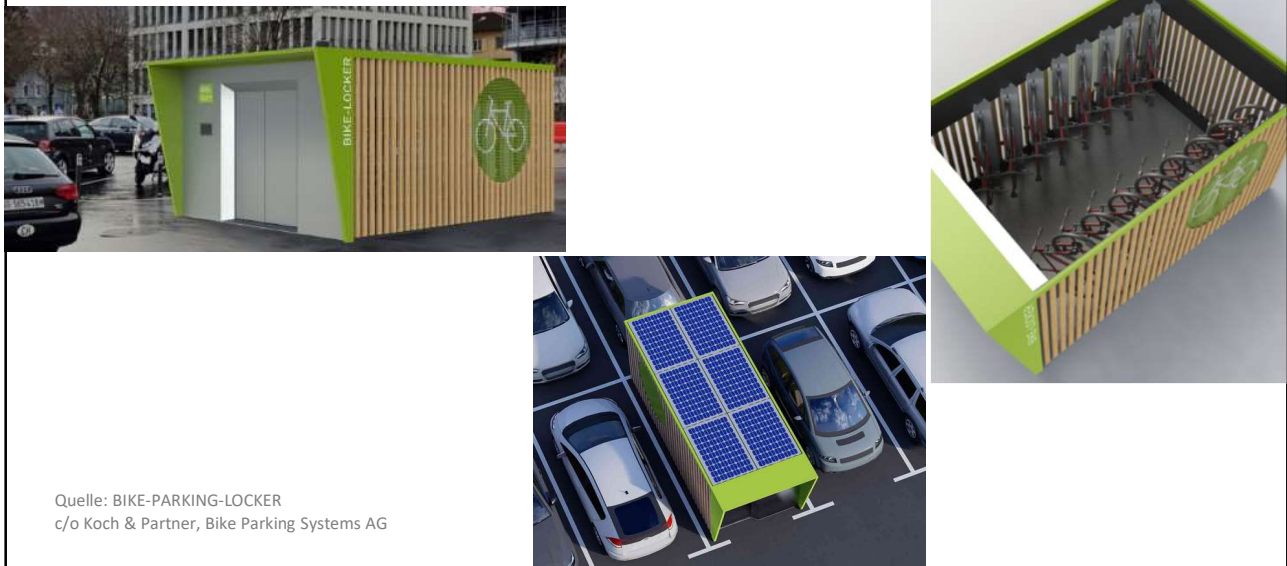
Zusammenfassung: Die Radwegeführung erkennbar gestalten.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

RADVERKEHR	Maßnahmen-Steckbrief-Nr.	D02
-------------------	--------------------------	-----

Konzept Sichere öffentliche Abstellanlagen (mit Witterungsschutz)

Karte / Abbildung



Ziel: Nutzungsfreundlichkeit erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Ausreichende, sichere und zielnahe Fahrradabstellanlagen an allen Start- und Zielpunkten sind eine zentrale Voraussetzung für die Steigerung der Fahrradnutzung. Gute Fahrradabstellanlagen steigern die Bereitschaft zur Nutzung höherwertiger Räder (Pedelecs). Künftig ist ein steigender Bedarf an sicheren Abstellplätzen zu erwarten. Modulare Fahrrad-Container mit gesichertem Zugang schützen gegen Vandalismus und Diebstahl. Eine Ausstattung mit Schließfächern und Ladestationen erhöht den Komfort und z.B. die Attraktivität beim Einkaufen und unterstützt damit den Handel vor Ort. Sichere öffentliche Radabstellsysteme sollen in den Ortszentren, an der Bahnstation Ellental sowie in den Schulen und Kitas geschaffen werden.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Umnutzung des öffentlichen Raums
- Regelmäßige Wartung und Pflege nötig

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

-

Zusammenfassung: Durch hochwertige Radabstellanlagen Voraussetzung zum Radfahren schaffen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

RADVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. **D03**

Radnetz-Qualitätscheck

Karte / Abbildung

Maßnahmenkataloger Alltagsradverkehrsnetz Bietigheim-Bissingen

Route: 1 (RadNETZ BW) Nr.: 425 Priorität: überregional

Baulastträger: Straßensystem Kategorie: Bebauung Bestand: angebaute

Stadt: Alsbacher Straße

Maßnahme: 7

Streckenart: OSM

OSM-Objekt-ID: 222835112

Wegtyp: Einbahnstraße

Einbahnrichtung: 2

SVC-Beschreibung: Radverkehrsstake (Grundlage: Stadtplan)

Fußverkehr getrennt oder gemeinsam: ja

Breite des Wegs / der Straße (Abs. 1): 6,85 m

Oberflächenart: Asphalt

Oberflächenbelag Sanierungsbedarf (Abb. 3): kein

Beleuchtung: ja

interiore Fahrgeschwindigkeit (Grundlage: Stadtplan): 50 km/h

Steigung (ca. ‰): 0

Straßenart: Mischverkehrsstraße, nicht getrennt

Streckenart: Manuelle Ergänzung

Kfz-Verkehrsstärke in Kfz/h (Zählung 2014): 4

Verfügbarkeit mit Kfz-Verkehr (Abs. 2): ja

Sicherheitsbreitenstreifen/abstand vorh. (Abb. 1): ja

Sichtfeld eingeschränkt (Hecken, Parkende Pkw etc.): ja

Radverkehrstrennung ausreichend erkennbar (Abs. 6-7): ja

Markierungen bei Einm. / Zufahrten vorhanden: ja

Kurvenradius ausreichend (Abs. 3): ja

Nahbereichsanlagen bei Bordsteinen vorhanden: ja

Abseitung des Radweges an Zufahrten (Abs. 4): ja

Barriere (Höhe, Einbauten) (Abs. 5): ja

Erweiterung ausreichend: ja

Erläuterung: 2. Markierung Schutzstreifen (Westseite) 4 € ja, ja

3. Markierung Pilotprogramm (Pilotprogramm kein einz. RZ - Ostseite) 4 € ja, ja, ja

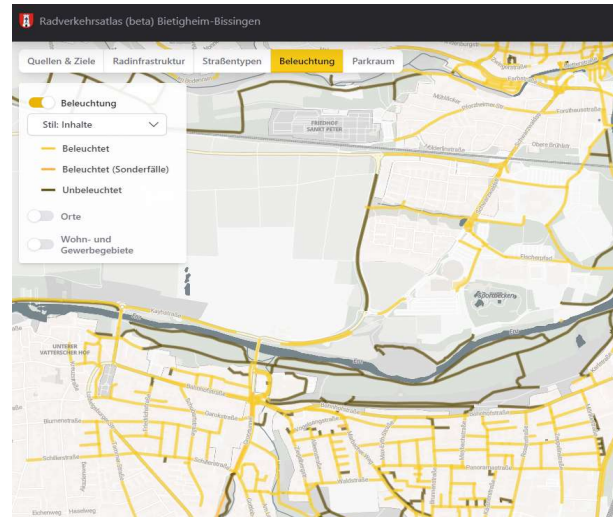
4. Herstellung Sicherheitsbreitenstreifen/abstand zum Parken (entap. RZ) 6 € ja, ja, ja

7. Verkehrsberuhigung (Temporeduzierung) 6 € ja, ja, ja

Sensitivität: Sicherung der Querung Industriestraße wird geprüft

erstellt: 03.06.2023

Erstellt von: [Name]



Ziel: Nutzungsfreundlichkeit erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Im Zusammenhang mit den zwei Forschungsprojekten "Radverkehrs atlas" und „RadSim“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, die derzeit von der Technischen Universität Dresden und FixMyCity aus Berlin bearbeitet werden, wird eine Methode zur systematischen und automatisierten Analyse von Radverkehrsanlagen entwickelt. Bietigheim-Bissingen dient als Pilotkommune. Mithilfe von "Open Data" und Videoanalysen werden von der bestehenden Radinfrastruktur Kenndaten gewonnen, mit denen die Qualität nach den einschlägigen Regelwerken bewertet wird.

Auf der Grundlage dieses Radnetz-Qualitätschecks wird ein Maßnahmenkatalog erstellt, mit deren Hilfe eine Maßnahmen-Priorisierung bei den Radverkehrsanlagen vorgenommen werden kann.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

Die Ergebnisse der Forschungsprojekte fließen in die Bearbeitung ein.

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

-

Zusammenfassung: Durch angemessene Radinfrastruktur Voraussetzung zum Radfahren schaffen.

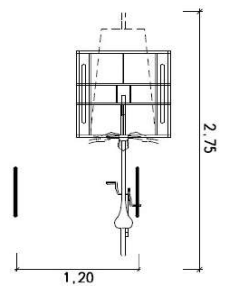
Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

RADVERKEHR	Maßnahmen-Steckbrief-Nr.	D04
-------------------	--------------------------	-----

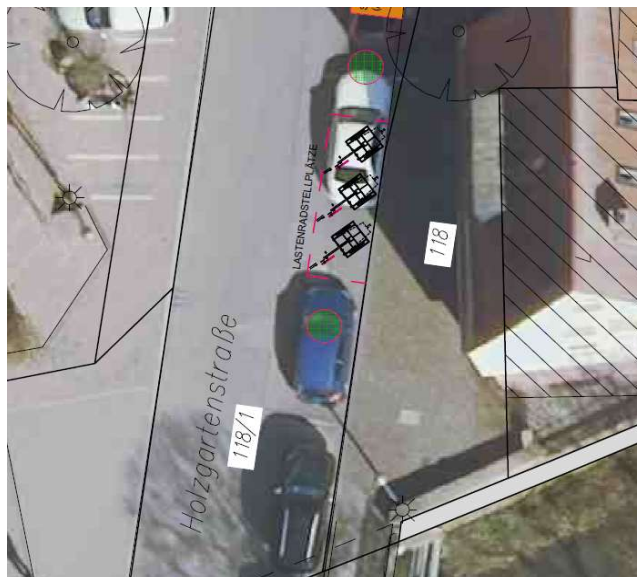
Lastenräder fördern: Konzept für Abstellanlagen in den Ortszentren

Karte / Abbildung

Regelzeichnung für Lastenradstellplätze in Senkrechtaufstellung



Platzbedarf Anlehnbügel 90°



Ziel: Alternativen zum Pkw schaffen

Aufgabenbeschreibung

Lastenräder können in vielen Fällen ein Kraftfahrzeug ersetzen. Kinder, Einkäufe, Pakete und Waren mit über 40 Kilogramm können transportiert werden. Normale Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel) bieten nicht genügend Fläche für Lastenräder und sind somit nicht geeignet.

In den Ortszentren sollen Abstellanlagen für Lastenräder geschaffen werden. Hierfür wird ein Konzept erstellt. Auf einem Pkw-Stellplatz können bis zu 3 Lastenräder untergebracht werden.

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Umnutzung des öffentlichen Raums

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input checked="" type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

- keine -

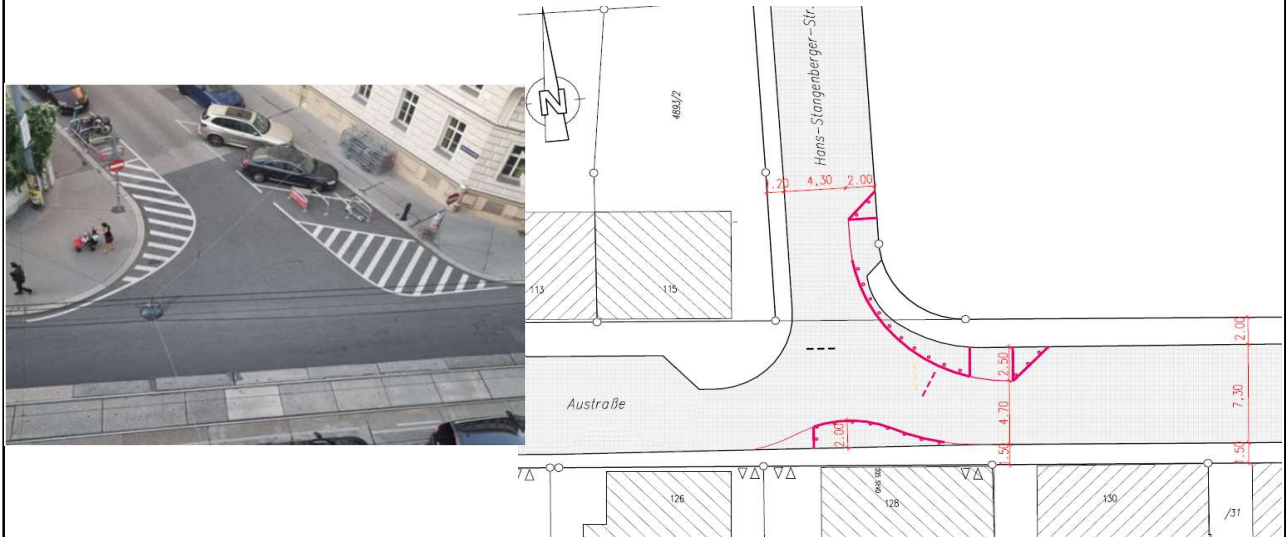
Zusammenfassung: Voraussetzungen schaffen zur Nutzung von Lastenrädern.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

FUSSVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. E01

Freihalten der Gehwege und Knotenpunkte von Falschparkern

Karte / Abbildung



Ziel: Sicherheit erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Viele Straßen sind insbesondere in den Kreuzungsbereichen sehr groß dimensioniert. Durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand ist die Sicht beim Queren für den Fußverkehr eingeschränkt.

Durch provisorische Straßenausstattung (Schwellen, Poller) sollen die Knotenpunkte insbesondere in den Wohnquartieren und auf Schulwegen auf das erforderliche Mindestmaß eingengt und dadurch fußgängerfreundlich umgestaltet werden.

Dies wird beispielhaft am Knotenpunkt Hans-Stangenberger-Straße / Austraße im Aurain getestet.

- keine -

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

- keine -

Zusammenfassung: Sichere Straßenquerungen zur Stärkung des Fußverkehrs schaffen.

Mobilitätsplan 2035 Bietigheim-Bissingen

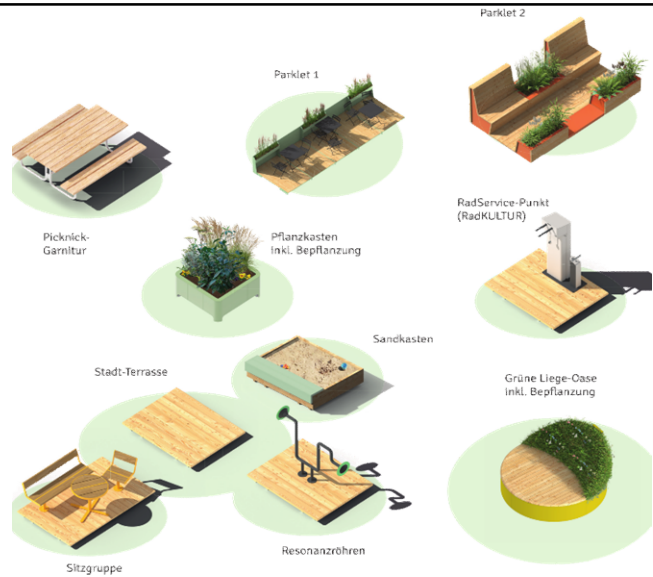
FUSSVERKEHR Maßnahmen-Steckbrief-Nr. E02

Temporäre Möblierung zur Aufwertung des öffentlichen Raums

Karte / Abbildung



Bad Wimpfen



Quelle: Verkehrsministerium BW

Ziel: Aufenthaltsqualität erhöhen

Aufgabenbeschreibung

Wenn eine öffentliche Fläche im größeren Umfang umgebaut werden soll, ist dies eine langfristige Entscheidung mit hoher Tragweite, die bei Planung und Bau viele Ressourcen bindet. Zweifel, ob die in Frage kommenden Maßnahmen geeignet sind, können den Prozess blockieren. Daher soll eine neue Flächenaufteilung und -gestaltung zunächst für einen begrenzten Zeitraum getestet werden. Mit modularen Elementen und Möbeln soll die temporäre Umgestaltung von öffentlichen Verkehrsflächen erprobt werden.

Mögliche Standorte wären:

- Bietigheimer Innenstadt im Umfeld von Kaufland
- Bissinger Ortsmitte beim Eingang Bahnhofstraße

Abhängigkeiten und Zielkonflikte

- Die Ausstattung kann vom Verkehrsministerium ausgeliehen werden.
- Umnutzung des öffentlichen Raums

Priorität	Beitrag (Verkehrswende)	Mittel (Kosten)	Zeithorizont
<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> hoch	<input type="checkbox"/> hoch	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig
<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittel	<input type="checkbox"/> mittelfristig
<input type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> gering	<input checked="" type="checkbox"/> gering	<input type="checkbox"/> langfristig
			<input type="checkbox"/> laufend

Akteure

- keine -

Zusammenfassung: Mehr Aufenthaltsqualität für mehr Fußverkehr.