



Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Qualitätserfassung Ortsmitten

Ergebnisdossier

Öhringen

Impressum

Auftraggeber



NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:
Melanie Kupferschmid, Referentin Ortsmitten
Team Fußverkehr, Ortsmitten
E-Mail: melanie.kupferschmid@nvbw.de

Auftragnehmer



Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Mörikestraße 1
70176 Stuttgart
www.pesch-partner.de



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Tim Wiesler, M.Sc. (Planersocietät)
Jonas Schmid, M.Sc. (Planersocietät)

Datum der Erfassung

April 2023

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Einführung

In einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte halten sich alle gerne auf – denn hier ist Platz für Fuß- und Radverkehr, für Begegnung und Austausch zwischen den Menschen. In Baden-Württemberg sollen bis 2030 deutlich mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten, Teilorte und Stadtteilzentren entstehen – Orte, die sich an den Bedürfnissen und Wünschen der Anwohnenden und Nutzenden ausrichten. Von einem attraktiven und belebten Ortskern profitieren am Ende alle – der lokale Wirtschaftsstandort genauso wie die Menschen.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten Land und Kommunen zusammen. Ein Baustein ist dabei die „Qualitätserfassung Ortsmitten“, ein landesweites Angebot an alle Kommunen, ihre Ortsmitte einem Qualitätscheck zu unterziehen. Denn wo es mehr Platz für Geh- und Radwege, mehr Schatten und mehr Bänke für entspanntes Sitzen gibt, geht es allen besser: Junge Menschen treffen sich wieder gerne in der Innenstadt, ältere können sich in kürzeren Abständen ausruhen. Mehr Platz für alle bedeutet auch: Unterschiedliche Menschen können miteinander ins Gespräch kommen.

Im Rahmen der Qualitätserfassung werden bestehende Potenziale und Defizite mit Blick auf die Verkehrssituation aufgezeigt und Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen. Mit der Initiative will das Land die Kommunen dabei unterstützen, ihre Ortsmitten lebendiger und attraktiver zu gestalten – teilweise auch durch praktische Verbesserungsvorschläge, die ohne großen Aufwand umsetzbar sind. Darüber hinaus sollen mit den erhobenen Daten Aussagen zur allgemeinen Situation der Ortsmitten im Land gemacht werden können.

Ablauf der Qualitätserfassung

Gemeinsam mit der Kommune wird ein zusammenhängender Abschnitt einer Ortsdurchfahrt bzw. einer Hauptverkehrsstraße als Untersuchungsgebiet festgelegt. Im Fokus stehen Qualitätskriterien für alle Verkehrsarten sowie Aufenthalts- und Nutzungsqualität. In einem eigens entwickelten Verfahren wird die Ausgangslage im Bestand in sechs maßgeblichen Kategorien (s. rechts) bewertet. Die so erfassten Daten werden systematisch ausgewertet. Für die einzelnen Kategorien werden im nächsten Schritt Handlungsimpulse entwickelt, die in Steckbriefform dargestellt und um hilfreiche Informationen ergänzt werden.

Verträglichkeit des Kraftverkehrs
Aufenthaltsqualität und Grün
Ortsbild und Nutzungen
Fußverkehr
Radverkehr
Öffentlicher Verkehr

Die Handlungsimpulse sind auf die verschiedenen Bestandteile der Ortsmitte zugeschnitten. Sie können sowohl schnelle und konfliktarme Sofortmaßnahmen wie auch umfangreiche Umgestaltungen umfassen. Durch die Gliederung in sechs Kategorien lassen sich schnell und einfach Handlungserfordernisse und hierfür hilfreiche Maßnahmenvorschläge erkennen. Alle Handlungsimpulse werden auf Basis der Expertise der beauftragten Fachbüros auf eine grundsätzliche Umsetzbarkeit und Zulässigkeit geprüft. Gleichwohl bedarf es für einige Handlungsimpulse einer weiterführenden rechtlichen- und technischen Prüfung und Untersuchungen, welche nicht im Rahmen der Qualitätserfassung abgebildet werden können, für eine Realisierung jedoch nötig sind. Die Handlungsimpulse können in der Kommune als erster Baustein hin zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte genutzt werden.

Die Musterelemente und Musterquerschnitte, auf die teilweise verwiesen wird, liefern exemplarische Ansätze und Hinweise – ersetzen jedoch nie eine individuelle Entwurfsplanung.

Hinweis

Die Handlungsimpulse basieren auf der Einschätzung der beauftragten Büros und wurden ohne Einbeziehung des Landes, weiterer Baulastträger, Träger öffentlicher Belange oder von Genehmigungsbehörden erstellt. Viele Maßnahmen sind nur mit Genehmigung der Verkehrsbehörden oder Zustimmung der Regierungspräsidien (bei Vorhaben im Zuge von Bundes- und Landesstraßen) umsetzbar. Wir empfehlen daher, diese Akteure frühzeitig einzubeziehen.

Erläuterungen

Folgende Punkte sind in Bezug auf die Darstellungen in diesem Ergebnisdossier zu beachten:

- Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) basiert auf Daten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (Stand: 2022). Falls eine abweichende Quelle vorliegt, ist dies auf den Steckbriefen gekennzeichnet.
- Der angegebene Baulastträger kann im Einzelfall abweichen.
- Die Eigentumsverhältnisse der von Handlungsimpulsen betroffenen Flurstücke werden nicht gesondert berücksichtigt.
- Für eine erste Einschätzung zum erwartbaren Maßnahmenumfang sind für ausgewählte Handlungsimpulse überschlägige Kostenkorridore als Brutto-Werte dargestellt. Der Kostenkorridor bezieht sich hierbei auf die Umsetzung eines Einzelelements. Er beschreibt nicht die Kosten der Prüfung einer Maßnahme oder die Gesamtkosten für mehrere Elemente gleichen Typs. Die angegebenen Kostenorientierungen staffeln sich wie folgt:

€ bis 10.000 Euro (*Kleinstmaßnahmen*)

€€ bis 25.000 Euro (*punktueller Ausstattungselemente*)

€€€ bis 100.000 Euro (*punktueller bauliche Anpassungen*)

€€€€ bis 500.000 Euro (*umfassende bauliche Eingriffe*)

€€€€€ > 500.000 Euro (*großflächige bauliche Neuordnung*)

- Handlungsimpulse, die eine zeitnahe und konfliktarme Umsetzung ermöglichen sind zusätzlich als „Sofortmaßnahme“ gekennzeichnet:



Sofortmaßnahme

Überblick zu weiteren Fördermöglichkeiten des Landes

Für die weiterführende Planung und Umsetzung von Handlungsimpulsen werden Kommunen in Baden-Württemberg mit zahlreichen Fördermöglichkeiten unterstützt.

Vertiefende Informationen zur Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Was wird gefördert?

Straßen, Plätze und Ortsmitten sind vor allem dann lebendig, wenn sich Menschen gerne draußen aufhalten. Das ist dort der Fall, wo sie sich sicher fühlen, die Lärm- und die Abgasbelastung durch den Verkehr gering und die Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bäume und Bepflanzung hoch ist. Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) dabei, verkehrsberuhigte Ortsmitten und Stadtteilzentren mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Bezuschusst werden unter anderem der Um- und Rückbau innerörtlicher Straßen sowie Maßnahmen, die den Rad- und Fußverkehr fördern.

Im Rahmen des Umbaus zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten wird über das LGVFG im Rahmen der Klimaanpassung auch die Umwandlung von Verkehrsflächen in Grünflächen und Baumpflanzungen unterstützt. Außerdem können Kommunen mit den Fördermitteln an Spiel- und Aufenthaltsflächen unter anderem Sitzgelegenheiten einrichten, für zusätzlichen Schatten sorgen und Trinkbrunnen oder Wasserelemente schaffen.

Gefördert wird zudem die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im

Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, z. B. Klimamobilitätspläne oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte z. B. zum Rad- und Fußverkehr sowie Schulwege.

Darüber hinaus stellt das Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen Baden-Württemberg Fördermittel für städtebauliche Vorhaben bereit: <https://mlw.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme>

Wer kann Fördermittel erhalten?

- Kommunen und Landkreise
- Kommunale Zusammenschlüsse, insbesondere Zweckverbände
- Bevollmächtigte kommunale Baulastträger bei baulastträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen

Ansprechpartner

Als Ansprechpartner zu den Themen Fußverkehr und Ortsmitten stehen in den vier Regierungspräsidien die Abteilungen 4 – *Mobilität, Verkehr, Straßen* zur Verfügung.

Regierungspräsidium Stuttgart

Tel.: 0711/904-140 01

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60

E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de

Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02

E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de

Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52

E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Weitere Serviceangebote des Ministeriums für Verkehr

Das Land Baden-Württemberg will noch in diesem Jahrzehnt deutlich mehr verkehrsberuhigte und lebendige Ortsmitten schaffen. Neben der Qualitätserfassung stehen den Kommunen weitere Serviceangebote zur Verfügung.

Visualisierung: Vorher / Nachher

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte – wie könnte Ihre Ortsmitte der Zukunft konkret aussehen? Kommunen, die über eine Umgestaltung von Ortsmitten nachdenken, bietet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine unkomplizierte Möglichkeit, anschauliche Bilder alternativer Gestaltungen des öffentlichen Raums im Bereich der Ortsmitten, eines Teilortes oder eines Stadtteilzentrums erstellen zu lassen. Die Bilder werden auf Grundlage von Fotos und Plänen der aktuellen Situation entwickelt und ermöglichen einen direkten Vorher-Nachher-Vergleich. Sie eignen sich, um Denkräume zu öffnen und Diskussionsprozesse vor Ort anzustoßen. Der Service wird kostenlos angeboten.



Foto/Visualisierung: Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Die Visualisierung eignet sich gut, um die positiven Auswirkungen der durch die Qualitätserfassung angeregten Impulse zu veranschaulichen.

Weitere Informationen und Beispiele gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/visualisierungen>

Temporäre Umgestaltung

Wenn eine Ortsmitte in größerem Umfang umgebaut werden soll, ist dies eine langfristige Entscheidung mit hoher Tragweite, die bei Planung und Bau viele Ressourcen bindet. Daher ist es oft einfacher, eine neue Flächenaufteilung und -gestaltung zunächst für einen begrenzten Zeitraum auszuprobieren.

Das Land bietet Kommunen eine Auswahl an Bau- und Gestaltungselementen, die sich für eine Umgestaltung der Ortsmitte etwa im Rahmen eines Verkehrsversuchs oder einer Sondernutzungserlaubnis eignen.



Foto: Yannick Wegner / Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Weitere Informationen zur temporären Umgestaltung und Beispiele gibt es hier:

<https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung>

Servicestelle Ortsmitten

Die Servicestelle Ortsmitten steht Kommunen als erste Ansprechpartnerin zur Verfügung. Sie beantwortet Fragen zu lebendigen, verkehrsberuhigten Ortsmitten, gibt einen Überblick zu Fördermaßnahmen und berät zu den kostenlosen Landesangeboten.

Kontakt

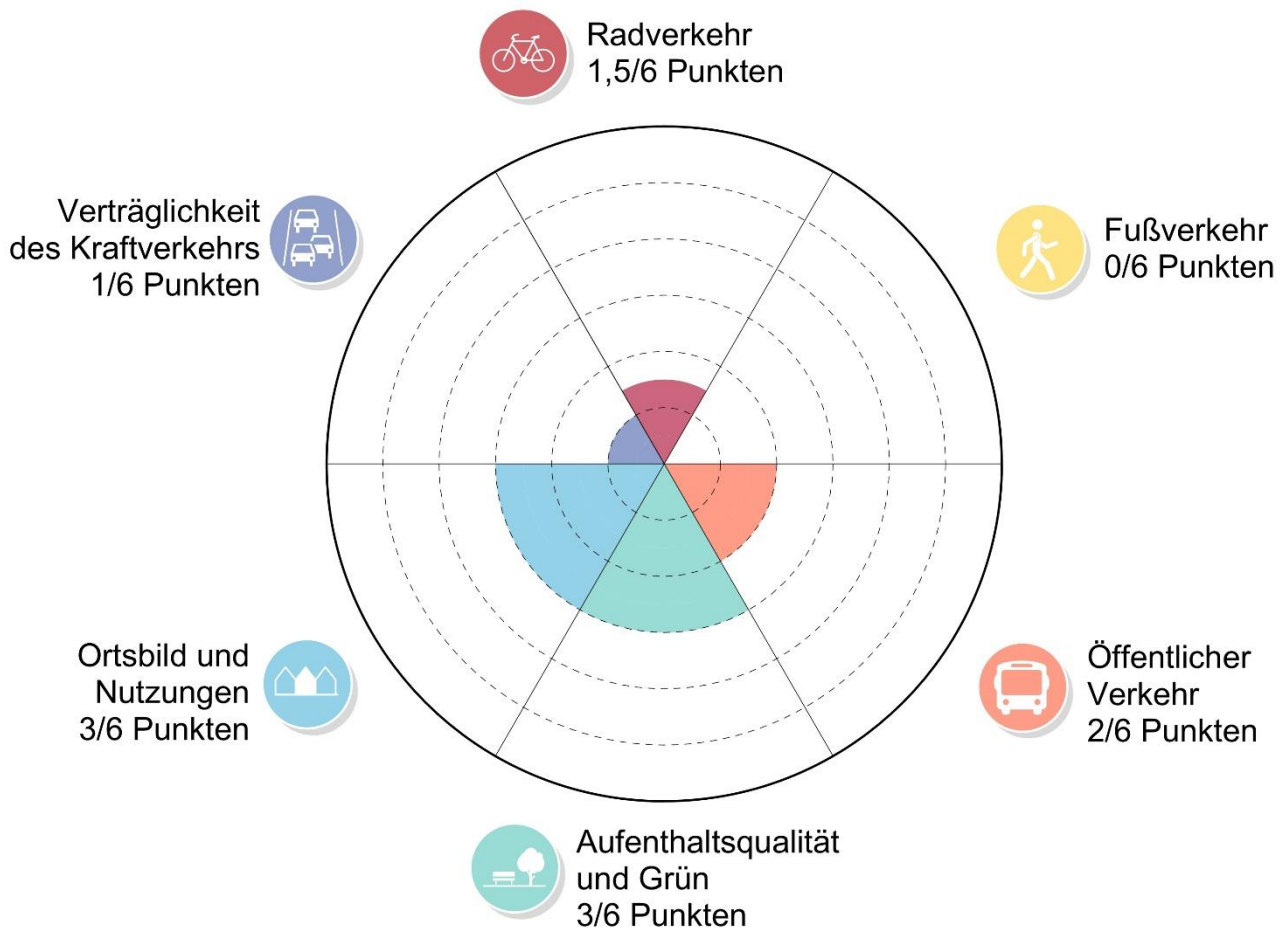
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

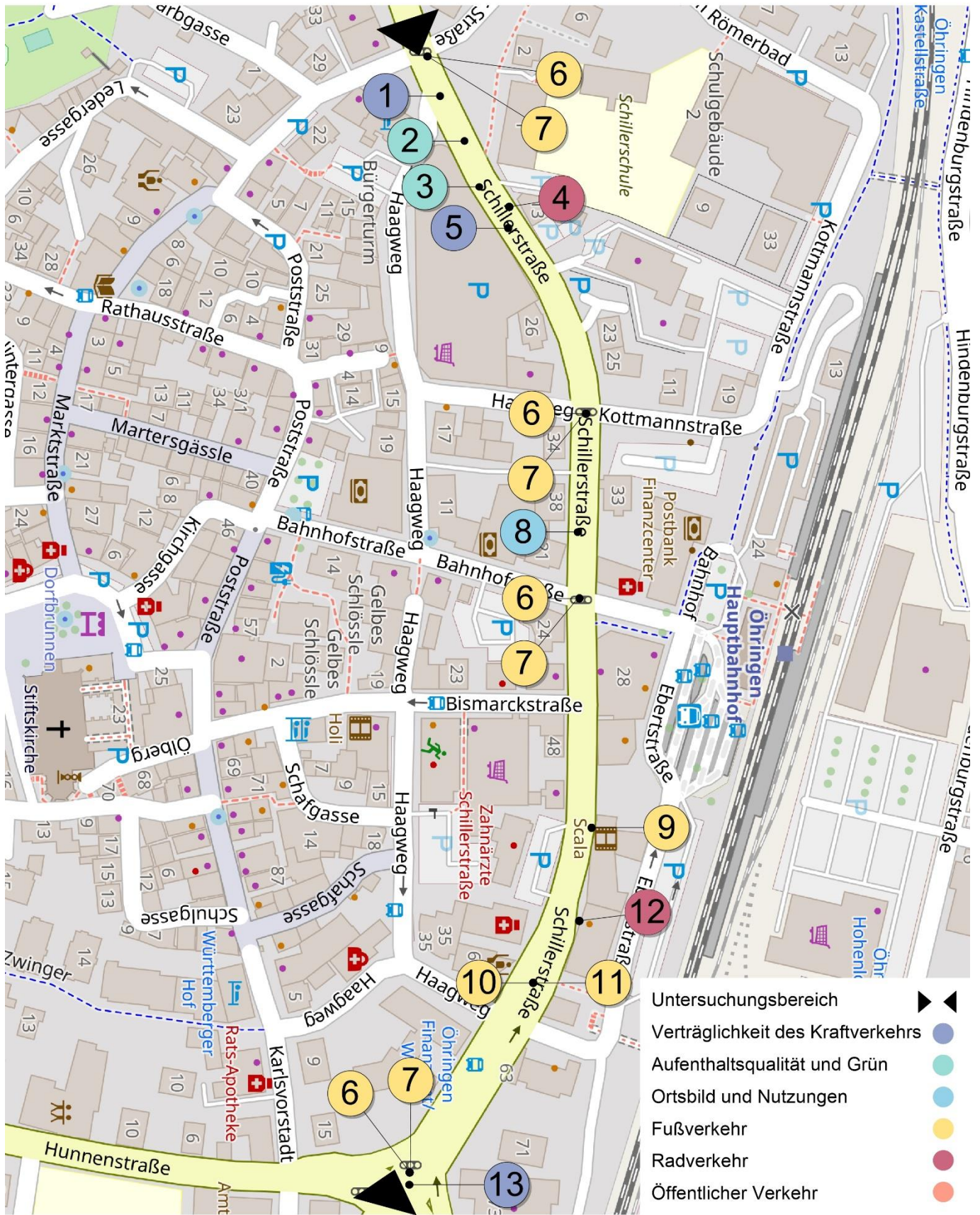
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

Zusammenfassende Bewertung

Der Bewertungskompass stellt kompakt und vergleichbar das Ergebnis der Qualitätserfassung dar. In den sechs Kategorien Radverkehr, Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr, Aufenthaltsqualität und Grün, Ortsbild und Nutzung und Verträglichkeit des Kraftverkehrs wurden zwischen null und sechs Punkte vergeben. Zur tabellarischen Erläuterung der Punktzuschläge und -abzüge siehe Anhang 1.



Karte Handlungsimpulse



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende

Handlungsimpuls Nr. 1

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Lage

Gesamter Untersuchungsraum

Mangelbeschreibung

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kommt es zu erhöhten Lärmemissionen. Durch die Lärmbelastung wird die Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum erheblich eingeschränkt. Zudem begünstigt eine ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender.



Handlungsimpuls

Streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen. Hierdurch kann die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Straßenraums erheblich verbessert werden, sodass Personen gerne dort verweilen und es zu sozialer Interaktion kommen kann. Zudem können Begegnungs- und Überholvorgänge sicherer stattfinden und das subjektive Sicherheitsgefühl Radfahrender erhöht werden. Die Maßnahme könnte ggf. ein Ergebnis des in Überarbeitung befindlichen (Stand: Juli 2024) Lärmaktionsplans in der dritten Stufe sein. Im bestehenden Lärmaktionsplan ist die Maßnahme bereits enthalten, wurde jedoch am 21.11.2017 im Gemeinderat abgelehnt.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Prüfung eines Durchfahrverbots für Schwerverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2) und mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums mit zusätzlichen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 2

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Mangelbeschreibung

In der Schillerstraße besteht ein hohes Verkehrsaufkommen. Durch das hohe Verkehrsaufkommen ist die Lärm- und Schadstoffbelastung im Stadtzentrum groß, was die Aufenthaltsqualität erheblich einschränkt.



Handlungsimpuls

Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verringerung des Verkehrsaufkommens im Stadtzentrum. Durch die verringerte Verkehrsbelastung kann die Lebensqualität sowie die Verkehrssicherheit positiv beeinflusst werden. Da es sich bei den Verkehren in der Schillerstraße gemäß dem gesamtstädtischen Mobilitätskonzept (Stand 2023) insbesondere um Quell- und Zielverkehre handelt, sind zur Verringerung des Verkehrsaufkommens insbesondere Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept geeignet, welche das Anfahren nahegelegener Nutzungen (Innenstadt, Bahnhof) mit Kfz über die Burgstraße verringern. Beispiele sind die in den Planfällen 08 und 10 vorgesehene Änderung der Anfahrt des Bahnhofs, sowie die Sperrung der Innenstadt für den MIV.

Voraussetzungen

Die Schillerstraße ist im Bestand als Bedarfsumleitung für die A6 ausgewiesen und muss unter dieser Voraussetzung zeitlich begrenzt entsprechend erhöhte Verkehrsmengen führen.

Begleitende Maßnahmen

Durch die Umsetzung weiterer Maßnahmen als "Push-Faktoren" kann eine Minderung des hohen Verkehrsaufkommens angestrebt werden. Ein Beispiel hierfür wäre die streckenbezogene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1) sowie eine mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums mit zusätzlichen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsgebiet mit Quell- und Zielorten für den Fußverkehr sind entlang der Schillerstraße keine Sitzgelegenheiten vorhanden. Dies schränkt die Möglichkeit für kurze Pausen, insbesondere für Mobilitätseingeschränkte Personen, erheblich ein.



Handlungsimpuls

Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen. Ruheplätze in regelmäßigen Abständen kommen allen zu Fuß Gehenden, insbesondere Älteren, zugute. Regelmäßige Sitzgelegenheiten können einen positiven Einfluss auf die Verweildauer im Stadtzentrum haben. Eine barrierefreie Sitzgelegenheit hat Rücken- und Armlehnen, um das Aufstehen zu erleichtern. Mögliche Standorte könnten z.B. die Grünfläche neben der Einmündung der Büttelbronner Straße, sowie in unmittelbar angrenzenden Straßenräumen wie der Bahnhofstraße sein. Im Straßenraum der Schillerstraße selbst mangelt es an Flächen, auf denen ohne Behinderung des Fußverkehrs Sitzgelegenheiten platziert werden können.



Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Zusätzliche Sitzgelegenheiten im Straßenraum der Schillerstraße könnten im Rahmen einer Neuaufteilung des Straßenraums mit zusätzlichen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5) sowie einer Umgestaltung des Knotenpunktes Schillerstraße / Friedrichsruher Straße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 13) vorgesehen werden.

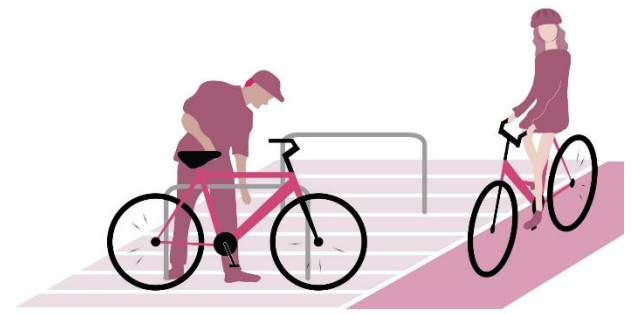
Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVW²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Radverkehr



Lage

Gesamter Untersuchungsraum

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum mit zahlreichen Quell- und Zielorten für den Radverkehr sind keine attraktiven Radabstellanlagen vorhanden, lediglich einzelne Vorderradhalterungen an einem Standort. Es besteht die Gefahr, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden und den Fußverkehr beeinträchtigen.



Handlungsimpuls  

Ergänzung von Radabstellanlagen mit Anlehnhalterungen. Die Anlehnhalterungen sollten einen Abstand von 1,50 m zueinander aufweisen. Sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein elementarer Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Mögliche Standorte im Straßenraum der Schillerstraße sind zu prüfen. Dabei ist im Rahmen einer Abwägung der vorrangige Flächenbedarf z.B. für hindernisfreie und ausreichend breite Gehwege sowie perspektivisch eine andere Radverkehrsführung zu beachten. Ggf. können Standorte in angrenzenden Straßenräumen identifiziert werden, die von den Quell- und Zielorten des Radverkehrs aus gut erreichbar sind. Im Fall von privaten Halterungen können die Besitzer:innen auf die Vorteile hochwertiger Anlagen hingewiesen und ggf. bei der Schaffung/Suche nach einer geeigneten Fläche unterstützt werden. Radabstellanlagen sollten nur dort vorgesehen werden, wo die Hindernis- und Barrierefreiheit von Gehwegen nicht eingeschränkt wird.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

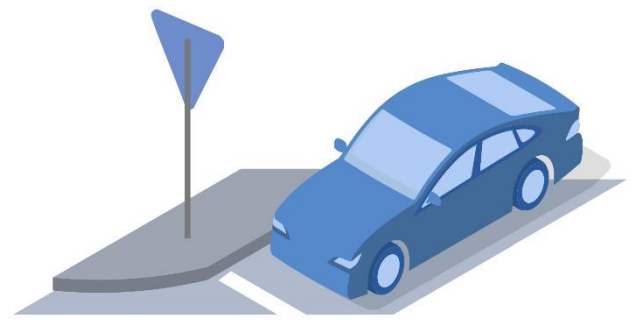
1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 5

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Schillerstraße zwischen Knotenpunkt Kottmannstraße und Knotenpunkt Friedrichsruher Straße



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Mit zwei Fahrspuren und einer durchgehenden Kfz-Abbiegespur bei einer Straßenraumbreite von überwiegend ca. 14,50 m, schmalen Gehwegen und fehlender Radverkehrsinfrastruktur nehmen Flächen für den Kraftverkehr einen überproportionalen Anteil im Straßenraum ein. So können keine adäquaten Flächen für den Fußverkehr und Aufenthaltflächen vorgesehen werden, ohne dass es zu Beeinträchtigungen / Konflikten kommt. Insbesondere schmale Gehwege sowie das Fehlen einer gesicherten Radverkehrsführung bei einer hohen Verkehrsstärke und Tempo 50 stehen den Grundsätzen einer fuß- und radverkehrsfreundlichen, attraktiven Ortsmitte entgegen.



Handlungsimpuls

Mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums mit einer ausreichenden Gehwegbreite sowie einer Radverkehrsführung anders als der Führung im Mischverkehr (z.B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen). Diese Flächenaufteilung wird den Nutzungsansprüchen einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte gerecht und bietet sichere Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie ggf. für Begrünung und Sitzgelegenheiten. Mit einem erhöhten Aufkommen von Radfahrenden muss aufgrund der vorhandenen Nutzungen auch bei fehlender Netzzugehörigkeit gerechnet werden. Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite wäre zur Umnutzung von Flächen für den Fuß- und Radverkehr der abschnittsweise bis vollständige Entfall der separaten Abbiegestreifen erforderlich.

Voraussetzungen

Ausreichende Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte ohne separate Aufstellflächen für abbiegende Ströme. Bei der Verkehrsbelastung im Bestand ist eine Umsetzung aufgrund der starken Knotenpunktbelastung voraussichtlich nicht möglich (siehe hierzu das Mobilitätskonzept Gesamtstadt, Stand 2023). Eine Umgestaltung sollte jedoch mittel-/langfristig in Einklang mit den Prognosefällen 2035 angestrebt werden.

Begleitende Maßnahmen

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1) und Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsbelastung (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2).

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



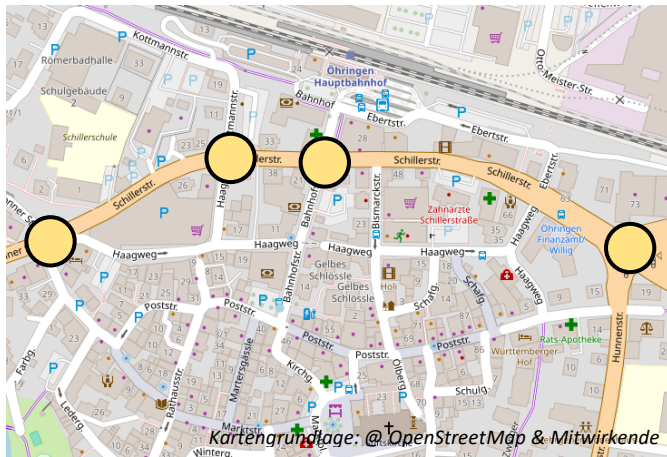
Kategorie Fußverkehr

Lage

Alle Lichtsignalanlagen in der Schillerstraße und den zugehörigen Knotenpunkten

Mangelbeschreibung

Die Wartezeiten für zu Fuß Gehende an den Lichtsignalanlagen sind sehr lang. Dies reduziert die Bereitschaft zu Warten und erhöht die Wahrscheinlichkeit von Rotläufern.



Handlungsimpuls

Verkürzung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen. Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußverkehrs sollte möglichst kurz sein (idealerweise max. 40 s), um die Trennwirkung eines Knotenpunktes zu reduzieren und die Wahrscheinlichkeit von ungesicherten Querungen bei fehlender Freigabe zu minimieren.

Voraussetzungen

Verkehrstechnische Prüfung, ob diese Maßnahme unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen möglich ist.

Begleitende Maßnahmen

Umgestaltung des Knotenpunktes Schillerstraße / Friedrichsruher Straße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 13).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 7

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVW²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



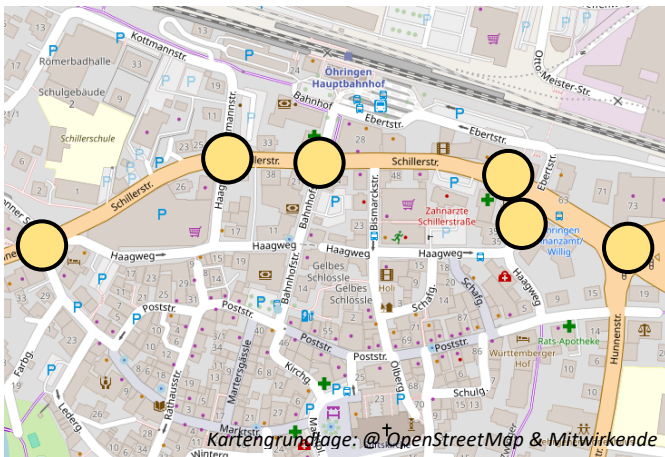
Kategorie Fußverkehr

Lage

Alle Querungsanlagen im Untersuchungsraum

Mangelbeschreibung

Die Querungsanlagen in der Schillerstraße und an zugehörigen Knotenpunkten (Lichtsignalanlagen und Mittelinseln) sind nicht barrierefrei ausgebaut, es fehlen insbesondere taktile Leitelemente für Personen mit Sehbeeinträchtigung. Die Querungsanlagen sind daher nicht für alle zu Fuß Gehenden/Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.



Handlungsimpuls



Barrierefreier, korrekter Ausbau aller Querungsanlagen im Untersuchungsraum. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst taktile Leitsysteme und i.d.R. differenziertere Bordhöhen, sowie bei Lichtsignalanlagen akustische Signale.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Umgestaltung des Knotenpunktes Schillerstraße / Friedrichruher Straße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 13).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	14.850-16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

Lage

Gesamter Untersuchungsraum

Mangelbeschreibung

Eine größere Anzahl von öffentlichen Gebäuden mit Frequentierung, z.B. Gastronomie und Dienstleistungen, ist nicht barrierefrei zugänglich bzw. mit ausgewiesenen Alternativzugängen für mobilitätseingeschränkte Personen ausgestattet.



Handlungsimpuls

Hinweis an Eigentümer:innen auf das Problem fehlender Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen. Eine barrierefreie Erschließung ermöglicht es allen Personen, öffentliche und nicht öffentliche Gebäude zu nutzen. Für einen barrierefreien Zugang können Aufzüge oder ausreichend flache Rampen eingerichtet werden.

Voraussetzungen

Prüfung der Eigentumsverhältnisse und ob alternative, aber noch nicht ausgewiesene barrierefreie Zugänge abseits des Straßenraums vorhanden sind.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 9

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVW²	16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Fußverkehr

Lage

Schillerstraße, Gehweg auf nördlicher Seite vor Gebäude Nr. 51

Mangelbeschreibung

Die Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs ist durch Baumstandorte eingeschränkt. Die verbleibende Gehwegbreite ist nicht ausreichend.



Handlungsimpuls

Herstellung einer durchgehenden Begehbarkeit des Gehwegs. Dies kann z.B. durch die Anlage übergehbarer Baumscheiben erfolgen. Alternativ ist das Entfernen des Baumstandorts und Suche nach einem Alternativstandort (z.B. im Bereich der gegenüberliegenden Parkfläche P 16) möglich. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität. Eine Breite des Gehwegs von 2,50 m sollte daher gegeben sein.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Schaffung von Baumstandorten nördlich des Gehwegs oder Verlegung dessen mit Schaffung eines ausreichend dimensionierten Grünstreifens im Rahmen des Sanierungsgebietes "Bahnhofsareal". Mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5). Eine Vergrößerung der Baumscheibe zur Gewährleistung der Versickerung sollte geprüft werden, das unterirdische Substratvolumen sollte dabei ein Volumen von mindestens 12 m² aufweisen.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 10

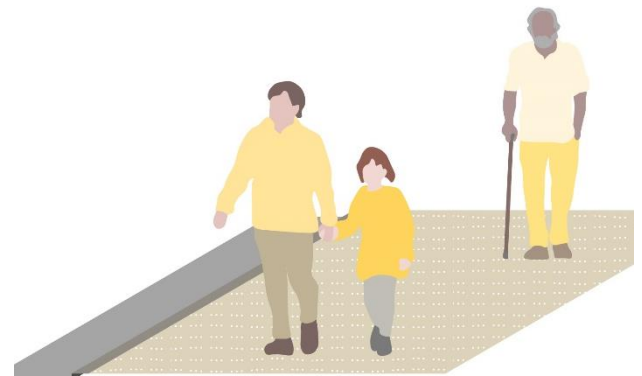
Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVW²	16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Mittelinsel am westlichen Knotenarm des Knotens Schillerstraße / Haagweg / Ebertstraße

Mangelbeschreibung

Auf der südlichen Seite der Mittelinsel müssen zu Fuß Gehende eine Fahrspur sowie eine Aufstellfläche für linksabbiegende Kraftfahrzeuge in einem Zug queren. Ein sicheres Queren ist unter den gegebenen Voraussetzungen (Hohe Verkehrsstärke, große Querungsdistanz) nicht möglich. Dies stellt ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar und erhöht die Wartezeit für querende zu Fuß Gehende.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls

Reduzierung der Querungsdistanz für den Fußverkehr zur Gewährleistung einer sicheren Querung. Dies kann z.B. durch eine temporäre Sperrung der Aufstellfläche für linksabbiegende Kraftfahrzeuge oder längerfristig baulich im Rahmen eines Verzichts auf separate Abbiegespuren (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5) geschehen. Dabei sollte eine barrierefreie Ausführung mit differenzierter Bordhöhe und taktilen Leitelementen vorgesehen werden. Alternativ ist eine Versetzung der Mittelinsel nach Westen denkbar. In diesem Fall könnte die Abbiegespur verkürzt beibehalten werden, die Querungslinie in Richtung Ebertstraße/Bahnhof wäre jedoch für den Fußverkehr indirekter und somit unattraktiver.

Voraussetzungen

Verkehrstechnische Prüfung der Leistungsfähigkeit des Linksabbiegestroms in die Ebertstraße ohne separate Aufstellfläche.

Begleitende Maßnahmen

Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage an dieser Stelle, welche den Fußverkehr priorisiert (vgl. Handlungsimpuls Nr. 11). Mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums mit zusätzlichen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 11

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVW²	16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

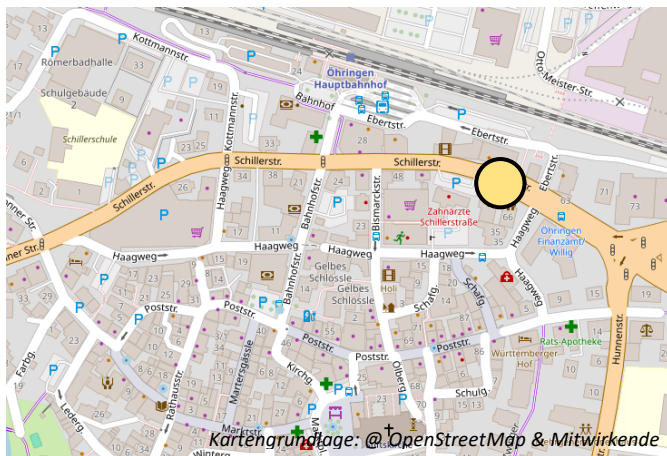
Mittelsinsel am westlichen Knotenarm des Knotens Schillerstraße / Haagweg / Ebertstraße

Mangelbeschreibung

Für den Fußverkehr priorisierte Querungsanlagen sind zwischen den Knotenpunkten mit der Bahnhofstraße und Friedrichsruher Straße auf einem Abschnitt von ca. 300 m nicht vorhanden. Zu Fuß Gehende in diesem Bereich müssen Umwege in Kauf nehmen oder die Schillerstraße ungesichert queren. Ungesichertes Queren von stark befahrenen Straßen ist insbesondere für vulnerable Gruppen (Kinder, Ältere Personen) mit einem hohen Risiko verbunden und hält vom zu Fuß Gehen ab.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls

Einrichtung einer barrierefreien Querungsanlage, welche den Fußverkehr priorisiert. So können Querungen sicher und komfortabel durchgeführt werden. Wege für den Fußverkehr in der Ortsmitte sollten so direkt wie möglich gestaltet werden. Denkbar ist bei den gegebenen Verkehrsverhältnissen insbesondere eine Lichtsignalanlage, ggf. als Bedarfsampel. Eine gesicherte Quermöglichkeit ist auch in Anbetracht der zukünftigen Entwicklung im Bereich „Bahnhofsareal“ für eine gute Anbindung an das Fußwegenetz in der Innenstadt zu empfehlen.

Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage einer Querungsanlage. Im Fall einer Lichtsignalanlage ist deren Schaltung ggf. in die Gesamtsignalisierung der Schillerstraße miteinzubeziehen.

Begleitende Maßnahmen

Reduzierung der Querungsdistanz für den Fußverkehr an diesem Knotenarm (vgl. Handlungsimpuls Nr. 10) und Mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums mit zusätzlichen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



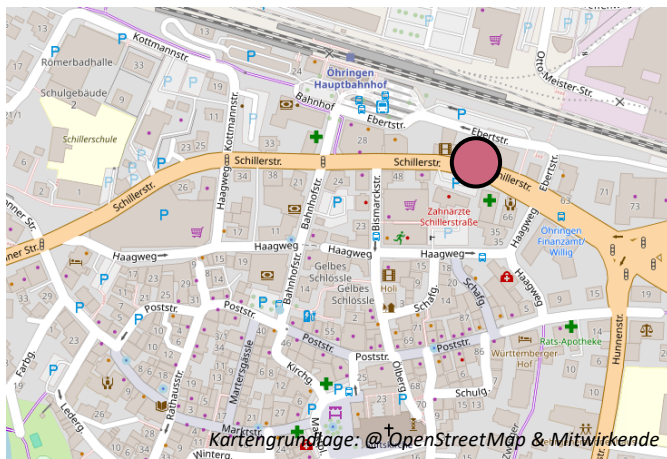
Kategorie Radverkehr

Lage

Parkstände auf der Nordseite der Schillerstraße, zwischen Gebäuden Nr. 51 und 55

Mangelbeschreibung

Die Längsparkstände weisen keinen ausreichenden bzw. deutlich abgegrenzten Abstand zur Fahrbahn auf, wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. Hierdurch besteht ein Risiko für Konflikte mit dem Radverkehr, z.B. durch sog. „Dooring-Unfälle“ mit geöffneten Kfz-Türen.



Handlungsimpuls



Mittel- bis langfristige Herstellung von Längsparkständen mit tieferer Ausbuchtung im Rahmen des Entwicklungskonzeptes „Bahnhofsareal“. Bei einer Tiefe von mind. 2,90 kann ein Sicherheitstrennstreifen zwischen dem eigentlichen Parkstand und dem Fahrbahnrand markiert werden. Dieser ist notwendig, um einen ausreichenden Abstand zwischen parkenden Kfz und Radfahrenden herzustellen und gefährliche Konflikte zu vermeiden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Bei Umsetzung einer Straßenraumgestaltung mit zusätzlichen Flächen für den Rad- und Fußverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5) sollte die Erfordernis von Parkständen im öffentlichen Straßenraum überprüft werden.

Realisierungshilfe

Orientierungshilfe (in Bearbeitung)

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Handlungsimpuls Nr. 13

Kommune / Ortsteil	Öhringen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart
DTVw²	16.600 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Knotenpunkt Schillerstraße / Friedrichsruher Straße



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Die Fahrspur der freien Rechtsabbieger kann durch den Fußverkehr nicht gesichert gequert werden. Die Wartezeiten für den Fußverkehr an den Lichtsignalanlagen sind sehr lang. Der Knotenpunkt stellt somit eine erhebliche Barriere für den Fußverkehr im Stadtzentrum dar. Im Schulwegeplan (2022) werden die langen Wartezeiten als Problem auf diesem durch Schüler:innen stark genutzten Knotenpunkt festgehalten. Die Befahrung des Knotenpunkts ist für den Radverkehr aufgrund fehlender Infrastruktur für diesen unkomfortabel und unsicher.



Handlungsimpuls



Optimierung des Knotenpunkts hinsichtlich Sicherheit und Bedingungen für Fuß- und Radverkehr. Geeignete Möglichkeiten hierzu könnten z.B. eine sichere Radverkehrsführung mit markierten Aufstellflächen oder gesicherte Querungsanlagen für zu Fuß Gehende über die freilaufenden Rechtsabbiegespuren sein. Es sollte zudem geprüft werden, ob die freilaufenden Rechtsabbiegespuren bei der Verkehrsbelastung im Bestand erforderlich sind oder ggf. zugunsten der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur zurückgebaut werden können. Mittel- bis langfristig sollten abhängig von der Entwicklung der Verkehrsbelastung (siehe hierzu Prognosefälle 2035 aus dem Mobilitätskonzept Gesamtstadt, Stand 2023) eine grundlegende bauliche Umgestaltung des Knotenpunkts geprüft werden, in deren Rahmen die Nutzbarkeit für Fuß- und Radverkehr weiter verbessert werden könnte.

Voraussetzungen

Verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnung einer Knotenpunktumgestaltung sowie ggf. rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage zusätzlicher Querungsanlagen über die Abbiegespuren der freien Rechtsabbieger.

Begleitende Maßnahmen

Reduzierung der Wartezeiten für den Fußverkehr im Signalprogramm (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6). In diesem Zuge sollte auch das Ziel verfolgt werden, eine gleichzeitige Freigabe aufeinanderfolgender Furten zu gewährleisten. Maßnahmen bzgl. Verbesserungen für den Radverkehr sollten in Einklang mit dem aktuell (Stand Juli 2024) in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzept stehen.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune (Stand: 2021)

Anhang 1:

Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

Allgemeine Hinweise

- Die Ortsmitte zum Zeitpunkt der Erfassung wird in sechs Kategorien bewertet: Verträglichkeit des Kraftverkehrs, Aufenthaltsqualität und Grün, Ortsbild und Nutzungen, Fußverkehr, Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr.
- Die Bewertung wird einheitlich für alle Ortsmitte angewandt, welche im Rahmen der Qualitätserfassung Ortsmitte untersucht werden.
- Das Bewertungssystem und die Gewichtung der einzelnen Kriterien wurden in enger Abstimmung zwischen dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH sowie dem Projektkonsortium entwickelt.

Erläuterung des Bewertungssystems

- In jeder der sechs Kategorien kann eine maximale Punktzahl von sechs Punkten erreicht werden. Von dieser Höchstpunktzahl ausgehend gibt es Abzüge für Mängel und anschließend Zuschläge für besonders positive Eigenschaften der Ortsmitte. Die Punktzahl kann durch Abzüge nicht unter 0 liegen.
- Damit nicht alle Mängel durch Zuschläge ausgeglichen werden können, sind die Zuschläge pro Kategorie auf ein Maximum von zwei begrenzt. Erreicht eine Kommune z.B. für eine Kategorie einen Zuschlag von drei Punkten, werden trotzdem nur zwei Punkte addiert.
- Die einzelnen Kriterien sind unterschiedlich stark gewichtet. Je Kriterium sind i.d.R. zwischen 0,5 und 2 Punkte als Zuschlag bzw. Abzug möglich. Ausnahme ist die Kategorie *Öffentlicher Verkehr*, sofern das Untersuchungsgebiet nicht durch den Öffentlichen Verkehr erschlossen wird.
- Bezugsgrößen für die einzelnen Kriterien werden auf Basis der Struktur der Erhebung festgelegt, sie können z.B. der gesamte Untersuchungsraum oder einzelne Teilbereiche („Abschnitte“) sein.

Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Verträglichkeit des Kraftverkehrs	<p>Hohe Verkehrsbelastung</p> <p>Hohes Schwerverkehrsaufkommen</p> <p>Zulässige Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h</p> <p>Unfallhäufungsstelle an Knotenpunkten</p> <p>Fahrbahn in schlechtem baulichen Zustand und Unebenheiten</p> <p>Abzüge</p> <p>Nebeneinanderaufstellung an Knotenarmen möglich</p> <p>Freier Rechtsabbieger vorhanden</p> <p>Fehlende Parkraumbewirtschaftung</p> <p>Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen</p> <p>Überbreite Fahrspur</p>	DTV ≥ 8.200 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
		DTV (SV) > 410 Fz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
		$V_{zul} \geq 50$ km/h	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
		Mind. 1 UHS nachweislich vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
		Gehäufte Schäden an der Fahrbahn	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Nebeneinanderaufstellung von Kfz an einer Einmündung möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegeströme an LSA, ausgenommen)	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Freier Rechtsabbieger an einem Knoten vorhanden	Mind. 1 Knoten	-0,5	-0,5
		Nicht alle öffentlichen Parkstände sind zeitlich und monetär bewirtschaftet	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
		Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden	Mind. 1 Parkierungsanlage	-1	-
		Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite $> 6,50$ m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Summe Abzüge:		-5,5	
Zuschläge	<p>Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p> <p>Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung</p> <p>Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung oder -sensibilisierung</p> <p>Durchfahrtsbeschränkung für Schwerlastverkehr</p> <p>Besondere Gestaltung von Knotenpunktbereichen</p> <p>Parkstände außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderparkstände in einem Multifunktionsstreifen</p>	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf ≤ 20 km/h, Verengung oder Versatz zur Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	1	-
		Radarmessstelle, Display etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
		Durchfahrtsbeschränkung VZ 253 ($> 3,5t$) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	2	-
		Besondere Gestaltung durch Pflasterung, Einfärbung, Aufpflasterung etc.	Mind. 1 Knoten	0,5	0,5
		Parkstände befinden sich nicht im öffentlichen Raum oder sind als Sonderparkstände (z.B. Carsharingparkstand, Behindertenparkstand, E-Ladestation, Taxiparkstand oder Ladezone) in Multifunktionsstreifen integriert	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
			Summe Zuschläge (Max. 2):		0,5
			Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis		1

Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Aufenthalts- qualität und Grün	Fehlende Aufenthaltsbereiche	Keine Aufenthaltsbereiche vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	<input checked="" type="checkbox"/> -2	
	Zu geringer Grünflächenanteil	Grünflächenanteil < 5 %	Mind. 1 Abschnitt	-1	<input checked="" type="checkbox"/> -1	
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	<input type="checkbox"/> -	
	Fehlende Sitzgelegenheiten	Keine Standorte von Sitzgelegenheiten vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	<input checked="" type="checkbox"/> -1	
	Fehlende Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten nicht/ nur punktuell barrierefrei (Ausstattung Rückenlehne + Armstütze)	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	<input type="checkbox"/> -	
	Keine beschatteten Bereiche	Keine beschatteten Bereiche an Aufenthaltsflächen vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	<input type="checkbox"/> -	
	Aufenthaltsbereiche nur eingeschränkt nutzbar	Einschränkung der Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen, z.B. aufgrund von Lärm, schlechtem Zustand, mangelnder Sauberkeit etc.	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	<input type="checkbox"/> -	
				Summe Abzüge:	-4	
		Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	<input type="checkbox"/> -
		Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausfüllung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	<input type="checkbox"/> -
	Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	<input type="checkbox"/> -	
	Kinderspielelemente	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	<input type="checkbox"/> -	
	Aneignungselement-fläche	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement-fläche	Mind. 1 Abschnitt	0,5	<input type="checkbox"/> -	
	Großer Baum vorhanden	Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	<input checked="" type="checkbox"/> 1	
			Summe Zuschläge (Max. 2):	Summe Zuschläge (Max. 2):	1	
			Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis		3	

Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Ortsbild und Nutzungen	Fehlende Identitätsstiftende Elemente	Keine Identitätsstiftenden Elemente in der Ortsmitte vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf punktuell (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf zahlreich (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	Keine soziale Infrastruktur	Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden nicht vollständig gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2	
	Fehlende Barrierefreiheit der nicht öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von nicht öffentlichen Gebäuden überwiegend nicht gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Keine Nahversorgung	Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
				Summe Abzüge:	-4	
		Flächendeckend Identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 Identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Vierfältige Nahversorgung vorhanden	Mind. 2 verschiedene Arten von Nahversorgung in der Ortsmitte vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	1
	Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen	Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-	
	Außenflächen für Gastronomie	Außenfläche für Gastronomie vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-	
			Summe Zuschläge (Max. 2):	1	1	
			Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis		3	

Kategorie: Fußverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Fußverkehr	Gehäufte Schäden an der Fußverkehrs-Infrastruktur	Gehäufte Schäden in mind. einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-	
	Keine Querungsanlagen, die den Fußverkehr priorisieren	Keine Querungsanlagen in der Ortsmitte mit überwiegend $V_{zul} > 20$ km/h, die den Fußverkehr priorisieren (FGÜ, LSA).	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,00$ m (zusätzlich zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege	Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege	Belag Pflaster (uneben), punktuelle Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "weilige" Grundstückszufahrt	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-	
	Fehlende Querungsanlage oder Teilpflasterung an Knotenpunktarmen	Keine Querungsanlage oder Teilpflasterung an einem Knotenpunktarms	Mind. 1 Knotenarm	-1	-1	
	Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA > 40 Sekunden	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-1	
	Querungsanlagen mehrheitlich nicht barrierefrei	Mind. eine Querungsanlagen ist nicht vollständig barrierefrei (Bordabsenkung und Bodenindikatoren)	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-1	
	Unvollständige Beschilderung von Fußgängerüberwegen	FGÜ mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGÜ kein VZ über der Fahrbahn	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Zu große Länge einer Querung	Fahrbahnbreite/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-0,5	
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-	
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Summe Abzüge:				-6,5	-
		Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (0 cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	-	
	Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen	Alle Querungsanlagen	0,5	-	
	Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden	Alle Lichtsignalanlagen	1	-	
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Neizbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	-	
Summe Zuschläge (Max. 2):				0	0	
Fußverkehr - Endergebnis					0	

Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis						
Radverkehr	<p>Unpassender Einsatz der Führungsförm Mischverkehr</p> <p>Unpassender Einsatz der Führungsförm Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden</p> <p>Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt</p> <p>Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden</p> <p>Zu schmale Radverkehrsanlage</p> <p>Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur</p> <p>Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr</p> <p>Kein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage</p> <p>Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv</p>	<p>Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h oder $DTV > 8.000$ Kfz/24h</p> <p>Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h, zusätzlich Netzbedeutung vorhanden</p> <p>Schäden auf einer Radverkehrsanlage (exkl. Mischverkehr)</p> <p>Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden</p> <p>Breite einer RV-Anlage unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen für Radinfrastruktur</p> <p>Beeinträchtigung: ruhender Verkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, Begrünung, Einbauten, Engstellen, Verschwenkungen/enge Winkel</p> <p>Kein Abstand $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Führungsförm Mischverkehr</p> <p>Kein deutlicher Sicherheitstrennstreifen $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Führungsförm Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen</p> <p>Stellplätze in Radabstellanlagen zu ≥ 50 % mit Vorderradhalterung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv</p>	<p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Gesamter Untersuchungsraum</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p> <p>Gesamter Untersuchungsraum</p> <p>Mind. 1 Abschnitt</p>	<p>-2</p> <p>-1</p> <p>-1</p> <p>-1</p> <p>-1</p> <p>-1</p> <p>-0,5</p> <p>-1</p> <p>-1</p> <p>-2</p>	<p>-2</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>-1</p> <p>-0,5</p> <p>-</p> <p>-1</p> <p>-</p>						
						Summe Abzüge: -4,5					
						Zuschläge	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	-
							Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	≥ 50 % der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	-
							Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Führungsförm getrennt vom Kfz-Verkehr (mit korrekter Ausführung) oder Fahrradstraße oder Mischverkehr bei $V_{zul} \leq 20$ km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
							Breite Radverkehrsinfrastruktur	Breite der Radverkehrsinfrastruktur oberhalb der Regelbreiten entsprechend jeweiliger Netzfunktion (s. Qualitätsstandards Radinfrastruktur BW); Sicherheitstrennstreifen vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
						Summe Zuschläge (Max. 2):				0	
						Radverkehr - Endergebnis				1,5	

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Öffentlicher Verkehr	Kein ÖV-Halt	Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld	Gesamter Untersuchungsraum	-6	-6	
	Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	< 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet	Gesamter Untersuchungsraum	-4	-	
	Abzüge	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
	Summe Abzüge:					-6
	Zuschläge	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe (keine genauere Erhebung)	Gesamter Untersuchungsraum	2	2
		Bedienung durch mindestens 2 ÖV-Linien	≥ 2 ÖV-Linien mit je mind. stündlichem Takt	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	1	-
		ÖV-Haltepunkte mehr als zur Hälfte vollständig barrierefrei	Mehr als die Hälfte der ÖV-Haltepunkte mit Hochbord und taktlichen Leitelementen	> 50 % der Haltepunkte	1	-
ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruf taxi, Bürgerbus etc.)		ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruf taxi, Bürgerbus etc.)	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	0,5	-	
Alle ÖV-Haltepunkte mit weiterer Zusatzausstattung		Mind. 3 versch. Arten von Zusatzausstattung (excl. Fahrgastunterstand, Beleuchtung) an allen Haltepunkten	Alle ÖV-Haltepunkte	0,5	-	
Summe Zuschläge (Max. 2):					2	
Öffentlicher Verkehr - Endergebnis					2	