



Methodik und Ergebnisse der Straßenraumverträglichkeit

Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025

Impressum

Auftraggeber:

Freie Hansestadt Bremen

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

-Referat 50-

Ansgaritorstr. 2

28195 Bremen

Der Senator für Umwelt,
Bau und Verkehr



Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Aachen/Berlin



Dieser Bericht ist eine Zwischendokumentation im Bearbeitungsprozesses des Verkehrsentwicklungsplans 2020/2025 (Stand der Bearbeitung Februar 2013).

Bearbeitung der Zwischendokumentation:

Sebastian Schröder (Planersocietät)

Hinweis

Bei allen Planungsprojekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Funktionale und stadträumliche Verträglichkeit der Hauptverkehrsstraßen.....	6
1.1	Methodik der Verträglichkeitsanalyse	6
1.2	Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse.....	10
2	Fazit.....	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einstufung der untersuchten Straßenräume nach Verträglichkeitsklassen	11
Abbildung 2: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „0 bis 4 Punkte“:.....	12
Abbildung 3: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „4,1 bis 7,5 Punkte“:..	13
Abbildung 4: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „7,6 bis 11 Punkte“:..	14
Abbildung 5: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „> 11 Punkte“:	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse.....	7
Tabelle 2: Verträglichkeit nach Punktwertklasse.....	8
Tabelle 3: Punkteverteilung nach Kategorien.....	9
Tabelle 4: Gewichtung des Zwischenergebnisses.....	10

1 Funktionale und stadträumliche Verträglichkeit der Hauptverkehrsstraßen

Innerstädtische, angebaute Straßenräume besitzen neben der reinen Verkehrsfunktion (Verbindung und Erschließung) eine Reihe weiterer Funktionen. So sind sie unmittelbarer Lebensraum der Anwohner, Ort zum Verweilen, von Spaziergängen, von Kinderspiel, ein Treffpunkt mit Nachbarn, außerdem Verkehrs- und Parkraum. Geschäftsstraßen besitzen eine wirtschaftliche Bedeutung für die umliegenden Händler oder Gastronomen.

Allein an diesen beispielhaft aufgeführten Ansprüchen lässt sich erkennen, dass städtische Straßenräume unterschiedlichsten Anforderungen möglichst parallel gerecht werden müssen. Die Tatsache, dass Straßenräume viele Jahrzehnte primär durch die Bedürfnisse des Autoverkehrs geprägt wurden, birgt ein erhebliches Konfliktpotenzial.

Die Straßenbelastung in Kfz-Tageswerten hat generell nur eine bedingte Aussagekraft darüber, inwieweit ein Straßenraum seiner Funktion gerecht wird. Eine Hauptstraße in einem Gewerbegebiet ist beispielsweise von anderen Nutzungsansprüchen gekennzeichnet als eine Ortsdurchfahrt mit Versorgungs- und Aufenthaltsfunktion.

Im Rahmen der (Straßenraum)-Verträglichkeitsanalyse werden daher die systematischen Konflikte bewertet, die sich aus den Verursachern (Kfz-Verkehr) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die Betroffenen (u. a. Fuß- und Radverkehr, Anwohner) ergeben.

1.1 Methodik der Verträglichkeitsanalyse

Entsprechend der unterschiedlichen Nutzeransprüche werden in die Verträglichkeitsanalyse mehrere relevante Themenfelder einbezogen, hierzu zählen im Wesentlichen:

- die Umfeldnutzung und Art der Bebauung
- der motorisierte Verkehr
- Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)
- Straßenraumgestaltung und -qualität

Ausgehend von diesen Themenfeldern werden Bewertungskriterien entwickelt und einem Erhebungsbogen zu Grunde gelegt, anhand dessen die straßenraumspezifische Bewertung vor Ort erfolgt (vgl. Tabelle 1).

Die Bewertung vor Ort erfolgt durch Befahrungen per Pkw oder Rad sowie Begehungen. In einem ersten Schritt werden (längere) Straßen in homogene Abschnitte eingeteilt (bspw. anhand von prägenden Raumkanten, veränderten Umfeldnutzungen, veränderten Straßenraumquerschnitten). Für jeden dieser Abschnitte wird eine separate Bewertung durchgeführt.

Die Daten zur Verkehrsbelastung werden aus dem Verkehrsmodell Bremen (Stand: Dezember 2012) entnommen und sind daher noch nicht als endgültig zu betrachten. Zur Bewertung der

Lärmsituation wird der aktuell gültige Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2007 für den Bereich der Stadt Bremen herangezogen.

Gegenstand der Bewertung ist das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Bremen. Insgesamt beträgt die Länge des untersuchten Straßennetzes knapp 300 km.

Tabelle 1: Themenbereiche und Kriterien der Verträglichkeitsanalyse

Themenbereich	Bewertungskriterien
Umfeldnutzung und Art der Bebauung	<ul style="list-style-type: none"> > Art der Umfeldnutzung (Wohngebiet, Gewerbe, Stadtteilzentrum etc.) > Anbauart (ein-/beidseitig) und Dichte der Bebauung > sensible Einrichtungen (z.B. Kita, Schule)
Kfz-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> > zulässige und tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit > Verkehrsbelastung, betrachtet in Relation zur Straßenfunktion > Fahrbahnqualität
Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> > baulicher Zustand der Wege > Bedingungen für Fußgänger / Radfahrer im Längs- und Querverkehr
Straßenraum und Straßenraumqualität	<ul style="list-style-type: none"> > Trennwirkung > räumliche Proportionen (Verhältnis Seitenraum – Fahrbahn) > Platzierung und verkehrliche / optische Wirkung des ruhenden Verkehrs > Art und Wirkung von Straßengrün > Lärm

Quelle: eigene Darstellung

Die Bewertung der einzelnen Straßenabschnitte erfolgt durch eine Punktwertung je Bewertungskriterium. Schlechte bzw. negative Bewertungen haben hierbei höhere Punktwerte zur Folge. Abschließend werden die einzelnen Punktwerte summiert sowie eine Gewichtung vorgenommen, die der unterschiedlichen Sensibilität von Umfeldnutzungen (bspw. ist Gewerbenutzung deutlich unsensibler als Wohnnutzung) sowie der Bebauungsart (beidseitige, überwiegend geschlossene bzw. dichte Bebauung gegenüber einseitiger, aufgelockerter oder nur vereinzelter Bebauung) Rechnung trägt. Ergebnis der Verträglichkeitsanalyse ist je Straßenraum ein Punktwert, der eingeteilt in die in Tabelle 2 dargestellten Klassen die Verträglichkeit widerspiegelt.

Es muss berücksichtigt werden, dass den Bewertungen vor Ort keine messbaren Kriterien zu Grunde liegen. Mit fortschreitendem Erhebungsverlauf entwickelt sich eine Analyse, die sich nach den vorangegangenen Ergebnissen richtet. Dabei gilt es subjektiv wahrgenommene Aspekte im Kontext bisheriger dokumentierter Straßenräume objektiv einzuordnen um somit eine konsequente und einheitliche Bewertung zu ermöglichen. Eine subjektive Einschätzung sachlicher Kriterien im Rahmen einer objektiven Vorgehensweise bildet die Grundlage für die endgültige Punktevergabe.

Tabelle 2: Verträglichkeit nach Punktwertklasse

Punktwertklasse	Erläuterung	Klassenbezeichnung
4 und weniger	Der Straßenabschnitt weist keine oder nur sehr geringe Mängel in Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es besteht i. d. R. kein Handlungsbedarf.	Der Straßenabschnitt ist verträglich.
> 4 bis einschließlich 7,5	Der Straßenabschnitt weist einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht Handlungsbedarf.	Der Straßenabschnitt ist weitestgehend verträglich.
> 7,5 bis einschließlich 11	Der Straßenabschnitt weist eine vermehrte Anzahl an Mängeln auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind. Es besteht Handlungsbedarf	Der Straßenabschnitt ist eingeschränkt verträglich.
> 11	In nahezu allen Bereichen sind größere Mängel festzustellen. Es besteht daher starker Handlungsbedarf.	Der Straßenabschnitt ist nicht verträglich.

Quelle: eigene Darstellung

Im Folgenden werden die einzelnen Kriterien und die dazugehörige Fragestellung mit der jeweiligen Punktespanne aufgelistet und gezeigt, wie die Punkteverteilung durch die Bewertung erfolgt. Tabelle 3 zeigt die Kategorien, welche zusammen das erste Zwischenergebnis durch die Summe aus den jeweiligen Bewertungen ergeben, die Punktzahl ohne Gewichtung. Tabelle 4 stellt die Gewichtung durch die angrenzende Nutzung und Bebauung dar. Dabei wird je nach Kriterium ein anteiliger Auf- oder Abschlag berechnet. Durch die Addition des Ergebnisses mit der Zwischensumme wird das Endergebnis (Punktzahl mit Gewichtung) berechnet, welches die entsprechende Punktwertklasse bestimmt.

Tabelle 3: Punkteverteilung nach Kategorien

Kategorie	Fragestellung	Punkteinteilung			
Geschwindigkeit (0 – 2 Punkte)	Wird die zulässige Geschwindigkeit eingehalten bzw. wird diese als zu hoch eingeschätzt?	zul. Geschwindigkeit zu hoch 1		Gefahrenes Geschwindigkeit zu hoch 1	
Baulicher Zustand (0 – 2 Punkte)	Wie ist der bauliche Zustand?	Fahrbahn Gut / Mittel / Schlecht 0 / 0,5 / 1	Radweg Gut / Mittel / Schlecht 0 / 0,25 / 0,5	Gehweg Gut / Mittel / Schlecht 0 / 0,25 / 0,5	
Proportionen: Aufteilung Fahrbahn/ Seitenbereiche (0 – 2 Punkte)	Wird der Straßenraum stark bzw. eher durch die Fahrbahn / den Kfz-Verkehr geprägt oder besteht ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fahrbahn und Seitenräumen?	Straßenraum stark Kfz-geprägt 2	Straßenraum eher Kfz-geprägt 1	Ausgewogenes Verhältnis Fahrbahn zu Seitenraum 0	
Fuß- und Radverkehr quer zur Fahrbahn: Querungshilfen (0 – 2 Punkte)	Ermöglichen regelmäßige bzw. vereinzelt Querungshilfen (Mittelinsel, LSA, Zebrastrifen) eine sichere Querung des Straßenraums oder fehlen diese?	fehlen 2	vereinzelt vorhanden 1	regelmäßig vorhanden 0	
Fuß- und Radverkehr quer zur Fahrbahn: Trennwirkung (0 – 2 Punkte)	Besitzt der Straßenraum eine Trennwirkung für den Querverkehr? Bilden die Straßenseiten eine Einheit / ein Gesamtbild?	Hoch 2	Mittel 1	Keine 0	
Fuß- und Radverkehr parallel zur Fahrbahn (0 – 4 Punkte)	Sind die Wege durchgehend bzw. hindernisfrei und ausreichend breit?	Fußverkehr Gut / Mittel / Schlecht 0 / 1 / 2		Radverkehr Gut / Mittel / Schlecht 0 / 1 / 2	
Parken (0 – 2 Punkte)	Beeinträchtigt der ruhende Verkehr andere Verkehrsteilnehmer/innen oder das Straßenbild?	Störung Fuß- und Radverkehr 1	Störung Verkehrsbild 1	Kein Parken bzw. keine Störung 0	
Straßengrün (-1 – 1) Punkte)	Ist Straßenbegleit- oder Umgebungsgrün vorhanden und wirkt sich positiv auf den Straßenraum aus?	Ja - 1	Umgebungsgrün (z.B. Vorgärten) - 0,5	Ja, aber kein Einfluss 0	Nein 1
Lärmbelastung ¹ (0 – 0,5 Punkte)	Ist der Straßenabschnitt laut Lärmaktionsplan einer starken oder geringen Lärmbelastung ausgesetzt?	Stark betroffen 0,5	Betroffen 0,375	Gering betroffen 0,25	Nicht betroffen 0
Verkehrsbelastung (0 – 2 Punkte)	Wie ist die Verkehrsbelastung im Kontext der Umfeldnutzung einzuschätzen?	Sehr kritisch 2	Kritisch 1	Eher kritisch 0,5	unkritisch 0

Quelle: eigene Darstellung

¹ Gemäß Lärmaktionsplan 2007

Tabelle 4: Gewichtung des Zwischenergebnisses

Kategorie	Auf- und Abschlag (der bisherigen Punktsomme)					
Umfeld- nutzung	Stadtteil- zentrum	Mischgebiet	Wohngebiet, vereinzelt Ein- zelhandel	Gewerbege- biet, verein- zelt Wohn- nutzung	Gewerbe- /Industriegebiet	
	+ 20%	+ 10%	+ 5%	- 15%	- 30%	
Bebauung	beidseitig, geschlos- sen/dicht	ein- /beidseitig, geschlos- sen/dicht	einseitig, Dichte unterschiedlich	einseitig, aufgelockert	nur ver- einzelt	Anbau- frei
	+ 10%	+ 5%	- 5%	- 10%	- 20%	- 30%

Quelle: eigene Darstellung

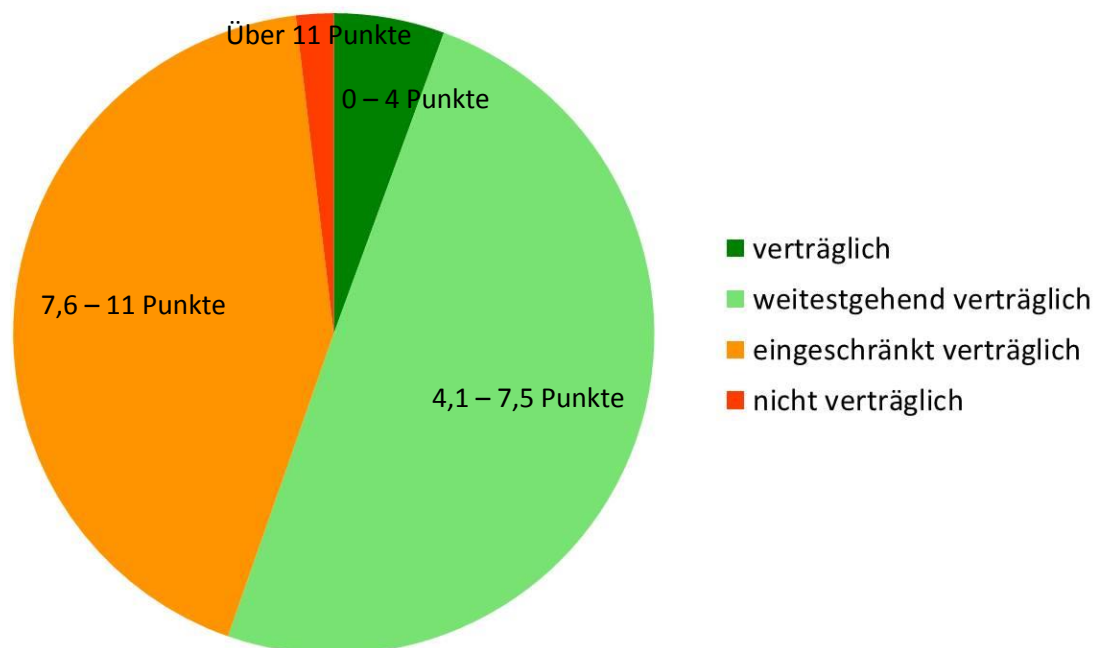
1.2 Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse

Die Ergebnisse der Verträglichkeitsanalyse liegen in Form einer umfangreichen Punktwertta-
belle sowie in kartographischer Form vor. Nachfolgend werden wesentliche Ergebnisse sowie
exemplarisch einzelne Straßenräume vorgestellt (in Form von Steckbriefen, ein Beispiel pro
Verträglichkeitsklasse).

Insgesamt ist mehr als die Hälfte der untersuchten Straßenräume als (weitestgehend) verträg-
lich und damit als eher unproblematisch einzustufen (Straßenräume mit einem Punktwert bis
7,5). In der Kategorie „eingeschränkt verträglich“, also dem Vorliegen mehrerer Mängel, befin-
den sich etwa 43% der untersuchten Straßenmeter². Als unverträglich bzw. mit einem Punkt-
wert über 11 wurden 2% der untersuchten Straßenräume bewertet (vgl. Abbildung 1).

² Die Auswertung erfolgt nach Länge [m].

Abbildung 1: Einstufung der untersuchten Straßenräume nach Verträglichkeitsklassen



Quelle: eigene Darstellung

Wenig bzw. kaum Handlungsbedarf weisen insbesondere Straßenabschnitte auf, die gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr vorweisen (z.B. Hemmstraße, Waller Ring). Diese Straßenräume zeichnen sich durch eine verträgliche, wenig Kfz-geprägte Gestaltung aus, da sie über gute Bedingungen für den Fuß- und/oder Radverkehr sowohl im Längs- als auch im Querverkehr, positiv wirkende grüne Elemente (z.B. Straßenbäume) sowie einen guten baulichen Zustand verfügen. Weiterhin fallen Abschnitte aufgrund der angrenzenden Umfeldnutzung und Art der Bebauung (z.B. Stapelfeldstraße, Eduard-Schopf-Allee) in diese Kategorie. Hierbei wirken Straßen mit bspw. überwiegend Gewerbenutzung und aufgelockerter oder einseitiger Bebauung weniger sensibel und lassen höhere Belastungen zu.

Abbildung 2: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „0 bis 4 Punkte“:

Alfred-Faust-Straße (zwischen Brenningstraße und Theodor-Billroth-Straße)			
Straßenkategorie	Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	zul. Geschwindigkeit
Gemeindestraße	Beidseitige und aufgelockerte Bebauung, Nahversorgung-/Stadtteilzentrum	4.000 Kfz / Tag	30 km/h

Kfz-Verkehr: ++

- > geringe Verkehrs- und Lärmbelastung
- > zulässige Geschwindigkeit wird eingehalten

Fuß- und Radverkehr: +

- > Gehwege in der Breite teilweise eingeschränkt
- > gute und gesicherte Querungsmöglichkeiten
- > Bordsteinradweg ausreichend breit
- > Bei hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen besteht Konfliktpotenzial

Optische und allgemeine Qualität: ++

- > guter baulicher Zustand des Straßenraums
- > ausgewogenes Verhältnis Fahrbahn : Seitenbereiche

Gesamtbewertung: Der Straßenraum ist verträglich ++

- > hohe optische Qualität
- > gute Bedingungen für Nahmobilität



Quelle: eigene Darstellung

Die Mehrheit der untersuchten Straßenräume ist der Kategorie „weitestgehend verträglich“ (4,1 bis 7,5 Punkte) zugeordnet. Hier finden sich insbesondere Straßen in Wohngebieten mit vereinzelt Einzelhandel bzw. in rein wohnlich geprägten Lagen (z.B. Hamburger und Hammersbecker Straße) sowie Straßen mit stadtteilspezifischer Verbindungsfunktion (z.B. Pappelstraße, Arsterdamm, Otto-Brenner-Allee). Einzelne Mängel (z.B. stark Kfz-geprägte Straßenraumgestaltung, eingeschränkte Querungsmöglichkeiten, erhöhte Verkehrsbelastung und Trennwirkung) führen jeweils zu einer geringfügigen Abwertung innerhalb der Kategorie.

Abbildung 3: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „4,1 bis 7,5 Punkte“:

Hamburger Straße (zwischen Stader und Lüneburger Straße)			
Straßenkategorie	Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	zul. Geschwindigkeit
Gemeindestraße	Beidseitige und geschlossenen/dichte Bebauung, Wohnen, vereinzelt Einzelhandel	3.600 Kfz / Tag	50 km/h

Kfz-Verkehr: + +

- > geringe Verkehrsbelastung
- > mäßige Lärmproblematik

Fuß- und Radverkehr: + +


- > abschnittsweise schmale Gehwege
- > gute Querungsmöglichkeiten im westlichen Abschnitt
- > fehlende Querungsmöglichkeiten im östlichen Abschnitt
- > beidseitiger und ausreichend breiter Radfahrstreifen

Optische und allgemeine Qualität: +

- > homogener Straßenraum in gutem baulichen Zustand
- > eher Kfz-geprägter Straßenraum (beidseitig Parken)

Gesamtbewertung: + Der Straßenraum ist weitestgehend verträglich.

- > noch verträgliche Beeinflussung des Straßenraums durch den Kfz-Verkehr
- > überwiegend hohe Straßenraumqualität mit guten Bedingungen für Nahmobilität



Quelle: eigene Darstellung

In der Kategorie „eingeschränkt verträglich“ befinden sich zahlreiche Einfallachsen in die Stadt (Lilienthaler und Schwachhauser Heerstraße) sowie stark belastete Straßen in der Innenstadt (z.B. Rembertiring, Bürgermeister-Smidt-Straße). Hier fehlen vielfach einzelne Aspekte wie gesicherte Übergänge für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen; die mehrspurigen Fahrbahnen erzeugen eine hohe Trennwirkung und das hohe Verkehrsaufkommen führt zu einer hohen Lärmbelastung für das dicht bebaute Umfeld. Teils fallen dabei Straßen mit einem guten Abschnitt im darauffolgenden Teil in eine schlechtere Kategorie, da positive Ansatzpunkte aus dem vorherigen Bereich nicht fortgeführt werden, wie z.B. Buntentorsteinweg, Ludwig-Roselius-Allee, Langemarckstraße.

Abbildung 4: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „7,6 bis 11 Punkte“:

Buntentorsteinweg (zwischen Leibnizplatz und Kirchweg)			
Straßenkategorie	Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	zul. Geschwindigkeit
Gemeindestraße	Beidseitige und geschlossenen/dichte Bebauung, Mischgebiet	6.100 Kfz / Tag	50 km/h

Kfz-Verkehr: + -

- > geringe Verkehrsbelastung
- > Straßenraumproportionen stark Kfz-geprägt

Fuß- und Radverkehr: -


- > Gehwege teilweise zu eng für das hohe Aufkommen
- > nur vereinzelt gesicherte Querungsmöglichkeiten
- > Fahrbahnführung für den Radverkehr unsicher, eigene Radverkehrsanlagen nur im Haltestellenbereich

Optische und allgemeine Qualität: - -

- > hohe Trennwirkung
- > schlecht einsehbar durch ruhenden Verkehr
- > mäßiger baulicher Zustand des Straßenraums

Gesamtbewertung: - Der Straßenraum ist eingeschränkt verträglich -

- > Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) dominiert den Straßenraum
- > eher schlechte Bedingungen für Nahmobilität



Quelle: eigene Darstellung

Als unverträglich werden überwiegend Straßen im Innenstadtbereich (z.B. Bismarckstraße, Am Dobben, Hansestraße) eingestuft. Hier wirken auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenräume mit schlechten Bedingungen für Nahmobilität, eine mangelnde Straßenraumqualität sowie hohe Verkehrs- und Lärmbelastungen zusammen mit einem vorwiegend durch empfindliche Wohn- oder Mischnutzung geprägten Umfeld.

Abbildung 5: Beispiel für einen Straßenraum der Verträglichkeitsklasse „> 11 Punkte“:

Bismarckstraße (zwischen Schwachhauser Heerstraße und St.-Jürgen-Straße)			
Straßenkategorie	Umfeldnutzung	Verkehrsbelastung	zul. Geschwindigkeit
Gemeindestraße	Beidseitig und dichte bebaut, Wohnnutzung mit vereinzelt Einzelhandel	19.100 Kfz / Tag	30 km/h

Kfz-Verkehr: ⊖

- > hohe Verkehrs- und Lärmbelastung
- > Straßenraumproportionen eher Kfz-geprägt

Fuß- und Radverkehr: ⊖


- > teilweise sehr schmaler Geh- und Bordsteinradweg (Konfliktpotenzial)
- > ruhender Verkehr beeinträchtigt Fuß- und Radverkehr
- > Querungsmöglichkeiten nur an LSA-geregelten Knoten

Optische und allgemeine Qualität: ⊖

- > hohe Trennwirkung, trotz Tempo 30
- > optische Aufwertung nur durch Umgebungsgrün (z.B. Vorgärten)
- > Seitenbereiche in mäßigem baulichem Zustand

Gesamtbewertung: Der Straßenraum ist nicht verträglich ⊖

- > Schluchtartiges Straßenbild durch enge Bebauung und schmale Seitenbereiche
- > schlechte Bedingungen für Nahmobilität
- > keine Aufenthaltsqualität, hohe Trennwirkung



2 Fazit

Die Straßenraumverträglichkeitsanalyse zeigt im Ergebnis ein ambivalentes Bild. Bei einer knappen Mehrheit an (weitestgehend) verträglichen Straßenräumen weisen 45% der untersuchten Straßen größere Mängel in unterschiedlichen Bereichen auf. Da sich diese Defizite meist auf mehrere Nutzergruppen und -ansprüche beziehen gilt es an den entsprechenden Stellen übergreifende Lösungen zu finden, die nicht nur einen Aspekt in den Fokus nehmen.

Der Anteil „nicht verträglicher“ Straßen ist mit 2% relativ gering. Die Straßenräume dieser Kategorie befinden sich überwiegend in den Stadtteilen Mitte und Östliche Vorstadt, wo eine Vielzahl an Nutzungsansprüchen mit Konfliktpotenzial aufeinander trifft. Gerade in stark frequentierten Bereichen ist ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer/innen wichtig, um Gefahrensituationen zu vermeiden und die angrenzenden Nutzungen nicht zu beeinträchtigen. Daher spielt die verkehrsmittelübergreifende Sichtweise hier eine besonders wichtige Rolle.

In der Kategorie „eingeschränkt verträglich“ sind zumeist Straßen vertreten, die eine wichtige Verbindungsfunktion benachbarter Stadtteile haben oder eine überörtliche Funktion als Einfallstraßen in Richtung Innenstadt erfüllen. Dies hat in der Regel eine höhere Verkehrsbelastung zur Folge und führt – vor allem im Kontext einer mehrspurigen Fahrbahn – zu einer hohen Trennwirkung. Dadurch entstehen Nachteile für den Querverkehr aufgrund eines begrenzten Angebotes an Querungsmöglichkeiten.