

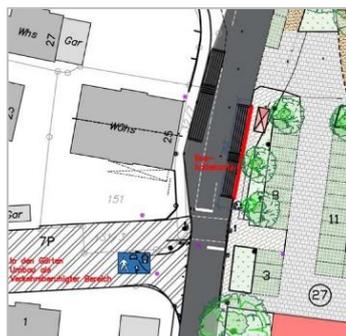
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Gemeinde Rudersberg

# Machbarkeitsstudie Umgestaltung Ortskern Schlechtbach

*Fortschreibung und Erweiterung*

Stand: 2021-04-14





# Machbarkeitsstudie Umgestaltung Ortskern Schlechtbach

*Fortschreibung und Erweiterung*

im Auftrag der  
Gemeinde Rudersberg

bearbeitet von  
PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard

Sophia Soetermanns

Aachen, April 2021



## INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUFGABENSTELLUNG	1
2.	BESTANDSAUFNAHME	3
	2.1 Städtebauliche Rahmenbedingung.....	3
	2.1.1 Historische Entwicklung .....	3
	2.1.2 Flächennutzung.....	4
	2.1.3 Stadterneuerung .....	13
	2.1.4 Defizite in der Siedlungs- und Baustruktur .....	15
	2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen.....	18
	2.2.1 Überörtliche Straßenerschließung.....	18
	2.2.2 Lokale Straßenerschließung .....	19
	2.2.3 Leistungsfähigkeit Knoten Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße.....	21
	2.2.4 Ruhender Verkehr.....	26
	2.2.5 Öffentlicher Raum .....	28
	2.2.6 Umweltverbund.....	29
	2.2.7 Unfallgeschehen.....	34
	2.2.8 Verkehrliche Rahmenbedingungen – Zusammenfassung .....	35
	2.3 Begutachtung Baumbestand .....	38
3.	BETEILIGUNGSVERFAHREN	40
	3.1 Bürgerinformationsveranstaltung und -werkstatt .....	40
	3.2 Befragung der Eigentümer/ Bewohner – Zusammenfassung.....	40
	3.3 Beteiligung der TÖB.....	41
	3.4 Anhörung Gemeinderat.....	41
	3.5 Gespräche mit Schlüsselpersonen.....	42
4.	PLANUNGSKONZEPT	47
	4.1 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.....	47
	4.2 Nutzungskonzept .....	50
	4.2.1 Ankerpunkte Soziale Infrastruktur und Einzelhandel .....	51
	4.2.2 Ankerpunkt Freiraumgestaltung/ Grüngestaltung.....	56
	4.2.3 Ankerpunkte auf vorwiegend privaten Flächen.....	58
	4.3 Verkehrskonzept.....	60
	4.3.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen .....	60
	4.3.2 Lichtsignalanlage Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße .....	61
	4.3.3 Querungsstellen der Ortsdurchfahrt .....	62
	4.3.4 Ruhender Verkehr.....	67
	4.4 Gestaltungsvorgaben Ortsdurchfahrt .....	70
	4.5 Gestaltungsvorgaben zentraler Bereich Schlechtbach .....	73



	4.5.1	Bebauung und Gestaltung Rathausplatz .....	73
	4.5.2	Innere fußläufige Erschließung .....	85
	4.6	Wohn- und Erschließungsstraßen.....	92
5.		DIE VISION	95
Anhang I		Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Vorfahrtsregelung	
Anhang II		Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Vollsignalisierung	



## AB B I L D U N G S V E R Z E I C H N I S

Abb. 2.1:	Unterschlechtbach 1686.....	3
Abb. 2.2:	Ober Schlechtbach 1686.....	3
Abb. 2.3:	Flurkarte Unterschlechtbach von 1831 (Ergänzungen bis 1884) .....	4
Abb. 2.4:	Realnutzungen im Sanierungsgebiet [wüstenrot].....	5
Abb. 2.5:	Ausschnitt Flächennutzungsplan 2025.....	6
Abb. 2.6:	Bebauungspläne Rudersberg-Slechtbach [Landratsamt Rems-Murr-Kreis].....	7
Abb. 2.7:	B-Plan 3024 "Änderung Ortsmitte Schlechtbach" .....	8
Abb. 2.8:	B-Plan 3025 "Ortsmitte".....	9
Abb. 2.9:	B-Plan 3040 "Beim Bahnhof (Ortsbauplan)".....	10
Abb. 2.10:	B-Plan 3.65 "Heckenweg Nord"/ Ausschnitt "Heckenweg Nord", 1. Änderung .....	11
Abb. 2.11:	B-Plan "Heckenweg Süd", 1. Änderung .....	12
Abb. 2.12:	Gebietsumgrenzung Sanierungsgebiet .....	13
Abb. 2.13:	Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse [wüstenrot] .....	14
Abb. 2.14:	Gebäudezustand [wüstenrot].....	15
Abb. 2.15:	Auszug Maßnahmen Lärmaktionsplan 3. Runde .....	21
Abb. 2.16:	Übersichtsplan Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße.....	22
Abb. 2.17:	Gesamtbelastung am Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße .....	23
Abb. 2.18:	Spitzenstunde am Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – nachmittags .....	24
Abb. 2.19:	Fußverkehrsnetz Schlechtbach .....	31
Abb. 2.20:	Auszug Bestandserhebung Radrouten.....	32
Abb. 2.21:	Radverkehrsnetz Rudersberg.....	33
Abb. 2.22:	Unfälle Schlechtbach 1.1.2017 – 24.12.2019.....	35
Abb. 2.23:	Verkehrliche Rahmenbedingungen .....	37
Abb. 4.2:	Umfassender Modernisierungsbedarf bzw. Abbruch und Neubau, Schmale Straße, Haus Nr. 16 [WHS 2019] .....	48
Abb. 4.1:	Umfassender Modernisierungsbedarf bzw. Abbruch und Neubau, Heilbronner Straße, Haus Nr. 1+2 [WHS 2019] .....	48
Abb. 4.3:	Modernisierungsbedürftiges Gebäude, Kindergarten, Pappelweg 9 [WHS 2019].....	49
Abb. 4.4:	Modernisierungsbedürftiges Gebäude, Ortsamt Schlechtbach, Rathausplatz, Haus Nr. 5 [WHS 2019] .....	49
Abb. 4.5:	Denkmalgeschütztes Gebäude mit umfassendem Modernisierungsbedarf, Heilbronner Straße, Haus Nr. 3 [WHS 2019] .....	49
Abb. 4.6:	Denkmalgeschütztes Gebäude mit umfassendem Modernisierungsbedarf Stuttgarter Straße, Haus Nr. 16 [WHS 2019] .....	49
Abb. 4.7:	Neuordnung Mühlweg, Haus Nr. 25 [WHS 2019].....	50
Abb. 4.8:	Neuordnung Rathausplatz, Haus Nr. 4 [WHS 2019] .....	50



Abb. 4.9:	Wieslauf angrenzend an Stuttgarter Straße [WHS 2019] .....	50
Abb. 4.10:	Öffentlicher Bereich Rathausplatz [WHS 2019].....	50
Abb. 4.11:	Städtebauliches Entwicklungskonzept [wüstenrot].....	51
Abb. 4.12:	Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße ohne Linksabbieger in die Heilbronner Straße .....	63
Abb. 4.13:	Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße mit Linksabbieger in die Heilbronner Straße .....	63
Abb. 4.14:	Lichtsignalgesicherter Übergang Höhe In den Gärten – Erschließung Bushaltestelle "Ortsmitte" – Verlagerung Richtungshaltestelle nach Rudersberg .....	64
Abb. 4.15:	Querung Stuttgarter Straße, Bushaltestelle, vorbehaltlich Sicherung Sichtbeziehungen.....	65
Abb. 4.16:	Einmündung Hofwiesen in Stuttgarter Straße, Blick nach Süden .....	65
Abb. 4.17:	Einmündung Brunnenstraße Stuttgarter Straße, Blick nach Norden .....	65
Abb. 4.18:	Ortseingang Schlechtbach Süd Planung 2011 und Ergänzung Querungssicherung .....	66
Abb. 4.19:	Einmündung Mühlweg in Stuttgarter Straße, Sicht auf Backhaus .....	66
Abb. 4.20:	Ausbau Nebenanlagen und Brückenverbreiterung Einmündung Mühlenweg .....	66
Abb. 4.21:	Verkehrs- und Gestaltungskonzept – Maßnahmen im Überblick .....	69
Abb. 4.22:	Ortsdurchfahrt Rudersberg – Gestaltungsbild Dr.-Hockertz-Straße .....	70
Abb. 4.23:	OD Schlechtbach, Rathausplatz – Südseite mit Wieslaufbrücke, Bestand .....	71
Abb. 4.24:	OD Schlechtbach, Rathausplatz – Wieslaufbrücke und Neubau Grundstück altes Ortsamt.....	71
Abb. 4.25:	Lösungsansatz 1 – Neubau mit baulich getrennter Mensa .....	76
Abb. 4.26:	Lösungsansatz 2.1 – Neubau mit integrierter Mensa in Zuordnung zum Straßenraum .....	78
Abb. 4.27:	Lösungsansatz 2.2 – Neubau mit integrierter Mensa in Zuordnung zum Straßenraum .....	79
Abb. 4.28:	Gestaltungskonzept Öffnung zur Wieslauf, Draufsicht Blick auf das Westufer bzw. des Rathausplatz.....	80
Abb. 4.29/30:	Gestaltungskonzept Öffnung Wieslauf auf Seite des Rathausplatzes .....	81
Abb. 4.31:	Gestaltungskonzept Öffnung zur Wieslauf, Perspektive – Blick von der Brücke.....	82
Abb. 4.32/33:	Beispiel Uferöffnung Schlosspark Coesfeld .....	82
Abb. 4.34/35:	Kanalisierung Wieslauf .....	83
Abb. 4.36:	Beispiel Kirchheim unter Teck – Renaturierung eines verbauten Gewässers (Lauter) .....	84
Abb. 4.37:	Ufervegetation im ausgebauten Gewässer [LUBW 2015] .....	84
Abb. 4.38:	Beispielschnitt/ -draufsicht Weg über Mühlwiesen .....	86
Abb. 4.39:	Beispiel Coesfeld, Schlosspark .....	87
Abb. 4.40:	Brücke über Wieslauf (Bestand).....	87
Abb. 4.41:	Beispielschnitt/ -draufsicht Wieslaufweg, Abschnitt Höhe Bushaltestelle bis Parkanlage mit Ortbetondecke .....	89
Abb. 4.42:	Beispielschnitt/ -draufsicht Wieslaufweg, Abschnitt Rathausplatz mit wassergebundener Decke .....	89
Abb. 4.43:	Wieslaufweg Höhe Kindergarten – Bestand .....	90
Abb. 4.44:	Wieslaufweg Höhe Kindergarten – Beispiel Umgestaltung .....	90



Abb. 4.45:	Gestaltungsbeispiel Kirchvorplatz, Ausrichtung auf Aufenthalts-/ Theaterraum.....	91
Abb. 4.46:	Gestaltungsbeispiel Kirchvorplatz, Ausrichtung auf kirchliche Nutzung .....	92
Abb. 4.47:	Untere Straße – Aufteilungsbeispiel Tempo 30-Zone .....	93
Abb. 4.48:	Untere Straße – Aufteilungsbeispiel verkehrsberuhigter Bereich .....	94
Abb. 5.1:	Übersichtsplan Planungskonzept .....	98

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 2.1:	Leistungsfähigkeit Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Bestand.....	25
Tab. 2.2:	Faktoren zur Hochrechnung auf die DTV .....	26
Tab. 2.3:	Parkraumerhebung (Begehung) am 24./25. Juni 2020 .....	27
Tab. 2.4:	Notwendige Stellplätze öffentlicher Einrichtungen im Tagesgang (Maximalwerte) .....	27
Tab. 4.1:	Flächenbedarf.....	56
Tab. 4.2:	Leistungsfähigkeit Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Vollsignalisierung .....	62



## 1. AUFGABENSTELLUNG

Die Gemeinde Rudersberg hat bisher einen planerischen Schwerpunkt auf die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Hauptort gelegt. Diese umfangreiche Maßnahme ist zwischenzeitlich abgeschlossen.

Im Vorfeld der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Hauptort wurde für alle Ortsdurchfahrten an den Landesstraßen in der Gemeinde Rudersberg 2009 eine Machbarkeitsstudie vorgelegt. Das Ergebnis war, dass auf der Ortsdurchfahrt Schlechtbach ein nahezu gleich hoher Handlungsbedarf besteht wie im Hauptort Rudersberg. Das hat bereits dazu geführt, dass als erster Schritt auf dem zentralen Abschnitt der Ortsdurchfahrt Tempo 30 angeordnet wurde. Die Gemeinde Rudersberg beabsichtigt deshalb nun, die Ortsdurchfahrt Schlechtbach städtebaulich und verkehrsplanerisch besser in den Ortskern zu integrieren.

Die Machbarkeitsstudie für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten aus dem Jahr 2009 ist zwangsläufig in wesentlichen Teilen veraltet. Sie muss fortgeschrieben und für die besondere Aufgabenstellung als Teil der Ortsentwicklung in Schlechtbach vertieft werden. Das betrifft vor allem folgende Themen:

- Verkehrsbelastung aus Bestandsdaten, Zählung im Knotenpunkt Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße,
- Unfallaufkommen,
- Lärmschutz (durch die Fortschreibung des Lärmaktionsplans abgedeckt),
- historische Entwicklung/ Ortsbeschreibung (vertiefende Betrachtung),
- Mängelanalyse,
- Handlungsbedarf und Identifizierung von Handlungsschwerpunkten,
- Maßnahmenkonzept.

Im Gegensatz zum Hauptort Rudersberg ist es in Schlechtbach aufgrund der städtebaulichen und freiräumlichen Struktur erforderlich, die Umgestaltung des Straßenraums in eine Gesamtbetrachtung für den Ortskern einzubetten, die die in den nächsten Jahren anstehenden Entwicklungen in das Konzept einbezieht. Das betrifft vor allem folgende Bereiche:

- Neugestaltung des Rathausplatzes<sup>1</sup>,
- Verbesserung der Erlebbarkeit der Wieslauf,
- Optimierung des Schulhofs und des Umfeldes der Grundschule,
- Entwicklungsziele der örtlichen Unternehmer (u. a. Gastronomie, Steinmetz, Sägewerk),
- bauliche Entwicklungsabsichten (Um-/Anbau, Neubau) im Ortskern durch private Bauherren,
- attraktive fußläufige Erschließung des Ortskerns und seines Umfeldes,
- Herstellung eines hochwertigen zusammenhängenden Freiraums im Umfeld der den Ortskern beherrschenden Infrastruktureinrichtungen.

<sup>1</sup> Rathausplatz ist der Straßenname des zentralen Abschnitts der Ortsdurchfahrt. Mit Rathausplatz wird aber auch der städtebauliche Raum zwischen Ortsamt und Schule bezeichnet. Die südlich angrenzende Erschließungsstraße führt gleichfalls den Straßennamen Rathausplatz. Die Bezeichnung Rathausplatz dient damit drei unterschiedlichen Definitionen: Ortsdurchfahrt, Platzraum und Ortsmitte.



Der Ortsteil Schlechtbach bietet damit vielfältige Potenziale, sich als attraktiver Wohnstandort weiter zu profilieren. Das hat dazu geführt, dass sich während der Bearbeitung des Gutachtens der Arbeitsschwerpunkt freiraumplanerisch immer weiter hin zu einer umfassenden Betrachtung des Raumes zwischen Ortsdurchfahrt und Wieslauf verschoben hat und die Frage baulicher Erweiterungen von Ortsamt und Schule stärker in den Mittelpunkt rückte.

Die Machbarkeitsstudie deckt damit nur einen Teil der für die weitere Ortsentwicklung Schlechtbach notwendigen Untersuchungen ab. Ergänzend wurden folgende Schritte durchgeführt, soweit sie nicht in den vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet enthalten sind:

- Eingehende Bestandsaufnahme innerhalb des Untersuchungsraums:
  - Beurteilung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum und soweit einsehbar auch auf privaten Flächen (Angebot und Nachfrage),
  - Grünräume und ihre Qualität,
  - Erschließung durch Fußwege im Bestand (Übernahme Radverkehrsanlagen aus Radverkehrsplan).
  
- Gespräche mit Akteuren
  - Wirtschaft,
  - Grundstückseigentümer,
  - Leiter soziale und kulturelle Infrastruktureinrichtungen,
  - Wasserwirtschaft.
  
- Auswertung der Machbarkeitsstudie als städtebauliches und verkehrliches Gesamtkonzept für den Bereich des Sanierungsgebiets.

Die Gemeinde Rudersberg wurde zum 1. Januar 2019 in das Landessanierungsprogramm des Landes Baden-Württemberg aufgenommen. Zur rechtssicheren Vorbereitung des Verfahrens hat die Gemeinde Rudersberg die Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH (WHS) beauftragt, vorbereitende Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für den Bereich "Ortskern Schlechtbach" durchzuführen. Am 10. Dezember 2019 erfolgte der Beschluss der Sanierungssatzung und der endgültigen Gebietsabgrenzung durch den Gemeinderat.

## 2. BESTANDSAUFNAHME

Im Vorfeld der Festsetzung der Ortsmitte Schlechtbach als Sanierungsgebiet wurden verschiedene (Vor-)Untersuchungen durchgeführt. Die Bestandanalyse stützt sich auf diese Ergebnisse sowie ergänzende Erhebungen.

### 2.1 Städtebauliche Rahmenbedingung

#### 2.1.1 Historische Entwicklung

Der Ortsteil Schlechtbach ist aus drei kleinen Ansiedlungen zusammengewachsen, wobei der Verlauf der Wieslauf eine bedeutende Rolle gespielt hat:

- Unterschlechtbach lag westlich der Wieslauf entlang der heutigen Heilbronner Straße – Untere Straße, Rathausplatz und Lindentaler Straße.
- Mittelschlechtbach entwickelte sich östlich der Wieslauf in Hanglage entlang der Stuttgarter Straße aus einzelnen Hofstellen.



Abb. 2.1: Unterschlechtbach 1686



Abb. 2.2: Ober Schlechtbach 1686

Diese historische Entwicklung erklärt, weshalb der heute als Ortskern wahrgenommene Bereich keine historische Baustrukturen aufweist – es war die Fläche zwischen den drei Teilorten. Erst durch die späteren Bautätigkeiten näherten sich die Ortslagen immer weiter an und bilden nun ein gemeinsames Zentrum, vor allem getragen von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen. Der so gebildete heutige Ortskern umfasst die Bebauung um den Rathausplatz und von der Heilbronner Straße bis zur Wieslauf.



Abb. 2.3: Flurkarte Unterschlechtbach von 1831 (Ergänzungen bis 1884)

## 2.1.2 Flächennutzung

### Realnutzung

Die Realnutzung prägt Untersuchungsgebiet durch Wohngebäude, die eine räumlich homogene Verteilung über das gesamte Untersuchungsgebiet aufweisen. Auffallend hoch ist die Anzahl an landwirtschaftlichen Nebengebäuden und Garagen/ sonstigen Nebengebäuden ohne besonderen räumlichen Schwerpunkt innerhalb des Sanierungsgebiets.

Im Ortskern befinden sich mit einer Kirche, dem Ortsamt mit Bücherei, dem Bürgerhaus, der Grundschule und einem Kindergarten wichtige öffentliche Einrichtungen. Ein Nutzungsschwerpunkt von Einzelhandel und Dienstleistung befindet sich entlang der Heilbronner Straße und des Rathausplatzes (Kreissparkasse, Imbiss, Schreib- und Tabakwarenladen, Friseur) bis zur Wieslauf. Mit einem Steinmetz am Rathausplatz und einem Sägewerk am Mühlweg gibt es im Ortskern produzierendes Gewerbe.

Im Sanierungsgebiet befindet sich eine über den Ort hinaus bekannte Gastronomie mit einer benachbarten kulturellen Einrichtung, dem Theaterkarren. Der Theaterkarren e.V. hat sich die Förderung kultureller Zwecke zur Aufgabe gemacht. Dies geschieht beispielsweise durch die Pflege und Förderung der schwäbischen Mundart, Kultur und Brauchtums. Es gibt darüber

hinaus ein reges Vereinsleben durch den Bürgerverein Schlechtbach e. V. mit Veranstaltungen wie Herbstfest, Schlacht- und Schnitzelfest und der Maibaumstellung.

Einrichtungen wie Kindergarten, Bahnhof, Sportzentrum und Festwiese überspringen vom Zentrum die Barriere Heilbronner Straße und sogar die Bahnlinie und liegen nicht mehr im Planungsbereich, müssen aber von dort aus gut erreichbar sein.

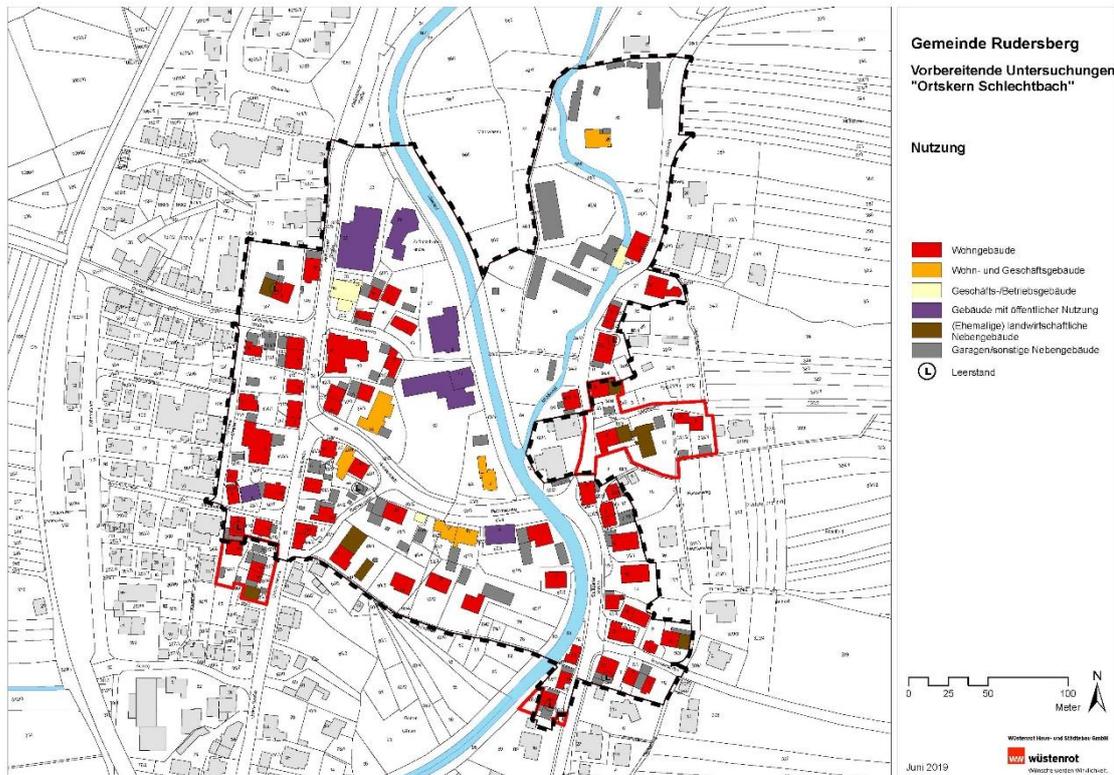


Abb. 2.4: Realnutzungen im Sanierungsgebiet [wüstenrot]

## Flächennutzungsplan

Das Sanierungsgebiet "Ortskern Schlechtbach" ist im Flächennutzungsplan überwiegend als Mischgebiet festgesetzt, ein kleiner Teil des Untersuchungsgebiets als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Kirche, Kindergarten, Schule und Spielen, östlich der Wieslauf ein schmaler Streifen als Parkanlage.

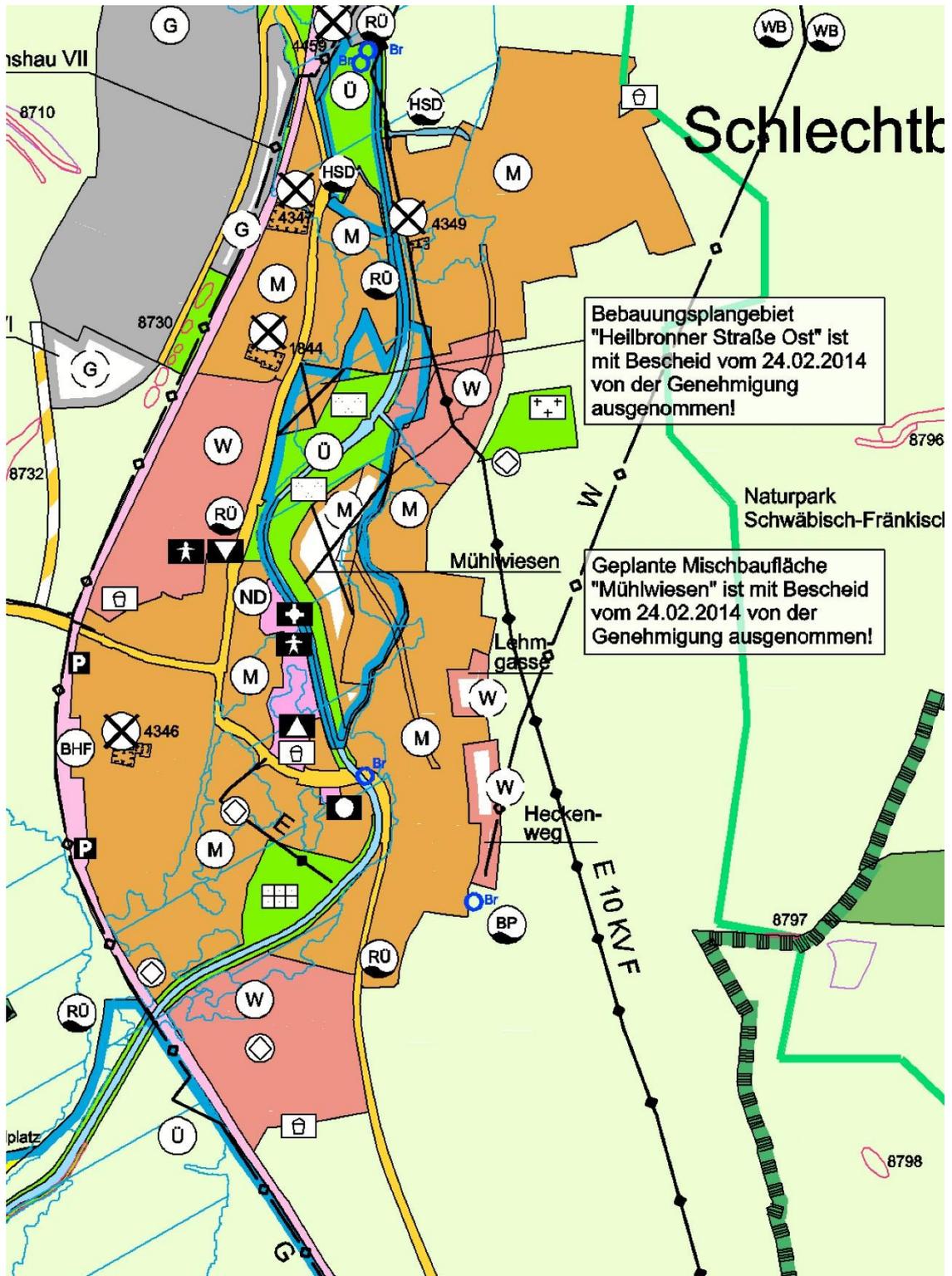


Abb. 2.5: Ausschnitt Flächennutzungsplan 2025

Für den überwiegenden Teil des Untersuchungsgebiets gelten keine Bebauungspläne. Somit gelten die Vorschriften des § 34 BauGB – Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile.

Teile des Untersuchungsgebiets werden von den folgenden Bebauungsplänen abgedeckt:

- B-Plan 3024 "Änderung Ortsmitte Schlechtbach", rechtskräftig seit 9.6.1978,
- B-Plan 3025 "Ortsmitte", rechtskräftig seit 1960, nichtqualifizierter B-Plan,
- B-Plan 3040 "Beim Bahnhof (Ortsbauplan)", rechtskräftig seit 13.7.1950, nichtqualifizierter B-Plan,
- B-Plan 3054 "Gärten", betrifft nur Anbindung an Heilbronner Straße, rechtskräftig seit 6.4.2006,
- B-Plan 3057 "Heckenweg Süd", mit zwei straßenabseitigen Gebäuden, rechtskräftig seit 30.10.2008 und
- B-Plan 3.65 "Heckenweg Nord", rechtskräftig seit 9.11.2017,

Da Bauungspläne eine geordnete städtebauliche Entwicklung unterstützen sollen, besteht ein enger Zusammenhang zwischen den Festsetzungen in den B-Plänen und der Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen der Sanierung.

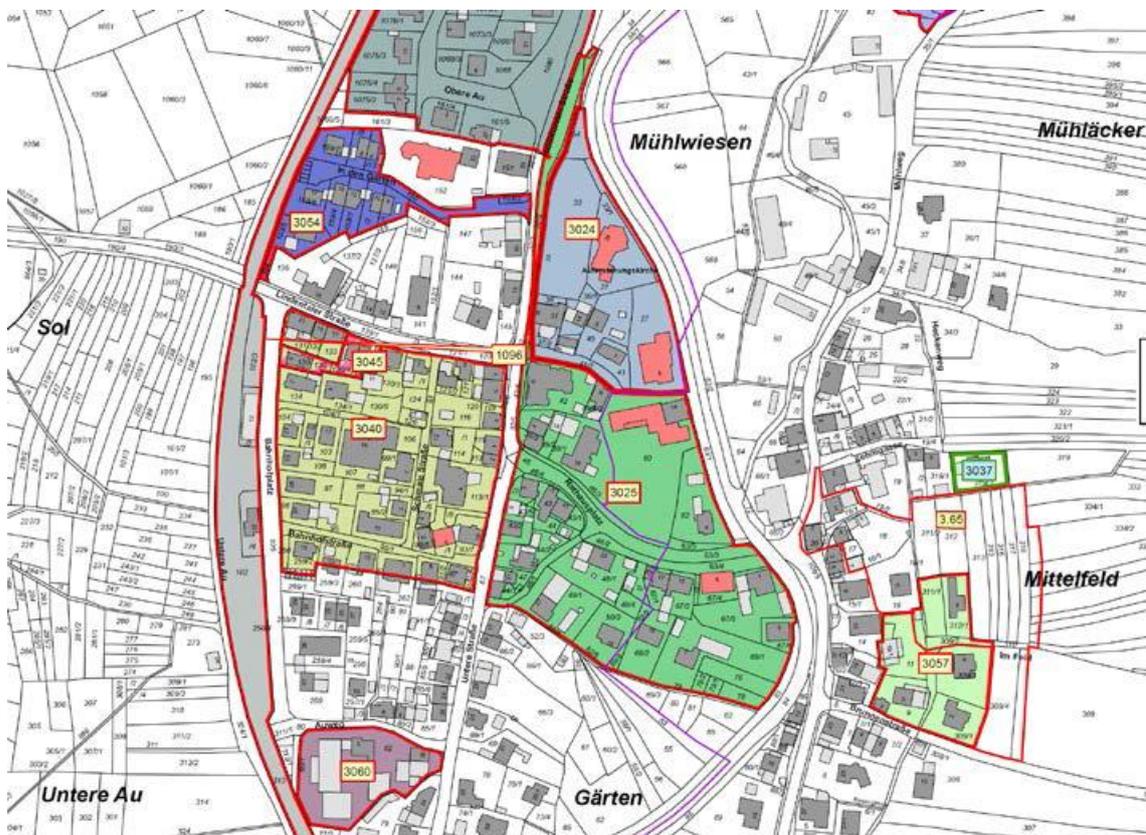


Abb. 2.6: Bebauungspläne Rudersberg-Slechtbach [Landratsamt Rems-Murr-Kreis]

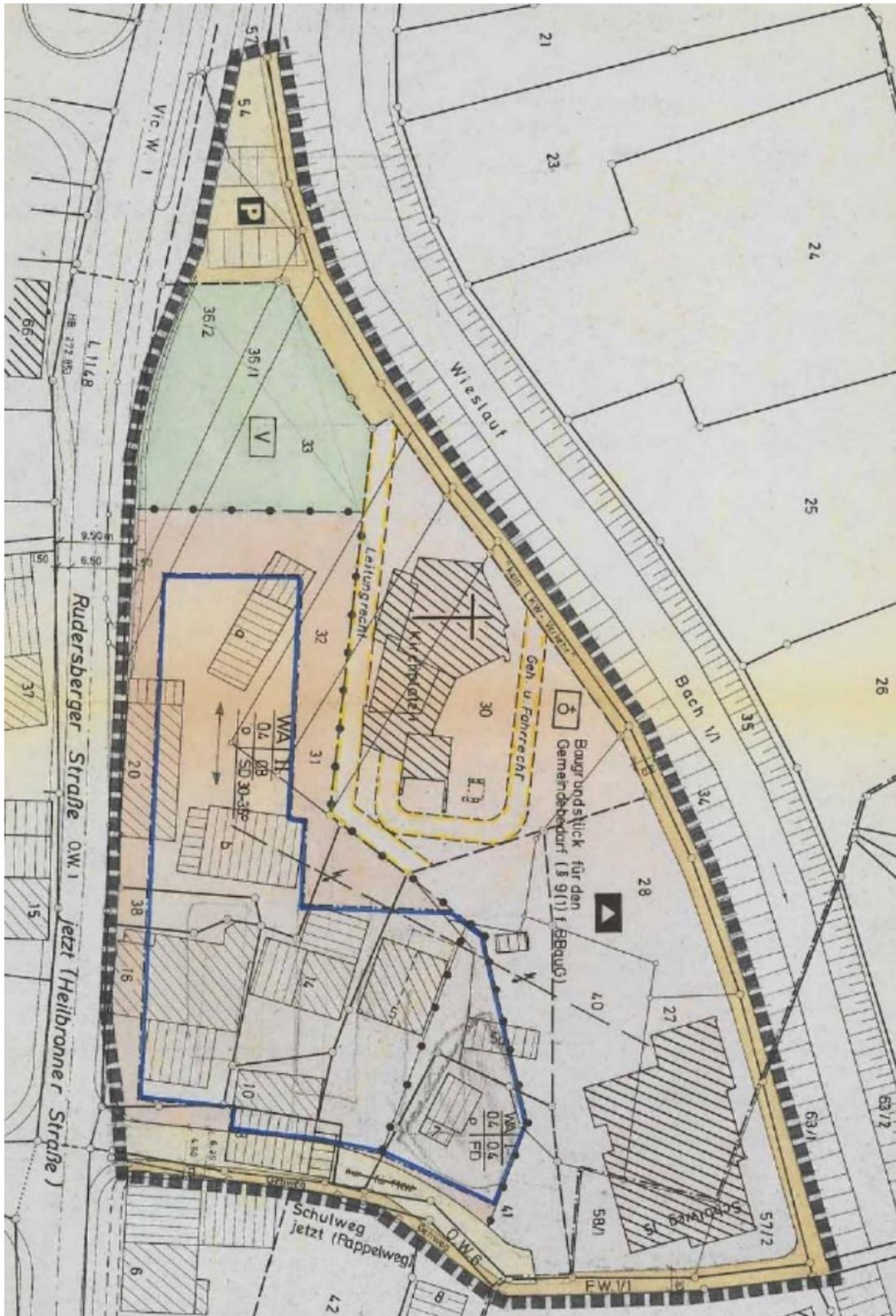


Abb. 2.7: B-Plan 3024 "Änderung Ortsmitte Schlechtbach"

Gemeinde Rudersberg, Umgestaltung Ortskern Schlechtbach – Fortschreibung



Abb. 2.8: B-Plan 3025 "Ortsmitte"



Abb. 2.9: B-Plan 3040 "Beim Bahnhof (Ortsbauplan)"





Gemeinde Rudersberg, Umgestaltung Ortskern Schlechtbach – Fortschreibung

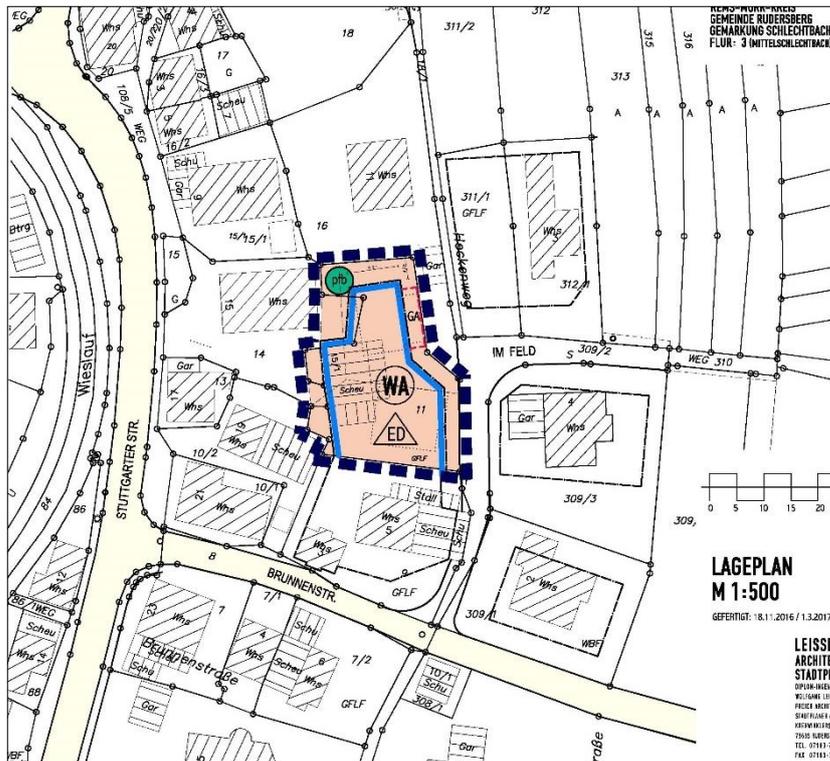


Abb. 2.11: B-Plan "Heckenweg Süd", 1. Änderung

### 2.1.3 Stadterneuerung

Der Gemeinderat der Gemeinde Rudersberg hat in seiner Sitzung am 17. Dezember 2019 die Satzung über die förmliche Festlegung des ca. 7,9 ha großen "Sanierungsgebietes Ortskern Schlechtbach" beschlossen.

Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im nachfolgenden Lageplan "Ortskern Schlechtbach" vom 20. September abgegrenzten Fläche.

Im Vorfeld wurden vorbereitende Untersuchungen durchgeführt, die zu dem Schluss kommen, dass innerhalb des Sanierungsgebiets Verbesserungen in der städtebaulichen Entwicklung voraussichtlich nur durch geeignete städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen erreicht werden können.

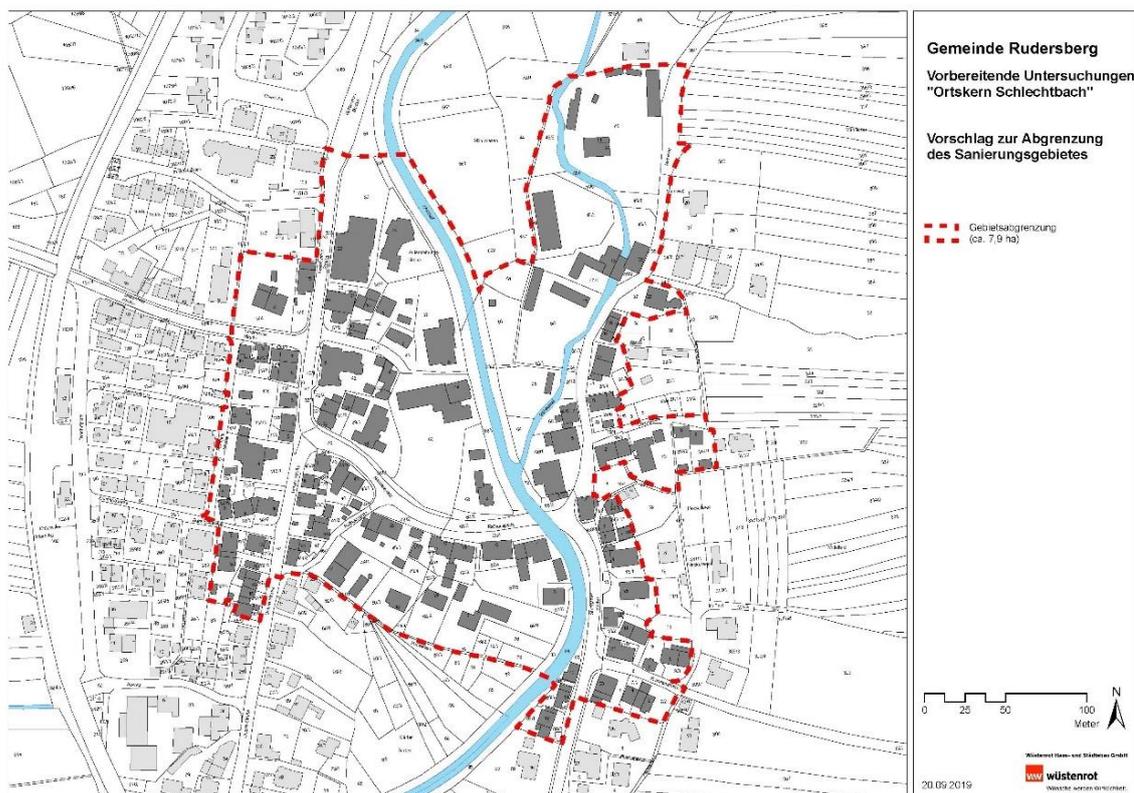


Abb. 2.12: Gebietsumgrenzung Sanierungsgebiet

Im Eigentum der Kommune befinden sich 51 Grundstücke mit insgesamt rund 28.560 m<sup>2</sup>. Auffallend hoch ist der Anteil der Grundstücke in privatem Eigentum (121 Grundstücke = 67,2 % aller Grundstücke).

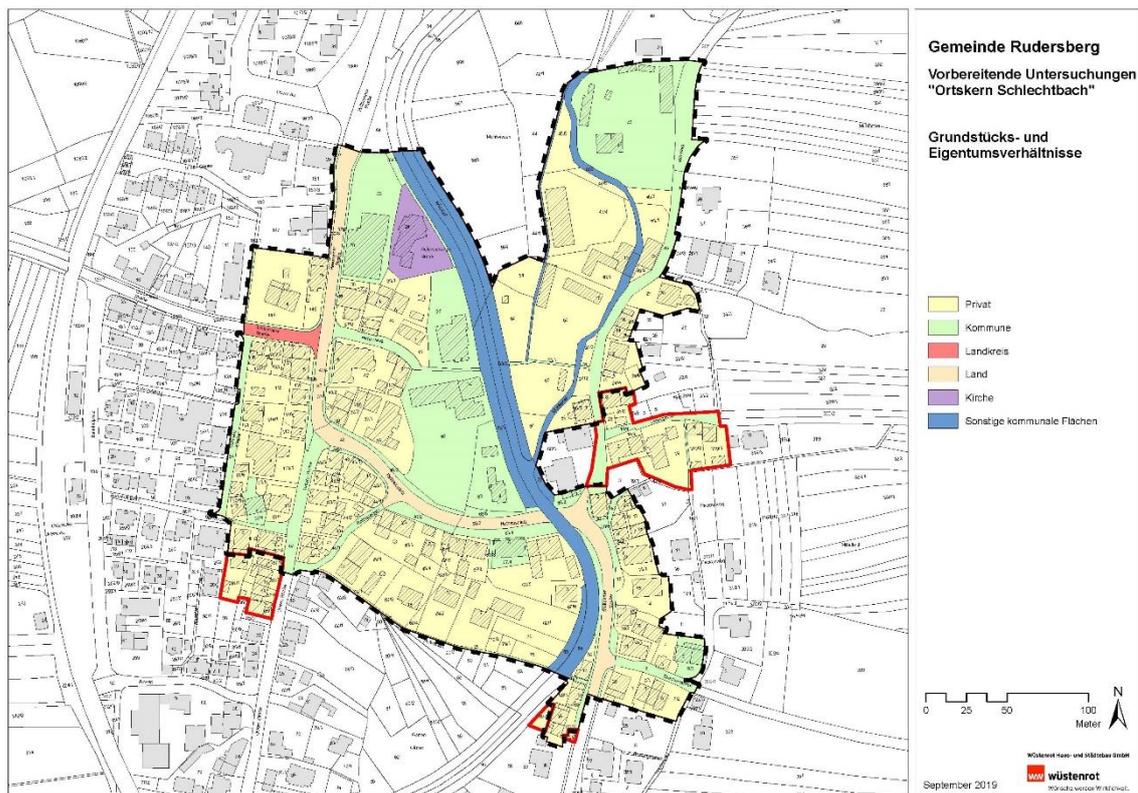


Abb. 2.13: Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse [wüstenrot]

Beim Vergleich der Altersstrukturen fällt auf, dass die über 65-jährigen im Vergleich zur Gemeinde Rudersberg deutlich unterrepräsentiert sind. Dagegen sind die Jahrgänge der Kinder und Jugendlichen (bis 17-jährige) im Untersuchungsgebiet etwas stärker vertreten als in der Gemeinde Rudersberg. Das Untersuchungsgebiet scheint sich im Wandel zu befinden, eine gezielte Stärkung der Strukturen für ein kinder- und jugendfreundliches Umfeld könnte daher angezeigt sein. Für den Beobachtungszeitraum ab 2012 lässt sich ableiten, dass die Gemeinde Rudersberg Anstrengungen unternehmen muss, um ihren aktuellen Einwohnerstand zu halten bzw. zu verbessern.

Der hohe Anteil der sehr schlechten Bausubstanz bei den Gebäuden – die Kategorien "schlecht" und "sehr schlecht/ für Nutzungszwecke ungeeignet" umfasst ca. 40 % und erfordert aufwändige Instandsetzungen/ Modernisierungen. Dabei wurde ein Teil der Gebäude nicht bewertet, da es sich um Garagen und Schuppen handelt. Ohne Einbeziehung dieser in die Auswertung wäre der prozentuale Anteil an Gebäuden in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand deutlich höher.

Nach einer vorläufigen Aufstellung der Kulturdenkmale sind im Untersuchungsgebiet verschiedene Gebäude mit Denkmaleigenschaft vorhanden. Gemäß der Stellungnahme des Landesdenkmalamtes im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sind im Untersuchungsgebiet keine erhaltenswerten, stadt- und ortsbildprägenden Gebäude vorhanden. Die Belange der archäologischen Denkmalpflege sind in den Prüffallgebieten mittelalterliche und (früh-)neuzeitliche Siedlungsbereiche Unter-, Mittel- und Oberslechtbach (M1) und bei der (abgegangenen) Schlechtbacher Mühle mit abgegangener Wehranlage am ehemaligen Mühlkanal (Mühlweg 19,

6M) zu prüfen. Aus dem Mittelalter ist die abgegangene mittelalterliche Siedlung (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, 4M) vorzufinden.

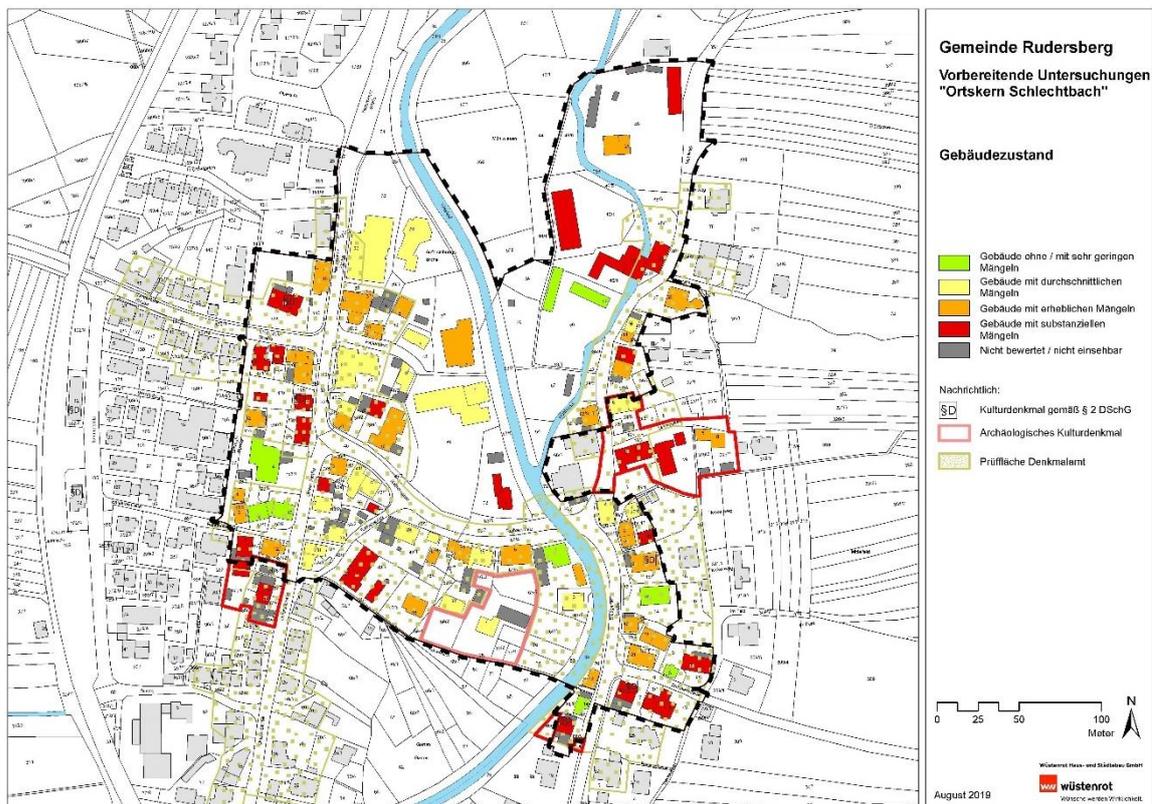


Abb. 2.14: Gebäudezustand [wüstenrot]

Die vorbereitenden Untersuchungen dienen als wesentliche Unterlage für die hier vorgelegte Fortschreibung der Machbarkeitsstudie. Diese wesentlichen Ergebnisse sind deshalb in die nachfolgenden Kapitel eingeflossen. Die Fortschreibung dient so auch der weiteren Vertiefung der vorbereitenden Untersuchungen im Hinblick auf die Präzisierung von Einzelmaßnahmen im Rahmen der Sanierung.

Der Untersuchungsraum deckt sich damit zwangsläufig weitgehend mit der Abgrenzung des Sanierungsgebiets, wobei auf der Ortsdurchfahrt aus Gründen des Planungszusammenhangs der Planungsbereich im Norden (Einbeziehung Erschließung Neubaugebiet, Bushaltestelle, Radweg) und nach Süden (markante Gestaltung des Ortseingangs) verlängert wurde.

#### 2.1.4 Defizite in der Siedlungs- und Baustruktur

Defizite in der Siedlungsstruktur treten vor allem in Form von fehl- oder mindergenutzten Flächen entlang der Wieslauf und des Mühlkanals auf. Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets westlich der Wieslauf befinden sich einzelne Flurstücke, die ungenutzt sind. Umliegend befinden sich Wohnhäuser, so dass hier ein Nutzungspotenzial für weiteren Wohnbau besteht. Im Zentrum des Untersuchungsgebiets befindet sich das Grundstück Rathausplatz, Haus Nr. 4.



Es weist für seine exponierte Lage in der Ortsmitte eine deutliche Unternutzung auf. Die Bebauung mit einem Wohn- und Geschäftshaus und die großzügigen Freiflächen werden dem Potenzial des Grundstücks nicht gerecht.

Wesentliche Defizite weisen der Bereich zwischen Wieslauf und Mühlkanal sowie die nordöstlich an den Mühlkanal grenzenden Grundstücke auf. In diesem Bereich befinden sich überwiegend landwirtschaftliche und sonstige Nebengebäude und Freiflächen. Die Bebauung ist größtenteils ungeordnet. Dies stellt insbesondere im unmittelbaren Mündungsbereich des Mühlkanals eine deutliche Unternutzung dar. Hier liegen in zentraler Lage Flächen frei, während an anderer Stelle im Gemeindegebiet Außenflächen zu Bauland entwickelt werden. Auch entlang des Mühlwegs im Norden besteht bei schon bestehender Erschließung Potenzial Freiflächen zu nutzen. Zwei weitere untergenutzte, eher kleinere Grundstücke befinden sich westlich im Untersuchungsgebiet entlang der Lindentaler Straße und der Schmalen Straße.

Auffallend ist die hohe Prozentzahl von 40 % der Gebäude mit erheblichen bzw. substanziellen Mängeln. Dabei spielt nicht nur die äußere Erscheinung der Gebäude, sondern insbesondere auch der Rückstand an grundlegenden Modernisierungen und energetischen Sanierungen eine bedeutende Rolle. Diese Gebäude sind in allen Bereichen des Untersuchungsgebiets vorzufinden. Bei substanziell mangelhaften Gebäuden ist die Wirtschaftlichkeit der Sanierung zu prüfen.

Im Rahmen der Begehungen und Erhebungen vor Ort wurden auch Gebäudeleerstände erfasst. Durch leerstehende Gebäude oder -teile verliert die Bausubstanz rasch an Qualität, was in der Folge den Sanierungsbedarf erhöht und größere Investitionen in die Modernisierung und Instandsetzung erforderlich macht. Des Weiteren haben leerstehende Gebäude eine negative Wirkung auf das direkte Umfeld, wodurch im Falle einer Häufung von Leerständen auch das Gesamtbild des Untersuchungsgebiets geprägt wird.

Es sollte zum einen die Chance genutzt werden, die bei der Bestandsaufnahme festgestellten Leerstände und Potenzialflächen zu nutzen, um bezahlbaren Wohnraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu schaffen.

Einen großen Nutzungskonflikt innerhalb des Untersuchungsgebiets stellt die Wohnbebauung an der stark befahrenen Ortsdurchfahrt dar. Aufgrund fehlender städtebaulicher Integration wird die angrenzende Wohnbebauung erheblich durch Lärm- und Geruchsimmissionen in belastet und bildet ein hohes Gefährdungspotenzial.

Aus der Bürgerbeteiligung stammt der Wunsch nach einem Bäcker, Metzger und einem kleinen Dorfladen. Es gibt Pläne für eine Metzgerei in Schlechtbach. Seit 2018 gibt es einmal wöchentlich einen Markt, das "Schlechtbacher Märktle", mit Lebensmitteln aus regionaler Herstellung auf dem Parkplatz des Bürgerhauses Schlechtbach.

Der öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet weist an einigen Stellen erhebliche Mängel und Missstände auf. Zum einen ist hier der öffentliche Bereich zwischen der Straße Rathausplatz und der Grundschule Schlechtbach zu nennen. Dieser verfügt über wenig Aufenthaltsqualität. Der Bereich hat keine Treffpunkt- und Interaktionsfunktion, obwohl er den einzigen zentralen öffentlichen Bereich in Schlechtbach darstellt. Darüber hinaus trägt er, aufgrund seiner geringen Außenwirkung, nicht zur Identifikation und Imagebildung des Ortskerns bei.

Ein weiteres großes Defizit im öffentlichen Raum stellt der Uferbereich der Wieslauf dar. Dieser dient als Überschwemmungsgebiet und ist daher zu großen Teilen unbebaut. Seit 2017 wird in Oberndorf ein Hochwasser-Rückhaltebecken gebaut, das zukünftig vor allem die Orte Rudersberg und Schlechtbach schützen soll. Für Schlechtbach bedeutet die zukünftige Reduktion von



Überschwemmungsbereichen, dass zum einen eine gezieltere Innenentwicklung im Bereich Neuschaffung von Wohnraum durchgeführt werden kann. Zum anderen kann der Uferbereich der Wieslauf neugestaltet werden. Bisher ist der Uferbereich nördlich der Straße Rathausplatz stark eingegrünt sowie südlich von Betonwänden kanalisiert und somit nur stark eingeschränkt erlebbar.



## 2.2 Verkehrliche Rahmenbedingungen

### 2.2.1 Überörtliche Straßenerschließung

Überregional angebunden ist Rudersberg über die L 1080 nach Norden Richtung Backnang mit Anbindung an die B 14 (Stuttgart – Schwäbisch Hall) und die L 1148 Richtung Schorndorf mit Anbindung an die B 29 (Waiblingen – Schwäbisch Gmünd) bzw. in Richtung Osten nach Welzheim. Die Ortsdurchfahrt Schlechtbach ist Teil der L 1148. Im Hauptort Rudersberg mündet die L 1080 in die L 1148 ein.

Die Gemeinde Rudersberg wird großräumig von den Autobahnen

- A 81 (Heilbronn – Stuttgart),
- A 8 (Stuttgart – Ulm),
- A 7 (Ulm – Feuchtwangen) und
- A 6 (Feuchtwangen – Heilbronn)

umschlossen. Hinzu kommt die

- B 10 (Stuttgart – Ulm), die zwischen Stuttgart und Süßen mehrstreifig ausgebaut ist.

Die regionale Erschließung erfolgt über die

- B 14 (Schwäbisch Hall – Waiblingen), zwischen Waiblingen und Winnenden mit vier Fahrstreifen und Ortsumfahrungen in Schwäbisch Hall, Backnang und Winnenden,
- B 29 (Waiblingen – Aalen), vierstreifig zwischen Waiblingen und Schwäbisch Gmünd,
- B 19 (Aalen – Schwäbisch Hall), sowie ergänzend
- B 298 (Schwäbisch Gmünd – Gailsdorf).

Die Bundesstraßen stellen so die Tangentialverbindungen zwischen den Autobahnen her. Die großräumliche Erschließung ist damit gesichert. Fernverkehre müssen deshalb die Region nicht durchfahren.

Dieses Dreieck der Bundesstraßen, das in das Viereck der Bundesautobahnen einbeschrieben ist, hat leistungsfähige Anbindungen an die Autobahnen über folgende Anschlussstellen:

- Weinsberg/ Ellhofen über B 39 an die A 81,
- Stuttgart-Zuffenhausen über B 10 an die A 81,
- Wendlingen über B 29/ B 10/B 313 an die A 8,
- Aalen/ Westhausen über B 29 an die A 7,
- Kupferzell über B 19/ B 14 an die A 6.

Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen sind von Rudersberg in Richtung Norden Mundelsheim an der A 81 in rund 30 km Entfernung und in Richtung Süden Aichelberg an der A 8 in 35 km Entfernung.



Dieser Straßenhierarchie folgend enthält die Wegweisung der von dem Dreieck der Bundesstraßen nach "innen" abgehenden Straßen nur Hinweise auf Orte innerhalb dieses Dreiecks, also keine Zielangaben für über dieses Dreieck hinausgehenden Durchgangsverkehr – mit einer Ausnahme:

Die L 1080/L 1148, die ab Backnang-West neben den Zielen Weissach im Tal und Welzheim das Ziel Schorndorf über Rudersberg ausweist. Das hat Sinn ergeben, als die Ortsumfahrung Winnenden und der Ausbau der B 14 darüber hinaus noch nicht fertiggestellt war. Eine Anpassung der Wegweisung ab Backnang-West, verbunden mit einem Lkw-Verbot (ausgenommen Anlieger), würde zu einer schlüssigen Netzstruktur beitragen und die Ortsdurchfahrt Rudersberg entlasten (siehe Lärmaktionsplan). Gefahrguttransporte belasten die Landesstraßen in Rudersberg nicht, da sie die L 1080/ L 1148 auf dem Abschnitt zwischen Weissach im Tal und Haubersbronn nicht befahren dürfen.

Eine weitere Minderung des Kfz-Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt Schlechtbach können sich aus geplanten Straßenbaumaßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 ergeben. Das betrifft vor allem folgende Maßnahme:

- Ausbau der B 14 von Nellmersbach in Richtung Backnang – stärkt die Verkehrsfunktion der B 14 und kann dazu beitragen, die L 1080 und die L 1148 in der Ortslage Rudersberg von Durchgangsverkehr zu entlasten.

## 2.2.2 Lokale Straßenerschließung

Das Sanierungsgebiet deckt folgende Straßen vollständig oder auf Teilabschnitten ab:

- Verkehrsstraßen
  - Stuttgarter Straße,
  - Straße Rathausplatz,
  - Heilbronner Straße,
  - Lindentaler Straße.
- Erschließungsstraßen
  - Bahnhofstraße,
  - Untere Straße,
  - Mühlweg.

Bei allen übrigen Straßen handelt es sich um Wohnstraßen ohne weiteren Erschließungscharakter.

Die Straßenräume weisen größere Mängel und Missstände auf. Viele Straßen sind in die Jahre gekommen, weisen ein Gestaltungsdefizit auf und sind erneuerungsbedürftig. Die Aufenthalts- und Wohnqualität ist in und an den genannten Straßen gering und entspricht nicht den Anforderungen an diese zentrale Ortslage.

Die Ortsdurchfahrt weist mit 69,6 dB(A) ganztags und 60,1 dB(A) nachts hohe Lärmpegel auf. Deshalb wurde auf dem Abschnitt des Straßenzugs Stuttgarter Straße – Heilbronner Straße zwischen der Straße Gäble und Lindentaler Straße aus Lärmschutzgründen bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet.



Der Lärmaktionsplan der 3. Runde (Stand 2020-10-16) sieht auf der Ortsdurchfahrt folgende Maßnahmen vor:

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen
  - Verkehrstechnische Prüfung einer (verkehrsabhängigen Teil-)Signalisierung mit Fußgängeranforderung am Knotenpunkt Lindentaler Straße.
  - Heilbronner Straße: Einzelfallprüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)) von der Straße Obere Au bis Lindentaler Straße.
  - Stuttgarter Straße: Einzelfallprüfung Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h (-2,4 dB(A)) von der Straße Gäble bis zur Straße Rauwiesen.
  
- Straßenbauliche Maßnahmen
  - Heilbronner Straße, falls Tempo 30 nicht angeordnet werden kann: Erneuerung der Fahrbahndecke von Ortseingang Schlechtbach Nord bis Lindentaler Straße mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-3,2 dB(A)).
  - Stuttgarter Straße, falls Tempo 30 nicht angeordnet wird: Erneuerung der Fahrbahndecke ab Wieslaufbrücke bis südlichem Ortsausgang Schlechtbach mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (-3,2 dB(A)).
  - Stuttgarter Straße, Ortseingang Süd südlich der Einmündung Rauwiesen: Einbau einer Mittelinsel, alternativ Fahrbahnverschwenk, zur Geschwindigkeitsdämpfung unter Einbeziehung der 70 m langen Bucht auf der Westseite der Stuttgarter Straße.
  
- Förderung Umweltverbund
  - OD Schlechtbach: Die durchgängige Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von Obere Au bis Ortsausgang Süd erlaubt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr. Alternativrouten über verkehrsarme Straßen sind für den überörtlichen Verkehr vorhanden und im Radverkehrsplan ausgewiesen.
  - Stuttgarter Straße: Fußgängerüberweg Höhe Brunnenstraße und dem Weg Hofwiesen. Die Achse Brunnenstraße – Hofwiesen (Fuß-/ Radweg) bildet über die Wieslauf hinweg eine kurze Wegeverbindung zum Haltepunkt und zu den regionalen touristischen Wanderwegen. Aufgrund der Bedeutung der Querungsstelle ist ein Fußgängerüberweg auch bei Tempo 30 anzustreben, zumal die Einmündung des Wegs Hofwiesen zwischen den angrenzenden Gebäuden kaum erkennbar ist.
  - Heilbronner Straße – Stuttgarter Straße: Verbreiterung der Gehwege, wo ausreichende Flächen zur Verfügung stehen. Zu prüfende Abschnitte befinden sich vor allem auf der Westseite der Heilbronner Straße und der Ostseite der Stuttgarter Straße.
  - Stuttgarter Straße: Teilumbau mit Sanierung der Gehwege, insbesondere auf dem Abschnitt Wieslaufbrücke bis Hofwiesen unter Einbeziehung der Einmündungen der zulaufenden Straßen. Die Gehwege der Stuttgarter Straße sind in einem schlechten Zustand. Eine Erneuerung mit hellen Materialien statt der Asphaltdecke verschmälert optisch den Straßenraum (und trägt zu einem freundlicheren Straßenbild bei).

- Städtebauliche Maßnahmen
  - Rathausplatz: Vollumbau des Straßenabschnitts der L 1148 zwischen Lindentaler Straße (K 1878) und Wieslaufbrücke im Rahmen einer grundlegenden Umgestaltung des Ortskerns zwischen Rathausplatz, Heilbronner Straße und Wieslauf. Der Umbau soll dazu beitragen, den Straßenraum des Rathausplatzes für alle Verkehrsteilnehmer neu aufzuteilen, den Platzcharakter erlebbar zu machen und die Aufenthaltsqualität zu stärken.

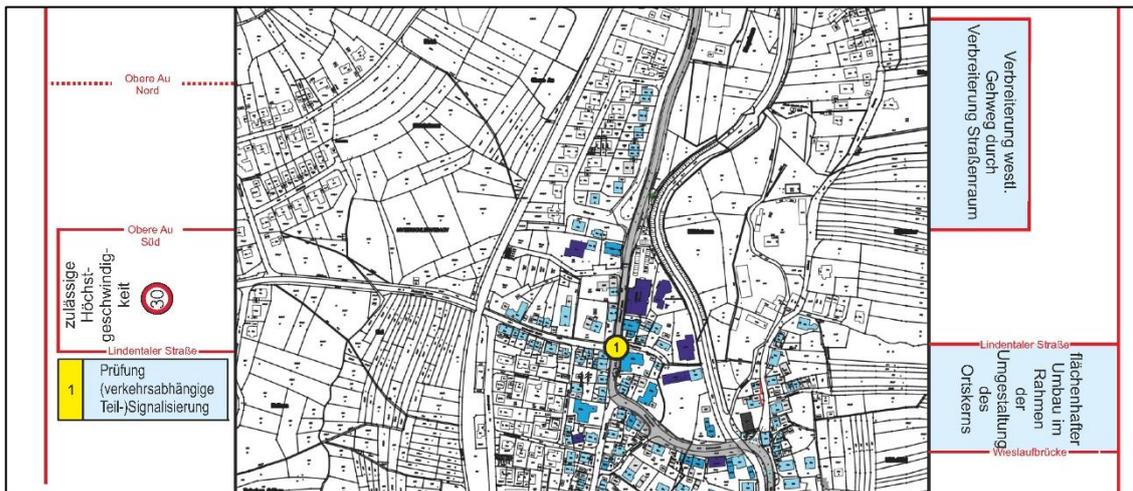


Abb. 2.15: Auszug Maßnahmen Lärmaktionsplan 3. Runde

### 2.2.3 Leistungsfähigkeit Knoten Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße

#### Ergebnisse der Verkehrserhebung

Am Dienstag, den 4. Februar 2020, führte die Firma GEOVISTA GmbH, Bayreuth, im Auftrag von PRR Knotenstromzählungen mit Videotechnik an dem Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße zwischen 00.00 und 24.00 Uhr durch.

Der derzeit vorfahrtsregelte Knoten Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße befindet sich im Ortsteil Schlechtbach und weist vier Knotenpunktarme auf.

- Heilbronner Straße Nord,
- Heilbronner Straße Süd,
- Lindentaler Straße,
- Pappelweg.

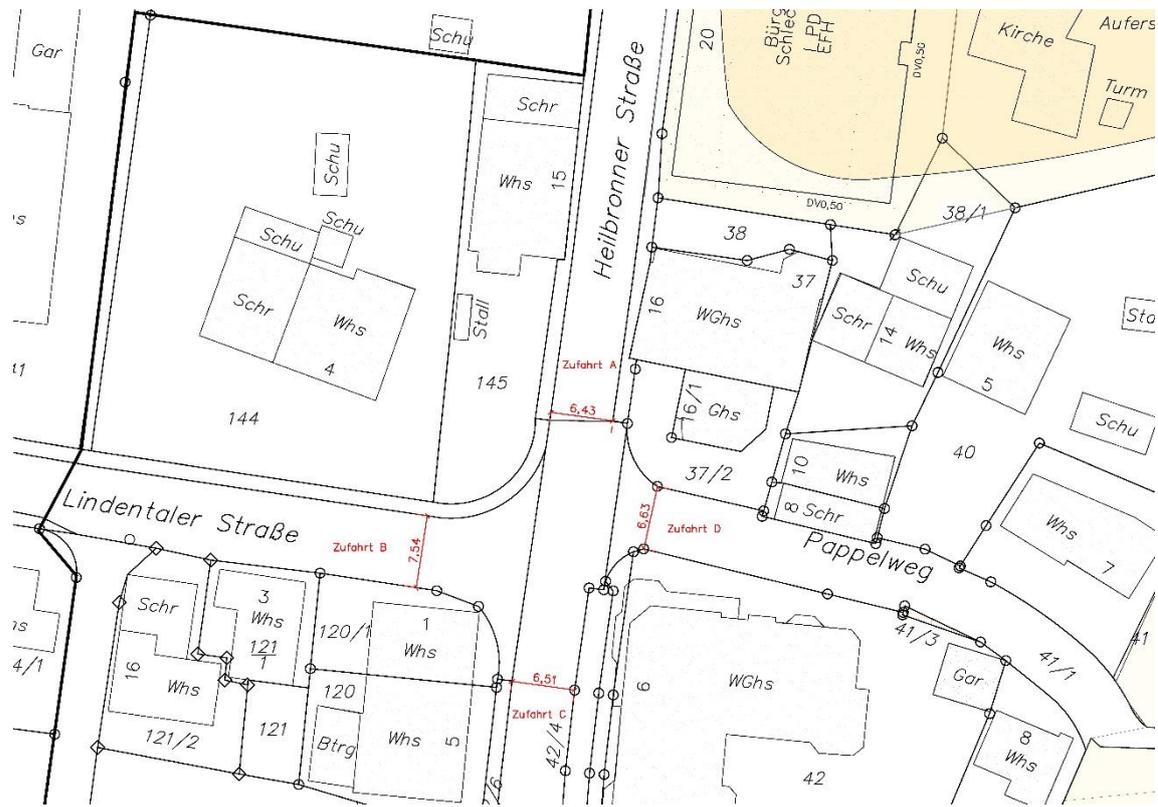


Abb. 2.16: Übersichtsplan Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße

Die Verkehrsmengen wurden getrennt nach Fahrzeugarten (Leichtverkehr/ Schwerverkehr) erhoben. Im Zeitraum der Erhebung fanden keine Straßenbaumaßnahmen oder sonstige Beeinträchtigungen im nahen Umfeld statt.

Die Auswertung wurde von GEOVISTA GmbH automatisiert durchgeführt und in Viertelstundenintervallen dargestellt. Die Rohdaten wurden auf Plausibilität geprüft und pro Erhebungsstelle zwei Viertelstundenintervalle nachgezählt. Die Ergebnisse sind plausibel.

Innerhalb des Erhebungszeitraums passierten 14.396 Kfz den Knotenpunkt. Die Verkehrsströme können der folgenden Abbildung entnommen werden.

Der Geradeausverkehr Heilbronner Straße Süd – Heilbronner Straße Nord stellt den stärksten Strom mit 5.752 Kfz/24 h dar. Die Abbiegebeziehungen Heilbronner Straße Nord – Lindentaler Straße mit 861 Kfz/24 h und Heilbronner Straße Süd – Lindentaler Straße mit 575 Kfz/24 h sind deutlich geringer ausgeprägt.

Der Pappelweg ist dagegen mit einer Querschnittsbelastung von nur 234 Kfz/24 h von nachrangiger Bedeutung. Er dient lediglich der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung, der Schule und dem Kindergarten.

Der SV-Anteil liegt für den gesamten Untersuchungszeitraum bei 3,9 % für den gesamten Knotenpunkt. Den größten Anteil hat auch hier die Achse Heilbronner Straße mit 502 Fahrzeugen.



Die Spitzenstunde tritt am Nachmittag zwischen 16:15 und 17:15 Uhr auf. Zu dieser Zeit passieren insgesamt 1.338 Fahrzeuge den Knotenpunkt. Die Ausprägung der Kfz-Verkehrsströme entspricht im Grundsatz der Tagesbelastung. In der Spitzenstunde ist allerdings der SV-Anteil für den gesamten Knotenpunkt mit nur 1,9 % noch etwas niedriger. Die Verkehrsströme können der folgenden Abbildung entnommen werden.

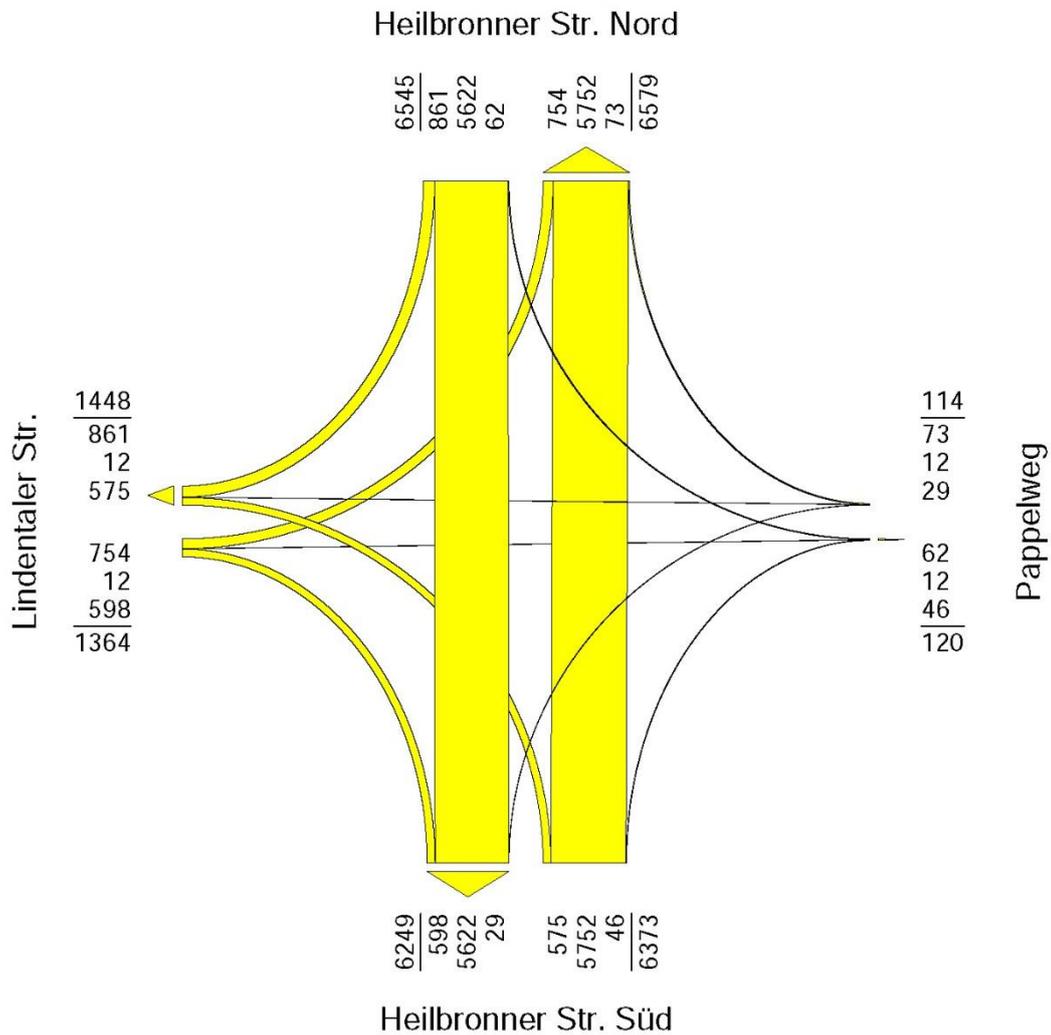


Abb. 2.17: Gesamtbelastung am Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße

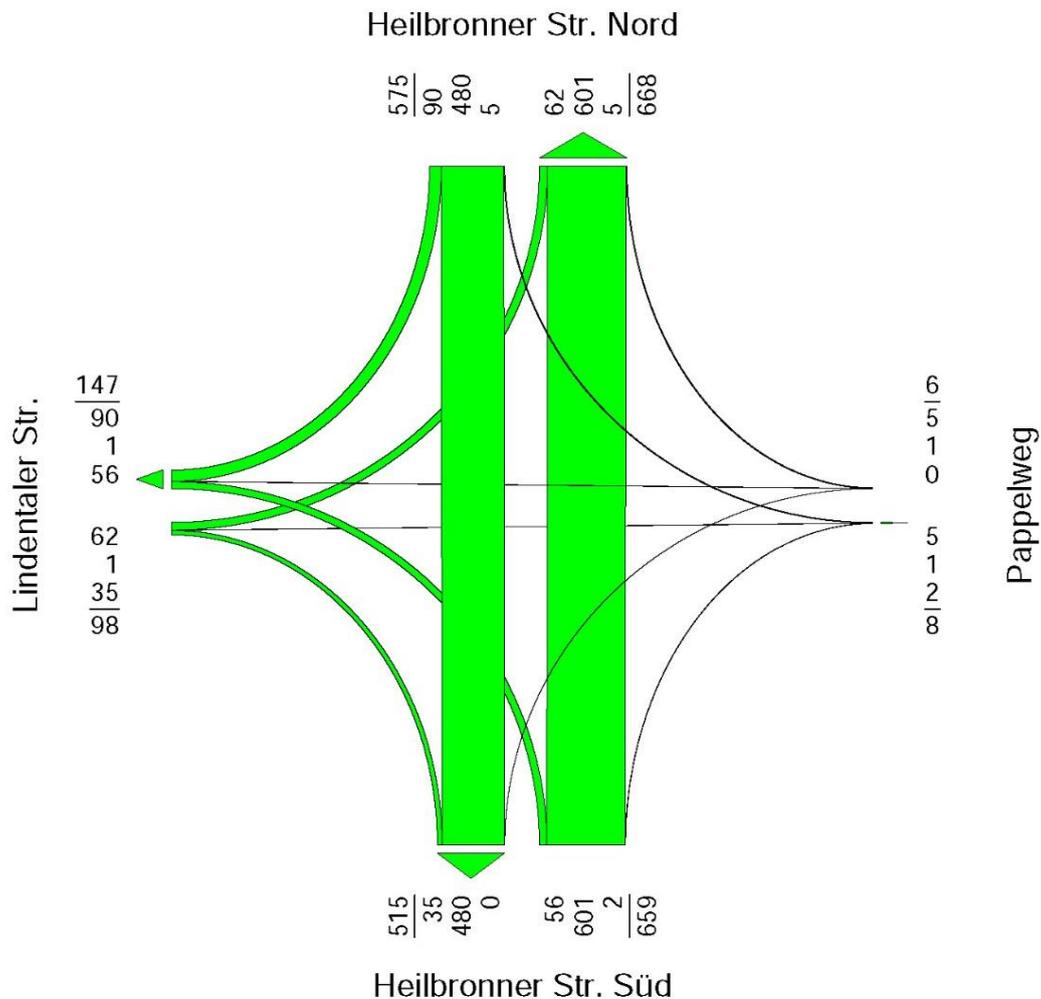


Abb. 2.18: Spitzenstunde am Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – nachmittags

### Leistungsfähigkeit

Der Leistungsfähigkeitsnachweis wird unter Anwendung der Berechnungsverfahren für vorfahrtsregelte Knotenpunkte des "Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (HBS, Fassung 2015) geführt. Eine Berücksichtigung der vorhandenen Teil-Signalisierung an der Heilbronner Straße (Nord) ist nach HBS nicht möglich. Die rechen-technische Durchführung erfolgt mit dem "HBS Rechenprogramm" der Arbeitsgruppe Verkehrstechnik Prof. Dr.-Ing. habil. W. Schnabel (TU Dresden).

Die ausreichende Kapazität wird im Kfz-Verkehr gemäß HBS 2015 anhand der mittleren Wartezeiten nachgewiesen, die als Indikator für die Qualität des Verkehrsablaufs verwendet werden. Sie stellen allerdings "theoretische" Werte dar, die sich an der Spitzenstunde orientieren. Im realen Verkehrsablauf sind deshalb Abweichungen von diesen rechnerisch ermittelten Werten möglich.



In einem ersten Schritt wurde die Leistungsfähigkeit für die derzeitige Situation berechnet. Folgende Randbedingungen wurden dabei zu Grunde gelegt:

- Anzahl Fahrstreifen: In jeder Zufahrt steht ein Fahrstreifen zur Verfügung,
- Verkehrsregelung Zufahrt Lindentaler Straße und Pappelweg: Stopp-Schild.

Das Ergebnis zeigt, dass der Knotenpunkt lediglich eine Leistungsfähigkeit der Stufe D erreicht. Auslöser hierfür ist der Linksabbieger der Lindentaler Straße in die Heilbronner Straße (Nord). Die Ergebnisse der Berechnung sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tab. 2.1: Leistungsfähigkeit Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Bestand

Zufahrt	Strom	Auslastung [-]	Mittlere Wartezeit [s]	QSV
A	L – Pappelweg	0,008	5,6	A
	G – Heilbronner Straße (Süd)	0,270	0,0	A
	R – Lindentaler Straße	0,058	0,0	A
B	L – Heilbronner Straße (Nord)	0,363	33,0	D
	G – Pappelweg	0,006	21,6	C
	R – Heilbronner Straße (Süd)	0,067	7,4	A
C	L – Lindentaler Straße	0,083	5,8	A
	G – Heilbronner Straße (Nord)	0,338	0,0	A
	R – Pappelweg	0,001	0,0	A
D	L – Heilbronner Straße (Süd)	–	–	–
	G – Lindentaler Straße	0,006	22,9	C
	R – Heilbronner Straße (Nord)	0,001	7,6	A
			<b>Qualität KP</b>	<b>D</b>

## Weitere Verkehrszählungen

Der Gemeinde Rudersberg liegen zusätzlich zur Verkehrszählung der Firma Geovista die Ergebnisse mehrerer Zählungen mittels Seitenradargerät vor. Die Messstelle befindet sich in an der Heilbronner Straße, Haus Nr. 20 (Gemeindehaus). Gezählt wurde an folgenden Tagen:

- Donnerstag, 24.10.2019, 8:00 Uhr bis Freitag, 25.10.2019, 7:59 Uhr,
- Montag, 28.10.2019, 14:00 Uhr bis Dienstag 29.10.2019, 13:59 Uhr,
- Donnerstag, 31.10.2019, 16:00 Uhr bis Montag, 4.11.2019, 8:00 Uhr.

Es liegen keine durchgehenden Ergebnisse über 24 Stunden eines Werktages vor.

Die Hochrechnung auf den DTV erfolgt anhand der Ergebnisse eines normalen Werktages (Dienstag bis Donnerstag). Es werden die Daten vom Dienstag, den 29. Oktober 2019, zwischen 6:00 und 9:00 Uhr verwendet. Insgesamt wurden in diesem Intervall 2.440 Kfz im Querschnitt erfasst, davon 2.179 Pkw und 261 Lkw. Die Hochrechnung auf die DTV erfolgt gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (2001), da in der aktuellen Version (2015) das Berechnungsverfahren nicht mehr enthalten ist.

Folgende Rahmenbedingungen werden angenommen:



- Tagesganglinientyp (TG-Typ) des werktäglichen Pkw-Verkehrs  
Straßen am Kernstadtrand und im weiteren Stadtbereich, teils Radialstraßen zur Kernstadt, teils Erschließungs- und Ortsteilverbindungsstraßen =  $TG_w2$
- Sonntagsfaktoren  $b_{so}$   
Straßen im Kernstadtbereich von Großstädten, aber auch Stadtrandstraßen mit hohem Anteil Berufs- und Wirtschaftsverkehr sowie Stadtschnellstraßen ohne Anbindung an größere Naherholungsgebiete = 0,5

Daraus ergeben sich folgende Faktoren für die Hochrechnung:

Tab. 2.2: Faktoren zur Hochrechnung auf die DTV

Faktoren	Pkw	Lkw
Anteilswert je Stundengruppe $\alpha_{6-9}$	18,4	21,3
Tag-/Woche-Faktor t	0,909	0,740
Halbmonatsfaktor HM für Oktober	1,018	1,065

Für die Berechnung der DTV werden folgende Schritte durchgeführt:

- Hochrechnung auf den Tagesverkehr des Zähltages,
- Umrechnung des Tagesverkehrs auf das Wochenmittel,
- Umrechnung des Wochenmittels auf die DTV.

Als Ergebnis ergibt sich daraus eine DTV von 11.052 Kfz.

#### 2.2.4 Ruhender Verkehr

Auf fast allen Grundstücken befinden sich ein bis zwei Stellplätze/ Carports/ Garagen, auch auf den Grundstücken mit Mehrfamilienhäusern werden Stellplätze in ausreichender Zahl angeboten, weshalb der Straßenraum weitgehend vom ruhenden Verkehr entlastet ist. Auffällig sind allerdings im Straßenraum geparkte Wohnmobile (Fahrbahn + Gehweg), die beinahe ganzjährig parken.

Auf der Straße Bahnhofsvorplatz und der Untere Straße wird vereinzelt am Fahrbahnrand geparkt. Auch wenn im Bereich Bahnhofsvorplatz/ Lindentaler Straße eine P+R-Anlage besteht, muss in der Straße Bahnhofsvorplatz auch von Fremdparkern ausgegangen werden. In der Untere Straße stehen die Fahrzeuge meist vor Grundstückszufahrten, woraus sich schließen lässt, dass es sich nicht um Fremdparker handelt.

Belegungsdaten für die Beurteilung der Parksituation wurden nur schlaglichtartig erhoben und sind deshalb nur bedingt aussagefähig. Die Erhebung im öffentlichen Straßenraum am 24. und 25. Juni 2020 ergab folgendes Bild, das sich mit früheren Beobachtungen deckt:



Tab. 2.3: Parkraumerhebung (Begehung) am 24./25. Juni 2020

Standort	Bewirtschaftungsart	Kapazität	Mi. 24.06.2020 (Markttag)			Do. 25.06.2020	
			vor-mit-tags	mittags	nach-mit-tags	vor-mit-tags	nach-mit-tags
Bürgerhaus/ Markt- platz		27+3 Privatstellplätze (Kirche)	10	11	0	11	3
Straße In den Gärten		10	3	3	0	3	3
Straße Obere Au		10	5	4	0	4	3
Schule		7	-	-	-	5	3
Ortsamt	Parkscheibe 2 h, Werktags 7:00- 18:00	9	-	-	-	6	4
		66	-	-	-	29	16

Es besteht entsprechend den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf Baden-Württemberg zukünftig folgender Bedarf:

- Ortsamt/ Bibliothek ca. 200 m<sup>2</sup> = 2-3 Stpl.,
- Verkaufsstätten 6-10 Stpl. (z. T. leerstehende Ladenlokale),
- Schule ca. 90 Schüler (Anstieg der Schülerzahlen erwartet) = 8 Stpl.,
- Kindergarten Schwalbennest, Pappelweg (Verdoppelung der Kinder erwartet) = 2-3 Stpl.,
- Kirche ca. 200 Sitzplätze = 20 Stpl.,
- Bürgerhaus ca. 850 m<sup>2</sup> = 40 Stpl.,
- ev. Kindergarten/ Kinderkrippe Heilbronner Straße ca. 50 Kinder 5-6 Stpl.

Insgesamt werden somit rechnerisch zwischen 80 und 90 Stellplätze benötigt.

In der nachfolgenden Tabelle wird die Verteilung der Parkstände im Tagesgang dargestellt.

Tab. 2.4: Notwendige Stellplätze öffentlicher Einrichtungen im Tagesgang (Maximalwerte)

	Orts- amt*	öff. KIGA Pappel- weg**	Schule**	Bürger- haus***	Verkaufsstätten/ Gastgewerbe	ev. Kirche***	Bedarf
morgens	3	3	8	0	10	(20)	24
mittags	3	3	8	0	10	0	24
nachmit- tags	0	0	0	(40)	10	0	10
abends	0	0	0	(40)	10	0	10

\*Ortsamt ab 13:00 geschlossen, \*\*nachmittags geschlossen, \*\*\*Einzelereignisse/Sonntags

Im Tagesgang werden ohne die Nachfrage aus der Wohnnutzung für die öffentlichen Einrichtungen in der Ortsmitte Schlechtbachs etwa 24 Stellplätze benötigt. Dieser Bedarf kann durch Sondernutzungen (Bürgerhaus) auf bis maximal 50 Stellplätze ansteigen.

Dem stehen in der Ortsmitte und im näheren Umfeld im öffentlichen Raum



- 27 Parkstände plus 3 Stellplätze (Kirchengrund) auf dem Parkplatz Heilbronner Straße,
- 10 Parkstände auf dem Parkplatz In den Gärten,
- 10 Parkstände auf dem Parkplatz in der Straße Obere Au,
- 7 Parkstände auf dem Parkplatz am Pappelweg vor der Schule,
- 9 Parkstände in der Parkbucht am Rathausplatz auf der Seite des Ortsamts,

insgesamt somit 66 Parkstände zur Verfügung. Im inneren Ortsbereich werden 46 Parkplätze angeboten.

Die Bilanz zeigt, dass an normalen Wochentagen ein ausreichendes Grundangebot an Parkständen zur Verfügung steht. Dieses Parkraumangebot reicht auch bei größeren Veranstaltungen im Bürgerhaus und der Kirche, sofern sie in den Nachmittags- oder Abendstunden stattfinden, aus, kann aber nicht konzentriert auf dem Parkplatz vor dem Bürgerhaus angeboten werden.

Es sind eindeutige Tendenzen zu erkennen:

- Der Parkplatz Bürgerhaus ist mit maximal 40 % Auslastung untergenutzt. Auch am Markttag lässt sich kein Verdrängungseffekt auf die anderen Parkplätze erkennen. Der Parkdruck in dem Pappelweg steigt dagegen erheblich.
- Die Parkstände der Straßen In den Gärten und Obere Au sind tagsüber nur zu einem Drittel ausgelastet. Da sich fast auf jedem Grundstück private Stellplätze befinden, kann auch nachts nicht von einer starken Auslastung durch Anwohner ausgegangen werden.
- Die Parkstände an der Schule werden hauptsächlich vom Lehrpersonal und Betreuern des Kindergartens genutzt. Die Auslastung ist deshalb montags bis freitags höher als an den anderen Standorten.
- Auf den bewirtschafteten Parkständen vor dem Ortsamt liegt die Belegung der Parkstände relativ gleichmäßig bei 50-60 %.

In den untersuchten Zeiträumen war keine Aus- oder gar Überlastung des Angebots an Parkständen zu beobachten. Diese Bestandsaufnahme des ruhenden Verkehrs spiegelt den Bedarf an Parkraum in Ausnahmesituationen, z. B. bei Festen und Versammlungen, sowie das Parkverhalten, z. B. möglichst nah am Zielort zu parken, nicht wider. Für den ruhenden Verkehr gibt es deshalb Bedarf, das Angebot neu aufzuteilen, ggf. auch in geringem Umfang zu erhöhen.

### 2.2.5 Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum weist teilweise erhebliche Mängel und Missstände auf. Zum einen ist hier der öffentliche Bereich zwischen der Straße Rathausplatz und der Grundschule Schlechtbach zu nennen. Dieser verfügt über wenig Aufenthaltsqualität und lädt nicht zum Verweilen ein. Im aktuellen Zustand hat der Bereich keine Treffpunkt- und Interaktionsfunktion, obwohl er den zentralen öffentlichen Bereich darstellt. Aufgrund seiner geringen Außenwirkung trägt der nicht zur Identifikation und Imagebildung des Ortskerns bei.

Ein weiteres Defizit im öffentlichen Raum stellt der Uferbereich der Wieslauf dar. Dieser dient momentan als Überschwemmungsgebiet und ist daher zu großen Teilen unbebaut. Seit 2017



wurde in Oberndorf ein Hochwasser-Rückhaltebecken gebaut, das vor allem das Wieslaufstal, insbesondere die Orte Rudersberg und Schlechtbach, schützt. Das bedeutet für Schlechtbach zukünftig die Reduktion von Überschwemmungsbereichen, was zum einen eine Innenentwicklung im Bereich Neuschaffung von Wohnraum ermöglicht, und zum anderen eine Neugestaltung des Uferbereichs der Wieslauf erlaubt. Bisher ist der Uferbereich nördlich der Straße Rathausplatz stark eingegrünt und südlich schafften Betonwände den Eindruck eines kanalisierten Gewässers.

Eine Begehung des Geländes mit Baumschutzexperten im Sommer 2020 hat ergeben, dass viele Bäume dringend fachgerechter Pflegemaßnahmen bedürfen.

## 2.2.6 Umweltverbund

### Wieslaufbahn

Die Wieslaufbahn verkehrt zwischen Oberndorf und Schorndorf mit einem 2019 auf den Stand der Technik modernisierten und fußläufig auf kurzem Weg erreichbaren Haltepunkt Schlechtbach. In Schorndorf besteht Anschluss an das S-Bahn-Netz der Region Stuttgart, Regionalbahnen sowie IRE und IC-Anbindungen in Richtung Stuttgart und Karlsruhe bzw. Aalen und Nürnberg.

### Linienverkehr

Es gibt im Untersuchungsbereich zwei Bushaltestellen:

- Schlechtbach Ortsmitte bedient von den Linien
  - 228 Schorndorf – Welzheim,
  - 230 Lindental – Althütte,
  - 265 Schorndorf – Welzheim,
  - 330 Winnenden – Kaisersbach.

Die Haltestellenbezeichnung "Ortsmitte" ist irreführend, da sich die Haltestelle auf der Heilbronner Straße im Bereich der Einmündung der Straße Obere Au befindet, also am nördlichen Ortsausgang. Sie erschließt die Wohngebiete Obere Au und In den Gärten sowie verschiedene Infrastruktureinrichtungen.
- Lindentaler Straße bedient von der Linie
  - 230 Lindental – Althütte

mit fußläufiger Anbindung an den Haltepunkt Schlechtbach.  
Die Haltestelle Bahnhof erschließt die Wohngebiete im Umfeld der Lindentaler Straße.
- Mit diesen beiden Haltestellen sind die nördlichen und westlichen Bereiche von Schlechtbach erschlossen, nicht jedoch das Zentrum von Schlechtbach und die südlichen Wohngebiete, die von drei Buslinien auf der Stuttgarter Straße ohne Halt passiert werden.



## Fußverkehr

Innerhalb Schlechtbachs werden Fußverkehre insbesondere durch die öffentliche und private Infrastruktur im Ortskern und durch den Bahnhof generiert.

Der zentrale Bereich des Ortskerns zeichnet sich durch ein engmaschiges Wegenetz aus. Da die Wege teilweise zu schmal sind, wird das Netz abschnittsweise zwischen Radverkehr und Fußverkehr geteilt, z. B. Gehweg entlang der Wieslauf – Radweg westlich von Kindergarten und Schule, was die Durchlässigkeit einschränkt und die Akzeptanz verringert.

Fußverkehr entsteht ebenso durch regionale und überregionale Wanderwege, Lehr- und Erlebnispfade, die den Ortskern tangieren. Darunter sind auch Rundwege, die in Schlechtbach ihren Ausgangspunkt haben.

Der nachfolgende Plan vermittelt die Hauptfußwegrouten durch den Freizeit- und Tourismusverkehr. Daraus lässt sich ablesen:

- Die Wegebeziehung Mühlweg – Bahnhof über den Weg Mühlinsel an der Westseite der Schule bzw. des Rathausplatzes vorbei bis zum Fußgängerüberweg an der Straße Rathausplatz und im Folgenden über die Bahnhofstraße zum Bahnhof bildet eine der zentralen Hauptachsen. Auf der Strecke bündeln sich verschiedene Wegerouten.
- Mehrfach eingebunden sind der Fußweg entlang der Wieslauf, der Mühlweg und die Stuttgarter Straße zwischen Mühlweg und Hofwiesen sowie die querende Achse Hofwiesen – Brunnenstraße.

Der Ausbau des Fußwegenetzes entspricht weder den straßenbaulichen Anforderungen noch der tatsächlichen Nachfrage. Die Gehwege sind teilweise sehr schmal mit Sanierungsbedarf. Der "Wieslaufweg" und der Weg über die Mühlwiesen sind knapp 1,00 m breit und können z. B. von Rollstuhlfahrern nicht genutzt werden. Ungehinderte Begegnungen zwischen Fußgängern sind nicht möglich.

Sicherheitsmängel für den Fußverkehr durch enge Gehwege, hohe Borde und eine fehlende Querungsstelle bestehen insbesondere auf der Stuttgarter Straße zwischen Mühlweg und Hofwiesen.

In konventionell mit Borden ausgebauten Erschließungsstraßen ergeben sich durch die geringen Gehwegbreiten Nutzungskonflikte. Betroffen ist die starke Verkehrsbeziehung vom Rathausplatz zum Bahnhof, die Verbindung zum Kindergarten über die Straße In den Gärten und die fußläufige Verbindung über die Untere Straße zu der Straße Rauhiesen.

Die Brücken über die Wieslauf und den Mühlkanal, die wichtige Wegeverbindungen zur Grundschule und zum Kindergarten herstellen, sollten auf bauliche Mängel geprüft werden. Querungsstellen über die Stuttgarter Straße fehlen zwischen Hofwiesen und Brunnenstraße sowie am Ortseingang Süd zwischen der Straße Rauhiesen und Heckenweg.

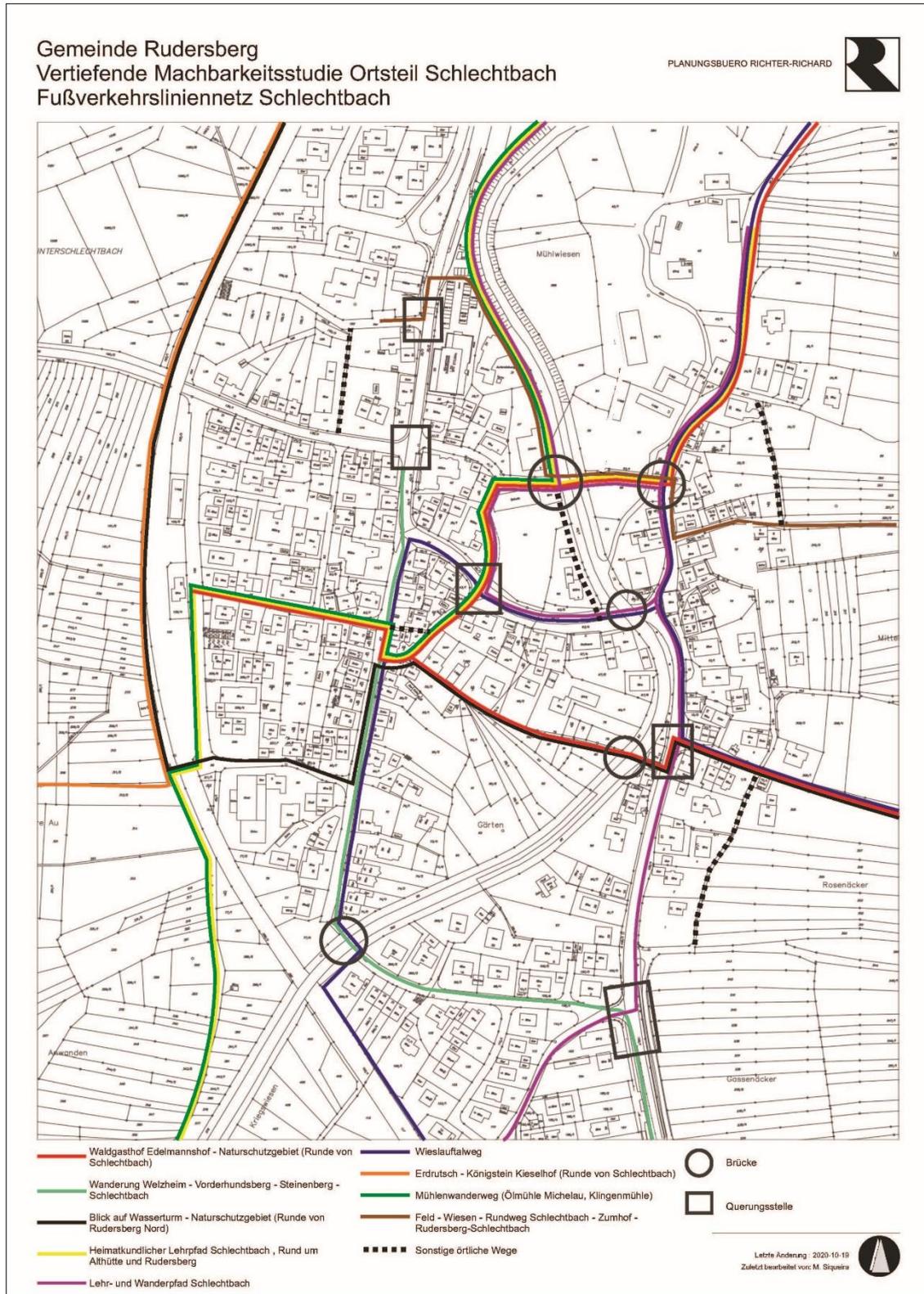


Abb. 2.19: Fußverkehrsnetz Schlechtbach

## Radverkehr

Zur Vorbereitung eines Radverkehrskonzepts für die Gemeinde Rudersberg hat die Gemeinde 2015 zunächst eine Erfassung und Befahrung der ausgewiesenen Radrouten sowie einzelner sonstiger Radnetzabschnitte vornehmen lassen. In Schlechtbach betrifft dies die Straßen

- Wieslaufradweg, Tour an Rems und Murr sowie als Teil des Grundnetzes: Untere Straße – Rathausplatz – Weg zur Kirche und weiter entlang der Wieslauf.
- Sonstige Radrouten: Mühlweg.
- Sonstiger Radnetzabschnitt: In den Routen zuvor nicht enthaltenen Abschnitte der Ache Stuttgarter Straße – Rathausplatz – Heilbronner Straße.

Nr.	Lage (GPS-Nr./ Foto-Nr.)	Defizit/ Baulastträger	Abbildung
48	Querung Straße Rathausplatz / L 1148 (GPS 094/ Foto B099)	Führung Radverkehr über Fußgängerüberweg uneindeutig, Regierungspräsidium Stuttgart	

Nr.	Lage (GPS-Nr./ Foto-Nr.)	Defizit/ Baulastträger	Abbildung
58	Ortsdurchfahrt Schlechtbach (L 1148) (GPS 118/ Foto C022)	Kein Radverkehrsangebot, Führung auf Fahrbahn entlang verkehrsreicher Straße, Regierungspräsidium Stuttgart (Fahrbahn)/ Gemeinde Rudersberg (Gehweg)	

Abb. 2.20: Auszug Bestandserhebung Radrouten

Die Untersuchung kommt für Schlechtbach – vereinfacht dargestellt – zu dem Ergebnis, dass es keine mängelfreien Routen gibt. Die Straßen in Tempo 30-Zonen (Untere Straße, Mühlweg) bieten die komfortabelsten Führungen. Schwierig stellt sich die Situation für den Radverkehr vor allem entlang der Landesstraße dar, da sie weder für Radfahrer im Längsverkehr noch für querende Radfahrer eine sichere Infrastruktur bietet.

Unter Beachtung der potenziellen Quellen und Ziele, sowie der topografischen und nutzungsbedingten Barrieren und sich daraus ergebender potenzieller Zielverbindungen wurde 2016 für die Gemeinde Rudersberg ein Radverkehrsnetz entwickelt, das für den Ortskern Schlechtbach folgende Routenführung enthält:

Die überörtliche/ regionale Alltagsroute (im Plan rot) verläuft von Süden zunächst entlang des Wirtschaftsweges parallel zur Landesstraße und wechselt in Höhe der Straße Rauhwiesen über die Straße Zum Steg als "Umfahrung" des Ortskerns Schlechtbach auf den weitgehend Kfz-freien, geradlinigen und entspannt befahrbaren Weg entlang der Bahnstrecke. Der überörtliche Radverkehr muss somit die Landesstraße auf der OD nicht zwingend nutzen und der wenig fahrradfreundlichen Führung auf der OD ausweichen. Für den überörtlichen/ regionalen Freizeitverkehr ist diese Route gleichfalls gut geeignet.

Insbesondere für den überörtlichen/ regionalen Freizeitverkehr (im Plan grün) enthält das Radverkehrskonzept eine Alternativroute für den von Süden kommenden Freizeitverkehr über die südliche Stuttgarter Straße zum Mühlweg in Richtung Hauptort.

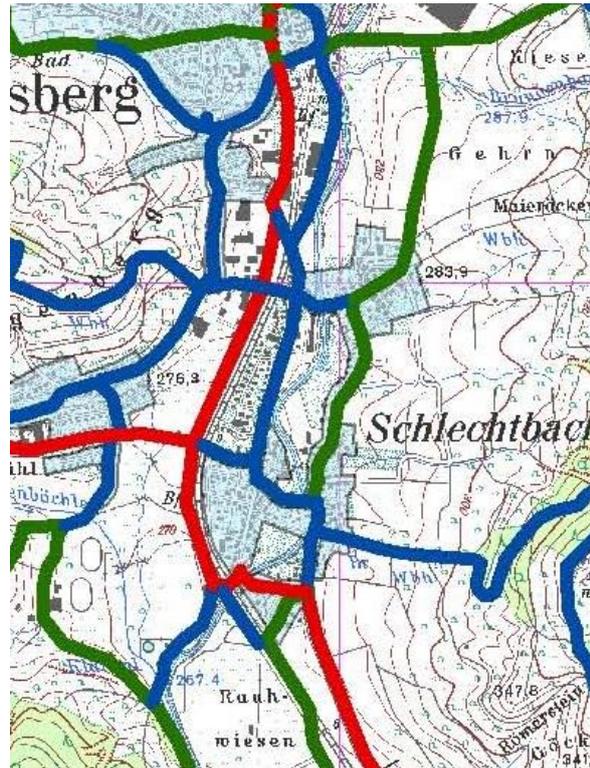


Abb. 2.21: Radverkehrsnetz Rudersberg

Gemeindliche Verbindungsrouten (im Plan blau), die vorwiegend der innerörtlichen Erschließung oder als Zubringer zu den übergeordneten Routen dienen, sind im Untersuchungsraum auf folgenden Abschnitten zu finden:

- Südliche Stuttgarter Straße (auch mit Funktion als Freizeitroute) – Rathausplatz – Heilbronner Straße,
- Lindentaler Straße (bis zum Bahnübergang).

Die Tempo 30-Zonen, Tempo 30-Straßenabschnitte und Wirtschaftswege ergänzen sich naturgemäß nicht zu einem geschlossenen Radverkehrsnetz. In Schlechtbach enthält das Radverkehrsnetz innerörtlich mehrere Straßenabschnitte ohne eine fahrradfreundliche Führung auf den Hauptverkehrsstraßen. Dazu gehören die Lindentaler Straße zwischen Heilbronner Straße und Bahnübergang. Der Bedeutung als Schulweg zwischen Lindental und Schlechtbach, sowie die Funktion als Zubringer aus Schlechtbach zur zentralen Nord-Süd-Achse Richtung Rudersberg über den Wirtschaftsweg Im Fuchsbau soll nachgekommen werden. Als Lösungen wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und/oder die Ausweisung von Schutzstreifen genannt. Die reduzierte Geschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt im Ortskern wird positiv aber nicht als ausreichend gesehen. Als wünschenswert werden Schutzstreifen genannt, sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Ortsdurchfahrt.

Vor diesem Hintergrund setzt sich das Netz aus den nachfolgend genannten Routen zusammen, wobei sich Alltags- und Freizeitrouten teilweise überlagern:



- Überörtliche/ regionale Alltagsrouten (32,1 km)
  - Allmersbach im Tal – Rudersberg – Schlechtbach – Michelau – Schorndorf,
  - Althütte/ Welzheim/ Klaffenbach – Oberndorf – Rudersberg – Schlechtbach – Lindental – Winnenden,
  - Winnenden – Lindental – Schlechtbach (nach Welzheim weiter über Rudersberg – Klaffenbach),
  - Winnenden/ Necklinsberg – Krehwinkel – Asperglen – Michelau – Steinenberg – Welzheim.
  
- Überörtliche/ regionale Freizeitrouten (44,2 km)
  - Allmersbach im Tal – Rudersberg – Schlechtbach – Michelau – Schorndorf,
  - Althütte – Mannenberg – Oberndorf – Burg Waldenstein – Edelmanshof – Welzheim,
  - Althütte – Klaffenbach – Edelmanshof – Welzheim,
  - Welzheim – Klaffenbach – Oberndorf – Rudersberg – Königstein/ Königbrunnhof – Winnenden,
  - Winnenden – Necklinsberg – Asperglen – Michelau – Steinenberg – Edelmanshof – Welzheim,
  
- Gemeindliche Verbindungsrouten (31,1 km)
  - Verbindung der tangentialen Hauptrouten zu einer Route "rund um Rudersberg" über die Höhen,
  - Zubringer aus den Ortsteilen zu dieser "Ringroute",
  - Verdichtung des Wegeangebots in der zentralen Tallage zwischen Rudersberg, Schlechtbach und Michelau über die beiden regionalen Alltags- und Freizeitrouten (entlang der Bahnlinie und der Wieslauf) hinaus mit einer Achse am westlichen Talrand (Miedelsbach – Michelau – Asperglen – Sportzentrum – Rudersberg) und einer zentralen Achse entlang der Landesstraße,
  - einzelne ergänzende Streckenabschnitte zur Schließung von Netzlücken.

### 2.2.7 Unfallgeschehen

Die L 1148 wird in einer S-Kurve durch den Ortskern geführt. Bauliche Enge, fehlende Sichtbeziehungen und ein ungenügender Ausbau der Nebenanlagen führen zur Gefährdung der Verkehrsteilnehmer.

#### Unfallauswertung

Der Auswertung liegen die polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle auf der Ortsdurchfahrt der Jahre 2017 bis 2019 zugrunde. Die EUSKa-Unfalldatensätze wurden vom Polizeipräsidium Aalen bereitgestellt.

In den Jahren 2017 bis 2019 wurden auf der Ortsdurchfahrt insgesamt 19 Straßenverkehrsunfälle registriert. Die jährliche Unfallanzahl liegt bei vier bis neun Unfällen. Die wenigsten Unfälle ereigneten sich 2018 (4), die höchste Unfallanzahl wurde im Jahr 2017 (9) erfasst.



Abb. 2.22: Unfälle Schlechtbach  
1.1.2017 – 24.12.2019

Unfälle mit Personenschaden (Unfallkategorie 1-3) blieben im Berichtszeitraum nahezu konstant. Deren Anteil an der Unfallgesamtheit lag im Schnitt bei hohen 37 %, d. h. bei jedem dritten Unfall war ein Personenschaden zu verzeichnen. In den untersuchten Jahren war jedoch lediglich 2019 ein Unfall mit schwerem Personenschaden festzustellen. Die Zahl der Sachschadenumfälle ist von sechs im Jahr 2017 auf jeweils drei im Jahr 2018 und 2019 gesunken, wobei diese Unfälle von einer hohen Dunkelziffer begleitet werden.

Von 2017 bis 2019 wurden bei den 19 Verkehrsunfällen keine Person getötet, eine schwer und acht leicht verletzt. Die Anzahl der Verunglückten ist 2017 mit fünf Personen am höchsten, 2018 mit einer Person am geringsten.

Legende EUSka - Einjahreskarte		
Unfalltyp	Sondermerkmale	Einjahreskarte
1 Fahrnfall F	Fussgänger	Unfall mit Getöteten
2 Abbiege-Unfall AB	Radfahrer	Unfall mit Schwerverletzten
3 Einbiegen/Kreuzen-Unfall EK	Krad	Unfall mit Leichtverletzten
4 Überschreiten-Unfall ÜS	Baum	Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
5 Ruhender Verkehr RV	Alkohol/and. ber. Mittel	Unfall mit sonstigem Sachschaden
6 Unfall im Längsverkehr LV	Überholen	
7 Sonstiger Unfall SO	Wild	
8 Unfalltyp unbekannt		

Die Identifizierung von Unfallhäufungen (Orte, an denen sich Unfälle wiederholt ereignen) erfolgt nach dem Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Maßgebend sind die Unfälle nach den Kriterien der Einjahreskarten (1-JK) und der Dreijahreskarte 2017 bis 2019 (3-JK<sub>U(P)</sub>). Für die Ortsdurchfahrt Schlechtbach wurde demnach kein Unfallhäufungspunkt identifiziert.

Unabhängig von diesem formalen Kriterium zeigt sich der Kurvenbereich zwischen Mühlenweg und der Einmündung des Seitenwegs des Rathausplatzes als Bereich mit erhöhter Unfallgefährdung. Hier geschahen trotz der reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit weiterhin ein Fahrnfall (Alkohol), sowie Abbiege- und Einbiegeunfälle jeweils mit hohem Sachschaden.

Betroffen ist auch der Knoten Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße mit Abbiegeunfällen ohne Fuß- oder Radverkehrsbeteiligung. Problematisch ist zudem der Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Jakob-Dautel-Straße, weniger aufgrund der Anzahl an Unfällen (Unfälle im Längsverkehr), sondern wegen der Schwere der Unfälle.

### 2.2.8 Verkehrliche Rahmenbedingungen – Zusammenfassung

Eine Entwicklung des zentralen Ortsbereichs als Verknüpfung zwischen der Bebauung westlich und östlich der Wieslauf ist abhängig von der Qualität des zentralen Standorts. Straßen- und Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer sind in einem schlechten Zustand, haben



Verbindungs-lücken, sind unattraktiv oder sogar gefährlich wie die Führung des Wieslauf-Radwanderwegs über die Stuttgarter Straße.

Defizite in der Verkehrsinfrastruktur beziehen sich vorwiegend auf schwerwiegende funktionale und gestalterische Mängel im Umfeld des Rathausplatzes, im Knotenpunkt Lindentaler Straße und am südlichen Ortseingang:

- Die Potenziale zur Gestaltung als Platz, die insbesondere durch die Aufweitung des Straßenraums gegeben sind, wurden bisher nicht genutzt. Obwohl Gestaltungsansätze wie ein Pflanzbeet und eine Sitzgruppe auf der Nordseite des Rathausplatzes vorhanden sind, weist der Straßenabschnitt Rathausplatz (L 1148) mit seiner kleinteiligen Gestaltung der wenig einladenden asphaltierten Nebenanlagen erhebliche gestalterische Mängel und eine düstere Atmosphäre auf.
- Wie die Lärmkarten im Lärmaktionsplan zeigen, ist die Ortsdurchfahrt, auch dort wie die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt wurde, immer noch hoch belastet. Das betrifft nicht nur die Wohngebäude auf dem nördlichen und südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt, sondern auch die Aufenthaltsqualität auf dem Rathausplatz.
- Es fehlt eine starke gestalterische Verbindung über die Wieslauf-Brücke zum Knotenpunkt Stuttgarter Straße/ Mühlweg, von dem der Friedhof und die Mühle erschlossen werden. Für den Kfz-Verkehr aus Richtung Miedelsbach stellt der Knotenpunkt den Eintritt in den Rathausplatz dar.
- Die Nebenanlagen auf dem Straßenabschnitt Rathausplatz und insbesondere auf der Stuttgarter Straße sind in einem schlechten baulichen Zustand (abgebrochene und gekippte Naturborde, Parkbuchten und Gehwege mit Flickstellen).
- Auf der Heilbronner Straße sichert eine Bedarfsampel an der Straße In den Gärten den Übergang zum Kindergarten. Auf der Ostseite ist der Überweg über den fahrbahnbegleitenden Gehweg auf der Heilbronner Straße oder alternativ über die Lindentaler Straße erschlossen, obwohl der Fußweg entlang der Wieslauf außerhalb des vielbefahrenen Straßenraums sicherer wäre.
- Der Straßenraum am südlichen Ortseingang ist durch breite Bankette/ Gräben, den begleitenden Radweg und einen angrenzenden Wirtschaftsweg stark aufgeweitet. Fehlende unterstützende Maßnahmen zur Geschwindigkeitssenkung führen dazu, dass viele Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit in den engen innerörtlichen Straßenraum der Stuttgarter Straße einfahren.
- Dadurch beeinträchtigt ist auch die Querung in Verlängerung der Fußgängerbrücke, da der Standort schlecht einsehbar ist. Die Brücke gehört zu der Erschließungsachse Bahnhofstraße – Hofwiesen – Brunnenstraße.
- Die fußläufigen Verbindungen sollen wieder reaktiviert oder verbessert werden, denn hier werden kurze Wege zu den Zielen im Ort angeboten. Aus der Vernetzung der einzelnen Quell- und Zielpunkte ergeben sich Wegeachsen für den Fußgänger, darin enthalten auch die Schulwege.

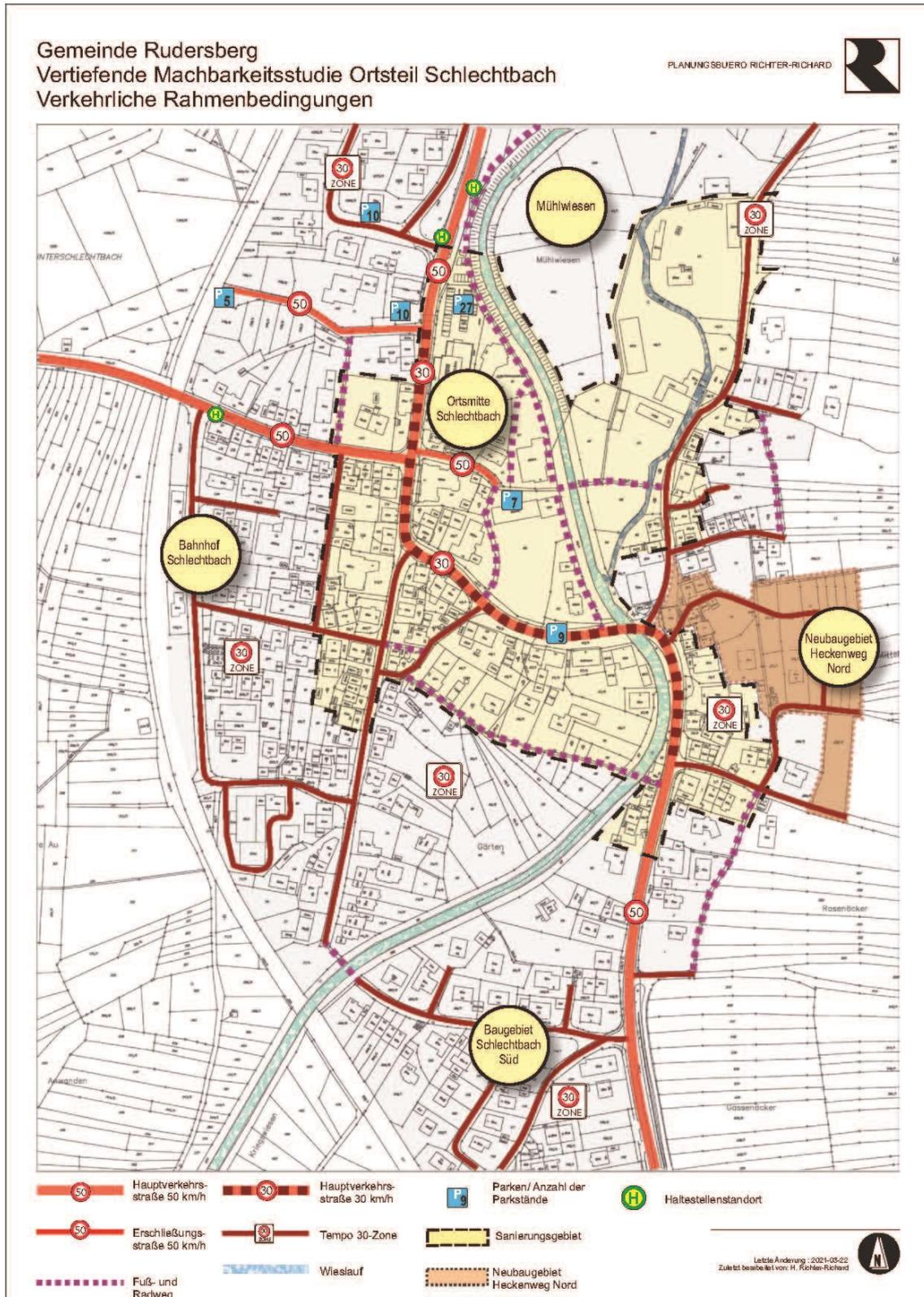


Abb. 2.23: Verkehrliche Rahmenbedingungen



## 2.3 Begutachtung Baumbestand

Für die weiteren Planungen im Umfeld von Schule, Kindergarten und Kirche hat wegen des dichten Baumbestandes die Qualität dieses Bestandes einen wesentlichen Einfluss. Bei einer Begehung mit Baumschutzfachleuten im Sommer 2020 erfolgte deshalb eine Ersteinschätzung der Qualität. Die Ergebnisse ersetzen kein Baumgutachten, geben jedoch Hinweise, wie mit dem Baumbestand in der weiteren Planung umgegangen werden sollte.

### Uferweg

Zwischen der Haltestelle (Wetterschutz) Bürgerhaus Schlechtbach und der Straße Rathausplatz steht eine große Anzahl von Schwarzpappeln am oberen Böschungsrand des Wieslauf-Ufers. Pappeln sind generell anfällig für Bruch und sollten möglichst nicht in der Nähe von frequentierten Bereichen stehen (Haltestelle, Parkplatz, Kirchplatz, Kindergarten, Steg zur Mühlinsel). Ein Großteil der Pappeln ist von schlechter Vitalität, leicht erkennbar an den toten Ästen in der Krone. Einige weisen massive Wurzelschäden auf. Der starken Verschattung durch die Pappeln geschuldet ist auch die karge Unterpflanzung, die sich auf wenige Arten beschränkt, was den Wert als Habitat einschränkt.

Die einzelnen Robinien zwischen den Pappeln sind vermutlich Wildsämlinge. Wie die Pappel ist auch die Robinie keine Pflanze für Feuchtbereiche. Sie sind zudem anfällig für Totholzbildung, wie bereits vorhanden, und Baumkrebs.

Beide Baumarten sind untypisch für Uferböschungen und unterdrücken die Entwicklung des uferaffinen Baumbestandes. Den Unterschied kann man auf der gegenüberliegenden Uferböschung der Mühlinsel z.B. in Höhe des Parkplatzes am Bürgerhaus sehen, wo eine wesentlich vielfältigere Mischung aus Eschen, Ahorn, Erlen, Linden und weitere zu finden ist.

Ebenfalls untypisch sind einzelne Ziersträucher in der Böschung, allen voran Hasel. Bei einer Umgestaltung der Böschung müssen diese nicht erhalten werden.

Südlich des Parkplatzes steht eine große Silberweide, die zwar ortsuntypisch ist, aber sich in das Bild einer Uferböschung einpasst. Hier wird zu einem Rückschnitt (Pflugeschnitt) geraten. An der östlichen Uferböschung (Mühlinsel) und einer Stelle im Bereich des Kindergartens sind Weidensämlinge angelandet. Die Böschung ist dort nicht mehr stabil. Ähnliches gilt für die wilde Aussaat der Schwarzerle im Bereich des Kindergartens. Um die Uferböschung an den Standorten zu sichern, sollte eine Rodung der Sprösslinge und die Neuanpflanzung von Weiden und insbesondere Schwarzerlen, die sich besonders für den Standort eignen, geprüft werden.

Auf dem Kirchvorplatz stehen am oberen Böschungsrand ein Bergahorn und eine Kastanie. Die beiden Bäume verschatten mit ihren großen Kronen den Kirchvorplatz. Der Bergahorn hat Schäden am Stammfuß und es sind Anzeichen für eine Krankheit am Stamm abzulesen, die kurz- bis mittelfristig zur Abholzung führen wird. Durch den Wegfall des Bergahorns ergäbt sich eine bessere Belichtung des Kirchvorplatzes und wesentlich bessere Wuchsbedingungen für die Kastanie.

Folgt man dem Uferweg nach Süden, kommt man in die Engstelle zwischen den Pappeln an der oberen Uferböschung und den Ahornen und der Kastanie auf Seiten des Kindergartens. Der geschädigte Ahorn sollte entfernt werden, da er bruchgefährdet ist, was im Bereich des Außenplatzes des Kindergartens gefährlich werden kann. Von einer Abholzung würde die Kastanie profitieren, die dann bessere Wuchsbedingungen erhält. Schwarzerle und Hainbuche (sollte



aufgeastet werden) stellen eine willkommene Abwechslung zu den Pappeln dar. Die Fichten/Tannen auf Seiten der Mühlinsel sollten entfernt werden, da sie den Boden versauern. An der Schule steht eine hochgewachsene Schwarzkiefer, die sich nicht in die ortstypische Bepflanzung einfügt, aber bis auf einen leichten Stammfuß gesund wirkt. Da sie nicht direkt am Böschungsrand steht, kann sie belassen werden.

Südlich des Stegs auf die Mühlinsel folgen hauptsächlich dicht stehende wilde Anpflanzungen verschiedener Baum- und Strauchsorten, wie Schlehen, Weiden, Zitter- und Silberpappeln, deren Wurzeln ins Wasser ragen, wodurch der Wasserabfluss verlangsamt wird. Eine größere Silberpappel hat bereits tote Äste und bei etwas größeren wild gewachsenen Ahornen wurde der Baumschnitt verpasst. Kurz vor der Straßenbrücke stehen zwei Eschen, von denen nach Rodung eines Baumes die verbleibende Esche als Straßenbaum entwickelt werden kann. An der Brücke steht sehr dekorativ eine Trauerweide, die eingekürzt und in die Gestaltung der Böschung einbezogen werden kann.

## Rathausplatz

Die Baumreihe auf der Südseite der Fahrbahn (Linden) des Rathausplatzes wurde stark beschnitten, um das Lichtraumprofil für den Kfz-Verkehr freizuhalten. Die Bäume sind gesund, haben nur nach dem starken Rückschnitt Stammaswüchse entwickelt und müssen deshalb nachgeschnitten werden. Die Bäume auf der Nordseite sind noch nicht hochgewachsen, dass sie ein ausreichendes Verkehrsraumprofil erhalten können.

Um auf den Teil des Rathausplatzes zwischen Fahrbahn und Schule zu gelangen, taucht man sozusagen in eine "Baumhöhle" ein. Die großen Bäume bilden ein weitgehend dichtes Blätterdach, die Fläche des Platzes liegt im Schatten. Hier stehen einzelne Bäume unterschiedlicher Sorten. Die Begutachtung ergibt folgendes Bild:

- Die große Linde ist schön entwickelt, wirkt mit dem schwachen Blätterdach jedoch nicht gesund. Sie hat jedoch noch eine gewisse Lebenszeit.
- Die beiden großen Kastanien sind gesund und gut entwickelt, sollten aber aufgeastet werden. Mit größeren unbefestigten Flächen um die Bäume kann die Versorgung verbessert werden.
- Die hochgewachsene Birke ist nur noch schwach belaubt. Es ist davon auszugehen, dass sie kurzfristig abgängig ist.
- Auf der Westseite des Platzes stehen eine kleine Linde, die lediglich aufgeastet werden muss, sowie die dominante Blutbuche im Bereich der Außenklasse der Schule.
- Die beiden kleineren Linden verschatten den Schulhof stark. Der Erdhügel mit drei Hainbuchen hat keine Unterpflanzung und der Boden ist durch Kinderspiel verdichtet. Nach Osten wird der Wurzelraum von dem gemauerten Sitzkreis eingeschränkt.
- Der Spielplatz ist durch die großblättrigen Bäume stark verschattet. Der Weidentunnel muss beschnitten und geflochten werden.



### 3. BETEILIGUNGSVERFAHREN

Im Rahmen der Erstellung der vorbereitenden Untersuchungen und des Planungskonzepts zur Umgestaltung des Ortskerns Schlechtbach gab es für die Bürger, die Gemeinderatsvertreter und den Ortschaftsrat Schlechtbach verschiedenen Ebenen, Mängel zu benennen und Vorschläge zur Verbesserung zu äußern.

#### 3.1 Bürgerinformationsveranstaltung und -werkstatt

In einem ersten Schritt zur Beteiligung der Öffentlichkeit fand die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung als fester Bestandteil der vorbereitenden Untersuchung statt. Für den 15. Juli 2019 lud die Gemeinde Rudersberg zu einer Bürgerinformationsveranstaltung und -werkstatt in das Bürgerhaus Schlechtbach ein. Der Einladung folgten rund 125 Personen.

Ziel der Veranstaltung war es zum einen, die betroffenen Eigentümer, Mieter und Betriebsinhaber im Untersuchungsgebiet über die bevorstehende Festsetzung des Sanierungsgebiets und die damit einhergehenden Chancen und Pflichten zu informieren. Zum anderen wurden die Bürger aktiv miteinbezogen und konnten zu einzelnen Themenfeldern den aus ihrer Sicht bestehenden Handlungsbedarf aufzeigen. Folgende Themen wurden angesprochen:

- Thema Wirtschaft, Arbeit und Versorgung
  - Sicherung der Nahversorgung,
  - schnelles Internet.
- Thema Mobilität, Verkehr, öffentlicher Raum und Klimaschutz
  - Hochwasserschutz,
  - Beruhigung der Ortsdurchfahrt,
  - Fahrradabstellanlage am Bürgerhaus.
- Thema bauliche Entwicklung, Wohnen und Ortsbild
  - Sanierung Kindergarten am Pappelweg,
  - Sanierung und Erweiterung der Bücherei,
  - Spielplatz für Kleinkinder,
  - Sanierung Rathausplatz,
  - fahrradfreundlichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt.

#### 3.2 Befragung der Eigentümer/ Bewohner – Zusammenfassung

Zwischen Juni und Juli 2019 wurde im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen von der Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH den Bewohnern des Untersuchungsgebiets und den Eigentümern ein Fragebogen zugestellt, um neben dem Sanierungsbedarf (Beeinträchtigungen/ Störquellen) die persönliche Einstellung sowie die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer einschätzen zu können.

Zusammengefasst führte die Fragebogenaktion bezogen auf den öffentlichen Raum zu folgenden Ergebnissen:



- Beeinträchtigungen werden hauptsächlich durch den Kfz-Verkehr verursacht. Hierzu zählen vor allem Lärmbelästigungen und mangelnde Gestaltung der Straßenräume.
- Vermisst wird eine ausreichende Anzahl öffentlicher und privater Stellplätze.
- Bemängelt wurde das Fehlen öffentlicher Einrichtungen, aber auch die nicht ausreichende Ausstattung mit Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten wird als nicht ausreichend eingestuft.

### 3.3 Beteiligung der TÖB

Mit Schreiben vom 13. Juni 2019 wurde im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zum Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Sanierung berührt werden kann, Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Unterrichtung über ihre Absichten gegeben. Im weiteren Verfahren werden die relevanten Belange beachtet.

### 3.4 Anhörung Gemeinderat

Zum Auftakt der Untersuchung zur Umgestaltung des Ortskerns fand am 21. Januar 2020 ein informelles Gespräch mit dem Gemeinderat statt. Dort wurden die nachfolgend aufgeführten Wünsche geäußert und Ideen entwickelt:

- Die Ortsdurchfahrt Schlechtbach sollte als Ort der Gemeinde Rudersberg erkennbar werden, ähnlich wie Rudersberg (z. B. Leuchten, Farbe Oberflächenmaterial), sich aber trotzdem mit einer individuellen Gestaltung absetzen. Dazu gab es folgende Hinweise:
  - Die Fahrbahn soll auf 6,50 m Breite begrenzt und nicht gepflastert werden.
  - Die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwischen Lindentaler Straße und Brunnenstraße soll auf der Stuttgarter Straße nach Süden ausgeweitet werden.
  - Der südliche Ortseingang soll aufgewertet werden einschließlich einer baulichen Geschwindigkeitsbremse.
  - Umfassende Lösung für den Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße (Abbau Rückstau Lindentaler Straße, Verbesserung Schulwegsicherung).
  - Als vorgezogene Teilmaßnahme soll der inklusionsgerechte Ausbau der Bushaltestellen erfolgen.
  - Die Gehwege sollen einheitlich auch über private Flächen bis an die Gebäude gestaltet werden. Schul- und Radwege sind in die Gestaltung einzubeziehen.
  - Bessere fußläufige Anbindung des Bahnhofs, des südlichen Wohngebiets, des Kindergartens und des Mühlwegs an die Ortsmitte.
  - Im Rahmen einer Neugestaltung soll eine verträgliche Lösung für das Parkproblem gefunden werden.



Es wurde darauf hingewiesen, dass voraussichtlich eine Sanierung der Brücke über die Wieslauf erforderlich ist und die Chance für eine verbesserte Führung des Fuß- und Radverkehrsgenutzt werden kann. Zudem besteht Sanierungsbedarf der Abwasserkanäle, in dessen Rahmen Fahrbahnerneuerungen stattfinden können.

- Die Infrastruktur wurde allgemein als unzureichend beschrieben und die Aufwertung des Ortskerns als Chance zur Umstrukturierung ergriffen:
  - Abbruch und inklusionsgerechter Neubau Ortsamt mit Bücherei und ggf. weiteren Angeboten.
  - Nutzung/ Gestaltung Rathausplatz als Ortsmitte mit Reduzierung des Baumbestandes, Öffnung zum Straßenraum, zu den Mühlwiesen und zum Mühlweg, Erlebbarkeit der Wieslauf verbessern. Erhöhung der Nutzungsvielfalt des Rathausplatzes. Biergarten an der Wieslauf, Backhaus an attraktiveren Standort verlegen, "Dorflinde" mit Sitzbänken/ ausreichende Verschattung.
  - Aufwertung der Mühlwiesen durch Wegeverbindungen, Herstellung von Sichtbeziehungen, Besonnung, Aufenthalt im Grünen.
  - Einbeziehung vorhandener Infrastruktur. Steinmetz als Teil des Dorfes mit Ausstellungsstücken erlebbar machen; Beachtung Betriebserweiterung Metzgerei am Mühlweg
  - Angebot eines öffentlichen "Sportplatzes".

Es wurde darauf hingewiesen, dass das Gebäude Theaterkarren/ Gasthaus Stern zur Disposition steht und der Umgang mit Grundstück und Gaststätte geklärt werden muss.

Nicht zuletzt wurde eine Wiederholung der "Planungswerkstatt" wie bei der Planung der Ortsdurchfahrt Rudersberg gewünscht.

### 3.5 Gespräche mit Schlüsselpersonen

Aufgrund der Corona-Beschränkungen konnte im Jahr 2020 nicht die geplante "offene Planungswerkstatt" durchgeführt werden. Stattdessen wurden am 24. Juni 2020 eingehende Gespräche mit Schlüsselpersonen geführt:

- Rudolf Scharer, Ortsvorsteher von Schlechtbach und fünf Vertreter des Ortschaftsrats,
- Sonja Link, Schulleiterin der Grundschule Schlechtbach,
- Dr. Martin Stober, Pfarrer der evangelischen Kirchengemeinde und Günter Bienert vom Kirchengemeinderat Schlechtbach,
- Rolf Kappler, Geschäftsführer Theaterkarren als Gebäudeeigentümer (einschl. Gasthaus Stern).

#### Schulleitung Grundschule Schlechtbach

Durch die Erweiterung des Kindergartens von 20 auf 40 Kinder verliert die Schule einen Raum im Kindergartengebäude. Durch variable Nutzungen der Schulräume kann die Einschränkung halbwegs aufgefangen werden. Die Schule hat zz. 90 Kinder mit steigender Tendenz, so dass



mit einem Anstieg von vier bestehenden Klassen auf sechs bis sieben Klassen gerechnet wird. Der Raumbedarf wird sich entsprechend vergrößern.

Eine Zusammenlegung der Schulbibliothek mit der öffentlichen Bibliothek, um einen Raum zu gewinnen, wird nicht befürwortet, da die Bücher fortlaufend für den Unterricht verfügbar sein müssen. Die zz. praktizierte Doppelnutzung des Musikraums auch als Klassenzimmer ist eine Notlösung und im Schulablauf nicht optimal. Eine Entzerrung des Bedarfs an Unterrichtsräumen erfolgte durch die Anlage einer Außenklasse im Bereich des ehemaligen Schulgartens, wobei der Unterricht aufgrund des von der Ortsdurchfahrt ausgehenden Verkehrslärms nur bedingt möglich ist und sich auf die Sommerzeit beschränkt. Es ist somit nicht auszuschließen, dass die Grundschule weitere Räumlichkeiten benötigt, was im weiteren Verfahren zu beachten wäre.

Der Schulhof befindet sich südlich des Schulgebäudes in Richtung Ortsdurchfahrt. Dort werden ein Klettergerät, eine Rutsche, ein Trampolin und eine Tischtennisplatte angeboten. Bespielt wird der Schulhof auf der befestigten und halbbefestigten Fläche bis zur Rasenfläche des Rathausplatzes. Gewünscht werden weitergehende kreative Nutzung, insbesondere eine sichere Zugänglichkeit der Wieslauf, um beispielsweise selbstgebaute Schiffchen fahren zu lassen.

## Vertreter Kirchengemeinde

Eine Aufwertung des Kirchenvorplatzes wird sehr begrüßt, da der Platz nicht nur von Kirchenbesuchern, sondern häufig auch von der Schule, dem Kindergarten und für öffentlichen Veranstaltungen genutzt wird. Deshalb werden vor allem

- eine Öffnung zur Wieslauf,
- Sitzgelegenheiten,
- eine Bühne,
- eine Gestaltung, die den Platz heller macht,
- eine Verbesserung der Beleuchtung

gewünscht. Ein Übergang zur Insel wäre zwar wünschenswert, da auf dem Gelände gegenüber dem Kirchplatz früher mit einer provisorischen Brücke Dorffeiern stattgefunden haben, wird aber von Eigentümer nicht mehr zur Verfügung gestellt. Daraus ergibt sich der Bedarf, solche Feste auf dem Rathausplatz durchführen zu können.

Bemängelt wurde, dass der Vorplatz, trotz wiederholter Gespräche, weiterhin von Lehrern als Parkplatz genutzt wird, obwohl ausreichend Parkraum auf dem Parkplatz am Bürgerhaus vorhanden ist.

## Geschäftsführer Theaterkarren und Hauseigentümer

Der Theaterkarren soll einen neuen Standort erhalten. Eine Entscheidung darüber wird kurzfristig erwartet. Mit dem Umzug des Theaterkarrens in einen Neubau an anderer Stelle in Schlechtbachs geht im Zentrum ein kultureller Anziehungspunkt verloren. Das gleiche gilt für das Gasthaus Stern auf demselben Grundstück, falls nicht ein neuer Pächter für das alte Fachwerkhaus gefunden werden kann.

Der Gebäudekomplex mit Theater und Gasthaus Stern muss nicht erhalten werden. Es besteht Interesse an einem Verkauf der Grundstücke. Diese stünden damit für die Ortskernsanierung zur Verfügung.

### Ortsvorsteher und Vertreter Ortschaftsrat

Der Fokus des Gesprächs lag auf der Findung einer ortsverträglichen Gestaltung des Rathausplatzes. Hierzu wurden von PRR verschiedene Handskizzen vorgestellt. Sie stellen kein ausgefeiltes Gesamtkonzept dar, sondern setzen sich mit den räumlichen Zwängen und deren Gestaltungsmöglichkeiten sowie mit denkbaren Standorten für das neue Ortsamt auseinander, das ein Schlüsselprojekt für die Sanierung darstellt. Ziel war es, durch Diskussion mögliche Entwicklungen einzugrenzen. Es besteht der Anspruch einer vielfältigen Nutzbarkeit des Gebäudes als offenes Haus:

- Behindertengerechtes Gebäude als wesentliche Ursache für den notwendigen Neubau.
- Mehrfachnutzungen und ergänzende Nutzungen sollen angestrebt werden (z. B. Leseraum Bibliothek mit kleinem Café und Freisitz, Versammlungsräume Ortsamt und ggf. gesonderter Raum für die Schulbibliothek als Klassenräume).
- Bibliothek als Haus des Wissens durch ergänzende Angebote speziell für Jugendliche (z. B. Computerspiele, Kicker, Chillen) mehr als nur eine Bücherei.

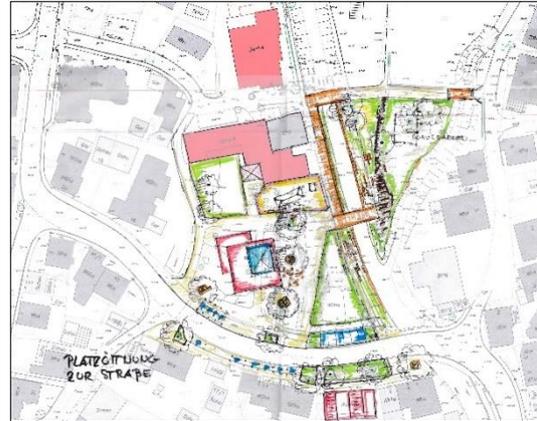
Das Gebäude darf aus städtebaulichen Gründen mehrgeschossig sein, aber auch, um Flächen nicht unnötig zu versiegeln. Als Grundlage für die weiteren Planungen wurde ein Nutzungs- und Raumprogramm erstellt und fortgeschrieben.

Folgende Standortvarianten für das neue Ortsamt wurden im Vorfeld der konkreten Planung mit ihren grundsätzlichen Vor- und Nachteilen diskutiert:

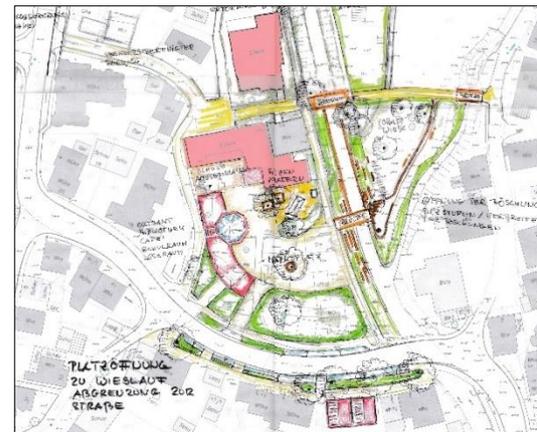
- Variante 1– Die ursprüngliche Idee, durch den Ankauf des Imbiss-Geländes durch die Gemeinde einen Bauplatz für das neue Ortsamt zu erhalten, sollte nicht weiterverfolgt werden, da sonst die Wieslauf wieder in den Hintergrund gerückt wird.



- Variante 2 – Ein zentrales Gebäude, um das sich die Gestaltung des Rathausplatzes entwickelt, soll nicht weiterverfolgt werden, da keine Flächenzuweisung möglich ist und der Grünanteil zu niedrig sein wird, da die Erschließung des Gebäudes rundum gesichert sein muss.



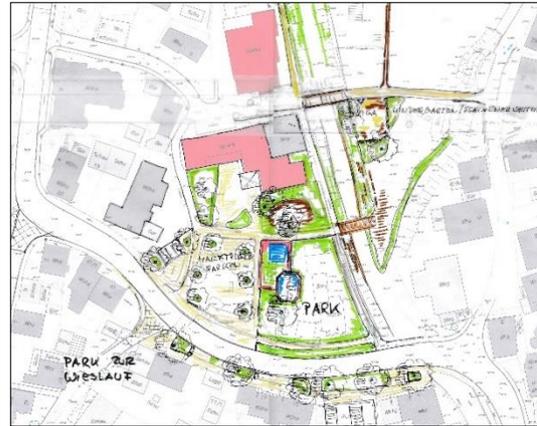
- Variante 3 – Der durch die Bebauung auf West- und Südseite von der Straße abgesetzte Platz wird ambivalent gesehen. Einerseits ergibt sich ein geschützter Raum für die Schule, andererseits erfolgt eine Teilung von Straßenraum und Platzraum durch die Grünfläche, wodurch eine Aufwertung des Wohn- und Geschäftsstandorts Rathausplatz eventuell eingeschränkt wird. Auch wird das Thema Parken im Straßenraum negativ bewertet.



- Variante 4 – Der bauliche Abschluss der Westseite des Platzes wird positiv gesehen, weil er nicht von vornherein, wie in Variante 3, zur Trennung von Platz und Straßenraum führt. Die Ausführung des Platzes als halbversiegelte Retentionsfläche würde die Nutzbarkeit des Platzes für stärkere Beanspruchungen einschränken.



- Variante 5 – Die Variante bietet eine ausgewogene Aufteilung zwischen befestigten und unbefestigten Flächen und dem integrierten Neubau. Die Flächenzuweisung ist klar von West nach Ost gestaffelt (befestigter Platz – Park – Freiraum Mühlinsel) und die Wieslauf bildet im Osten der Fläche mit der Mühlinsel einen starken Gegenpol. Die Unaufgeregtheit des Entwurfs wird wegen der Einpassung in den dörflichen Charakter positiv gewürdigt. Die Variante soll deshalb bevorzugt weiterentwickelt werden.



In dem Gespräch wurden die grundlegenden Hinweise und Anregungen der bisherigen Beteiligungsverfahren bestätigt und konkretisiert.

Das Gebäude des jetzigen Ortsamts soll abgebrochen und mit einem Neubau, der die Raumkante aufnimmt, wiedergenutzt werden (Wohnen/ Büro im OG, möglichst Einzelhandel oder Dienstleistungen im EG).

Der Rathausplatz soll auch als Raum für Veranstaltungen dienen (auch ungewöhnliche, imagebildende wie z. B. Summer School für Steinmetze unter Einbindung örtlicher Unternehmen). Eine Verlegung des Marktes könnte den zentralen Standort stärken. Die abgetreppte Öffnung des Rathausplatzes zur Wieslauf und zur Mühlinsel (sich nach Norden fortsetzend) zeigt, welche brachliegenden Potenziale für den Ortskern hier gehoben werden können.

Der Einbeziehung der Mühlinsel wird eine hohe Bedeutung beigemessen. Über die Insel kann eine direkte fußläufige Verbindung zwischen Rathausplatz über die bestehende Wegeverbindung zum Mühlweg hergestellt werden. In der Mischung aus öffentlichen Freizeitbereich und Gastronomie könnte auf der Insel ein Mehrwert erzeugt werden, wobei die Mitwirkung und das Engagement der privaten Eigentümer hier gefordert wären.

Die bestehenden Parkstände entlang der Fahrbahn des Rathausplatzes werden als nicht befriedigend empfunden. Aus diesem Grund wird die vorgestellte Überlagerung von zentralem Platz und Parkraum auf dem Rathausplatz zugunsten großzügigerer Nebenanlagen vor den Gebäuden auf der südlichen Straßenseite begrüßt.

Der Baumbestand des Rathausplatzes soll weitgehend erhalten bleiben, sofern keine unüberwindbaren Zwänge entstehen. Maßnahmen zur Baumpflege und ein Freischneiden der Uferböschungen der Wieslauf könnte ein erster Maßnahmensschritt sein, vor Ort "Flagge zu zeigen".



## 4. PLANUNGSKONZEPT

### 4.1 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurde ein "Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept" erstellt (Ergebnisbericht über die vorbereitenden Untersuchungen "Ortskern Schlechtbach", Wüstenrot Haus- und Städtebau GmbH). Da sich die hier vorgelegte Untersuchung im Wesentlichen auf die Qualifizierung des öffentlichen Raums, einem wesentlichen Schwerpunkt des Stadterneuerungsprozesses, bezieht, wird nachfolgend das Konzept aus den vorbereitenden Untersuchungen als Grundlage für die vertiefenden Arbeiten zusammengefasst dargestellt und in den weiteren Planungen beachtet. Das Untersuchungsgebiet wird in unterschiedliche Bereiche einer städtebaulichen Entwicklung mit weiterzuerfolgenden Schwerpunkten eingeteilt:

- **Aufwertung der Ortsdurchfahrt**  
Durch die Sanierung der Ortsdurchfahrt soll eine Verkehrsberuhigung herbeigeführt werden, die zu größerer Sicherheit und weniger Lärmkonflikten führt und damit das Wohnumfeld wieder attraktiver macht. Im Zuge der Neugestaltung sollen auch die Einmündungen Heilbronner Straße/ Rathausplatz und Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße modifiziert werden. Abseits der Ortsdurchfahrt ist es ebenfalls erforderlich, die Nebenstraßen zu erneuern, um die verkehrliche Sicherheit weiterhin zu gewährleisten und das Ortsbild aufzuwerten.
- **Verbesserung der Erlebbarkeit der Wieslauf**  
Die Uferbereiche sind wenig einladend gestaltet. Nördlich des Rathausplatzes ist der Uferbereich derzeit stark eingegrünt und der südliche Bereich wird durch Betonwände kanalisiert. Das Ufer sollte geöffnet einer einladenden Gestalt zugeführt und die Uferwege und die Fußgängerbrücke über die Wieslauf erneuert werden.
- **Öffentlicher Bereich zwischen Schule und Rathausplatz**  
Der öffentliche Bereich zwischen Schule und Rathausplatz weist gravierende Mängel in Gestaltung und Funktionalität auf. Ziel ist es, den Bereich an die heutigen Anforderungen an einen zentral gelegenen Stadtplatz anzupassen. Er sollte so gestaltet werden, dass er von allen Generationen genutzt werden kann und durch entsprechende Gestaltungselemente die Straße nicht mehr so stark wahrnehmbar ist.
- **Neustrukturierung ungeordneter und brachliegender Flächen**  
Mit den in dem Kapitel "Defizite in der Siedlungsstruktur" aufgeführten fehl- oder mindergenutzten Flächen ist eine behutsame innerörtliche Neuordnung/ Nachverdichtung anzustreben. Hier besteht auf den Freiflächen untergenutztes Potenzial für Wohnungsbau und Dienstleistungen.
- **Gemeinbedarfseinrichtungen**  
Zur Verbesserung der sozialen Infrastruktur sind die Gemeinbedarfseinrichtungen Kindergarten Pappelweg und das Ortsamt aufgrund der baulichen und energetischen Mängel dringend zu modernisieren.
- **Erhalt und Schaffung von Wohnraum**  
Eine Vielzahl der Gebäude im privaten Eigentum weisen erhebliche substanzielle und gestalterische Mängel auf. Im Rahmen der Sanierung sollen deshalb möglichst

viele private Eigentümer motiviert und diesen ein Zuschuss bei der Modernisierung gewährt werden. Ziel ist es, die vorhandene Bausubstanz unter Berücksichtigung energetischer Anforderungen sowie dem Erhalt der historischen und stadtbildprägenden Fassaden zu gestalten. Zudem sollen im Rahmen der Sanierung die Grundrisse an die heutigen Wohnbedürfnisse angepasst werden, um dem Leerstand entgegenzuwirken. Im Untersuchungsgebiet befinden sich auch einige leerstehende und abbruchreife Gebäude. Ein Neubau mit barrierearmen und familienfreundlichem Wohnungsbau erscheint hier sinnvoll.

## Sanierungsziele

Zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände werden bei der Sanierungsdurchführung folgende Sanierungsziele angestrebt:

- Grundlegendes Ziel der Ortskernsanierung ist die Beseitigung von vielfältigen baulichen und funktionalen Mängeln und Missständen sowie die weitere Verdichtung und Verbesserung der öffentlichen und privaten Infrastruktur in der Ortsmitte. Auf diese Weise soll das Angebot an zentralen Einrichtungen verbessert, die Versorgungsfunktion gestärkt sowie die funktions- und nutzungsgerechte Neugestaltung öffentlicher Freiräume umgesetzt werden.
- Förderung baulicher Entwicklungsabsichten (Um-/ Anbau, energetische Modernisierung, Neubau) im Ortskern durch private Bauherren und somit die Schaffung von Wohnraum durch Umnutzung, Modernisierung und Aktivierung von Flächen und leerstehenden Immobilien, insbesondere auch in Hinblick auf eine ganzheitliche ökologische Erneuerung.



Abb. 4.2: Umfassender Modernisierungsbedarf bzw. Abbruch und Neubau, Schmale Straße, Haus Nr. 16 [WHS 2019]



Abb. 4.1: Umfassender Modernisierungsbedarf bzw. Abbruch und Neubau, Heilbronner Straße, Haus Nr. 1+2 [WHS 2019]

- Anpassung der vorhandenen Strukturen an den demografischen Wandel, insbesondere durch Maßnahmen zur Erreichung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und zum altersgerechten Umbau von Wohnungen.

- Stärkung des Ortsteils als Wohnstandort durch die Schaffung und Modernisierung von Gemeinbedarfseinrichtungen wie dem Kindergarten und dem Ortsamt.



Abb. 4.4: Modernisierungsbedürftiges Gebäude, Ortsamt Schlechtbach, Rathausplatz, Haus Nr. 5 [WHS 2019]



Abb. 4.3: Modernisierungsbedürftiges Gebäude, Kindergarten, Pappelweg 9 [WHS 2019]

- Unterstützung der Entwicklungsziele der örtlichen Unternehmen zur Stabilisierung und Aufwertung bestehender Gewerbebereiche, um zukunftsfähige Entwicklungen zu ermöglichen.
- Umgestaltung der Ortsdurchfahrt durch verbesserte städtebauliche und verkehrsplanerische Integration in den Ortskern zur Verbesserung des Stadtklimas und Reduzierung von Lärm.
- Sicherung und Erhalt denkmalpflegerisch wertvoller Bausubstanz sowie ortsbildprägender Gebäude.



Abb. 4.6: Denkmalgeschütztes Gebäude mit umfassendem Modernisierungsbedarf Stuttgarter Straße, Haus Nr. 16 [WHS 2019]



Abb. 4.5: Denkmalgeschütztes Gebäude mit umfassendem Modernisierungsbedarf, Heilbronner Straße, Haus Nr. 3 [WHS 2019]

- Neustrukturierung und Umnutzung leerstehender, fehl- oder mindergenutzter Flächen und baulich vorgenuzter Brachflächen für andere Nutzungen, z. B. Wohnungsneubau, Gewerbe und hochwertige Dienstleistungen, insbesondere die gemeindeeigenen Grundstücke Rathausplatz, Haus Nr. 4, und Mühlweg, Haus Nr. 25, sowie das angrenzende Sägewerk (privat).



Abb. 4.8: Neuordnung Rathausplatz, Haus Nr. 4 [WHS 2019]



Abb. 4.7: Neuordnung Mühlweg, Haus Nr. 25 [WHS 2019]

- Aufwertung und Ausbau des bestehenden Ortskerns zur langfristigen Stärkung der Daseinsvorsorge und Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und des Wohnumfeldes, insbesondere durch Neugestaltung des Bereichs Rathausplatz, Herstellung eines hochwertigen zusammenhängenden Freiraums zwischen Rathausplatz und neuem Baugebiet, sowie Attraktivierung der fußläufigen Erschließung des Ortskerns und seines Umfeldes und die Verbesserung der Erlebbarkeit der Wieslauf.

## 4.2 Nutzungskonzept

Schlechtbach ist mit einem umfassenden Infrastrukturangebot ausgestattet. Schule, Kindergärten, Ortsamt, Kirche und Bürgerhaus prägen die Mitte. Es genügt jedoch nicht, den Bestand ohne Langzeitperspektive qualitativ aufzuwerten, um die Ziele der Sanierung zu erreichen. Dazu bedarf es einer Vision, die über eine "Aufhübschung" hinausgeht.



Abb. 4.10: Öffentlicher Bereich Rathausplatz [WHS 2019]



Abb. 4.9: Wieslauf angrenzend an Stuttgarter Straße [WHS 2019]

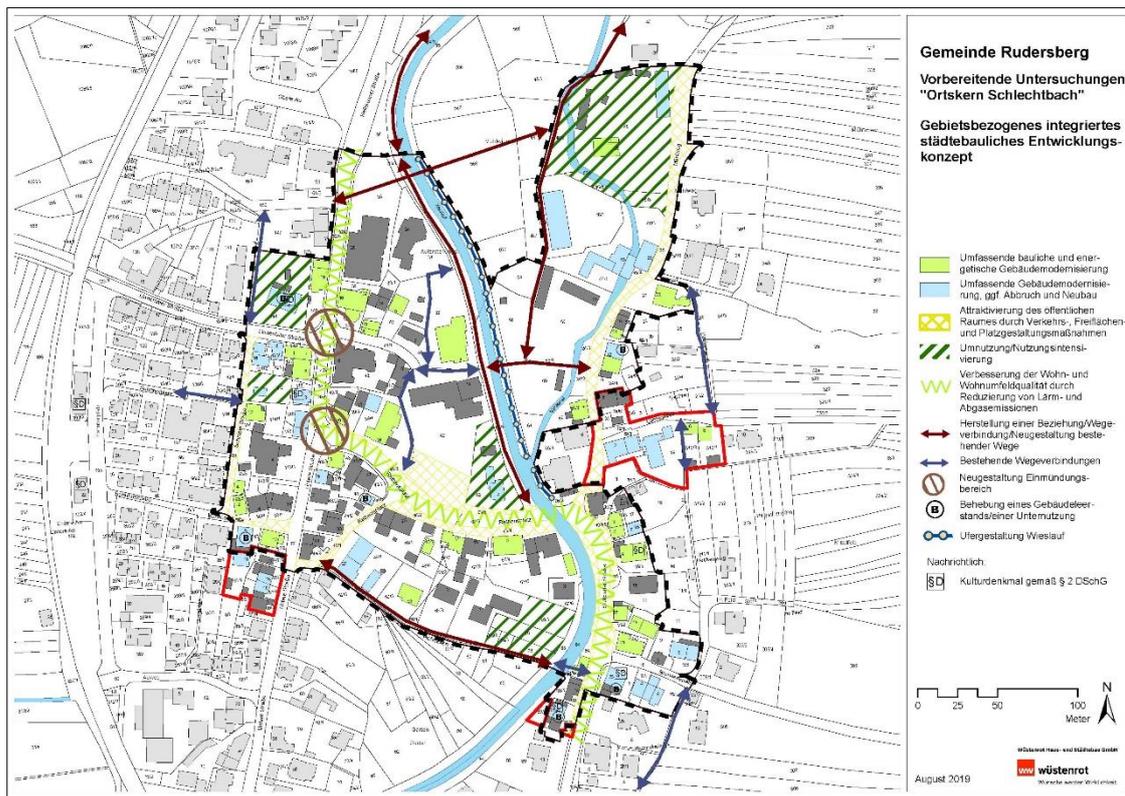


Abb. 4.11: Städtebauliches Entwicklungskonzept [wüstenrot]

Nachfolgend werden Ankerpunkte definiert, von denen erwartet werden kann, dass sie die gewünschte Entwicklung auslösen können. Öffentliche, kirchliche und private Einrichtungen haben neben der reinen Versorgung eine wichtige soziale Funktion, deren Aufgabe durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes gestärkt werden kann. Alteingesessene, Neubürger, Durchreisende, sowie Kinder, Jugendliche und Erwachsene soll diese Entwicklung gerecht werden. Die zukünftige Infrastruktur soll dabei anpassungsfähig und multifunktional sein, die dem derzeitigen Bedarf entspricht, aber auch bei neuen Entwicklungen anpassungsfähig ist (Robustheit).

Einen eigenständigen, ortstypischen Charakter erhält Schlechtbach dann, wenn es sich von seinem großen Bruder, dem Hauptort Rudersberg, durch Gestaltung, Angebot und Nutzerkreis unterscheidet und es gelingt, die sich aus der Historie ergebende neue Ortsmitte in der Wieslauf-Aue zwischen Unter- und Oberslechtbach als "echte" Mitte zu entwickeln.

#### 4.2.1 Ankerpunkte Soziale Infrastruktur und Einzelhandel

##### Ankerpunkt Schlechtbacher Märkte

Es besteht das politische Ziel, im ländlichen Bereich die Nahversorgung fußläufig zu ermöglichen, wobei eine Entfernung von ca. 10 Gehminuten oder einem Kilometer veranschlagt wird. Dazu gehören vornehmlich Lebensmittelgeschäfte, aber auch Poststelle, Bank(-automat), Apotheke. Die Wiederbelebung des zz. stark geschwächten Versorgungsstandorts Schlechtbach



gelingt nur, wenn Geschäfte dauerhaft angesiedelt werden können. Die Gemeinde kann hierzu im Rahmen der lokalen Wirtschaftsförderung beitragen. Hier gilt es, eine Initialzündung zu finden.

Für die Verbesserung der Nahversorgung bietet der neu installierte kleine Markt in Schlechtbach einen guten Ansatzpunkt. Damit werden gleich mehrere Nutzergruppen angesprochen: Anwohner aus dem nahen Umfeld, Personen, die Wert auf regionale und frische Kost legen, sowie Mischkostler, Vegetarier und Veganer.

Um die Einrichtung weiter zu etablieren, wird der Kreis der Nutzer erweitert werden müssen, z. B. durch folgende Maßnahmen:

- Die Schaffung eines "Foodcorts" als Picknickplatz im Marktbereich, an dem die angebotenen Produkte bei einer Tasse Kaffee und einem Plausch verkostet werden können und der den (Rad-)Wandertourismus anspricht, hier als "Geheimtipp" einen Stopp einzulegen.
- Kleinere Events, die nicht ständig, sondern nach Angebot und Gelegenheit veranstaltet werden. Beispiele wären Musikaufführungen oder ein Kunstmarkt mit regionalen Künstlern. Eine kleine Bühne bzw. Podest könnte solche Aktivitäten unterstützen.
- Forum für Künstler und Kunsthandwerker der Region mit Außenateliers und/ oder Mitmachaktionen für Kinder und Erwachsene. Den Nukleus vor Ort könnte die STEI-Nerei Müller am Rathausplatz bieten.

Mit zunehmender Entwicklung kann sich der Markt einen Ruf über den zentralen Ortsbereich hinaus erwerben und im besten Fall dazu beitragen, stationären Einzelhandel nach Schlechtbach ziehen.

## Ankerpunkt Öffentlicher Kindergarten

Für den öffentlichen Kindergarten Schwalbennest (Pappelweg) ist mittelfristig eine Erweiterung auf zwei Gruppen vorgesehen, was eine Aufstockung der Plätze von 20 auf 40-50 Kinder bedeutet. Sanierung und Erweiterung des Gebäudes sind bereits in Planung und der von der Grundschule zz. in einem Nebengebäude genutzte Raum wird wieder vom Kindergarten beansprucht.

Für Kindergärten nennt der Kommunalverband für Jugend und Soziales Baden-Württemberg, Jugendhilfeservice, als Richtwert für den Außenspielbereich 8-10 m<sup>2</sup>. Den 20 Kindern stehen zz. ca. 20 m<sup>2</sup>/Kind zur Verfügung, nach einer Verkleinerung der Freifläche durch den Anbau und einer Verdoppelung der Anzahl der Kinder reduziert sich die Freifläche pro Kind auf ca. 9,00 m<sup>2</sup>. Es handelt sich um Minimalanforderungen, die auch nach der Gebäudeerweiterung und Anstieg der Kinderzahl noch eingehalten werden können. Der verringerte Freiflächenanteil schränkt jedoch die bisherige Qualität des Kindergartens ein. Der Qualitätsverlust soll deshalb durch Nutzungsmöglichkeiten außerhalb des eigentlichen Kindergartenbereichs kompensiert werden (siehe Kap. 4.2.3), zumal schon die heutige Fläche Nutzungsmängel aufweist.



## Ankerpunkt Grundschule

Die weitere Spezialisierung der Grundschule auf sprachliche Entwicklung wird als Alleinstellungsmerkmal gefördert. Das wird voraussichtlich zu einer steigenden Nachfrage führen. Die Entwicklung des Schulstandorts ist deshalb einer der Ankerpunkte zur des Standorts Schlechtbach.

Die Spezialisierung der Grundschule auf sprachliche Entwicklung kann durch eine Erhöhung des Bekanntheitsgrades durch gezielte Werbung und Hinweise von anderen Schulen an betroffene Eltern gefördert werden.

Zur Förderung des Schulstandorts gehört die Bereitstellung von ausreichenden Räumlichkeiten. Da die Schule nicht behindertengerecht ausgebaut ist, sollten im Zuge baulicher Erweiterungen behindertengerechte Räumlichkeiten entstehen. Zur Aufwertung des Schulstandorts gehört im Zusammenspiel mit den benachbarten Einrichtungen gleichfalls eine attraktive Freiraumgestaltung.

- Erweiterung des Flächenangebots und der Mittagsbetreuung
  - Anbau einer Mensa/ Nachmittagsbetreuung für ca. 90 Kinder. Der Flächenbedarf für die Mensa liegt bei einschichtiger Essensausgabe bei etwa 140 m<sup>2</sup>. Als Orientierungswert gilt ein Flächenbedarf von ca. 1,5-1,8 m<sup>2</sup>/ Essplatz (Empfehlung Deutsche Gesellschaft für Ernährung, sowie Vernetzungsstelle Schulverpflegung Baden-Württemberg). Der aufgezeigte Flächenbedarf geht von einer Auslastung von 60 % als Erfahrungswert. Das Kernprogramm "Mittagessen" kann um weitere Nutzungsbausteine erweitert sein: Hausaufgabenbetreuung, Fördergruppen, Spieletreff, Cafeteria, Aufenthaltsbereich u.a.m.
  - Der Flächenanspruch für die Nebenanlagen (Küche, Essensausgabe/ Theke, Rückgabe, Sanitäreinrichtungen, Garderobe und Flure) wird getrennt berechnet. Er ergibt sich aus der Art der Verpflegung. Hier wird 0,5 m<sup>2</sup>/Kind angesetzt in der Annahme, dass das Essen über ein Catering-Betrieb geliefert wird (bei hauseigener Vollverpflegung bis zu 1,00 m<sup>2</sup>/Kind) und ein Teil der Nebenanlagen (z. B. Sanitäreinrichtungen und Garderobe) im Schulgebäude bereitgestellt wird.

Insgesamt ergibt sich ein Flächenbedarf von etwa 200 m<sup>2</sup>.

- In den bisherigen Diskussionen um das Raumprogramm blieb der Umstand, dass eventuell weitere Klassenräume/ Verfügungsräume benötigt werden, unberücksichtigt. Ein großes Klassenzimmer, flexibel trennbar für Lerngruppen benötigt 80 m<sup>2</sup> bei einer Belegung mit ca. 25 Schülern.

- Freiraumnutzung
  - Eine Zunahme der Schülerzahl erfordert einen größeren Schulhof. Der Flächenbedarf pro Schüler ist nicht fest definiert, aber man geht von mindestens 5 m<sup>2</sup>/ Schüler aus (Quelle: Empfehlungen für einen zeitgemäßen Schulbau in Baden-Württemberg), im Bestand also ca. 450 m<sup>2</sup>. Den Schülern stehen zz. einschließlich der zusätzlichen Flächen im Vorfeld der Schule etwa 1.350 m<sup>2</sup> zur Verfügung, davon sind etwa 700 m<sup>2</sup> (halb-)befestigt, aber schwer beispielbar aufgrund des dichten Baumbestands. Geht man mittel- bis langfristig von einer Steigerung der Schülerzahl aus (siehe oben) bleibt diese Fläche ausreichend. Um eine Qualitätsminderung zu vermeiden, müsste auch in Zukunft von einer höheren Bereitstellung des Freiraums/Kind



ausgegangen werden. Falls diese Fläche auf dem Rathausplatz nach Entstehung der Neubebauung nicht zur Verfügung gestellt werden kann, sollte eine Ersatzfläche im Umfeld der Schule gefunden werden. Eine Überschreitung der offiziell benötigten Flächengröße ist weiterhin erforderlich, da aufgrund des dichten Baumbestandes kein größerer zusammenhängender Raum, z.B. für Ballspiele, angeboten wird.

## Ankerpunkt Ortsamt

Ein vielfältig nutzbares, neues barrierefreies Gebäude für das Ortsamt soll die Mitte des Ortes mit einer ansprechenden Architektur und einem bürgergerechten Angebot definieren.

Zur funktionalen Aufwertung des Ortsamts gehört, weitere Angebote zu integrieren, die in den letzten Jahren im Ortskern entfallen sind. Das sind beispielsweise der Abruf von Formularen des Bürgerservice, Online-Banking oder eine Poststelle. Die bestehende Bibliothek soll Vorschulkindern und Kinder über die Grundschule hinaus begleiten und fördern, gleichzeitig soll Jugendlichen und Erwachsenen ein Forum geboten werden.

## Dimensionierung Ortsamt

- Die Schätzung des Flächenbedarfs durch die Gemeindeverwaltung basiert auf den technischen Regeln für Arbeitsstätten und geht von zwei Einzelbüros von je ca. 10 m<sup>2</sup>, sowie Räumlichkeit für den Bürgerverkehr von ca. 20-30 m<sup>2</sup> aus.
- Besprechungszimmer mit ca. 50 m<sup>2</sup>. Da der Raum keiner ständigen Nutzung unterliegt, soll er eventuell auch für weitere Nutzung zur Verfügung stehen, beispielsweise könnte seine Nutzung auf Bibliotheksaktivitäten oder als Schulklasse (hier könnte bei erhöhter Schülerzahl Bedarf bestehen, erweitert werden).

## Dimensionierung Bibliothek

- Erweiterung der Bibliothek auf 60 m<sup>2</sup> (Erfahrungswert "Handreichung zu Bau und Ausstattung Öffentlicher Bibliotheken" 60 m<sup>2</sup>/≤1.000 EW, Neufert 30 m<sup>2</sup>/1.000 EW, DIN 67700 "Bau von Bibliotheken und Archiven – Anforderungen und Empfehlungen für die Planung" mit ungenauen Angaben für Kleinbibliotheken). Grundsätzlich kann sich der Platzbedarf bei ausgeweitetem Angebot (moderner Medienmix, Veranstaltungen, EDV-Technologien, Internet-, Lese- und (Frühstücks-)Café sowie individuellen Nutzerplätzen) erweitern. Der zusätzliche Platzbedarf für Veranstaltungen mit größerem Raumbedarf, beispielsweise für Lesezirkel, Vorlesegruppen für Kinder, Autorenlesungen kann durch Mitnutzung von Besprechungsraum/ Mensa kompensiert werden.

## Weiterer Flächenbedarf

- Die Auflistung zuvor berücksichtigt keine Flächen wie Sanitärräume, Erschließungsflächen, (Klein-)Küche und weitere Versorgungsanlagen, die mit pauschal 100 m<sup>2</sup> (einschließlich Ortsamt) veranschlagt werden können.

Darüber hinausgehend wird zur Versorgung der Bevölkerung möglichst in Verbindung mit dem neuen Gebäude des Ortsamts ein dauerhaftes, ladenbasiertes Nahversorgungsangebot



angestrebt, beispielsweise durch eine Bindung von Anbietern des Wochenmarktes am Standort Schlechtbach:

- Zwei Ladenlokale mit einem Flächenbedarf mit insgesamt etwa 80 m<sup>2</sup> (Fleischerei mit Verkaufsraum, Kühlraum, Zubereitung von etwa 50 m<sup>2</sup>, Bäckerei mit Verkaufsraum/ Zubereitung). Bei der Bäckerei wird Anlieferung der Ware von einem externen Standort angenommen.
- Unterstützung der ansässigen Gewerbetreibenden durch lokale/ regionale Catering-Dienste (z. B. Schulverpflegung, Café, Catering, Backfest).

Es besteht allerdings der Konflikt, dass auf der Südseite des Rathausplatzes Ladenlokale leer stehen, wobei nicht auszuschließen ist, dass durch eine attraktivere Mitte und einem erweiterten Angebot weitere Nutzungen generiert werden können (siehe oben Ankerpunkt Märktle).

Nachfolgend wird die Flächenaufteilung entsprechend der Vorgabe der Gemeinde Rudersberg (Gebäudekomplex Ortsamt, Bibliothek, Gewerbe, sowie Mensa als unabhängigen Baukörper), sowie eine optimierte Variante mit integrierter Mensa in den Gebäudekomplex dargestellt.

- Zwei Gebäude:  
Aus den Nutzungsanforderungen ergibt sich aus dem Raumprogramm für die Verwaltungseinheit einschließlich der Bibliothek, einem Café/ Cafeteria und zwei Ladenlokalen im EG für das Gebäude eine Grundfläche von  $\geq 400$  m<sup>2</sup>. Im Obergeschoss soll Wohnraum angeboten werden. Zeitlich unabhängig ist ein getrennter Baukörper mit einer Grundfläche von ca. 200 m<sup>2</sup> in direkter Zuordnung zur Schule als Mensa vorgesehen. Ein Problem stellt die Besonnung dar, insbesondere im Falle einer eventuellen zweigeschossigen Bebauung, falls durch die erhöhte Schülerzahl weitere Klassenräume erforderlich würden. Die Baukörper sind vorwiegend auf der Westseite zu positionieren, um eine Nähe zur Schule zu schaffen, sowohl für die Mensa als auch für die Bibliothek. Die Grundfläche von insgesamt ca. 600 m<sup>2</sup>, verteilt auf zwei Gebäude, schränkt die Gestaltungsmöglichkeiten und anzubietenden Funktionen des Rathausplatzes als öffentlicher Raum stark ein.

Diese Aufteilung wird deshalb vom Gutachter nicht favorisiert und eine Beschränkung auf einen Baukörper mit integrierter Mensa empfohlen.

- Ein Gebäudekomplex:  
Für die Grundfläche des Gebäudekomplexes wird als Voraussetzung der Platzbedarf für die Mensa ohne Bewirtschaftungsräume herangezogen. Kernstücke des Gebäudes sind Multifunktionsraum/ Mensa sowie Bibliothek. Aktionen und Angebote der Bibliothek wie Lesecafé, Arbeitsgruppen oder Vorlesestunden können auf den Multifunktionsraum ausgeweitet werden. Die Schule und andere Nutzer des Multifunktionsraums haben direkten Zugriff auf die Bibliothek. Das beinhaltet auch ein kleines Café, das sich an die im Tagesverlauf wechselnden Nutzungen anpassen kann. Daraus ergibt sich eine optimale Mehrfachnutzung des Multifunktionsraums durch geschicktes Timing und eine flexible Aufteilung/ Ausstattung, mit der im Tagesgang eine annähernd durchgängige Nutzung aus Schulbetrieb, Aktivitäten der Bibliothek, Café, Veranstaltungen des Ortsamts und privaten Veranstaltungen wie Bürgertreffs entsteht. Nicht publikumsintensive Räume des Ortsamts, weitere Unterrichtsräume sowie Wohnraum können wahlweise in das erste Obergeschoss verlegt werden.



Tab. 4.1: Flächenbedarf

Bebauung Rathausplatz Schlechtbach	Flächenbedarf bei zwei Gebäuden		Flächenbedarf bei einem Gebäude
	Mensa als eigenständiger Baukörper [m <sup>2</sup> ]	Gebäude ohne Mensa mit Ortsamt, Bibliothek und Gewerbe entsprechend Raumprogramm Gemeinde Rudersberg von 2020-11-23 [m <sup>2</sup> ]	Gebäude mit integrierter Mensa/ Multifunktionsraum flächenoptimierungsvorschlag Gutachter [m <sup>2</sup> ]
Erdgeschoss			
Mensa	140	0	140
Bewirtschaftungsräume, Erschließung, weitere Räume	60	100	100
Ortsamt gesamt	0	60	0
Besprechungsraum	0	50	0
Ortsamt Raum für Bürgerdienste	0	0	30
Öffentliche Bibliothek	0	60	60
Gewerbefläche	0	150	80
Grundfläche	200	400	600
Grundfläche	600		600
Obergeschoss*			
Schule, Wohnungen, einschl. Bewirtschaftungsräume, Erschließung	≤200	≤400	≤600
Geschossfläche/	≤200	≤400	≤600

\*Aufzug/Treppenlift Voraussetzung

## 4.2.2 Ankerpunkt Freiraumgestaltung/ Grüngestaltung

### Rathausplatz

Die zusammenhängende Fläche des "inneren" Rathausplatzes (bis zur Fahrbahn) beträgt etwa 3.700 m<sup>2</sup>. Bei der Gestaltung ist zu berücksichtigen, dass

- das Ortsamtsgebäude eine Grundfläche von etwa 600 m<sup>2</sup> benötigt. Da die Angebote des Ortsamts, der Bibliothek und die Ladenlokale, sowie die Mensa ebenerdig angeboten werden sollen, ist der Flächenbedarf identisch mit der Grundfläche. Im ersten Obergeschoss ist Wohnnutzung vorgesehen, das Erfordernis weiterer Klassenräume muss geprüft werden.
- Für den Schulhof sind mindestens 450 m<sup>2</sup> (Bezug auf heutige Schülerzahl) vorzuhalten. Ein größerer Teil davon als befestigte Fläche.
- Das Gebäude kann nicht unmittelbar entlang der westlichen Grundstücksgrenze verortet werden. Zur Sicherung der Zu- und Durchfahrt entlang der westlichen Grundstücksgrenze des Rathausplatzes muss ein entsprechender Freiraum zwischen Grundstücksgrenze und Gebäudekomplex vorgehalten werden.

Nach Abzug von Wegeverbindungen, Abstandsflächen und sonstigen kleineren Teilflächen verbleibt eine zusammenhängende Platzfläche von 1.500-1.800 m<sup>2</sup>.



Für die Umgestaltung des Rathausplatzes stellt die Lage und Dimension des geplanten Neubaus die wesentlichste Bindung dar. Bindend für die weitere Planung, ist die verbleibende Platzfläche, die einen befestigten, offenen Teilbereich umfassen muss, um unterschiedlichen Aktivitäten ausreichend Platz bieten zu können. Für diese Fläche ist wegen zu erwartenden Belastungen eine (Teil-)Entsiegelung nicht sinnvoll, es sollte jedoch der Einbau von wasserdurchlässigen Betonsteinen geprüft werden. Neubau und befestigter Platzbereich nehmen in etwa die heutige Platzfläche ein. Kompensiert wird der befestigte Platzbereich durch die Einbeziehung des Grundstück Rathausplatz, Haus Nr. 4, das unmittelbar an die Wieslauf grenzt und zukünftig mit den bestehenden Freiflächen einen zusammenhängender Grünraum entlang der Wieslauf bilden wird.

Durch den Neubau werden vier bis fünf Bäume entfallen. Sofern die verbliebenen Bäume gesund sind und eine hohe Vitalität besitzen, müssen die Baumscheiben großzügig und offen gestaltet werden, um die Lebensbedingungen zu verbessern. Das gilt auch für die Linden auf der Südseite der Fahrbahn.

Der unbefestigte Spielplatzbereich auf der Ostseite des Schulhofs bleibt an dem Standort erhalten. Als Baumschutzmaßnahme für die erhöht stehenden Hainbuchen wird ein Hochbeet (mit umlaufender Bank) empfohlen, oder eine Modellierung des Geländes bei der der Bereich um die Hainbuchen in eine Hügellandschaft integriert wird. Letztere Lösung birgt allerdings die Gefahr, dass auch dort der Hügel "überspielt" wird.

## Umgestaltung der Wieslauf

Die Verbesserung der Erlebbarkeit der Wieslauf und die Aufwertung ihres Umfeldes ist ein Ankerpunkt für die Aufwertung des Ortskerns. Die erlebbare Einbeziehung der Wieslauf in den Rathausplatz mit dem Aufbau einer Sichtbeziehung zur Ostseite des Rathausplatzes und die Aufwertung des begleitenden Weges entlang der Wieslauf und zur Mühleninsel sind ein zentrales Thema. Die Auslichtung und Erneuerung des Gewässerrandstreifens sollten unter Beachtung folgender Hinweise stattfinden, was bereits im Vorfeld weiterer Maßnahmen erfolgen kann:

- Bäume prüfen und kranke bzw. nicht mehr ausreichend vitale Bäume entfernen.
- Standortgerechte Bäume und Sträucher so weit als möglich erhalten, nicht standortgerechte Gehölze, sofern nicht gestaltungsrelevant, entfernen.
- Abholzung von Bäumen, die Sicherheitsbelange betreffen (z. B. im Bereich Kindergarten) oder zu einer Verbesserung der Vitalität erhaltenswerter Bäume führen.
- Fällen von Bäumen, die die Sicherung der Uferböschung beeinträchtigen.
- Auslichtung des eng stehenden Pappelbestandes, um punktuell Zugänge zur Wieslauf zu öffnen.

Während entlang des "Wieslaufweges" vorwiegend eine punktuelle Ausdünnung als grundlegende Pflegemaßnahme erfolgen kann, soll auf dem Abschnitt angrenzend an den Rathausplatz der Zugang zur Wieslauf weitgehend freigehalten werden. Der ökologische Wert der Uferböschung kann auf diese Weise durch die Beschränkung der unmittelbaren Zugänglichkeit auf



diesem Abschnitt erhalten werden. Die Zugänglichkeit erfolgt über Sitzstufen in der Uferböschung. Die Uferböschung sollte auf diesem Abschnitt abgeflacht werden, um den Zugang auch über eine Rampe zu ermöglichen. Die Gestaltung sollte die Option offenhalten, mittel- bis langfristig ein Steg zur Mühleninsel anzulegen.

## Einbeziehung der Mühlwiesen

Die einführenden Gestaltungsskizzen zur möglichen Aufteilung des Rathausplatzes (siehe Kap. 3.5) gehen durchgängig von einer öffentlichen/ halböffentlichen Nutzung des Areals der Mühlwiesen südlich des Verbindungswegs zum Mühlweg aus (Flur 3, Flurstücke 64 und 65), um ein enges Band zwischen Ober- und Unterschlechtbach zu knüpfen.

Die Grundstücke sind in privater Hand und sollen es auch bleiben. Die Besitzer der Fläche stehen einer Nutzung im Zusammenhang mit einer gastronomischen Nutzung nicht grundsätzlich entgegen, eine kurz- bis mittelfristige Umnutzung ist für die Besitzer jedoch keine Option. Vorstellbar ist ein "Biergarten", in dem die eigenen Produkte angeboten und verkostet werden. Bei der Umgestaltung der Wieslaufböschung im Bereich des Rathausplatzes soll deshalb ein Standort für einen eventuellen später zu errichtenden Stegs offengehalten werden, um eine Vernetzung mit dem Rathausplatz auf kurzem Weg zu ermöglichen.

Durch den Neubau auf dem Rathausplatz wird der Schulhof stark eingeschränkt (siehe oben), weshalb abhängig von dem Standort des Neubaus in unmittelbarer Nähe zur Schule eine alternative Fläche gefunden werden muss. Als Ausweichfläche für die Verkleinerung von Schulhof und Außenbereich des Kindergartens könnte sich der Ankauf des Flurstücks 56, Flur 3, auf den Mühlwiesen anbieten. Die Fläche ist groß genug für Spiel- und Sportaktivitäten und liegt lärmgeschützt zur Landesstraße.

### 4.2.3 Ankerpunkte auf vorwiegend privaten Flächen

#### Veränderungen in der Baustruktur

Der Bedarf an Modernisierungs- und Sanierungsmaßnahmen kann dem städtebaulichen Konzept entnommen werden. In gemeindlicher Hand befinden sich neben den Verkehrsflächen Ortsamt, Schule, Kindergarten, Bürgerhaus und das Gebäude Rathausplatz, Haus Nr. 4 (Imbiss). Das Gebäude Rathausplatz, Haus Nr. 4, ist im Sanierungskonzept als Gebäude mit substanziellen Mängeln eingestuft. Die Immobilie steht somit für eine Neugestaltung des Rathausplatzes zur Verfügung.

Das mit dem Neubau des Ortsamtes freiwerdende Grundstück des heutigen Ortsamts soll durch einen Neubau, vornehmlich mit Wohnnutzung, ersetzt werden. Ein Neubau könnte neben Wohnnutzung auch ein Ladenlokal oder einen Kleinbetrieb (Ladenhandwerk) aufnehmen.

Ein weiteres Grundstück in Gemeindebesitz befindet sich zwischen der Wieslauf-Brücke am Rathausplatz und dem Mühlweg. Von den darauf befindlichen Gebäuden (Backhaus und Schaltzentrale HRB Oberndorf), könnte mit Neuerrichtung des Backhauses auf dem Rathausplatz das Gebäude Backhaus entfallen.

Alle übrigen Schlüsselobjekte befinden sich in privatem Besitz. Die Eigentümer in einen Erneuerungsprozess einzubinden, bedarf i.d.R. einer intensiven Begleitung und auch dann bestehen nicht immer die wirtschaftlichen Möglichkeiten, wünschenswerte Maßnahmen umzusetzen.



Eine Aufwertung des öffentlichen Raums kann dazu beitragen – wie im Hauptort nach der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu sehen – private Investitionen auszulösen.

Der Zustand der Gebäude Heilbronner Straße, Haus Nr. 14 und 16 (Gasthaus Stern, Theaterkarren, weitere Nebengebäude) und an Ecke Heilbronner Straße/ Pappelweg auf den Flurstücken 37, 37/2, 38 und 38/1, Flur 5, wird in den vorbereitenden Untersuchungen als schlecht bewertet. Diese Parzellen, oder ein Teil der Parzellen, stehen vermutlich zur Umsetzung der Sanierungsziele zur Verfügung. Folgende städtebaulichen Aspekte sollten beachtet und ggf. auch planungsrechtlich festgesetzt werden:

- Ein Neubau sollte in etwa die Bauflucht des Wohn- und Geschäftshauses Heilbronner Straße, Haus Nr. 6, aufnehmen mit mindestens 5,00 m Abstand zur Fahrbahnkante (Parkstand + Gehwegmindestbreite) halten.
- Er sollte sich als Pendant zur Eckbebauung Heilbronner Straße, Haus Nr. 6, verstehen, um
  - die Einmündung Pappelweg zu fassen und
  - als stadtgestalterische Verbindung zwischen dem Wohn- und Geschäftshaus Heilbronner Straße, Haus Nr. 6, und dem Bürgerhaus (beides vom übrigen Baustil im Umfeld abweichende Gebäude) zu dienen.
- Die Erschließung eines Neubaus sollte von der Heilbronner Straße erfolgen, um auf dem Pappelweg Kfz-Verkehr so gering wie möglich zu halten. Eine Durchfahrt zur Kirche kann für Rettungsfahrzeuge offengehalten werden.

Schlüsselobjekte, auf die die Gemeinde keinen Zugriff hat, ist das Gebäude Stuttgarter Straße, Haus Nr. 12, im Bereich der Einmündung Hofwiesen/ Brunnenstraße:

- Mit einem Abbruch des Gebäudes Stuttgarter Straße, Haus Nr. 12, wäre die Anbindung an den Durchgang Hofwiesen besser einsehbar, eine sichere Querungsstelle umsetzbar, die auch Raum für eine Aufwertung der Wieslauf geben würde. Die Entwicklung des Gebäudes und dessen Nutzung sollte langfristig im Auge behalten werden.

Als Weg, Akteure einzubinden und zu motivieren, ist die Einrichtung eines Anlaufpunkts mit Bau- und Gestaltungsberatung, Fördermittelberatung, Informationen zu Materialien und deren Beschaffung sinnvoll (Sanierungsbüro). Das neue "multifunktionale" Ortsamt wäre als Standort für ein solches Angebot geeignet, wenn es im Rahmen des Sanierungsprogramms frühzeitig errichtet wird.

In diesem Zusammenhang ist auch ein monatlich oder quartalsmäßig stattfindender "Bürgerstammtisch" als Erfahrungsaustausch unter den Bürgern und Akteuren mit der Entwicklung gemeinsamer Projekte denkbar. Auf diesem Weg wurden in anderen Projekten schon viele lokale Ideen geboren, die insbesondere den Belangen der Bürger vor Ort entgegenkommen. Beispiele sind die gemeinsame Sanierung einer Immobilie und deren Umnutzung als Standort für betreutes Wohnen oder die Tradierung von Festen und Events mit besonderem Charakter von regionaler und überregionaler Bedeutung.



## 4.3 Verkehrskonzept

Ein wesentliches Element der Erneuerung des Ortskerns Schlechtbach bildet die Weiterentwicklung und Aufwertung der Straßen- und Wegeinfrastruktur. Das geschieht durch

- straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen,
- Ausbau, Lenkung und Sicherung des fließenden und ruhenden Verkehrs und des nichtmotorisierten Verkehrs,
- Ineinandergreifen der Belange der Verkehrsarten durch eine gemeinsame Gestaltung des öffentlichen Raums,
- aufwertende Maßnahmen des öffentlichen Raums durch Vorgaben zur Materialwahl und -gestaltung mit nutzerspezifischen Angeboten (Möblierung).

Das Konzept bindet die Maßnahmen aus der Voruntersuchung und aus dem Lärmaktionsplan der 3. Runde ein.

Die L 1148 dient weiterhin als Ortsdurchfahrt und als Haupteinschließung von Schlechtbach. Diese wird eingebunden in eine verbesserte Erreichbarkeit der angrenzenden Zielpunkte wie dem neuen Wohnstandort östlich des Mühlwegs, des evangelischen Kindergartens, des Wohngebiets um die Straße Rauhiesen und dem Bahnhof zu Fuß und mit dem Fahrrad.

### 4.3.1 Verkehrsrechtliche Maßnahmen

#### Zulässige Höchstgeschwindigkeiten/ straßenverkehrsrechtliche Ausweisungen

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf der Landesstraße zwischen dem Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße und der Straße Gässle bereits auf 30 km/h reduziert. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bezieht sich auf dem Abschnitt, der auch aufgrund der unzureichenden Einsehbarkeit der beiden engen 90°-Kurven potenziell konfliktbehaftet ist. Damit besteht für die Gestaltung des Rathausplatzes als zentralem Aufenthaltsort bereits eine wichtige Voraussetzung für eine bessere Verknüpfung des südlichen Seitenbereichs der Fahrbahn der Straße Rathausplatz mit dem eigentlichen Platzbereich.

Der Lärmaktionsplan der 3. Runde setzt nach einer straßenverkehrsrechtlichen Einzelfallprüfung die Ausdehnung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für die Straßenabschnitte

- Heilbronner Straße (Obere Straße bis Lindentaler Straße) und
- Stuttgarter Straße (Straße Gässle bis Ortsausgang Süd)

fest. Die Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde ist von der Gemeinde Rudersberg beantragt.

Weitere geschwindigkeitsreduzierende bzw. straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Lindentaler Straße von 50 auf 30 km/h. Die Lindentaler Straße wird dadurch sicherer überquerbar. Sollte auf der Lindentaler Straße keine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden, sollte zumindest eine gesicherte Querungsstelle in Höhe der Bushaltestelle an der Einmündung der Straße Bahnhofplatz eingerichtet wer-



den, die gleichzeitig den Zugang zum Haltepunkt und zum Kindergarten an der Straße In den Gärten sichert.

- Ausweisung von Tempo 30 in der Straße In den Gärten, langfristig (bei Straßenerneuerung) Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich, um dem erhöhten Sicherheitsbedarf auf dem Weg zum Kindergarten und vor dem Kindergarten gerecht zu werden. Die vorhandenen ausgewiesenen Parkstände, Parkbucht mit Senkrechtparkständen und vier Parkstände am Kopf des Wendehammers, bleiben erhalten. Es ist im Anordnungsverfahren zu prüfen, ob hier ergänzende Maßnahmen zu ergreifen sind.
- Einbeziehung des Pappelwegs in das Fußwegenetz des zentralen Infrastrukturbereichs (z. B. Fußgängerzone mit "Radfahrer frei", gemeinsamer Fuß- und Radweg, gesperrt für Fahrzeuge aller Art, jeweils für Anlieger frei), vor allem zur Schulwegsicherung.
- Es gibt im Bereich südlich Rathausplatz – Lindentaler Straße bis zur Wieslauf keine durchgängige gesicherte Fußverkehrserschließung, da die Gehwege in den Straßen des Wohngebiets häufig zu schmal oder nicht vorhanden sind. Die Tempo 30-Zonen bieten Fußgängern keinen rechtlichen Schutz bei Nutzung der Fahrbahn. Zugunsten des Fußverkehrs wird deshalb folgende verkehrsrechtliche Maßnahme vorgeschlagen: Ausweisung der Wohnstraßen südlich Lindentaler Straße – Rathausplatz einschließlich Untere Straße und der Straße Bahnhofplatz als verkehrsberuhigter Bereich. Darin enthalten sind die Bahnhofstraße mit dem Stichweg Rathausplatz als starke Fuß- und Radverkehrsachse zwischen Ortsmitte und Haltepunkt und sowie die Fußverkehrserschließung zwischen dem Wohngebiet um die Straße Rauhiesen und dem Zentrum über die Untere Straße.

#### 4.3.2 Lichtsignalanlage Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße

Zur Verbesserung der Verkehrssituation, vor allem für aus der Lindentaler Straße linksabbiegender Fahrzeuge in die Heilbronner Straße, wurden folgende Lösungsansätze untersucht:

- Eigener Linksabbieger aus der Lindentaler Straße in die Heilbronner Straße Nord,
- Vollsignalisierung des Knotenpunkts.

Die Lindentaler Straße weist im Knotenpunktbereich eine Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m auf. Hauptverkehrsstraßen benötigen gemäß RAS 06 eine Fahrbahnbreite von mindestens 6,50 m bei Linienbusverkehr. Für einen Linksabbiegefahrstreifen gelten folgende Regelungen:

- Linksabbiegefahrstreifen  $\geq 3,00$  m,
- bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit 2,75 m,
- maximal 0,25 m schmaler als durchgehender Fahrstreifen.

Die Lösung mit einem zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen scheidet somit bei Beibehaltung des vorhandenen Straßenraums aus, zumal die Nebenanlagen ohnehin nicht ausreichend dimensioniert sind und nicht weiter verschmälert werden können.

Für den Nachweis der Leistungsfähigkeit bei einer Vollsignalisierung werden folgende Randbedingungen angenommen:



- Auf allen vier Knotenpunktarmen queren Fußgänger unter Signalschutz die Fahrbahn.
- Für die betrachtete Nachmittagsspitzenstunde wird eine 2-Phasen-Festzeitsteuerung angenommen, Zwischenzeit 15 Sekunden, Umlaufzeit 90 Sekunden:
  - 1. Phase: Freigabe Heilbronner Straße Nord und Süd,
  - 2. Phase: Freigabe Lindentaler Straße und Pappelweg.
- Alle Zufahrten weisen einen Mischfahrstreifen auf.
- Die Ermittlung der Sättigungsverkehrsstärke der Einzelströme und Mischverkehrsfahrstreifen erfolgt über Angleichungsfaktoren für den Schwerverkehrsanteil sowie Abbiegehalbmesser gemäß HBS 2015.

Eine überschlägige Berechnung liefert folgendes Ergebnis:

Tab. 4.2: Leistungsfähigkeit Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Vollsignalisierung

Signalgruppe	Fahrstreifen (Straße)	Auslastung [-]	Mittlere Wartezeit [s]	QSV
1	Heilbronner Straße (Nord)	0,497	11	A
3	Lindentaler Straße	0,268	30	B
2	Heilbronner Straße (Süd)	0,673	16	A
4	Pappelweg	0,017	27	B
<b>Gesamtqualität</b>		0,565	15,2	<b>B</b>

Die mittlere Wartezeit liegt für den gesamten Knotenpunkt bei 15,2 sec., was einer Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) von A entspricht. Da allerdings der Mischfahrstreifen der Lindentaler Straße und des Pappelwegs nur eine QSV von B erreicht, reduziert sich die Leistungsfähigkeit für den gesamten Knotenpunkt auf B. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts ist damit gewährleistet und bedeutet gegenüber dem Bestand, dass mit einer Vollsignalisierung die Leistungsfähigkeit die Qualitätsstufe von D zu B deutlich verbessert werden kann.

Die Lichtsignalanlage könnte leistungsfähiger gesteuert werden, wenn auf der Lindentaler Straße eine Teilung der Verkehrsströme in einen Linksabbiegefahrstreifen und einen Rechts- und Geradeausfahrstreifen eingerichtet werden könnte. Der öffentliche Raum im Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße ist jedoch eng begrenzt. Die Fahrbahnbreiten liegen auf der Heilbronner Straße unter 7,00 m und auf der Lindentaler Straße bei 7,50 m, die Gehwegbreiten bei 1,50 m. Eine Aufweitung für Abbiegefahrstreifen ist im Bestand nicht möglich.

### 4.3.3 Querungsstellen der Ortsdurchfahrt

Mit der Vollsignalisierung des Knotenpunkts Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße ergibt sich eine zweite sichere Achse vom Pappelweg zur Lindentaler Straße und im weiteren Verlauf zum Durchgang zwischen Lindentaler Straße und Straße In den Gärten. Hierzu sollte vom nördlichen Arm der Heilbronner Straße ausgehend der Gehweg der Lindentaler Straße bis zum Durchgang zur Straße in den Gärten von 1,50 m auf mindestens 2,50 m (Vorgabe ERA) erweitert werden (etwa 40 m). Private Grundstücksflächen werden allerdings, je nach Ausbau der Lindentaler Straße mit oder ohne Linksabbieger, hierdurch tangiert (Flurstück 144 (Lindentaler Straße, Haus

Nr. 4) und 145 (Heilbronner Straße, Haus Nr. 15)). Im Rahmen des Fußgängerbereichs Zentrum wird ebenfalls die Ausweisung des Pappelwegs als Fußgängerzone, nur befahrbar für Anlieger, verfolgt, weshalb die Signalisierung des Pappelwegs im Knotenpunkt gesondert geprüft werden sollte.



Abb. 4.13: Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße mit Linksabbieger in die Heilbronner Straße



Abb. 4.12: Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße ohne Linksabbieger in die Heilbronner Straße

In Abhängigkeit zu dem lichtsinalgeregeltten Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße muss der bestehende Übergang in Höhe der Einmündung der Straße In den Gärten betrachtet werden. Der ev. Kindergarten liegt an der Straße In den Gärten, die Grundschule und der öffentliche Kindergarten am Kopf des Pappelwegs. Im weiteren Verlauf werden über die Wieslaufbrücke (Steg) die Mühlinsel und die Bebauung um den Mühlweg erschlossen. Einer sicheren Überquerbarkeit der Heilbronner Straße zwischen der Straße In den Gärten und dem Pappelweg kommt deshalb besondere Bedeutung zu. Die Bedarfs-LSA auf der Heilbronner Straße nördlich der Einmündung der Straße In den Gärten liegt etwa 80 m vom Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße entfernt. Die Querungsstelle sollte auch nach Einrichtung der Vollsignalisierung am Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße beibehalten werden, entweder als koordinierte Bedarfslichtsignalanlage oder als Fußgängerüberweg.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Straße In den Gärten darf 30 km/h nicht überschreiten und der Einmündungsbereich sollte mit durchlaufendem Bord auf der Heilbronner Straße ausgebaut werden. Zur Sicherheit der Kinder sollte langfristig die Widmung der Straße In den Gärten zum Verkehrsberuhigten Bereich (Z 325) angestrebt werden (niveaugleicher Ausbau erforderlich),

Über den Übergang wird ebenfalls die Bushaltestelle Ortsmitte gut erschlossen. Die Richtungshaltestelle nach Süden liegt in einer Busbucht an der Straße In den Gärten. Die Richtungshaltestelle nach Rudersberg ist dagegen baulich getrennt zur Fahrbahn flächenintensiv ausgebaut.

Im Zuge der Umgestaltung des Straßenraums soll die Busbucht in Fahrtrichtung Rudersberg zurückgebaut werden und sich auf ein Buskap unmittelbar nördlich des Übergangs beschränken. Die Bushaltestelle rückt damit fahrgastfreundlicher an den Übergang heran.

## Weitere Querungsstellen

Zur besseren fußläufigen Vernetzung des Ortskerns ist ein weiteres Angebot an gesicherten Querungsstellen auf der Achse Rathausplatz – Stuttgarter Straße erforderlich. Der Bedarf besteht trotz der Ausweisung von Tempo 30 aufgrund der vorhandenen Verkehrsstärke, des teilweise engen Straßenraums und unzureichender Sichtbeziehungen. Der Fußgängerüberweg auf dem Rathausplatz in Höhe der Stichstraße Rathausplatz ist als wichtige fußläufige innerörtliche Verbindung beizubehalten. Der Stichweg Rathausplatz wird in Verlängerung des Übergangs mit durchlaufendem Bord zur Ortsdurchfahrt Rathausplatz ausgebaut.

Ein zusätzlicher Standort befindet sich zwischen Hofwiesen und Brunnenstraße. Der Bedarf wurde bereits in der Machbarkeitsstudie von 2008 festgestellt. Der Standort ist weiterhin von Relevanz und wurde auch in den Lärmaktionsplänen weiterverfolgt. Von der Westseite mündet der Fuß- und Radweg Hofwiesen in die Stuttgarter Straße. Schräg gegenüber liegt die Einmündung der Brunnenstraße. Die Querung der Stuttgarter Straße ist zwar von nachrangigem Charakter, wird jedoch sowohl im Alltagsverkehr genutzt (zukünftig auch von den Anwohnern des neuen Wohngebiets) als auch von mehreren ausgewiesenen Freizeitroutes gequert (siehe Kap. 2.2.6). Die Einmündung des Weges wird von Norden kommend nicht wahrgenommen und ist auch von Süden kommend schwer einsehbar. Die Querung in die Brunnenstraße ist damit, auch durch den Versatz der Einmündungen, potenziell konfliktbehaftet.



Abb. 4.14: Lichtsignalgesicherter Übergang Höhe In den Gärten – Erschließung Bushaltestelle "Ortsmitte" – Verlagerung Richtungshaltestelle nach Rudersberg

Eine Entschärfung kann von der positiven Einzelfallprüfung zur räumlichen Verlängerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h von der Straße Gässle über die Einmündung Hofwiesen hinaus bis zur Straße Rauwiesen erwartet werden. Trotzdem sollte unter Sicherheitsaspekten (Einsehbarkeit/ hohes Verkehrsaufkommen, Kreuzen mehrerer Fuß- und Radwanderrouen) geprüft werden, zwischen Hofwiesen und Brunnenstraße einen Fußgängerüberweg einzurichten oder zumindest mit einem Verkehrszeichen auf querenden Fuß- und Radverkehr hinzuweisen (z. B. Z 133 "Fußgänger" und Z 138 "Radfahrer"), ggf. unterstützt durch einen Verkehrsspiegel.

Langfristig könnte die Situation, wie bereits im Vorentwurf für den Umbau der Ortsdurchfahrt Schlechtbach von 2011 vorgesehen, durch Abbruch des Wohngebäudes Stuttgarter Straße, Haus Nr. 12, wesentlich verbessert werden. Es würde ein gut einsehbarer kleiner Platz als Orientierungsort und mit Blick auf die Wieslauf entstehen.



Abb. 4.16: Einmündung Hofwiesen in Stuttgarter Straße, Blick nach Süden



Abb. 4.17: Einmündung Brunnenstraße Stuttgarter Straße, Blick nach Norden

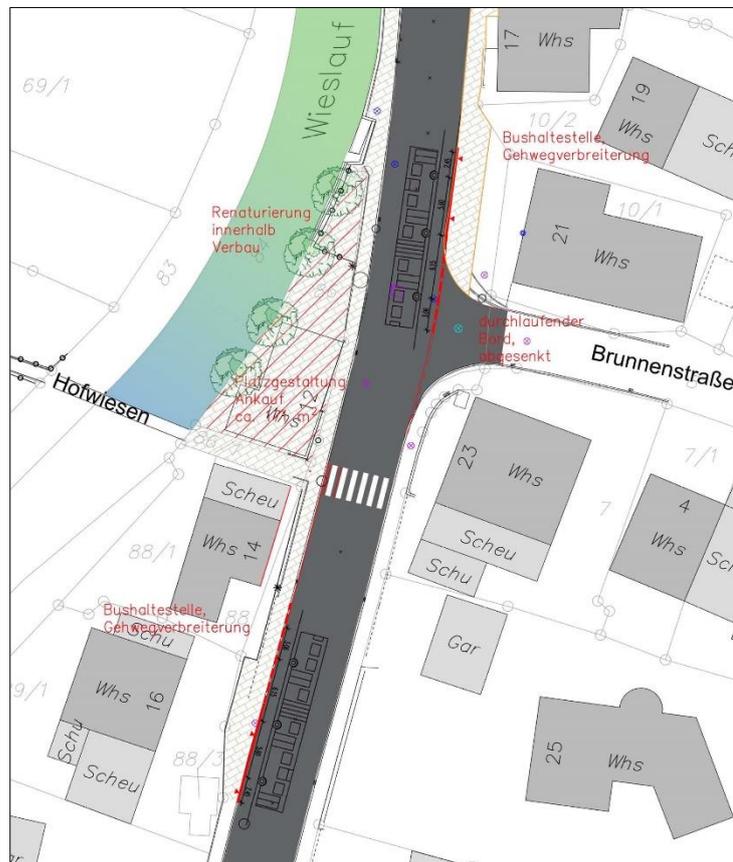


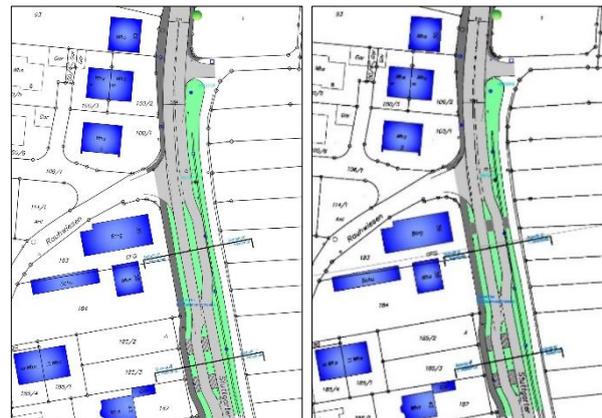
Abb. 4.15: Querung Stuttgarter Straße, Bushaltestelle, vorbehaltlich Sicherung Sichtbeziehungen

Der südliche Bereich des Ortsteils ist durch den ÖPNV schlecht erschlossen, obwohl hier drei Buslinien (228, 265, 330) verkehren. Da eine zentrale Haltestelle auf dem Rathausplatz nur schwierig einzurichten ist (Platzbedarf, keine gerade Bordsteinführung), sind alternativ Standorte für eine zusätzliche Bushaltestelle südlich der Einmündung Hofwiesen und nördlich der Einmündung Brunnenstraße denkbar, da sich die öffentliche Fläche auf diesen Abschnitten verbreitert. Der Standort ist im Zusammenhang mit dem Fuß- und Radweg Hofwiesen und der dafür vorgeschlagenen gesicherten Querung zu sehen. Hier ergibt sich ein direkter Zugang zur Bushaltestelle aus dem südlichen Wohngebiet um die Untere Straße, dem Wohngebiet um die Straße Rauhwiesen und auch aus dem neuen Wohngebiet im Bereich Heckenweg.

Die Querung des Fuß- und Radverkehrs zwischen der Straße Rauhwiesen und dem Heckenweg muss besser gesichert werden. Die Planung aus der Machbarkeitsstudie 2011 wurde deshalb um eine Querungssicherung ergänzt.



Abb. 4.18: Ortseingang Schlechtbach Süd



Planung 2011 und Ergänzung Querungssicherung

In der ersten Machbarkeitsstudie von 2011 waren das Backhaus und der angrenzende Schuppen noch zu erhalten. Nicht zuletzt durch die Umgestaltung des Rathausplatzes sind beide Gebäude als abgängig zu betrachten. Mit einem Abbruch der Gebäude verbessern sich die Sichtbeziehungen zwischen der Straße Rathausplatz und dem Mühlweg. Dem Fuß- und Radverkehr kann mehr Raum gegeben werden. Das sollte bei dem in absehbarer Zeit anstehenden Ersatzneubau der Wieslaufbrücke berücksichtigt werden.



Abb. 4.19: Einmündung Mühlweg in Stuttgarter Straße, Sicht auf Backhaus



Abb. 4.20: Ausbau Nebenanlagen und Brückenverbreiterung Einmündung Mühlweg



#### 4.3.4 Ruhender Verkehr

Eine Verbesserung der gestalterischen Qualität und eine vielfältigere Nutzbarkeit des öffentlichen Raums, aber auch Belange der Verkehrssicherheit erfordern in Teilräumen eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs:

- Der Parkplatz an dem Bürgerhaus bleibt erhalten und soll auch zukünftig nicht bewirtschaftet werden. Zugunsten des Fußverkehrs wird der Bereich vor der Kirche mit den drei privaten Stellplätzen umgestaltet und gestalterisch in die Parkanlage einbezogen. Durch die Aufgabe der Bushaltebucht kann der Parkplatz um sieben weitere Parkstände, die als Längsparkstände von der Heilbronner Straße erschlossen werden, erweitert werden.
- Prüfung einer mittel-langfristigen Ausweisung der Straße In den Gärten als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (siehe oben). Kurzfristig ist eine Ausweisung aufgrund des Straßenausbaus nicht möglich. Die vorhandenen Parkstände bleiben erhalten.
- Die sieben Parkstände vor der Schule entfallen zugunsten eines zentralen weitgehend autofreien Innerortsbereichs im Umfeld von Grundschule und Kindergarten. Auf dem Parkplatz an dem Bürgerhaus werden für Schule und Kindergarten, zeitlich beschränkt, 10 Stellplätze ausgewiesen. An normalen Werktagen stehen auf dem Parkplatz an dem Bürgerhaus ausreichend Parkstände zur Verfügung (siehe Kap. 2.). Der Pappelweg zwischen Grundschule und Kindergarten ist für den Fuß- und Radverkehr eine der wichtigsten West-Ost-Verbindungen im Ortskern und Bedarf als Schulweg des besonderen Schutzes.
- Der Kirchvorplatz ist nicht zum Parken gedacht. Er wird durch einen Poller vor Parkverkehr geschützt.
- Der Pappelweg wird insbesondere an Markttagen zum Parken genutzt. Durch die Ausweisung als Fußgängerbereich (oder ähnliches) wird das unterbunden. Das gleiche gilt für die "Anlieferung/Abholung" der Schüler.
- Das Angebot im öffentlichen Raum wird aufgrund veränderter Nutzungsvorgaben von 9 auf 20 Parkstände erhöht. Senkrechtparkstände, wie heute teilweise auf der Südseite der Fahrbahn angeboten, führen zu Konflikten mit dem fließenden Verkehr und werden in Längsparkstände umgewandelt. Dadurch verringert sich die Anzahl der Parkstände auf dieser Straßenseite. Gleichzeitig erhöht sich der Bedarf durch die erweiterte Nutzung (Geschäfte, Wohnnutzung). Um den Platzcharakter nicht durch einen "konventionellen" Parkplatz zu beeinträchtigen, sollten sich der Parkraum in eine multifunktional nutzbare Fläche eingliedern. Um Langparker zu vermeiden, sollten die Parkstände bewirtschaftet werden. Je nach Konzeption des Neubaus können wohnungsbezogene Garagen entlastend hinzukommen.
- Ein Überhang an Parkständen für ggf. erforderlichen temporären Bedarf (z. B. größere Veranstaltungen) wird im Ortskern durch die zusätzlichen Parkstände auf dem Parkplatz an dem Bürgerhaus entgegengekommen. Außerhalb des Ortskerns wird z. B. die Anlage eines Parkplatzes an der Straße Bahnhofplatz auf einem ehemaligen Bahngelände geprüft, der einerseits P+R unterstützt und andererseits als Reserve



bei entsprechenden Veranstaltungen, die i.d.R. außerhalb der üblichen Nutzungszeiten von P+R stattfinden, dienen kann.

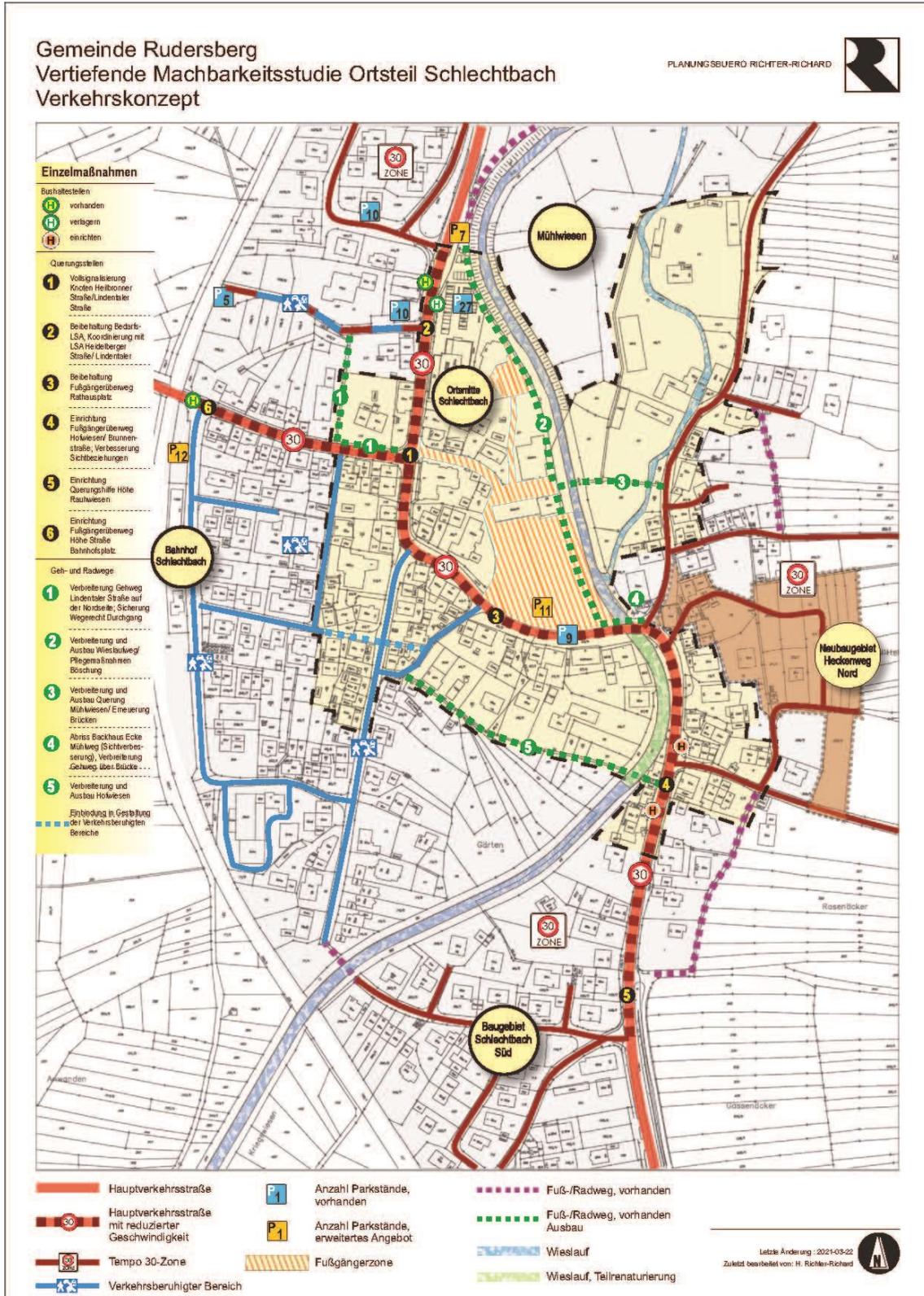


Abb. 4.21: Verkehrs- und Gestaltungskonzept – Maßnahmen im Überblick

#### 4.4 Gestaltungsvorgaben Ortsdurchfahrt

Die Achse Heilbronner Straße – Rathausplatz – Stuttgarter Straße soll an die Gestaltung der Ortsdurchfahrt im Hauptort (Dr.-Hockertz-Straße – Backnanger Straße) angelehnt gestaltet werden, um so eine Rudersberger Gestaltungs-/ Wiedererkennungsidentität zu schaffen:



Abb. 4.22: Ortsdurchfahrt Rudersberg – Gestaltungsbild Dr.-Hockertz-Straße

- Die Fahrbahnbreite der Heilbronner Straße und Stuttgarter Straße wird beibehalten, sofern sie 6,50 m Breite nicht überschreitet. Die Fahrbahn des Rathausplatzes wird auf 7,00 m Breite ausgelegt, da die Fahrbahnaufweitung in Kurvenbereichen beachtet werden muss.
- Aufgrund der Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden Belastungsklasse schließt sich der Einsatz von Betonpflastersteinen aus. Somit kommen nur Asphalt- oder Betonbauweisen in Frage.
  - Asphaltbauweisen betonen funktional die Fahrbahn (was in etwa dem Bild der Dr.-Hockertz-Straße entspräche),
  - Betonbauweisen heben in Verbindung mit den Betonpflastersteinen in den Nebenanlagen gestalterisch den räumlichen Zusammenhang des Rathausplatzes hervor (was dem Bild der Backnanger Straße näherkommen würde). Im Zuge der Objektplanung ist die Bauweise im Detail festzulegen.
- Der Ausbau der Achse Heilbronner Straße – Rathausplatz – Stuttgarter Straße sowie der Lindentaler Straße erfolgt mit abgesenkten Borden (3 cm).



Abb. 4.23: OD Schlechtbach, Rathausplatz – Südseite mit Wieslaufbrücke, Bestand



Abb. 4.24: OD Schlechtbach, Rathausplatz – Wieslaufbrücke und Neubau Grundstück altes Ortsamt



- Die Nebenanlagen erhalten zwischen den Straßen Obere Au und Rauwiesen sowie auf der Lindentaler Straße einheitlich Betonsteinpflaster, 30x15 cm. Ausgegangen wird von einer Pflasterung mit hellen Betonsteinen vergleichbar der Gestaltung im Hauptort.
- Die Straßenbeleuchtung erfolgt über die gleichen Standleuchten wie in der Ortsdurchfahrt Rudersberg. Mit den Standleuchten werden die auf den Kfz-Verkehr ausgerichteten Peitschenleuchten mit einem hohen Lichtpunkt vermieden.
- Einbindung der Parkstände in die multifunktionalen Seitenbereiche. Keine Änderung des Oberflächenmaterials der Gehwege im Bereich der Parkstände entlang der Fahrbahn. Diese befinden sich auf dem einheitlich gestalteten Seitenbereich, sind aber entsprechend zu kennzeichnen.

Damit ist der Gestaltungsrahmen gegeben, in den weitere Gestaltungselemente einfließen können. Für Rudersberg ergibt sich so ein "Corporate Design", das dem Ortsteil Schlechtbach einen individuellen Charakter geben kann und vorhandene Gestaltungselemente einbindet. Das betrifft vor allem die Gestaltung des Rathausplatzes, in dem für eine Fläche geeigneterer Verlegungsmuster und/ oder andere Steinformate zum Einsatz kommen sollen.



## 4.5 Gestaltungsvorgaben zentraler Bereich Schlechtbach

Der zentrale Ortsbereich zwischen Bürgerhaus und Rathausplatz, sowie Heilbronner Straße und Wieslauf soll in erster Linie dem Fußverkehr gewidmet werden. Das zieht verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen nach sich:

- Die Materialien der Ortsdurchfahrt werden zur Gestaltung des zentralen Bereichs aufgenommen. Eine Erneuerung der Fahrbahn der L 1148 auf dem Abschnitt Rathausplatz mit hellen Materialien statt der Asphaltdecke differenziert optisch den Straßenraum und trägt zu einem ansprechenderen Straßenbild bei.
- Einbeziehung des Pappelwegs in die Fußgängerzone. Ausbau der Einmündung des Pappelwegs in die Heilbronner Straße mit durchlaufendem Bord.
- Verzahnung der vorhandenen Oberflächengestaltung auf und um den Parkplatz am Bürgerhaus mit der angestrebten Bodengestaltung im Umfeld. Gestalterische Einbindung der Schule adäquat zum neuen Gebäudekomplex als Teil des Platzes.
- Ausbau des Weges entlang der Wieslauf in Abhängigkeit von den angrenzenden Nutzungen (Parkplatz, Kirchplatz, Kindergarten, Rathausplatz sowie seinem Bezug zur Böschung). Aufwertung der Wieslauf im verbauten Abschnitt südlich der Brücke.
- Bei einer Sanierung der Wieslaufbrücke soll die Verbreiterung des Gehwegs auf der Nordseite berücksichtigt werden. Die Nordseite bietet sich an, da die Nebenanlage an der Einmündung Mühlenweg nach Abgang des Backhauses erweitert werden kann.
- Aufgabe der öffentlichen Parkstände im zentralen Bereich (Pappelweg). Aufgrund des vorhandenen Parkangebots nicht erforderlich (siehe oben). Die Kapazitäten auf Heilbronner Straße werden erhöht (Angebotserweiterung). Auf dem Rathausplatz werden die allgemein zugänglichen Parkstände entlang der Fahrbahn durch Mobiliar (Poller, Bänke, Fahrradständer o.ä.) von dem Gehweg getrennt. Auf der Platzfläche durch Verkehrsnägel oder einen Läufer und Parksteine markiert. Bei Nichtnutzung wird die beparkte Fläche Teil der Gehweg- bzw. Platzfläche.

### 4.5.1 Bebauung und Gestaltung Rathausplatz

#### Lösungsvorschlag 1 – Neubau mit baulich getrennter Mensa

Der Neubau mit Ortsamt, Bibliothek, Ladenlokalen sowie Wohnen im 1. OG wird auf der Westseite des Platzes verortet. Die Mensa nördlich davon in Zuordnung zum Schulgebäude:

- Gebäude: Der Baukörper richtet sich an der Westseite des Rathausplatzes aus und knickt etwa mittig zwischen Fahrbahn und Schule Richtung Osten ab. Damit kann auf der Fläche zwischen Neubau und Schule die Mensa in Zuordnung zur Schule entstehen. Eine Kopfseite liegt gegenüber dem Fußgängerüberweg, die andere Kopfseite ist zur Wieslauf ausgerichtet.



- Bei einem Abbruch des heutigen Ortsamts sollte die Lücke durch ein Gebäude (Wohnen) wieder geschlossen, der Baukörper allerdings auf die Bauflucht zurückgenommen werden.
- Schulhof: Die unbefestigte Spielfläche (Erschließung inbegriffen) vor der Schule wird nach Süden auf insgesamt 575 m<sup>2</sup> erweitert. Die befestigte Schulhoffläche muss bei dieser Lösung entfallen und kann auf dem Rathausplatz auch nicht an anderer Stelle angeboten werden. Die Außenklasse mit ca. 80 m<sup>2</sup> wird lärmgeschützt vor den Schuleingang Pappelstraße verlagert, an den Standort der verlagerten Parkstände (siehe oben) und als Teilkompensation verlorener Schulhoffläche eingebunden.
- Platzfläche: Die verbliebene Platzfläche nach Süden beträgt etwa 1.600 m<sup>2</sup> (bis zur Fahrbahn). Um eine ausgewogene Aufteilung zwischen zusammenhängender, befestigter Platzfläche, die für Veranstaltungen, Café, Backhaus u.a.m. benötigt wird, und Aufenthaltsbereich zur Wieslauf anzubieten, kann ein fließender Übergang von befestigter und zu unbefestigter Fläche hergestellt werden. Durch die offene Gestaltung des Platzes zwischen befestigter und unbefestigter Fläche wird der Bereich als zusammenhängender Platz wahrgenommen, in dem sich Aktivitäten überschneiden. Von der Fahrbahn ist der Platz gut einsehbar, wodurch er für den Durchgangsverkehr als Zentrum wahrgenommen werden kann.
- Begrünung: Der Großteil der Bäume auf der Westseite entfällt, die repräsentative Rotbuche und die Linde vor dem Schulgebäude können ebenso wie die Ahornreihe entlang der Grenze zum Grundstück Haus Nr. 4 und Bäume auf der unbefestigten Schulhoffläche erhalten bleiben.
- Parken: Um den Parkraumbedarf zu decken, sind auf der Platzseite weitere fünf Längsparkstände vorgesehen und auf der Platzfläche zusätzlich sieben Parkstände im Schatten der Ahornreihe, die über den Platz angefahren werden müssen. Das Angebot an Parkständen auf dem Platz geht zu Lasten der Platzgestaltung und dessen Nutzbarkeit. Die Parkstände werden deshalb in die Platzgestaltung eingebunden, so dass bei einer geringeren Nachfrage als erwartet die Parkstände ohne Umbaumaßnahmen aufgegeben und der Platzfläche zugeordnet werden können. Voraussetzung ist eine Bewirtschaftung der Parkplätze mit Parkscheibe, um Dauerparken zu vermeiden.
- Backhaus: Das Backhaus kann zentral in die Platzfläche eingebunden werden. Der Bezug zum Hauptgebäude (Bäckerei) ist genauso gegeben wie zu den Freiflächen zur Wieslauf.
- Die Neugestaltung des Rathausplatzes bietet die Möglichkeit, durch eine Skulptur an dem attraktiven Standort einen Blickfang zu bieten – beispielsweise in zentraler Lage als platzgestaltendes Element oder als Fixpunkt auf der Spitze der Mühlwiesen am Zusammenfluss von Wieslauf und Mühlkanal.

Die Eingrenzung des zentralen Rathausplatzes nach Westen bringt städtebauliche und gestalterische Vorteile. Der Neubau mit dem Ortsamt ist repräsentativ zur Straße ausgerichtet, was den Straßenraum deutlich belebt. Durch die bauliche Fassung nach Westen erhält die Öffnung zur Wieslauf und damit die Wieslauf als Gegenpol entsprechende Bedeutung. Die im südöstli-



chen Bereich gelegene zentrale Platzfläche lässt den Blick auf die vorhandene Platzrandbebauung südlich der Ortsdurchfahrt offen.

Durch die Mensa wird der Freiraum der Schule deutlich eingeschränkt. Küche wie auch Erschließungs- und Bewirtschaftungsräume können nur bedingt mit den Einrichtungen des Hauptgebäudes gekoppelt werden. Solange für den Schulhof keine Erweiterungs- bzw. Ersatzfläche gefunden werden kann, ergibt sich daraus ein Ausschlusskriterium für die Planung einer baulich getrennten Mensa. Als Erweiterungsfläche käme ggf. ein Grundstück auf der Mühlinsel in Betracht.

Lösungsvorschlag 1 erfüllt die Voraussetzungen zur Einbindung des Platzes in ein klar definiertes Umfeld, kann aber aufgrund der in Anspruch genommenen Flächen durch die getrennte zu errichtende Mensa nur umgesetzt werden, wenn ein Großteil der Schulhoffläche an anderer Stelle sichergestellt werden kann. Da der Neubau ohne integrierte Mensa erfolgen soll, ist die Sicherstellung dieser Schulhofersatzfläche vor der Planung des Neubaus erforderlich. Gelangt die Fläche nicht in den Besitz der Gemeinde, ist dies als Ausschlusskriterium für den Lösungsvorschlag 1 zu werten. Potenzielle Ersatzflächen gibt es nur auf der Mühlinsel. Um diesen Nachteil aufzufangen, wird nachfolgend eine alternative Lösung mit einer Optimierung der Gebäudegrundfläche vorgestellt.

**RUDERSBERG - SCHLECHTBACH**  
Umgestaltung Ortskern Schlechtbach

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



**Gestaltung Rathausplatz Lösungansatz 1**

Letzte Änderung: 2021-02-24  
Plan erstellt von: H. Richter-Richard



Abb. 4.25: Lösungansatz 1 – Neubau mit baulich getrennter Mensa



## Lösungsvorschlag 2 – Neubau mit integrierter Mensa in Zuordnung zum Straßenraum

Die Grundlage bildet **Lösungsvorschlag 1**. Das gesonderte Mensagebäude entfällt, was die Einrichtung einer Gesamtschulhoffläche von rund 1.000 m<sup>2</sup> ermöglicht. Dazu wird, wie in Lösungsvorschlag 1 auf der Nordseite der Schule eine Außenklasse von etwa 80 m<sup>2</sup> am Standort der heutigen Parkplätze vor der Schule angeboten. Damit reicht der Außenbereich sowohl für die heutige als auch die angestrebte Schülerzahl aus.

Neubau und Schulbau können durch eine überdachte Pergola verbunden werden, die als Teil des Schulhofs durchlässig gestaltet wird. Der Schulhof liegt abgeschirmt durch das neue Gebäude (lärm-)geschützt zur Straße. Das Ausschlusskriterium des Lösungsvorschlags 1 entfällt damit.

Zur Verfügung steht weiterhin eine ausreichende Grundfläche von insgesamt etwas über 605 m<sup>2</sup>. Die Mensa ist Teil der Grundfläche und zur Schule teilweise als eingeschossiger Anbau konzipiert, um die Belichtung des Schulhofs sicherzustellen. Das 1.OG bietet eine Nutzfläche von ca. 460 m<sup>2</sup>.

Der Platz selbst lässt unterschiedliche Gestaltungsansätze zu, die von einer Grünfläche mit Erschließung des Neubaus (siehe Abbildung 4.26, Lösungsvorschlag 2.1) bis zu einer offenen Platzgestaltung mit hohem befestigtem Anteil (siehe Abbildung 4.27, Lösungsvorschlag 2.2) reichen. Gemeinsam ist die repräsentative Öffnung zur Wieslauf als wesentliches Gestaltungselement.

Lösungsvorschlag 2 zeigt, dass die im Lösungsvorschlag 1 verfolgte städtebauliche Figur bei einer Integration der Mensa in den Neubau sowohl die positiv zu bewertende städtebauliche Gestaltung und Nutzungsfunktion des Gebäudes als auch einen Schulhof mit ausreichender Fläche bieten kann. Eine externe Fläche für Schulsport und Spiele, sowie als Ausweichfläche des Kindergartens wird trotzdem angeraten.





Abb. 4.27: Lösungsansatz 2.2 – Neubau mit integrierter Mensa in Zuordnung zum Straßenraum

## Öffnung des Rathausplatzes zur Wieslauf

Ein völlig neues Element für den Rathausplatz bildet die Einbeziehung der Wieslauf. Die Uferböschung wird geöffnet und der Wieslaufweg in den Rathausplatz einbezogen. Statt der versteckten rückwärtigen Wegeverbindung wird der Weg nach Aufgabe des Grundstücks Rathausplatz, Haus Nr. 4, erlebbar in die Gestaltung eingebunden.

Während entlang des "Wieslaufweges" vorwiegend eine punktuelle Ausdünnung als grundlegende Pflegemaßnahme für die Entwicklung erfolgen kann, soll auf dem Abschnitt angrenzend an den Rathausplatz der Zugang zur Wieslauf weitgehend freigehalten werden. Der ökologische Wert der Uferböschung kann auf diese Weise durch die Beschränkung der unmittelbaren Zugänglichkeit auf diesen Abschnitt erhalten werden. Die Zugänglichkeit erfolgt über Sitzstufen in der Uferböschung. Die Uferböschung sollte auf diesem Abschnitt abgeflacht werden, um den Zugang auch über eine Rampe zu ermöglichen. In der weiteren Planung sollte die Option einer Weiterentwicklung dieses Gestaltungselements auf die von Südwesten besonnte Böschung der Mühlinsel mit Raum für einen Steg zur Mühlinsel offengehalten werden.

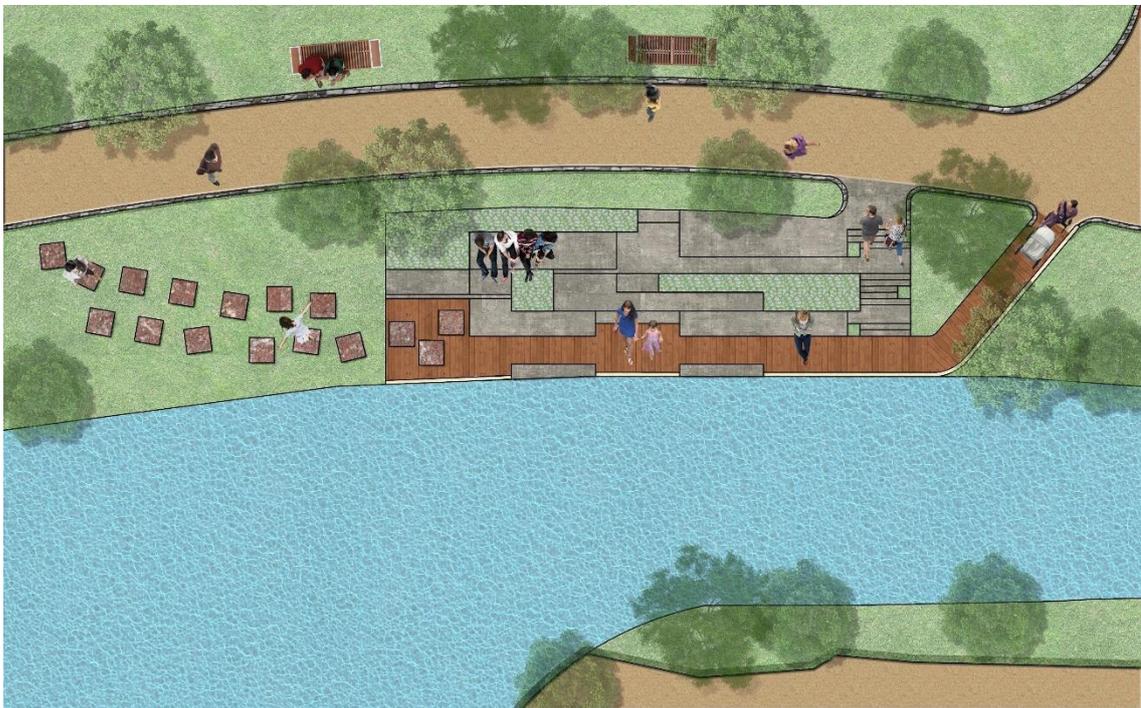


Abb. 4.28: Gestaltungskonzept Öffnung zur Wieslauf, Draufsicht Blick auf das Westufer bzw. des Rathausplatz

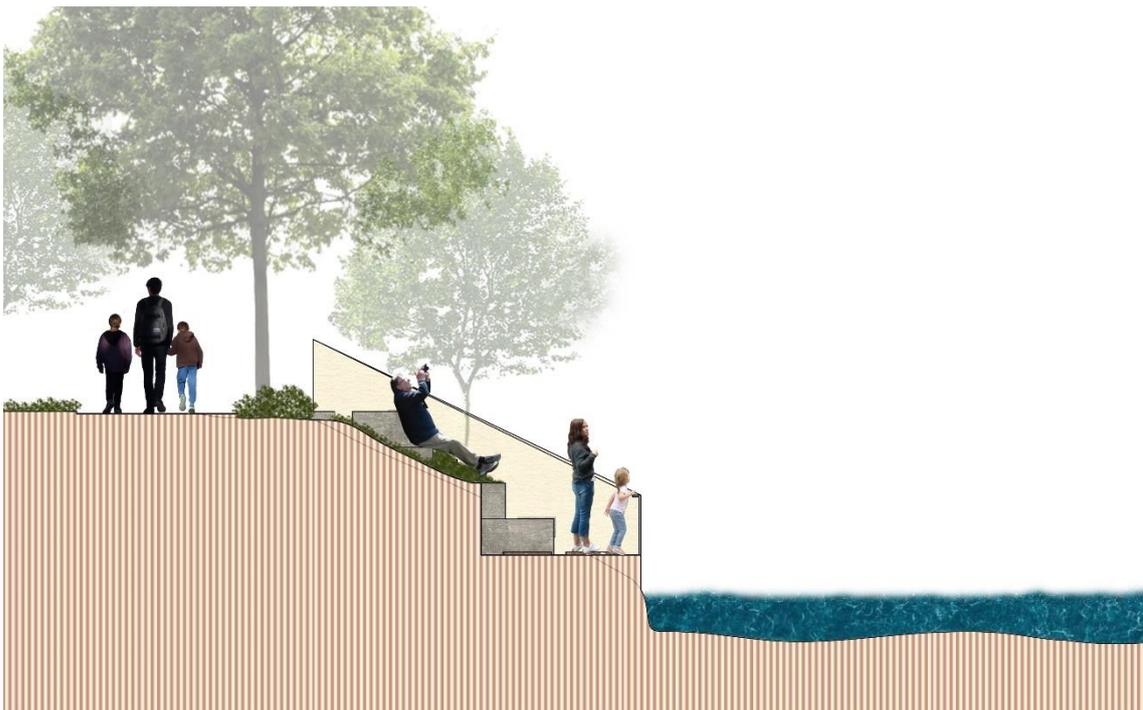
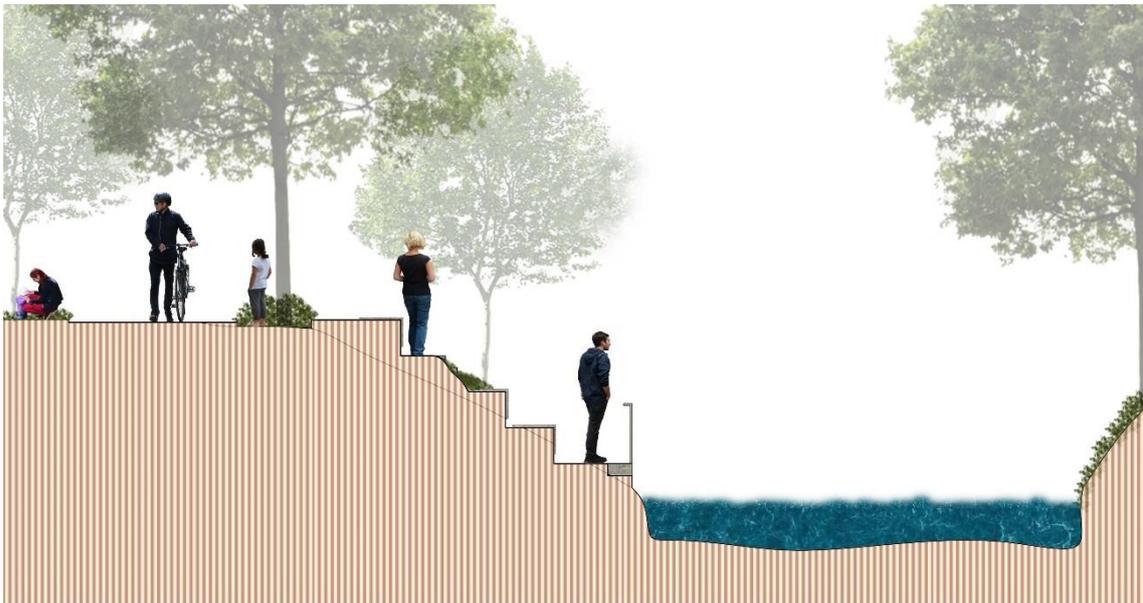


Abb. 4.29/30: Gestaltungskonzept Öffnung Wieslauf auf Seite des Rathausplatzes



Abb. 4.31: Gestaltungskonzept Öffnung zur Wieslauf, Perspektive – Blick von der Brücke

Ein gelungenes Beispiel für die Öffnung eines Uferbereichs bietet der Schlosspark mit der Berkel in Coesfeld. Es kann die Vision für die Wieslauf verdeutlichen.



Abb. 4.32/33: Beispiel Uferöffnung Schlosspark Coesfeld

## Umgestaltung südliche Wieslauf

Die Wieslauf ist auf dem Abschnitt Rathausplatz bis Hofwiesen reguliert und das Flussbett durch den Verbau in ein enges Korsett gezwungen. Auf der Ostseite wird sie von der Stuttgarter Straße und den Gebäuden Stuttgarter Straße, Haus Nr. 12 und 14, begrenzt und auf der Westseite von den Gebäuden Rathausplatz, Haus Nr. 1 und 3. Der Verbau des Gewässers beeinträchtigt das Ortsbild erheblich.

Mit der Begrenzung des Flussbetts ging eine Landgewinnung zur Verbreiterung der Landesstraße einher, die einen Rückbau der Ufersicherung bzw. eine umfassende Renaturierung

verhindert. Aufgrund der erfolgten Regulierung der Wieslauf kann das Gewässer nun jedoch ökologisch aufgewertet werden und so das Ortsbild verbessern.



Abb. 4.34/35: Kanalisierung Wieslauf

Zur Stuttgarter Straße schützt den Fußverkehr ein ansprechendes Holzgeländer, das mit saisonal bepflanzten Blumenkästen zusätzlich aufgewertet wird. Das Westufer der Wieslauf ist durch einen Maschendrahtzäune zu den privaten Grundstücken begrenzt. Die Ufermauern aus Beton sind altersbedingt verschmutzt und daher unansehnlich, auch die Gewässersohle ist verschmutzt. Die Ruderalvegetation (1. Stufe) am Fuß der Ufermauern zeigt, dass ein höherer Pegel nur noch selten vorkommt und nach der Inbetriebnahme des Hochwasserrückhaltebeckens nicht mehr zu erwarten ist.

Da aufgrund der baulichen Rahmenbedingungen keine Möglichkeiten zur Renaturierung der Gewässerufer besteht, sollte eine naturnahe Gewässersohle angestrebt werden (Quelle: LUBW "Gewässerrandstreifen in Baden-Württemberg – Anforderungen und praktische Umsetzung"):

- Fließgewässer lassen sich ökologisch aufwerten, ohne den Verlauf zu ändern. Über eine ingenieurbio-logische (z. B. Holz statt Beton) oder eine offene Bauweise (z. B. Trockenmauern) kann im urbanen Raum eine ökologische Aufwertung der Ufer stattfinden. Bei (punktuell) Erneuerungsbedarf werden die Betonmauern durch Natursteinmauern ersetzt (ingenieurbio-logische Bauweise), z. B. im Zuge der Brückenerneuerung der L 1080 über die Wieslauf.
- Durch die Anlage eines geteilten Profils wird auf der höherliegenden Fläche (vorzugsweise die Ostseite) eine gewässertypische Vegetation unterstützt, so dass eine Ufervegetation in dem ausgebauten Gewässerabschnitt entstehen kann. Auf der Gewässersohle werden mit groben Steinen Naturstein-Riegel eingebracht, um eine Strukturvielfalt als kleinräumige Maßnahme zur Habitatverbesserung herzustellen. Geeignet wären z. B. Dolomitmalksteine, die das Bachbett gleichzeitig aufhellen.

Zur Finanzierung gibt es Förderprogramme und Anerkennung der Maßnahme auf einem Öko-konto. Die Möglichkeiten zur Umgestaltung sollten mit der Unteren Wasserbehörde besprochen werden!



Abb. 4.36: Beispiel Kirchheim unter Teck – Renaturierung eines verbauten Gewässers (Lauter)



Abb. 4.37: Ufervegetation im ausgebauten Gewässer [LUBW 2015]



#### 4.5.2 Innere fußläufige Erschließung

Die Gestaltung der inneren fußläufigen Erschließung und deren Verlängerungen nimmt die oben dargestellte Bodengestaltung auf. Sie geht aber auf bestehende Gestaltungselemente und sich aus dem Umfeld gegebene Besonderheiten ein und setzt damit Akzente. Individuell zu gestalten sind die zwei Wegebeziehungen

- Pappelweg – Mühlwiesen – Mühlweg und
- Weg entlang Wieslauf vom Parkplatz bis zum Rathausplatz.

#### Verbindung Pappelweg – Mühlwiesen – Mühlweg

Die zentrale Fuß- und Radwegachse in West-Ost-Richtung verläuft vom Pappelweg über die Mühlwiesen (Mühlinsel) zum Mühlweg. Der derzeitige "Pfad" über die Mühlwiesen erfüllt diese Funktion nicht.

- Der Pappelweg (Fußgängerzone) und der Bereich vor der Schule in Verlängerung des Pappelwegs werden gestalterisch an den Rathausplatz angepasst. Oberflächenmaterial und Verlegemuster werden übernommen. Der Pappelweg wird für Anlieger und Rettungsfahrzeuge befahrbar ausgebaut.
- Der Raum zwischen Schule und Kindergarten wird als Aufenthaltsort gestaltet. Am Standort des bisherigen Parkplatzes an der Schule entsteht die Außenklasse, die Begrenzung der heutigen Außenklasse wird übernommen. Die Bäume erhalten geschossene Baumscheiben, um die nutzbare Fläche zu erweitern. Mit Rundbänken um ein oder zwei Bäume wird Eltern und Kindern eine Aufenthaltsmöglichkeit geboten.
- Der Steg über die Wieslauf wird durch eine mit leichten Fahrzeugen befahrbare Brücke ersetzt, nutzbare Breite 3,00 m. Das gleiche gilt für die Brücke über den Mühlkanal zum Mühlweg.
- Der Weg durch die Mühlwiesen wird als Verlängerung des Pappelwegs zur inneren Erschließung verstanden und entsprechend die Elemente der Oberflächengestaltung übernommen. Die Gestaltung soll den Übergang zwischen Ortsmitte und ländlichem Freiraum aufnehmen. Der Weg über die Mühlinsel wird 2,50-3,00 m Breite ausgebaut. Von der Umsetzung werden private Grundstücksflächen tangiert.
- Der Weg wird den Richtlinien entsprechend beleuchtet, damit er auch bei Dunkelheit nutzbar ist und das subjektive Sicherheitsgefühl gestärkt wird. Durch die Auslichtung der Wieslaufböschung wird der Weg besser einsehbar und die soziale Kontrolle erhöht.
- Sitzgelegenheit, Abfalleimer u. ä. sind zu ergänzen.

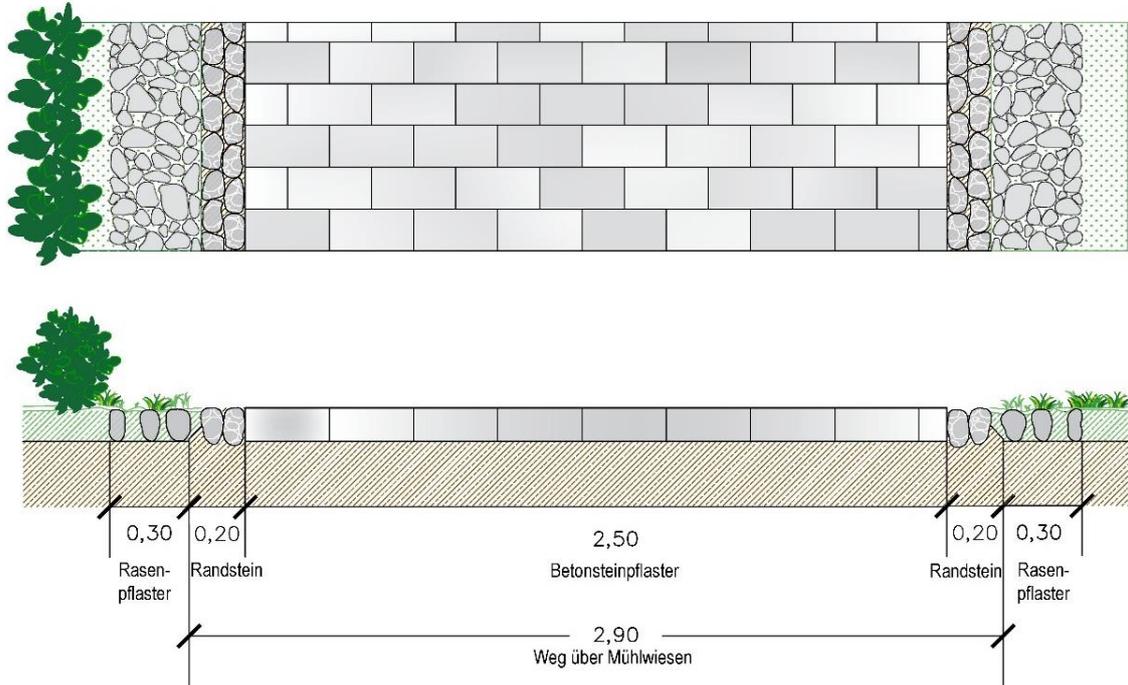


Abb. 4.38: Beispielschnitt/ -draufsicht Weg über Mühlwiesen



Abb. 4.40: Brücke über Wieslauf (Bestand)

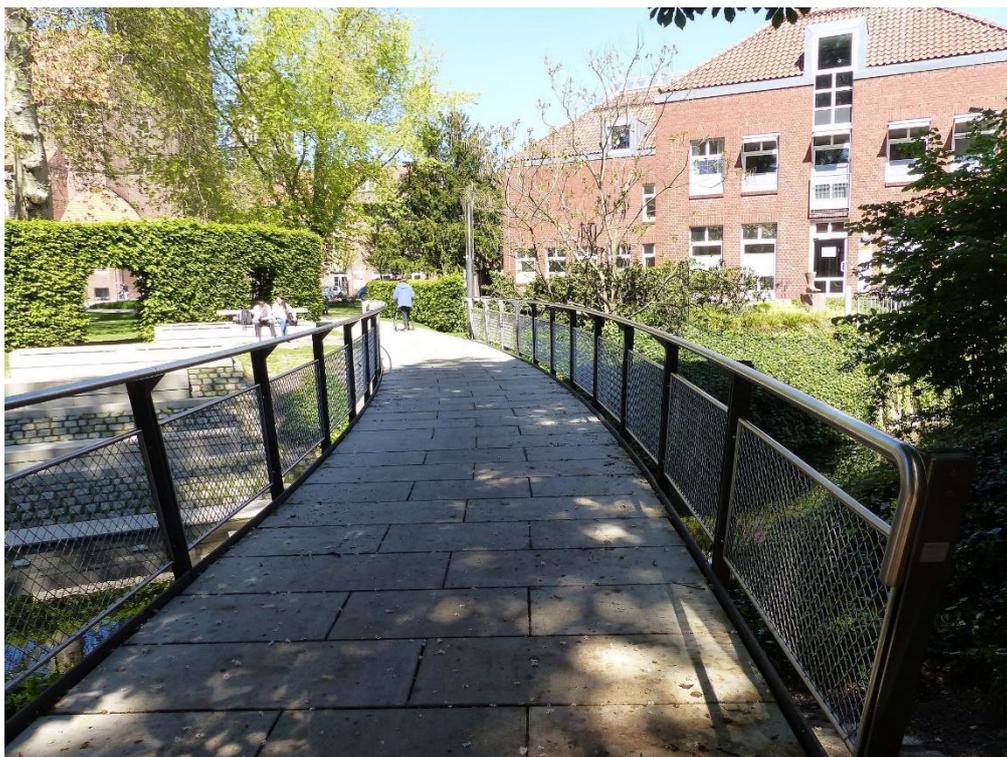


Abb. 4.39: Beispiel Coesfeld, Schlosspark



## Weg entlang der Wieslauf (Wieslaufweg)

Die Verbesserung der Erlebbarkeit der Wieslauf und die Aufwertung ihres Umfeldes ist ein Ankerpunkt für die Aufwertung des Ortskerns. Der Wieslaufweg hat eine nachgeordnete Erschließungsfunktion, zieht aber seine Attraktivität aus der Führung parallel zum Gewässer. Dieser Bezug zum Wasser ist bei dem Ausbau des Weges zu berücksichtigen. Die Gestaltung soll sich gegenüber der zukünftig hochwertigen Gestaltung des zentralen Ortsbereichs im Sinne einer naturnaheren Gestaltung zurücknehmen. Infrage kommen möglichst einfache, regionale, waserdurchlässige und helle Materialien. Dunkle Materialien sind zu vermeiden, um das subjektive Sicherheitsgefühl zu stärken.

Der Raum zwischen den Grundstückseinfriedungen und der Böschung ist eng begrenzt, eingengt durch einzelne Baumstandorte. Der Wieslaufweg wird auf 2,50 m Breite zur Begrenzung verbreitert. Damit ist der Mindeststandard erfüllt, mehr Raum kann jedoch nicht geschaffen, wenn man die Uferböschung bzw. die Freiflächen von Kindergarten und Grundschule nicht angreifen will. Doch selbst die Minimalverbreiterung erfordert bereits die Aufgabe einzelner Bäume. Engstellen sind als Ausnahme hinnehmbar, so dass mit einem Baumgutachten zu entscheiden ist, welche Bäume entfernt werden können/ sollen (siehe Kapitel 4.2.2). Ist eine Erweiterung über die Böschungsoberkante oder punktuelle Erweiterungen erforderlich, kann ein kleiner Steg zum Einsatz kommen.

Als Zuwegung zum Kindergarten und zur Grundschule, auch als subjektive Wegeführung sollen bei der Möblierung kindgerechte Elemente in die Gestaltung einfließen. Das dargestellte Beispiel für die Gestaltung des Geländers lehnt sich an die Einfriedung der Außenklasse der Schule an und könnte von den Schulkindern mitgestaltet werden. Einzelne Spielelemente "auf der Strecke" (z. B. Balancierstämme) können den Weg zum Spielweg weiterentwickeln. Zur Schule und zum Kindergarten soll die Sichtbeziehung offenbleiben (soziale Kontrolle). Die Beleuchtung des Wegs sollte über Leuchtpoller oder gleiche Leuchten wie im Straßenraum erfolgen.

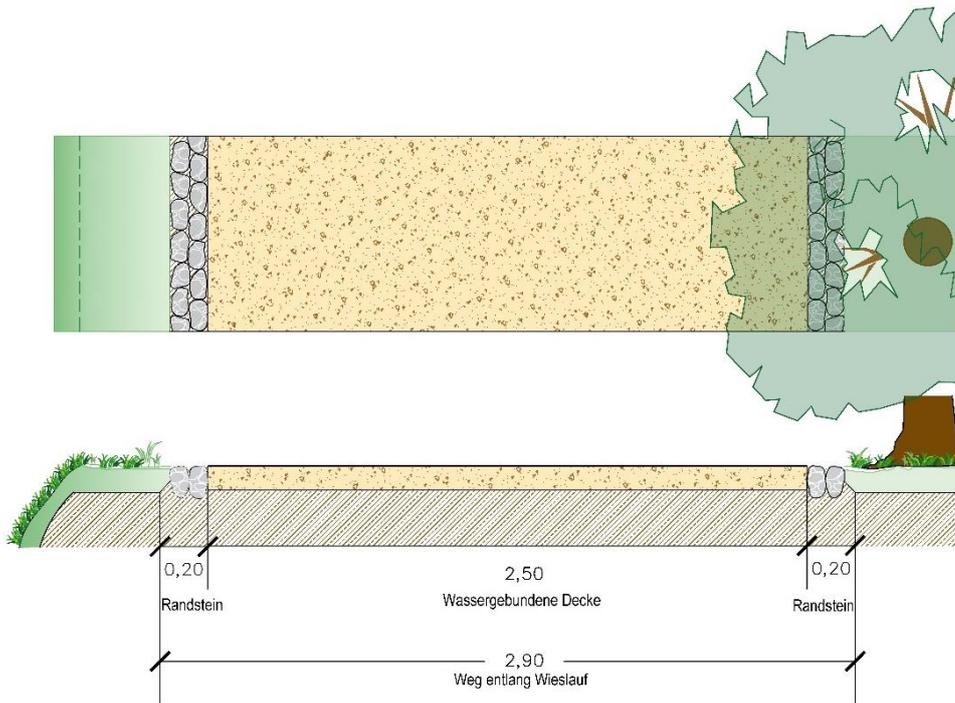


Abb. 4.42: Beispielschnitt/ -draufsicht Wieslaufweg, Abschnitt Rathausplatz mit wassergebundener Decke

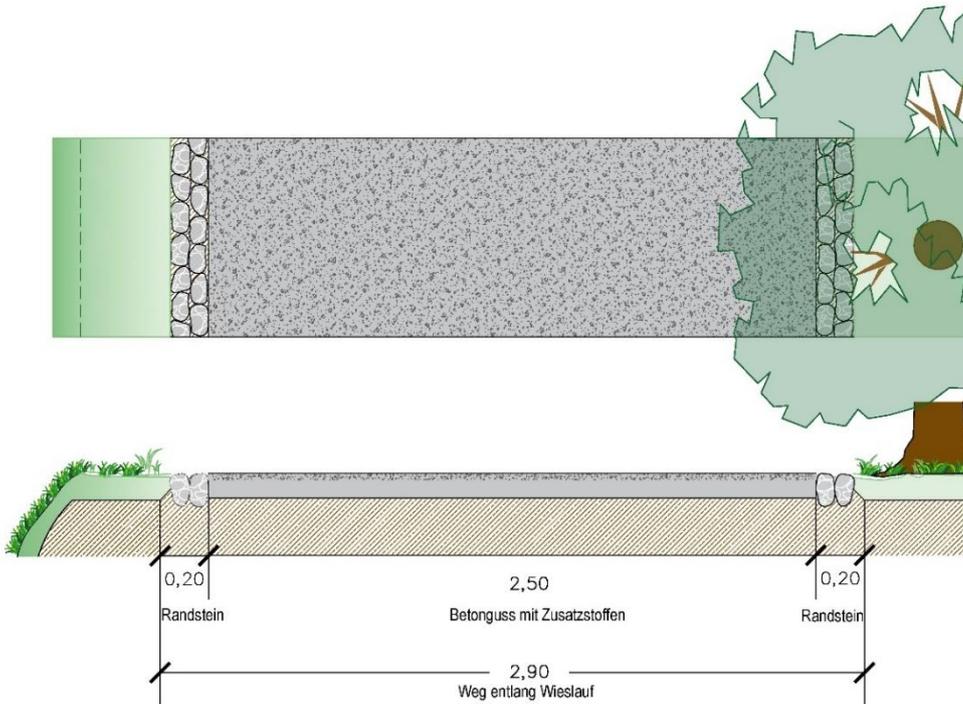


Abb. 4.41: Beispielschnitt/ -draufsicht Wieslaufweg, Abschnitt Höhe Bushaltestelle bis Parkanlage mit Ortbetondecke



Abb. 4.43: Wieslaufweg Höhe Kindergarten – Bestand

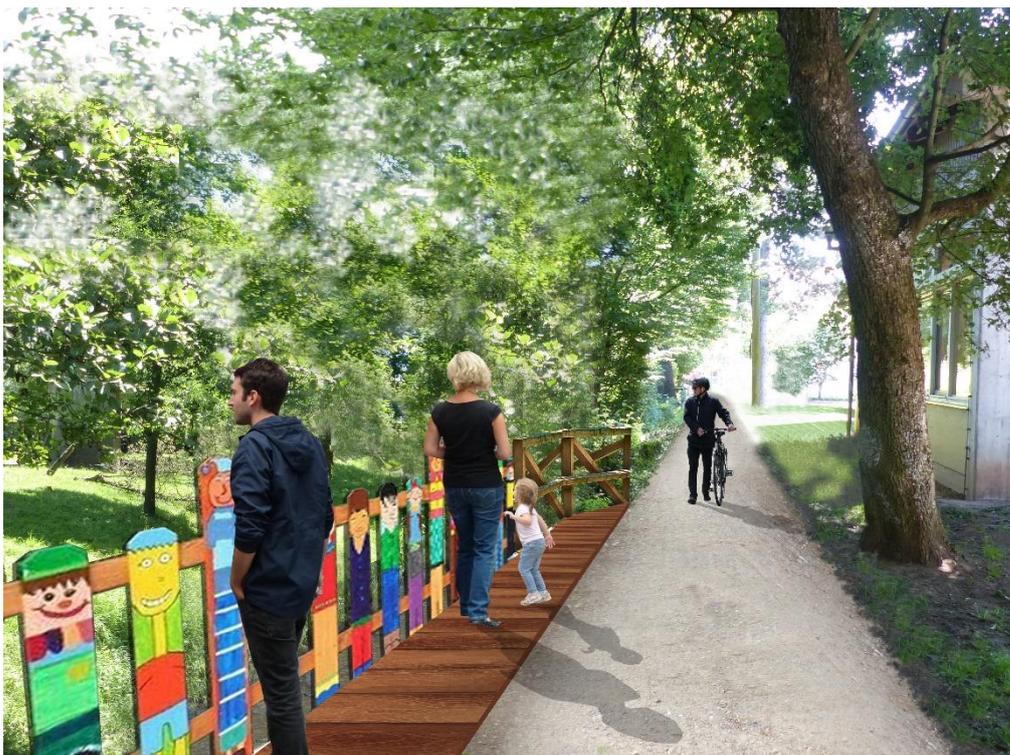


Abb. 4.44: Wieslaufweg Höhe Kindergarten – Beispiel Umgestaltung

Etwa mittig zwischen Parkplatz und Pappelstraße/Schule weitet sich der Wieslaufweg vor der Kirche über das private Gelände auf und wird zum Kirchvorplatz. Er ist über den Wieslaufweg und den Weg entlang der Westseite des Kindergartens an die Pappelweg angeschlossen, entlang der Südseite der Kirche besteht eine Verbindung zu Vorbereich des Bürgerhauses. Die Lage ist prädestiniert für einen fließender Übergang zwischen dem Oberflächenmaterial des Parkplatzes (Betonsteinpflaster, 20x20 cm, grau und dem oben beschriebenen neuen Oberflächenmaterial der Ortsdurchfahrt.

Der Kirchvorplatz bildet den repräsentativen Versammlungsort und Eingang zur Kirche, übernimmt aber auch weitere Aufgaben (z. B. als Ort für Feste/ Aufführungen des Kindergartens). Eine kleine Bühne und Sitzgelegenheiten, sowie die Einbeziehung der Wieslauf in die Gestaltung unterstützen den multifunktionalen Charakter des Platzes. Da die Gestaltung des kirchlichen, halböffentlich genutzten Geländes eine enge Abstimmung zwischen kirchlichen und öffentlichen Interessen erfordert, sind die nachfolgenden Abbildungen als Gestaltungsvorschläge zu verstehen.

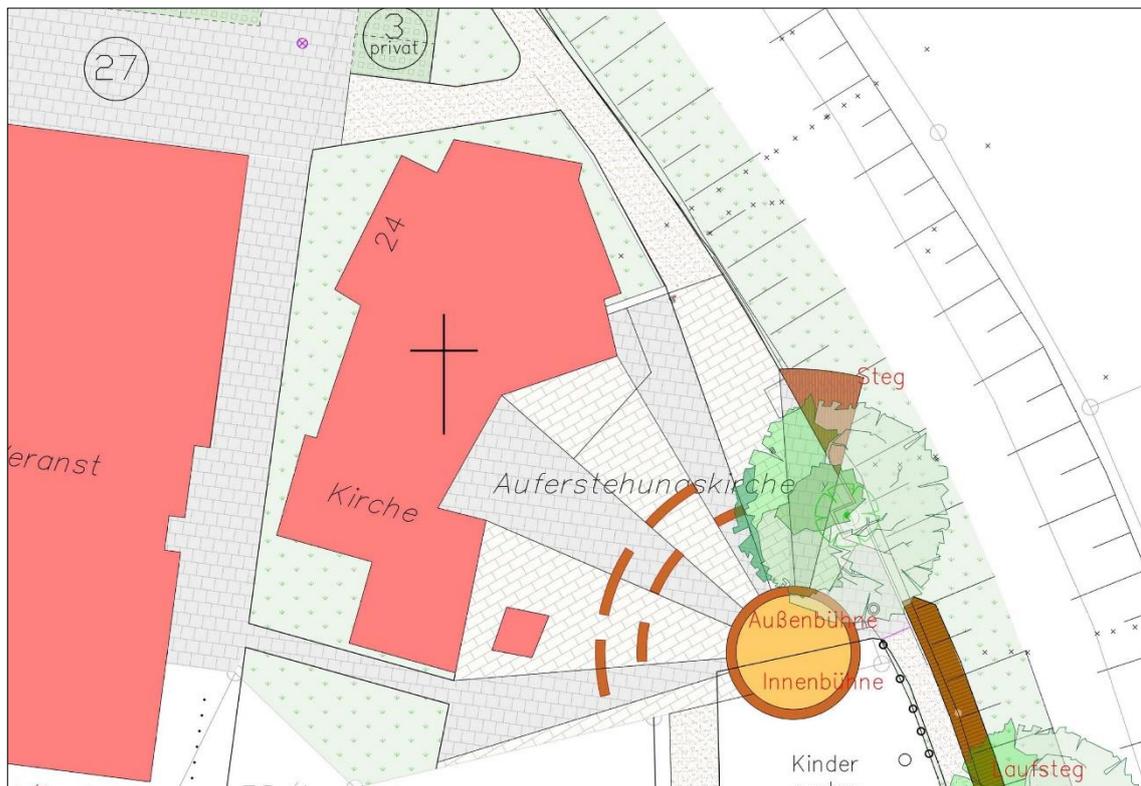


Abb. 4.45: Gestaltungsbeispiel Kirchvorplatz, Ausrichtung auf Aufenthalts-/ Theaterraum

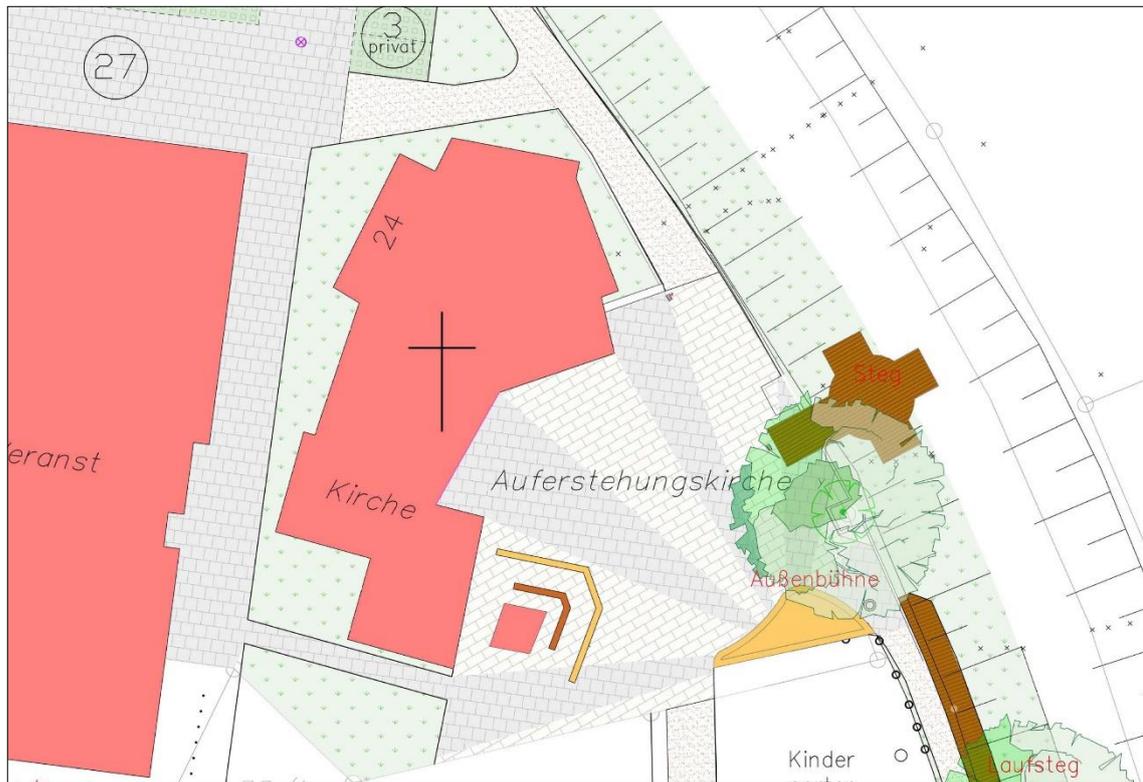


Abb. 4.46: Gestaltungsbeispiel Kirchvorplatz, Ausrichtung auf kirchliche Nutzung

#### 4.6 Wohn- und Erschließungsstraßen

Die Gestaltung der kleinteiligen örtlichen Erschließung über die nachgeordneten Straßen soll sich an den zentralen Bereich um den Rathausplatz anlehnen, um ein für Schlechtbach typisches Ortsbild zu erhalten, aber auf verschiedene Straßenbreiten anwendbar und je nach Erschließungsfunktion (z. B. Zugang zum Bahnhofsteppunkt, Buslinie, Teilabschnitt Radverkehrsverbindung) differenzierbar sein.

Mit der Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich geht bei einer Straßenerneuerung ein (weitgehend) niveaugleicher Ausbau der Straßen einher. Das Prinzip eines niveaugleichen Ausbaus sollte jedoch auch bei Beibehaltung der Ausweisung als Tempo 30-Zone angewendet werden. Oberflächenwasser kann über offene Rinnen in Baumbeete abgeleitet werden. Breitere Straßen wie die Untere Straße können weiterhin durchgängig zweistreifig (Straßenbreite 7,50 m) ausgebaut werden, engere Straßenräume eignen sich auch heute nur bedingt. Denkbar ist ein Ausbau für Zweirichtungsverkehr mit Engstellen (z. B. durch Baumbeete, Bänke, Fahrradständer). Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich ist für ein Miteinander der Verkehrsarten von Vorteil, da keine Trennung der Verkehrsarten vorgenommen werden muss. Es ergibt sich die Chance, einseitig einen eventuell halb-befestigten Multifunktionsstreifen für eine Baumreihe und Parkstände anzulegen, der gleichzeitig als Fahrbahntwässerung dient. Für die Erneuerung der Straßen werden die Materialien der Ortsdurchfahrt und des Rathausplatzes in angepasster Form aufgenommen.

Die meisten Straßen im Ortskern haben einen hohen Sanierungsbedarf. Die verkehrsrechtliche Ausweisung der Straßen ist deshalb nur die eine Seite, der Sanierungsbedarf mit einer deutli-

chen gestalterischen Aufwertung unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit die andere Seite. Es wird von einer stufenweisen Umsetzung ausgegangen, wenn möglich unter Einbeziehung von ohnehin notwendigen Erneuerungen von Medien oder Versorgungsleitungen. Um ein einheitliches Straßenbild für dieses Quartier zu schaffen, ist die Festlegung von bindenden Gestaltungsmerkmalen für die typisierten Verkehrswege erforderlich. Nachfolgend werden denkbare Vorgaben anhand von Standardquerschnitten vorgestellt.

Eine Sonderstellung nimmt die Straße Bahnhofplatz ein. Nach Erneuerung des Haltepunkts sollte auch der Straßenraum unmittelbar am Ausgang, aber auch auf den auf den Haltepunkt zulaufenden Straßen einen einladenden Charakter erhalten, insbesondere die Bahnhofstraße. Das betrifft den Abschnitt vom erneuerten Vorplatz bis einschließlich dem ehemaligen Bahnhofsgebäude mit der zentral darauf zuführenden Bahnhofstraße ("der erste Eindruck zählt"). Maßnahmen zur besonderen Aufwertung der beiden Straßenzüge können aus dem allgemeingültigen Ausbaustandards abgeleitet werden, beispielsweise eine Baumreihe entlang der Straße Bahnhofplatz mit einer anderen Baumart als in den übrigen Straßen (Habitus, Blüte, Frucht oder Herbstfärbung).

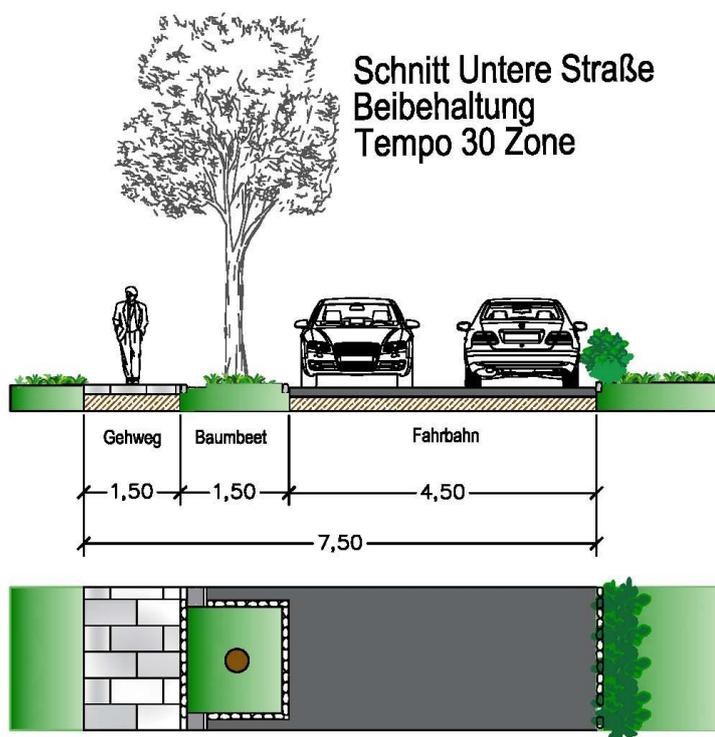


Abb. 4.47: Untere Straße – Aufteilungsbeispiel Tempo 30-Zone

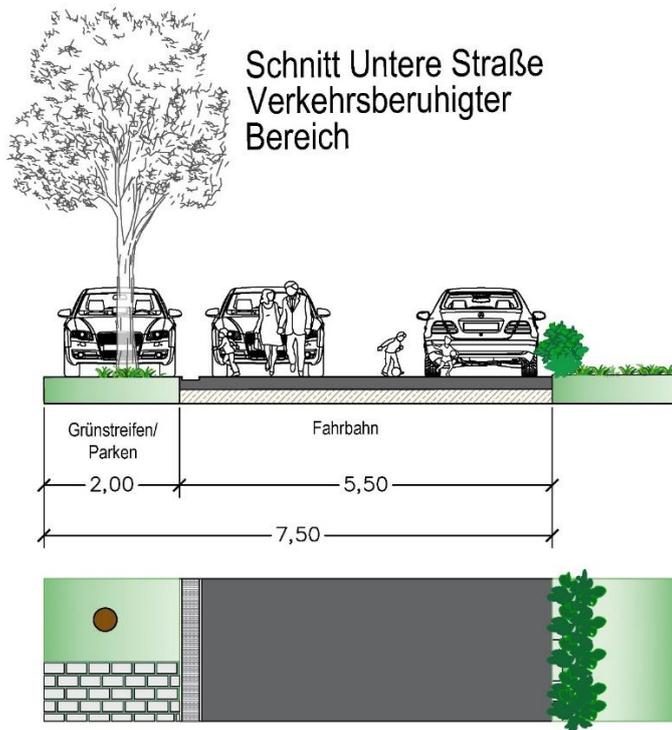


Abb. 4.48: Untere Straße – Aufteilungsbeispiel verkehrsberuhigter Bereich

## 5. DIE VISION

Wie oben aufgeführt, stehen im Zuge der Ortskernsanierung viele ineinandergreifende Maßnahmen an, die das Bild des Ortskerns nachhaltig verändern werden. Der Plan mit dem Maßnahmenüberblick bietet die Möglichkeit, sich ein erstes Bild von der Zukunft des Ortskerns zu machen. Das Studium des hier vorgelegten Erläuterungsberichts ist ein weiterer Weg, sich über die zukünftige Entwicklung zu informieren. Dieser Weg ist vor allem den Interessierten zu empfehlen, die nicht nur einen Überblick erhalten wollen, sondern auch die vielen, teilweise kleinteiligen Maßnahmensätze kennenlernen möchten, die in dem Gutachten enthalten sind.

Ein weiterer Weg, die Zukunft zu beschreiben, ist ein fiktiver Rundgang durch Schlechtbach nach Fertigstellung aller Maßnahmen. Auf diese Reise möchten wir Sie gemeinsam mit Barbara auf den folgenden Seiten mitnehmen (Person frei erfunden).

Zum Schluss etwas Prosa, also gehen wir auf die Reise...

Barbara wurde in Schlechtbach geboren und hat bis zum Ende ihrer Schulzeit bei den Eltern gewohnt, aber dann zog das Studium sie Ende der 2010er Jahre in den Norden Deutschlands und sie blieb dann dort – der Liebe wegen.

Schon immer wollte Sie ihren Heimatort wieder einmal besuchen, aber ihre Eltern waren inzwischen auch umgezogen, der Freundeskreis zerstreut in Deutschland und der Welt und letztlich hat sie die lange Autofahrt von ihrem Vorhaben abgehalten. Nun hat sich Barbara entschlossen, sich auf den Weg zu machen. Und sie stellt fest, dass sie gar nicht mit dem Auto fahren muss, sondern das "Wiesel" sie bequem vom Bahnhof Schorndorf nach Schlechtbach bringt.



Als sie am Haltepunkt Schlechtbach aussteigt, hat sie noch den alten Bahnhof in Erinnerung, dessen ländlicher Charme ihr auf den ersten Blick ein wenig fehlt – so ist das mit den Erinnerungen als man damals die Gras-Tütchen unter den Boxen für die Fahrräder versteckte und glaubte, es hätte keiner bemerkt. Aber auf den zweiten Blick ist der barrierefreie, moderne Haltepunkt natürlich viel zeitgemäßer.

Sie geht in Richtung Ortskern und ihr fällt gleich auf, dass die etwas langweiligen Wohnstraßen mit freundlichen hellen Materialien rundum erneuert wurden und der verkehrsberuhigte Bereich einen nicht mehr auf die schmalen Gehwege zwingt. Welch ein Komfort, zumal sie noch ihren Rollkoffer hinter sich herzieht.

Bald kommt Barbara auf den Rathausplatz und aus dem Staunen nicht mehr heraus. Hier hat sich so viel verändert. Die früher so hässliche Ortsdurchfahrt ist mit ihrer hellen und freundlichen Gestaltung nicht mehr wiederzuerkennen. Und der Rathausplatz ist nun kein bloßer Straßename mehr, sondern ein echter Platz.

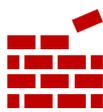


Auf der ehemaligen Grünfläche steht nun ein modernes Gebäude mit Läden, dem Ortsamt mit der Bibliothek und einem Café. Davor sitzen Leute und trinken einen Kaffee. Alte Gebäude wurden saniert oder von Neubauten ersetzt. Alles ist hell, offen und großzügig. Der Rathausplatz hat sich von der bloßen Ortsdurchfahrt zu einem Aufenthaltsort gemausert. Bei genauerem Hinsehen fällt ihr auf, dass in dem Neubau auch ein großer Raum mit Tischen und Stühlen – eine Mensa – integriert ist. Ihre alte Grundschule hat sich ganz schön entwickelt. Und im Obergeschoss liegen Wohnungen. Mmm... hier an der lauten Ortsdurchfahrt? Aber sie weiß aus ihrer Großstadt, dass dieser

Mangel mit einer guten Architektur aufgefangen werden kann. Dann ist es "mitten im Dorf" ein schöner Wohnstandort.



Dass der Platz trotz der Neubebauung nicht kleiner geworden ist, kann sie sich erst gar nicht erklären, aber dann fällt ihr auf, dass das Gebäude der Bäckerei (war nicht zum Schluss ein Imbiss drin?) nicht mehr steht und nun der Blick auf Wieslauf und Mühlinsel frei ist. Sie sieht das freie Ufer der Wieslauf mit den Sitzstufen, die zum Wasser hinunterführen. Hier sitzen kleine Gruppen zusammen und unterhalten sich bei einem Kaffee und einem Brötchen mit leckerem Fleischkäse vom Grill des örtlichen Metzgers. Und auf der Spitze der Mühlinsel entdeckt sie ein Kunstwerk als Blickfang. Gute Idee – findet sie.



Und an der Stelle, wo früher das Ortsamt stand, steht jetzt ein Neubau, der die Häuserzeile aufwertet und dem Rathausplatz einen Raum gibt. Barbara sieht Baugerüste und Handwerker an weiteren Gebäuden. Einige Gebäude wurden offensichtlich bereits renoviert, teilweise auch neugebaut, kleine Läden sind hinzugekommen. Wenn sie so an das alte, etwas verschlafene Schlechtbach denkt...



Die "Steinerei" gibt es noch! Hier hat sie teilweise stundenlang gestanden und dem Steinmetz bei der Arbeit zugeschaut. Sie fand es faszinierend, wie aus einem groben Steinblock etwas Neues entstand. Und erst jetzt wird ihr bewusst, weshalb sie sich zu einem Studium an der Hochschule für bildende Künste in Hamburg entschlossen hat!

Und – welch Freude – der Steinmetz steht auf dem Rathausplatz und stellt gerade ein Kunstwerk auf. Er erkennt gleich das Mädchen gleich wieder, das ihm bei seiner Arbeit so oft zugeschaut hat, und winkt ihr zu: "*Hier hat sich viel verändert, da staunst Du, oder?*" ruft er herüber. Sie geht auf ihn zu. Nach einer kurzen Umarmung fragt sie ihn, wo all die Kunstwerke herkommen, die sie bis jetzt schon auf Weg gesehen hat. Er erklärt ihr, dass jetzt alle zwei Jahre auf dem Rathausplatz eine Summer-School für Steinmetze stattfindet. Barbara erzählt ihm, dass sie an der Hochschule für bildenden Künste in Hamburg studiert hat – und schon hat sie eine Einladung zur nächsten Summer-School in ihrem Heimatort.



Sie sieht, dass die Läden rund um den Platz auf ihre Produkte aus der Region hinweisen. Barbara ist nie bewusst gewesen, welche handwerkliche Vielfalt hier im Schwäbischen erhalten blieb – von Wurstmanufaktur über eine Kaffeerösterei bis zur Nudelmanufaktur und von einer Brillenmanufaktur bis zu den Produkten einer Kreativwerkstatt – alles Produkte, für die sie in Hamburg schon viel Geld bezahlt hat.



Barbara folgt dem Hinweisschild zum Märktle und schlendert über den schönen Weg entlang der Wieslauf Richtung Bürgerhaus. Der schattige Weg ist jetzt angenehm breit, der Baumbestand wurde ausgelichtet und man kann auch hier endlich die Wieslauf erleben.



Vor der Schule blickt sie sich staunend um. Keine parkenden Autos mehr, stattdessen eine Außenklasse und Sitzgelegenheiten. Der Pfad über die Mühlwiesen, der sie als Kind jeden Tag – und im Dunkeln sehr ungern – zur Schule geführt hat, ist ausgebaut und beleuchtet.



Neben dem Kindergarten ist der Weg in Richtung Böschung zu Teilen als Steg erweitert worden. Das bunte, offensichtlich von den Kindern des Kindergartens bemalte Geländer macht den Weg und den Spielplatz des Kindergartens gleich viel freundlicher. Aus dem früher schlichten Kirchvorplatz ist ein Treffpunkt und Kulturort mit einer kleinen Bühne geworden.



Barbara erreicht das Bürgerhaus. Auf dem Parkplatz herrscht mit dem Märktle reges Leben. Das sich hier ein kleiner Bauernmarkt etabliert hat, findet sie toll. Ein überzeugendes Angebot für alle, die frische Waren schätzen, für Ortsansässige und außerdem ein toller Treffpunkt zum Schwätzen. Hier finden sich auch die Betreiber der Ladenlokale um den Rathausplatz wieder. Das Angebot wird durch Stände von Hofläden, Käseherstellern, Fisch- und Wildverkauf sowie Blumen und anderen regionalen Angeboten ergänzt. Eine bunte Runde sitzt an Tischen und verzehrt ihre "Vesper-tüte", die man, gefüllt mit regionalen Leckerbissen und Streuobstwiesenprodukten, auf dem Markt erwerben kann.



Ein Tisch ist mit Radtouristen belegt, die über einen der überörtlichen Radwanderwege gerade zur Mittagszeit durch Schlechtbach gekommen sind. Über das Mittagessen hinaus haben sie sich offenbar mit weiterem Proviant eingedeckt.



Barbara trifft hier – welch Zufall – eine frühere Schulkameradin. Bei einem Glas frisch gepresstem Apfelsaft aus Äpfeln von den vielen Streuobstwiesen lässt es sich gut über die alten Zeiten ratschen. Anschließend schlendert sie entlang der Heilbronner Straße wieder in Richtung Rathausplatz. Die Gehwege sind zwar immer noch fast so schmal wie früher, aber hell und freundlich gepflastert. Es ist leiser geworden und man geht viel stressfreier die Straße entlang, da die vielen vorbeifahrenden Fahrzeuge nun langsamer durch den Ort fahren. Ahh – sie sieht, dass an der nervigen Kreuzung Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße eine Ampel installiert wurde, das hilft den Autofahrern, aber auch den Kindern auf dem Weg zum Kindergarten und zur Schule. Den Neubau auf der Ecke Heilbronner Straße/ Pappelweg kennt sie noch nicht. Gibt es den Theaterkarren mit seinen Mundartstücken nicht mehr? Das wäre schade! Dann sieht sie erleichtert ein Plakat für die nächste Vorstellung, der Theaterkarren ist nur umgezogen.

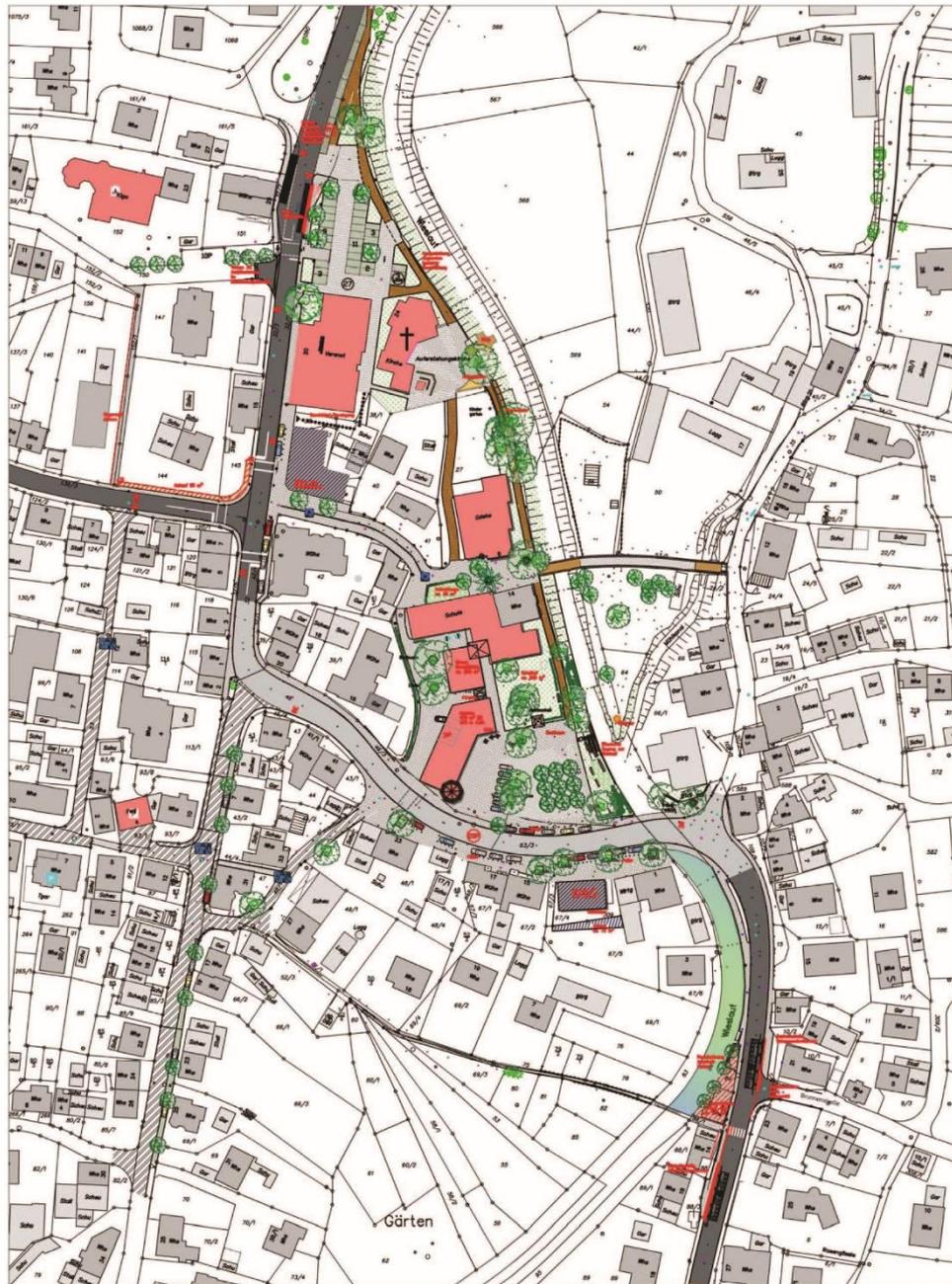


Zum Abschluss trinkt sie noch einen Kaffee vor der Cafeteria auf dem Schulplatz und lässt die Überraschungen Revue passieren, die ihre alte Heimat für sie bereithielt. Und ganz langsam schleicht sich bei ihr ein Gedanke ein: Wäre es ein Plan, die hektische Großstadt gegen das kleine Schlechtbach, das gar nicht mehr so ein müder Ort ist, wie sie ihn in Erinnerung hatte, zu tauschen? Immerhin kommt man in einer dreiviertel Stunde mit dem Zug nach Stuttgart, wenn es einen in die Großstadt zieht.

# RUDERSBERG - SCHLECHTBACH

## Umgestaltung Ortskern Schlechtbach

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD



Übersichtsplan Planungskonzept

Letzte Änderung: 2021-03-31  
Plan erstellt von: H. Richter-Richard



Abb. 5.1: Übersichtsplan Planungskonzept



Anhang I

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Heilbronner Straße/ Lindentaler Straße – Vorfahrtsregelung

### Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

**Knotenverkehrsstärke:** 1338 Fz/h

**Knotenpunkt:** A-C Heilbronner Straße / B-D Lindentaler Straße

**Verkehrsdaten:** Datum: 04.02.2020 / Analyse  
Uhrzeit: 16:15-17:15

**Verkehrsregelung:** Zufahrt B: / Zufahrt D:

**Zielvorgaben:** Mittlere Wartezeit  $t_{W} = 45$  s  
Qualitätsstufe: D

**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	603	647	1,000	647	0,008	0,989	0,864
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,270	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,058	1,000	---
B	4 (4)	1188	208	1,000	176	0,363	---	---
	5 (3)	1189	194	1,000	168	0,006	0,994	0,859
	6 (2)	525	519	1,000	519	0,067	0,933	---
C	7 (2)	570	672	1,000	672	0,083	0,874	0,864
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,338	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	1,000	---
D	10 (4)	1188	208	1,000	166	0,000	---	---
	11 (3)	1233	183	1,000	158	0,006	0,994	0,859
	12 (2)	602	477	1,000	477	0,010	0,990	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	5	1,000	647	647	0,008	642	5,6	<b>A</b>
	2	480	1,013	1800	1777	0,270	1297	0,0	<b>A</b>
	3	90	1,023	1600	1564	0,058	1474	0,0	<b>A</b>
B	4	62	1,034	176	171	0,363	109	33,0	<b>D</b>
	5	1	1,000	168	168	0,006	167	21,6	<b>C</b>
	6	35	1,000	519	519	0,067	484	7,4	<b>A</b>
C	7	56	1,000	672	672	0,083	616	5,8	<b>A</b>
	8	601	1,012	1800	1779	0,338	1178	0,0	<b>A</b>
	9	2	1,000	1600	1600	0,001	1598	0,0	<b>A</b>
D	10	---	---	---	---	---	---	---	---
	11	1	1,000	158	158	0,006	157	22,9	<b>C</b>
	12	5	1,000	477	477	0,010	472	7,6	<b>A</b>
A	1+2+3	575	1,015	1800	1774	0,324	1199	3,0	<b>A</b>
B	4+5+6	98	1,021	229	224	0,437	126	28,3	<b>C</b>
C	7+8+9	659	1,011	1800	1781	0,370	1122	3,2	<b>A</b>
D	10+11+12	6	1,000	357	357	0,017	351	10,3	<b>B</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>D</b>





Gemeinde Rudersberg, Umgestaltung Ortskern Schlechtbach – Fortschreibung

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Bedingt verträgliche Linksabbieger								
Projekt:								
Stadt:		Rudersberg Schlechtbach						
Knotenpunkt:		Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße						
Zeitabschnitt:		16:15-17:15						
Bearbeiter:		Soetermanns						
f <sub>in</sub> =		1,100	Nr.	1	2	3	4	5
Bezeichnung			FS11	FS21	FS31	FS41		
Bemerkungen								
Berechnungsfall			0	0	0	0		
t <sub>U</sub>		[s]	{1}	90	90	90	90	
LA	q <sub>L,V</sub>	[Kfz/h]	{2}					
	q <sub>L,kw+Bus</sub>	[Kfz/h]	{3}					
	q <sub>L,kwk</sub>	[Kfz/h]	{4}					
	q <sub>SV</sub>	[Kfz/h]	{5}					
	q <sub>rfz</sub>	[Kfz/h]	{6}	5	62	56	0	
	SV	[%]	{7}	0,0	4,8	0,0	0,0	
	b	[m]	{8}	3,20	3,75	3,25	3,30	
	R	[m]	{9}	11,00	11,00	11,00	10,00	
	s	[%]	{10}	0,0	0,0	0,0	0,0	
	L <sub>LA</sub>	[m]	{11}	16,0	18,0	14,0	14,0	
	t <sub>F</sub>	[s]	{12}	55	20	55	20	
	Diagonalgrün?		{13}	nein	nein	nein	nein	
	GV	q <sub>G</sub>	[Kfz/h]	{14}	601	1	480	1
q <sub>RA</sub>		[Kfz/h]	{15}	2	5	90	35	
x <sub>gegen</sub>		[-]	{16}					
n <sub>gegen</sub>		[-]	{17}	1	1	1	1	
t <sub>F,gegen</sub>		[s]	{18}	55	20	55	20	
t <sub>Z</sub>		[s]	{19}					
LA	q <sub>rfz</sub>	[Kfz/h]	{20}	5	62	56	0	
	f <sub>SV</sub>	[-]	{21}	1,000	1,043	1,000	1,000	
	f <sub>b</sub>	[-]	{22}	1,000	1,000	1,000	1,000	
	f <sub>R</sub>	[-]	{23}	1,135	1,135	1,135	1,150	
	f <sub>s</sub>	[-]	{24}	1,000	1,000	1,000	1,000	
	f <sub>1</sub>	[-]	{25}	1,135	1,135	1,135	1,150	
	f <sub>2</sub>	[-]	{26}	1,000	1,000	1,000	1,000	
	t <sub>B</sub>	[s]	{27}	2,043	2,131	2,043	2,070	
	q <sub>S</sub>	[Kfz/h]	{28}	1762	1689	1762	1739	
	t <sub>F,durch</sub>	[s]	{29}	55	20	55	20	
	t <sub>F,GF</sub>	[s]	{30}	0	0	0	0	
GV	q <sub>gegen</sub>	[Kfz/h]	{31}	603	6	570	36	
	m <sub>s,gegen</sub>	[Kfz]	{32}	5,863	0,117	5,542	0,700	
	t <sub>ab,gegen</sub>	[s]	{33}	17,13	0,23	15,77	1,40	
	C <sub>0</sub>	[Kfz/h]	{34}	1096	394	1096	406	
LA	t <sub>v</sub>	[s]	{35}	37,87	19,77	39,23	18,60	
	G <sub>D</sub>	[Kfz/h]	{36}	625	1277	650	1232	
	C <sub>D</sub>	[Kfz/h]	{37}	246	262	265	238	
	C <sub>P,W</sub>	[Kfz/h]	{38}	107	115	93	93	
	C <sub>GF</sub>	[Kfz/h]	{39}	0	0	0	0	
	C <sub>LA</sub>	[Kfz/h]	{40}	353	377	358	331	
	x	[-]	{41}	0,014	0,164	0,156	0,000	
	q <sub>S,LA</sub>	[Kfz/h]	{42}	567	1616	576	1419	
	f <sub>A</sub>	[-]	{43}	0,200	0,223	0,203	0,190	
	N <sub>GE</sub>	[Kfz]	{44}	0,008	0,110	0,104	0,000	
	t <sub>W,G</sub>	[s]	{45}	28,9	28,2	29,5	29,5	
	t <sub>W,R</sub>	[s]	{46}	0,1	1,1	1,0	0,0	
	t <sub>W</sub>	[s]	{47}	29,0	29,2	30,5	29,5	
	QSV	[-]	{48}	B	B	B	B	
	N <sub>MS</sub>	[Kfz]	{49}	0,108	1,360	1,256	0,000	
	S	[%]	{50}	95	95	95	95	
	N <sub>MS,S</sub>	[Kfz]	{51}	0,665	3,332	3,151	0,000	
	L <sub>S</sub>	[m]	{52}	4	21	19	0	



Gemeinde Rudersberg, Umgestaltung Ortskern Schlechtbach – Fortschreibung

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Bedingt verträgliche Rechtsabbieger								
Projekt:								
Stadt:		Rudersberg Schlechtbach						
Knotenpunkt:		Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße						
Zeitabschnitt:		16:15-17:15						
Bearbeiter:		Soetermanns						
$f_{in}$	=	1,100	Nr.	1	2	3	4	5
Bezeichnung			FS11	FS21	FS31	FS41		
Bemerkungen								
$t_U$	[s]	{1}	90	90	90	90		
RA	$q_{LV}$	[Kfz/h]	{2}					
	$q_{Lkw+Bus}$	[Kfz/h]	{3}					
	$q_{LkwK}$	[Kfz/h]	{4}					
	$q_{SV}$	[Kfz/h]	{5}					
	$q_{Kfz}$	[Kfz/h]	{6}	90	35	2	5	
	SV	[%]	{7}	3,3	0,0	0,0	0,0	
	b	[m]	{8}	3,20	3,75	3,20	3,30	
	R	[m]	{9}	11,00	11,00	11,00	10,00	
	s	[%]	{10}	0,0	0,0	0,0	0,0	
	$L_{RA}$	[m]	{11}	24	17,0	20,0	13,0	
$t_F$	[s]	{12}	55	20	55	20		
Fg Rad	$q_{Fg}$	[Fg/h]	{13}	30	30	30	30	
	$q_{Rad}$	[Rad/h]	{14}	20	20	20	20	
	$t_{vor}$	[s]	{15}	0	0	0	0	
RA	$q_{Kfz}$	[Kfz/h]	{16}	90	35	2	5	
	$f_{SV}$	[-]	{17}	1,030	1,000	1,000	1,000	
	$f_b$	[-]	{18}	1,000	1,000	1,000	1,000	
	$f_R$	[-]	{19}	1,135	1,135	1,135	1,150	
	$f_s$	[-]	{20}	1,000	1,000	1,000	1,000	
	$f_1$	[-]	{21}	1,135	1,135	1,135	1,150	
	$f_2$	[-]	{22}	1,000	1,000	1,000	1,000	
	$t_B$	[s]	{23}	2,104	2,043	2,043	2,070	
	$q_S$	[Kfz/h]	{24}	1711	1762	1762	1739	
	$C_0$	[Kfz/h]	{25}	1065	411	1096	406	
	$t_{BZ}$	[s]	{26}	2,45	2,45	2,45	2,45	
	$n_{RA}$	[Kfz]	{27}	3,88	2,83	3,33	2,17	
	$t_{0,RF}$	[s]	{28}	44,38	11,76	45,74	13,06	
	$C_{RA}$	[Kfz/h]	{29}	999	344	1029	339	
	x	[-]	{30}	0,090	0,102	0,002	0,015	
	$q_{S,RA}$	[Kfz/h]	{31}	1606	1473	1654	1453	
	$f_A$	[-]	{32}	0,584	0,195	0,584	0,195	
	$N_{GE}$	[Kfz]	{33}	0,055	0,063	0,001	0,008	
	$t_{W,G}$	[s]	{34}	8,2	29,8	7,8	29,2	
	$t_{W,R}$	[s]	{35}	0,2	0,7	0,0	0,1	
	$t_W$	[s]	{36}	8,4	30,4	7,8	29,3	
	QSV	[-]	{37}	A	B	A	B	
	$N_{MS}$	[Kfz]	{38}	1,043	0,782	0,022	0,109	
	S	[%]	{39}	95	95	95	95	
$N_{MS,S}$	[Kfz]	{40}	2,771	2,277	0,272	0,668		
$L_S$	[m]	{41}	17	14	2	4		



Gemeinde Rudersberg, Umgestaltung Ortskern Schlechtbach – Fortschreibung

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrtstreifen														
Projekt:														
Stadt:		Rudersberg Schlechtbach												
Knotenpunkt:		Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße										t <sub>U</sub> = 90 [s]		
Zeitabschnitt:		16:15-17:15										t <sub>F</sub> = 55 [s]		
Bearbeiter:		Soetermanns										f <sub>in</sub> = 1,100 [-]		
Ausgangsdaten														
Richt.	q <sub>Lv</sub>	q <sub>Lkw+Bus</sub>	q <sub>Lkwk</sub>	q <sub>sv</sub>	q <sub>Kfz</sub>	SV	b	R	s	t <sub>B</sub>	q <sub>s</sub>	C	Bez./Bem.	
	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[m]	[m]	[%]	[s]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	{13}	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
GF					480	1,9	3,20		0,0					
RA					90	3,3	3,20	12,00	0,0		1711	999		
LA					5	0,0	3,20	11,00	0,0		567	353		
Einzelströme														
Richt.	q <sub>Kfz</sub>	a	f <sub>sv</sub>	f <sub>b</sub>	f <sub>R</sub>	f <sub>s</sub>	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	t <sub>B</sub>	q <sub>s</sub>	C	Bez./Bem.		
	[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[s]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	{12}		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
GF	480	0,8348	1,017	1,000		1,000	1,000	1,000	1,831	1966	1224			
RA	90	0,1565	1,030	1,000	1,120	1,000	1,120	1,000	2,076	1711	999			
LA	5	0,0087	1,000	1,000	1,135	1,000	1,135	1,000	2,043	567	353			
Mischfahrtstreifen														
q <sub>Kfz</sub>	f <sub>sv</sub>	q <sub>s,M</sub>	C <sub>M</sub>	x	f <sub>A</sub>	N <sub>GE</sub>	t <sub>w,G</sub>	t <sub>w,R</sub>	t <sub>w</sub>	QSV	N <sub>MS</sub>	S	N <sub>MS,s</sub>	L <sub>s</sub>
[Kfz/h]	[-]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[s]	[s]	[s]	[-]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
575	1,019	1861	1158	0,4966	0,6222	0,599	9,3	1,9	11,2	A	8,458	95	13,377	82

GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrtstreifen														
Projekt:														
Stadt:		Rudersberg Schlechtbach												
Knotenpunkt:		Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße										t <sub>U</sub> = 90 [s]		
Zeitabschnitt:		16:15-17:15										t <sub>F</sub> = 20 [s]		
Bearbeiter:		Soetermanns										f <sub>in</sub> = 1,100 [-]		
Ausgangsdaten														
Richt.	q <sub>Lv</sub>	q <sub>Lkw+Bus</sub>	q <sub>Lkwk</sub>	q <sub>sv</sub>	q <sub>Kfz</sub>	SV	b	R	s	t <sub>B</sub>	q <sub>s</sub>	C	Bez./Bem.	
	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[m]	[m]	[%]	[s]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	{13}	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
GF					1	0,0	3,75		0,0					
RA					35	0,0	3,75	11,00	0,0		1762	344		
LA					62	4,8	3,75	11,00	0,0		1616	377		
Einzelströme														
Richt.	q <sub>Kfz</sub>	a	f <sub>sv</sub>	f <sub>b</sub>	f <sub>R</sub>	f <sub>s</sub>	f <sub>1</sub>	f <sub>2</sub>	t <sub>B</sub>	q <sub>s</sub>	C	Bez./Bem.		
	[Kfz/h]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[s]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	{12}		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
GF	1	0,0102	1,000	1,000		1,000	1,000	1,000	1,800	2000	467			
RA	35	0,3571	1,000	1,000	1,135	1,000	1,135	1,000	2,043	1762	344			
LA	62	0,6327	1,043	1,000	1,135	1,000	1,135	1,000	2,131	1616	377			
Mischfahrtstreifen														
q <sub>Kfz</sub>	f <sub>sv</sub>	q <sub>s,M</sub>	C <sub>M</sub>	x	f <sub>A</sub>	N <sub>GE</sub>	t <sub>w,G</sub>	t <sub>w,R</sub>	t <sub>w</sub>	QSV	N <sub>MS</sub>	S	N <sub>MS,s</sub>	L <sub>s</sub>
[Kfz/h]	[-]	[Kfz/h]	[Kfz/h]	[-]	[-]	[Kfz]	[s]	[s]	[s]	[-]	[Kfz]	[%]	[Kfz]	[m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
98	1,027	1565	365	0,2683	0,2333	0,209	28,2	2,1	30,3	B	2,213	95	4,728	29

GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger



Gemeinde Rudersberg, Umgestaltung Ortskern Schlechtbach – Fortschreibung

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrstreifen														
Projekt:														
Stadt:		Rudersberg Schlechtbach												
Knotenpunkt:		Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße										t <sub>U</sub> = 90 [s]		
Zeitabschnitt:		16:15-17:15										t <sub>F</sub> = 55 [s]		
Bearbeiter:		Soetermanns										f <sub>In</sub> = 1,100 [-]		
Ausgangsdaten														
Richt.	q <sub>LV</sub> [Kfz/h]	q <sub>Lkw+Bus</sub> [Kfz/h]	q <sub>LkwK</sub> [Kfz/h]	q <sub>sv</sub> [Kfz/h]	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t <sub>B</sub> [s]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
GF					601	1,6	3,25		0,0					
RA					2	0,0	3,25	6,50	0,0		1654	1029		
LA					65	0,0	3,25	11,00	0,0		576	358		
Einzelströme														
Richt.	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	a [-]	f <sub>sv</sub> [-]	f <sub>b</sub> [-]	f <sub>R</sub> [-]	f <sub>s</sub> [-]	f <sub>1</sub> [-]	f <sub>2</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
GF	601	0,8997	1,014	1,000		1,000	1,000	1,000	1,826	1972	1227			
RA	2	0,0030	1,000	1,000	1,203	1,000	1,203	1,000	2,165	1654	1029			
LA	65	0,0973	1,000	1,000	1,135	1,000	1,135	1,000	2,043	576	358			
Mischfahrstreifen														
q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	f <sub>sv</sub> [-]	q <sub>S,M</sub> [Kfz/h]	C <sub>M</sub> [Kfz/h]	x [-]	f <sub>A</sub> [Kfz]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	t <sub>W,G</sub> [s]	t <sub>W,R</sub> [s]	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	S [%]	N <sub>MS,s</sub> [Kfz]	L <sub>S</sub> [m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
668	1,013	1594	992	0,6734	0,6222	1,402	11,1	5,1	16,1	A	12,261	95	18,183	111

GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger

Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage														
Mischfahrstreifen														
Projekt:														
Stadt:		Rudersberg Schlechtbach												
Knotenpunkt:		Lindentaler Straße/ Heilbronner Straße										t <sub>U</sub> = 90 [s]		
Zeitabschnitt:		16:15-17:15										t <sub>F</sub> = 20 [s]		
Bearbeiter:		Soetermanns										f <sub>In</sub> = 1,100 [-]		
Ausgangsdaten														
Richt.	q <sub>LV</sub> [Kfz/h]	q <sub>Lkw+Bus</sub> [Kfz/h]	q <sub>LkwK</sub> [Kfz/h]	q <sub>sv</sub> [Kfz/h]	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	SV [%]	b [m]	R [m]	s [%]	t <sub>B</sub> [s]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.	
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	
GF					1	0,0	3,30		0,0					
RA					5	0,0	3,30	9,00	0,0		1453	339		
LA					0	0,0	3,30	10,00	0,0		1419	331		
Einzelströme														
Richt.	q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	a [-]	f <sub>sv</sub> [-]	f <sub>b</sub> [-]	f <sub>R</sub> [-]	f <sub>s</sub> [-]	f <sub>1</sub> [-]	f <sub>2</sub> [-]	t <sub>B</sub> [s]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	Bez./Bem.		
	{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}		
GF	1	0,1667	1,000	1,000		1,000	1,000	1,000	1,800	2000	467			
RA	5	0,8333	1,000	1,000	1,165	1,000	1,165	1,000	2,097	1453	339			
LA	0	0,0000	1,000	1,000	1,150	1,000	1,150	1,000	2,070	1419	331			
Mischfahrstreifen														
q <sub>Kfz</sub> [Kfz/h]	f <sub>sv</sub> [-]	q <sub>S,M</sub> [Kfz/h]	C <sub>M</sub> [Kfz/h]	x [-]	f <sub>A</sub> [Kfz]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	t <sub>W,G</sub> [s]	t <sub>W,R</sub> [s]	t <sub>W</sub> [s]	QSV [-]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	S [%]	N <sub>MS,s</sub> [Kfz]	L <sub>S</sub> [m]
{1}	{2}	{3}	{4}	{5}	{6}	{7}	{8}	{9}	{10}	{11}	{12}	{13}	{14}	{15}
6	1,000	1522	355	0,0169	0,2333	0,009	26,6	0,1	26,7	B	0,125	95	0,723	4

GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger