



Öhringen- Ergebnispräsentation

Qualitätserfassung von Ortsmitten in Baden-Württemberg

06.11.2024

Tagesordnung

- TOP 1 Vorstellung und Ansprechperson
- TOP 2 Projektvorstellung
- TOP 3 Untersuchungsgebiet
- TOP 4 Zusammenfassende Bewertung
- TOP 5 Handlungsimpulse
- TOP 6 Ausblick und weitere Ortsmitten-Angebote
- TOP 7 Rückfragen und Diskussion



TOP 1 Vorstellung und Ansprechpartner

Ansprechpartner

Tim Wiesler (M.Sc.)

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Verkehrsplaner
Standort Karlsruhe | Röntgenstr. 6 | 76133 Karlsruhe

www.planersocietaet.de

E-Mail: info@planersocietaet.de

Telefon: 0721 / 831 693 - 0



Tim Wiesler



Projektvorstellung

Einordnung des Projektes

- **Übergeordnetes Ziel:** Schaffung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten bis 2030
- Angebote des Landes mit Schwerpunkt Ortsmitte
 - Qualitätserfassung
 - Visualisierung
 - Temporäre Umgestaltung
 - Servicestelle als Anlaufstelle für Kommunen für alle Frage zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
- Zwei Ebenen der Qualitätserfassung
 - Aufzeigen von lokalen Potenzialen und Defiziten sowie fachliche Beratung von Kommunen
 - „Bestandsaufnahme“ auf Landesebene

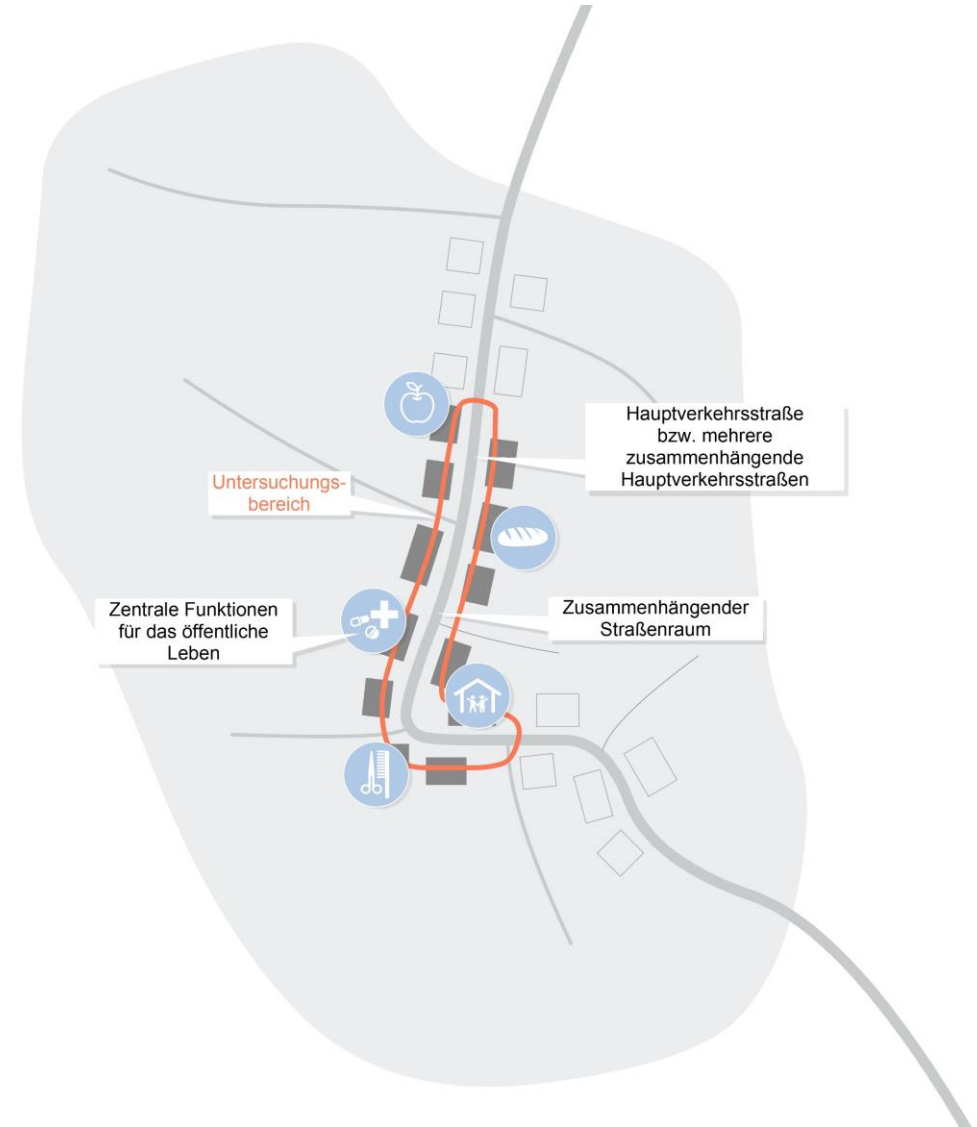


Quelle: Pesch Partner

Projekthalte

Untersuchungsräume:

Zusammenhängende Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen/Ortsdurchfahrten mit zentralen Funktionen für das öffentliche Leben



Rechts: Beispiel einer dörflichen Hauptverkehrsstraße

Quelle: Pesch Partner

Projekthalte

- Ergebnisse für Kommune:
 - Qualitätserfassung von Ortsmitten anhand standardisierter Erhebung
 - Kompakte Bewertung der Bestandssituation
 - Steckbriefe mit Mangelbeschreibung und Ableitung von Handlungsimpulsen (sowie Karte)
- Begleitende Produkte und Maßnahmen
 - Entwicklung von **Musterquerschnitten** für unterschiedliche Straßenräume und **Musterelementen** und **Orientierungshilfen**, welche einzelne Bausteine vertiefen
 - Kommunikation sowie Informationskampagnen und -veranstaltungen

Orientierungshilfe Multifunktionsstreifen

Multifunktionsstreifen 2,30 m Breite | Angrenzend zur Fahrbahn

Teilergiebter Gitterstreifen als Referenzelement (siehe Musterelement 2.4(1))

Multifunktionsstreifen 2,30 m B

Geländeaufangströmung

Kombiportal mit Bank Sitzbank

Musterquerschnitt L.31 - Straßenraumbreite 18,80 m ENTWURF

Name	Anmerkungen
1,50 Multifunktionsstreifen	Typ Randnutzung, beinhaltet z.B. Geschäftsauslagen, Dekoration, Aufsteller und Außengastronomie
2,25 Gehweg	Regelbreite im Fußverkehr
2,30 Multifunktionsstreifen	inkl. 0,75 m Sicherheitsstreifen zwischen Parkständen und Fahrbahn

Musterelement: Gehwegüberfahrt im Einmündungsbereich (ENTWURF)

ENTWÜRFE

Element	Anmerkungen
Fahrtbahn der Übergangsstreife Erschließungs- oder Hauptverkehrsstraße	
Rampensteine	stufenlos, L = 75 cm
Gehwegüberfahrt im Zuge eines Wohnwegs oder einer Grundstückszufahrt	Kein Höhenunterschied zum Gehweg

Klassifizierung der Querungsanlage

Hauptverkehrsstraße	Nebenstraße
Strecke	Knotenpunkt
ohne Vorwarnung	Mit Vorwarnung
ohne bauliche Unterstützung	Mit baulicher Unterstützung

Regelungen

StA-St (Ausgabe 2006) Kap. 6.2.1.1/6.3.7.1
EFA (Ausgabe 2002) Kap. 3.1.2.6/3.3.6.1

Einsteckbereich

Zur Bevorzugung des querenden Fußverkehrs gegenüber dem ein- und abfliegenden Fußverkehr.

Zur Vermeidung eines Höhenunterschieds zwischen Gehweg und Fahrbahn.

Anschluss von Wohnwegen und Grundstückszufahrten an übergeordnete Erschließungs- oder Hauptverkehrsstraßen.

Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Gestaltung ist zu gewährleisten. Die Branch die "Barrierefreie Bauen" des Landes Baden-Württemberg (Ausgabe 02/2022) ist mit dem H BVA (FGSV 2011) und den DIN Normen, insbesondere DIN 18030-3 und DIN 20263, zu berücksichtigen.

Da die Wahl und die Anordnung der Bodenmaterialien von der örtlichen Situation abhängt, die in dieser Darstellung nur schematisch skizziert wird, wird auf eine entsprechende Darstellung verzichtet.

Hinweise

Gehwegüberfahrten in Einmündungen geben dem Fußverkehr die Möglichkeit, sich durchgängig auf einem Niveau zu bewegen. Sie erzeugen eine bauliche Situation, in der Fahrzeuge einen Gehweg kreuzen. Gehwegüberfahrten sind demnach Flächen, an denen der Fußverkehr die Gehwege quert.

Bei der Gestaltung ist eine höhenmäßige und optische Durchgängigkeit des Gehwegs anzustreben. Absenkungen, Borde oder Materialwechsel sollen die Gehwegüberfahrt demnach nicht unterbrechen.

Um die Querung des Gehwegs nicht zu erhöhen, ist die Breite für die Höhenüberwindung zur Fahrbahn möglichst gering zu halten (20 cm bis 75 cm). Die Anhebung sollte über vorgefertigte, stufenlose Rampensteine erfolgen, die in RL eine Länge von 75 cm haben. Alternativ kann die Anhebung in Pflaster- oder Asphaltbauweise hergestellt werden. Im Bereich der Anhebung sollte insbesondere bei der Asphaltbauweise eine Mischungsverhältnis analysiert werden, um die Anhebung zu verdeutlichen.

Die Breite der Gehwegüberfahrt ist u.a. abhängig von der städtebaulichen Situation und sollte mindestens der Gehwegbreite entsprechen - vorzugsweise 4,00 m oder mehr im Sinne einer Querungsanlage. Die notwendigen Standards können ein weiteres Kriterium bezüglich der Bemessung sein.

Stand 05/2023 M 1.130 | Maßstab 1:10 m | Planer:Architekturbüro Stadtplanung GmbH

Quelle: Pesch Partner / Planersocietät

Seite 8 | Qualitätserfassung Ortsmitten - Ergebnispräsentation | 06.11.2024

Pesch Partner | Architekturbüro Stadtplanung GmbH
Dietmar | Stuttgart

Mobilität. Stadt. Dialog.

Ergebnisdossier

- Einheitliches, kompaktes Format
- Bestandteile
 - Einleitung & Erklärung
 - Förderungen & OM-Angebote
 - Bewertungskompass
 - Handlungsimpulse (Steckbriefe)
- Gutachterliche Empfehlungen



Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Qualitätserfassung Ortsmitten Ergebnisdossier

Öhringen



11



Kategorie Fußverkehr



Stand 09/2024

Planersocietät und Pesch Partner

8

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)

Stand 09/2024

Planersocietät und Pesch Partner

20



Untersuchungsgebiet

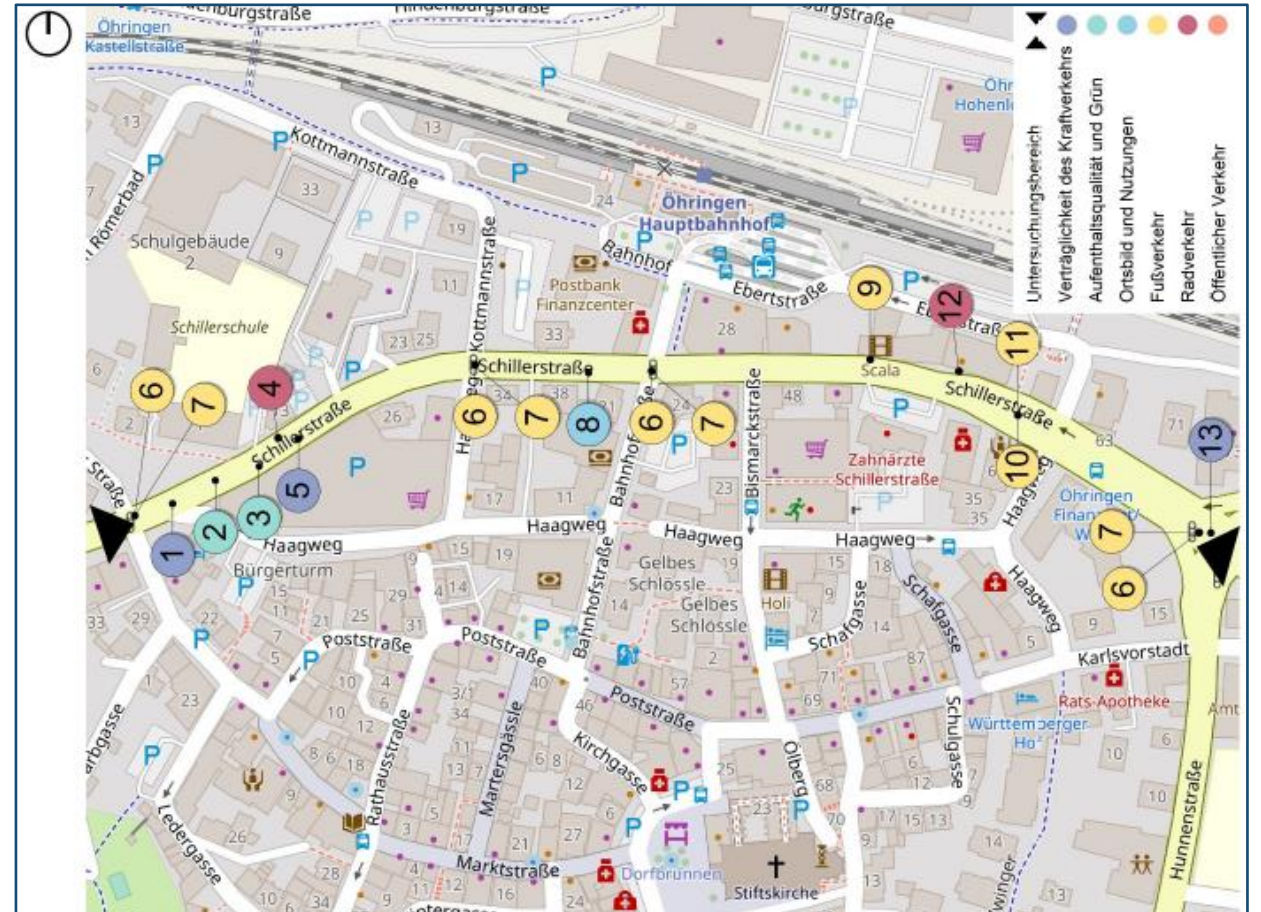
TOP 3 Untersuchungsgebiet

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Schillerstraße

Ab Knotenpunkt Heilbronner Straße/
u. Torstraße/ Büttelbronner Straße/
Schillerstraße

Bis Knotenpunkt Schillerstraße/
Friedrichsruher Straße



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Openstreetmap.org und Mitwirkende

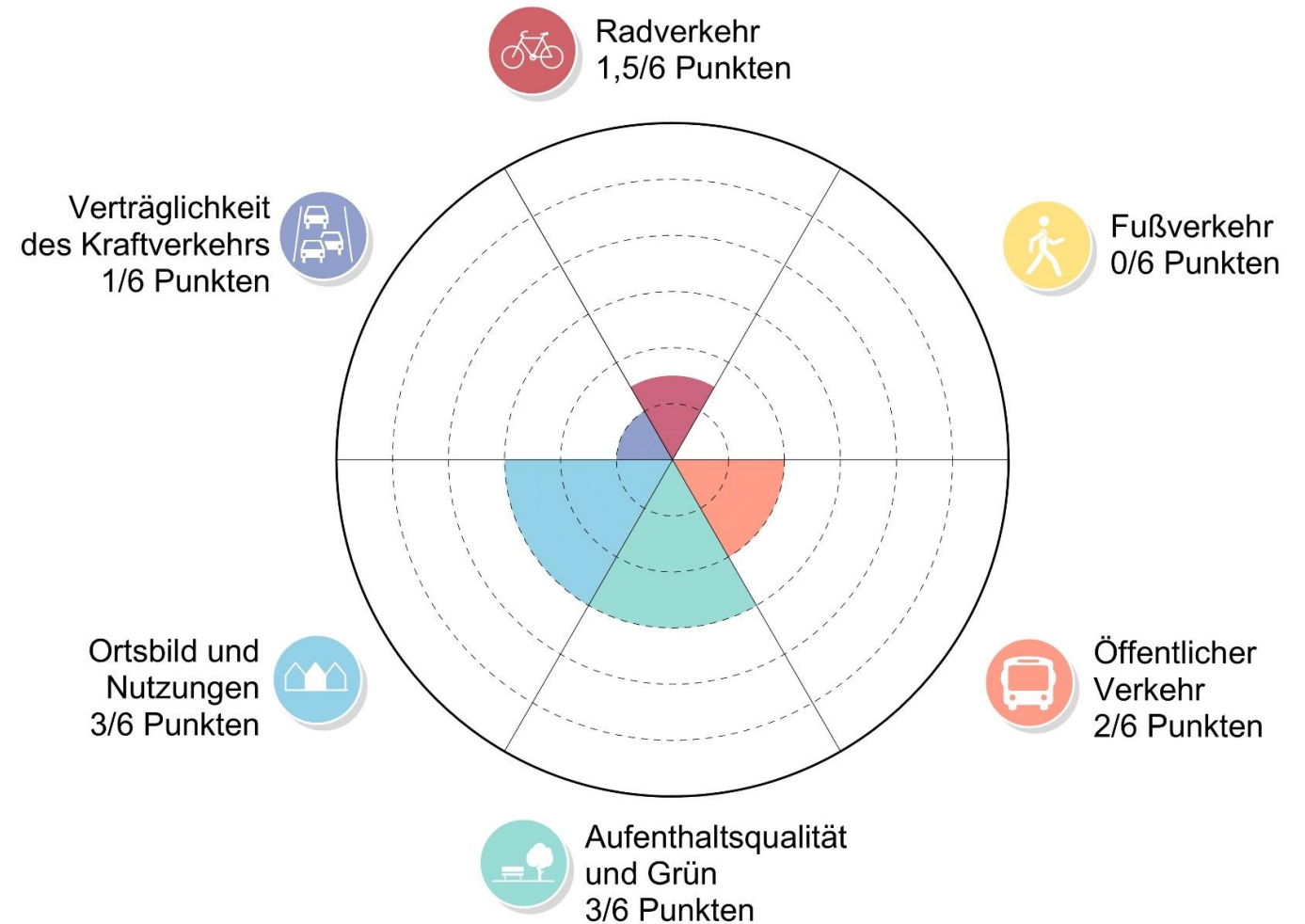
A photograph of large, bright yellow 3D block letters spelling out the word 'ORISSA'. The letters are arranged in a line on a dark surface, receding into the background. The background features a modern interior with warm-toned walls and a black structure. A white rectangular box is overlaid on the letters, containing the text 'Zusammenfassende Bewertung' in a dark blue font.

Zusammenfassende Bewertung

TOP 4 Zusammenfassende Bewertung

Bewertungskompass

- Bewertung von 6 zentralen Kategorien
- Vergabe von max. 6 Punkten (durch Abzüge und Zuschläge; Volle Punktzahl heißt nicht automatisch, dass keine Mängel vorliegen können)
- Stärken und Schwächen der Ortsmitte einfach und kompakt ablesbar (Detaillierte Dokumentation im Anhang des Ergebnisdossiers)

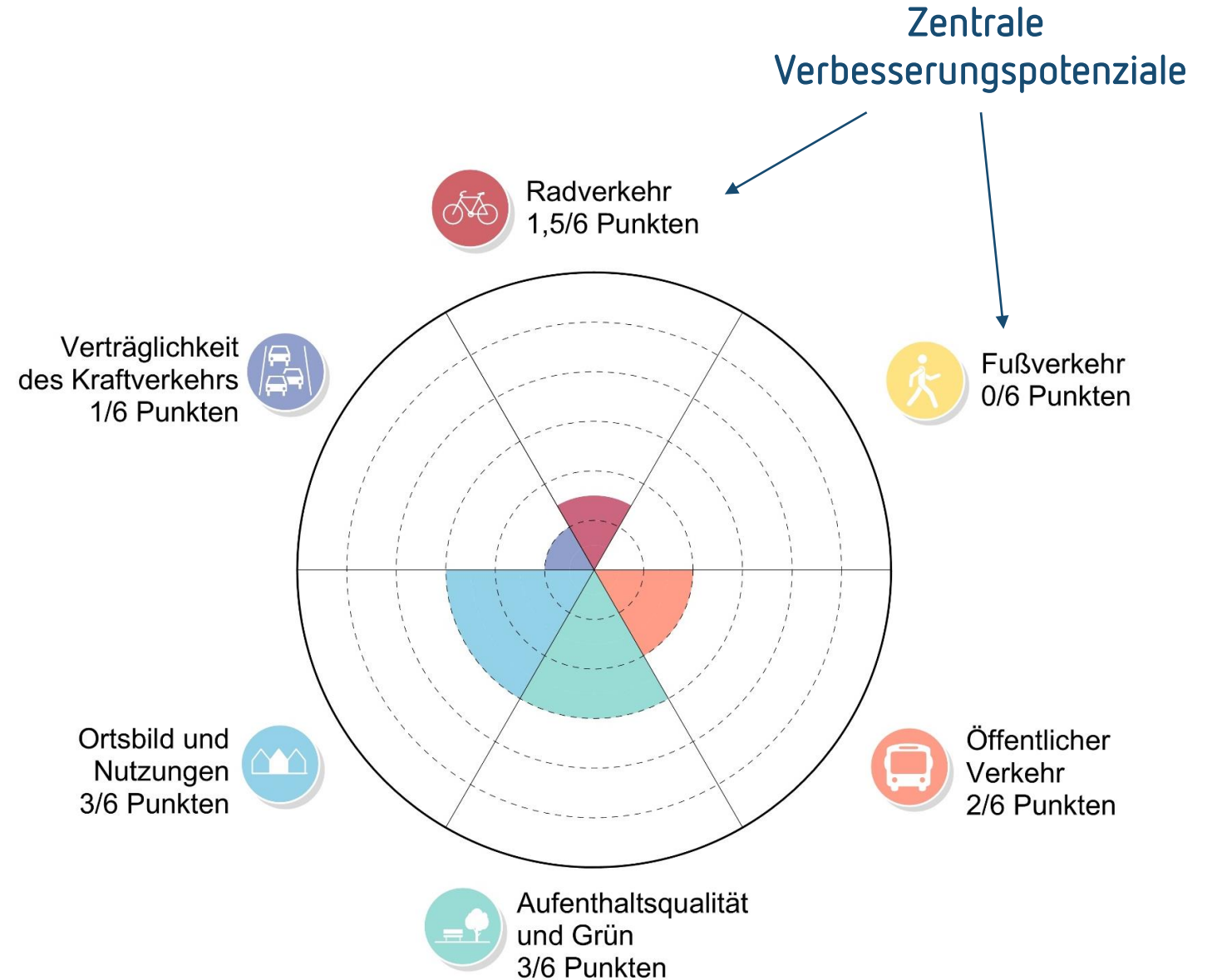


TOP 4 Zusammenfassende Bewertung

Bewertungskompass

Beispielhafte Mängel (Abzüge) im Untersuchungsraum

- Hohe Verkehrsbelastung
- Tempo 50 und Mischverkehr
- Nicht barrierefreie Querungsanlage
- Sehr geringe Gehwegbreiten
- Lange Wartezeiten an LSA
- Fehlende Aufenthaltsbereiche

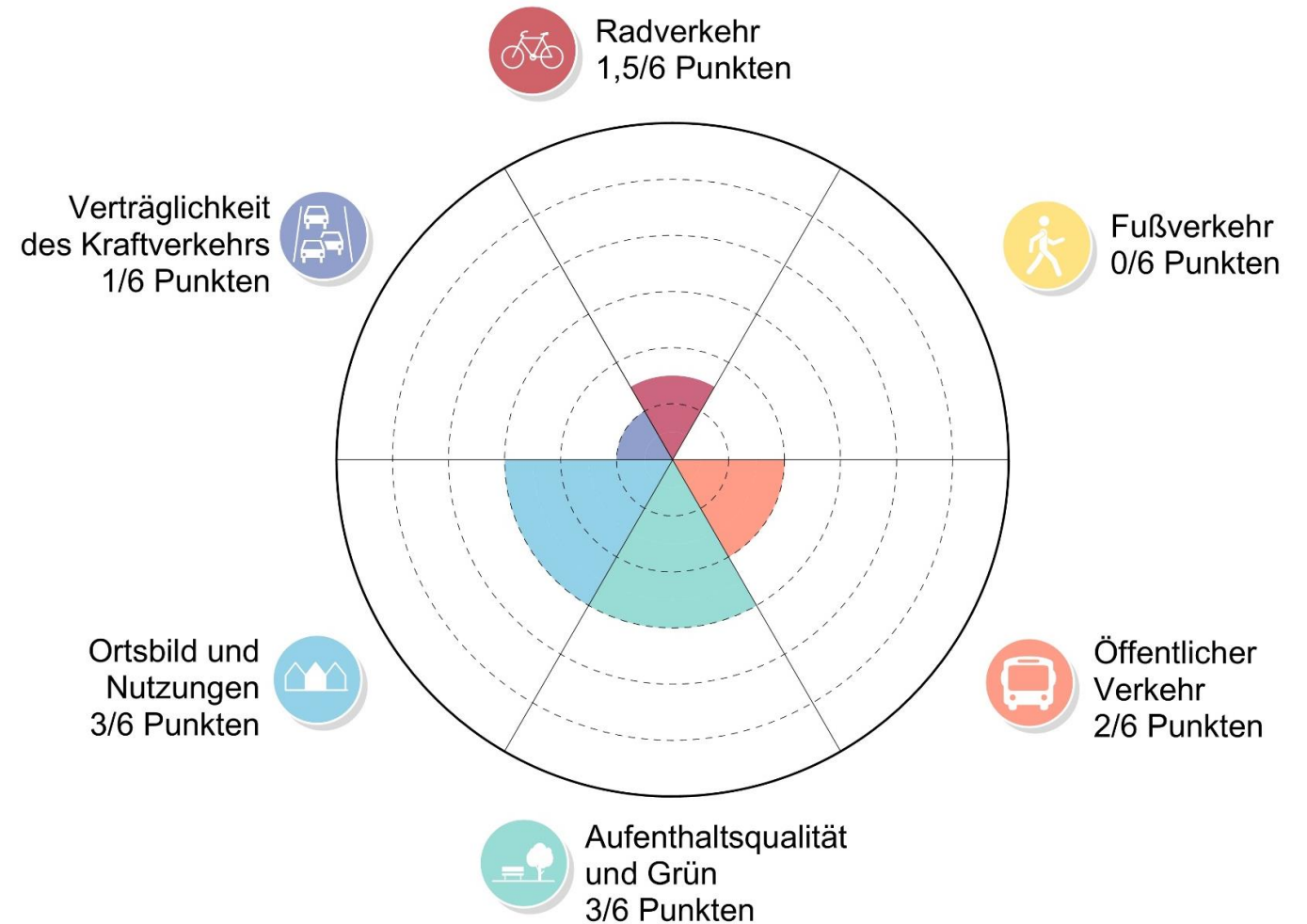


TOP 4 Zusammenfassende Bewertung

Bewertungskompass

Beispiel für (besonders) positive Aspekte (Zuschläge)

- + Baumbestand
- + Vielfältige Nutzungen
- + Besondere Gestaltung untergeordneter Einmündungen
- + Bedeutender ÖV-Halt in Umgebung



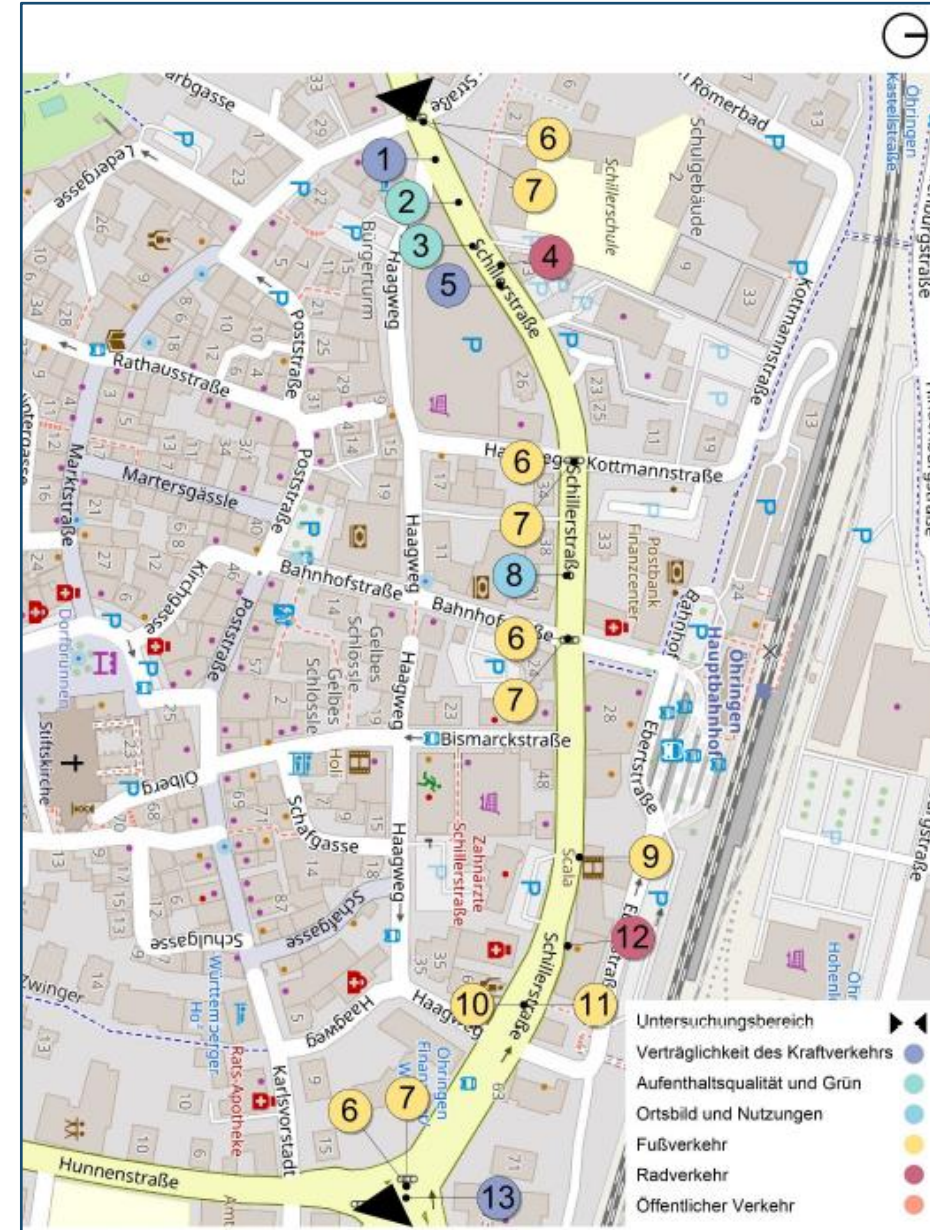


Handlungsimpulse

TOP 5 Handlungsimpulse

Handlungsimpulse

- Auszug aus dem Dossier
- Handlungsimpulse können sowohl schnelle und konfliktarme Sofortmaßnahmen wie auch umfangreiche Umgestaltungen umfassen.
- Fokus auf den Straßenraum, Eigentumsverhältnisse werden nicht gesondert berücksichtigt.



Quelle: Planersocietät; Kartengrundlage: © Openstreetmap.org und Mitwirkende

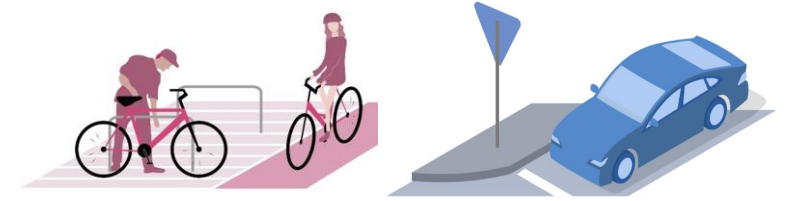
TOP 5 Handlungsimpulse

Schillerstraße



Quelle: Planersocietät

HI Nr. 1: Zulässige Höchstgeschwindigkeit



Quelle: Planersocietät

Lage

Gesamter Untersuchungsraum

Beschreibung des Mangels

Zulässige Höchstgeschwindigkeit
50 km/h:

- Erhöhte Lärmbelastung schränkt Aufenthalts- und Lebensqualität ein, ggf. gesundheitliche Risiken
- Führung des Radverkehrs bei Tempo 50 im Mischverkehr nicht verträglich

HI Nr. 1: Zulässige Höchstgeschwindigkeit



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

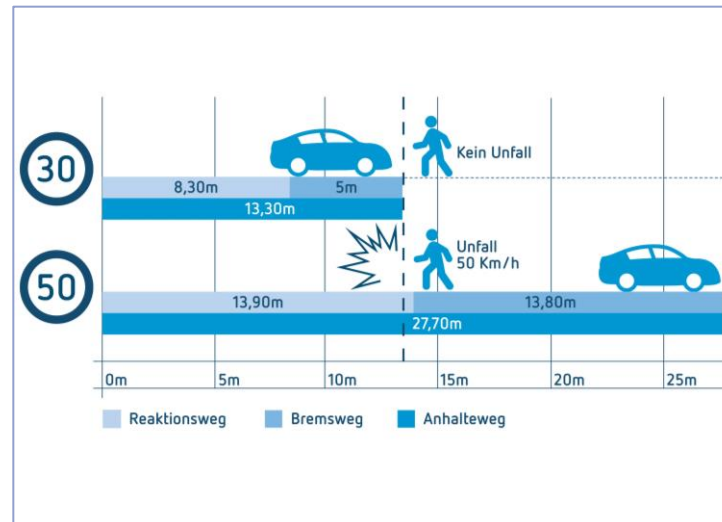
Begleitende Maßnahmen

Verringerung des Schwerverkehrsaufkommens und Umgestaltung des Straßenraums

Handlungsimpuls

Streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen:

- Erhöhung der Attraktivität des Straßenraums
- Sicherere Bedingungen für den Fuß- und insb. Radverkehr



Quelle: Planersocietät nach VCD e.V.



Beispielbild | Quelle: Planersocietät

HI Nr. 5: Straßenraumgestaltung



Quelle: Planersocietät

Lage

Schillerstraße ab Kottmanstraße

Beschreibung des Mangels

- Stark Kfz-dominierter Straßenraum
- Schmale Gehwege, fehlende Radinfrastruktur und Aufenthaltsstrukturen (z.B. Bänke) -> Konflikte
- Straßenraum für Fuß- und Radverkehr unattraktiv, Barrierewirkung

HI Nr. 5: Straßenraumgestaltung



Handlungsimpuls

Mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums ohne separate Abbiegestreifen:

- Gehwegbreite durchgehend $\geq 2,50$ m, ggf. Begrünung und Bänke
- Gesicherte Radverkehrsführung (Schutz- / Radfahrstreifen)



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Voraussetzungen

In Einklang mit Prognosefällen 2035 (MoKo): Ausreichende Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ohne Abbiegestreifen
→ im Bestand vrstl. nicht gegeben

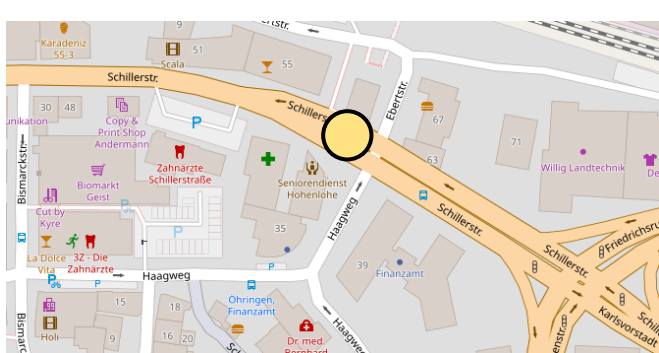


Beispielbild | Quelle: Planersocietät



Beispielbild | Quelle: Planersocietät

HI Nr. 10 & 11: Querungsanlage Haagweg / Eberstraße



Lage

Mittelinsel am Knoten Schillerstraße /
Haagweg / Ebertstraße

Beschreibung des Mangels

- Fahrspur und Abbiegespur müssen gequert werden
- Sicheres Queren unter gegebenen Voraussetzungen (Verkehrsstärke, Distanz, Tempo 50) nicht möglich → mögliches Sicherheitsrisiko
- Keine gesicherte Querung auf 300 m: Umweg oder ungesichertes Queren erforderlich

Quelle: Planersocietät

HI Nr. 10 & 11: Querungsanlage Haagweg / Eberstraße



Beispielbild | Quelle: Planersocietät

Handlungsimpuls

- **Empfohlen:** Einrichtung einer gesicherten Querungsanlage für den Fußverkehr, z.B. eine Bedarfsampel
- **Optional:** Reduzierung der Querungsdistanz für den Fußverkehr zur Gewährleistung sicherer Querbarkeit: z.B. durch Verzicht auf Abbiegespur
- Sicherer und direkter Zugang zur Entwicklungsfläche „Bahnhofsareal“

Voraussetzungen

Rechtl./techn. Prüfung einer Querungsanlage, ggf. ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens ohne eine separate Abbiegespur in die Ebertstraße

HI Nr. 13: Knoten Schillerstr./Friedrichsruher Str.



Quelle: Planersocietät

Lage

Knotenpunkt Schillerstraße /
Friedrichsruher Straße

Beschreibung des Mangels

- Fahrspur freier Rechtsabbieger kann durch Fußverkehr nicht gesichert gequert werden
- Lange Wartezeiten an LSA
- Befahrbarkeit für Radverkehr durch fehlende Infrastruktur unkomfortabel und unsicher

HI Nr. 13: Knoten Schillerstr./Friedrichsruher Str.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Handlungsimpuls

Optimierung des Knotens bzgl. Bedingungen für Fuß- und Radverkehr, z.B.

- Sichere Radverkehrsführung mit markierten Aufstellflächen
- Prüfung Erfordernis freilaufender Rechtsabbieger, sonst Querungsanlage
- Ggf. Prüfung einer Reduzierung der Wartezeiten
- Mittel- bis langfristig grundlegende Umgestaltung

Voraussetzungen

Verkehrstechnische
Leistungsfähigkeitsberechnung, ggf.
techn./rechtl. Prüfung einer
Querungsanlage über freilaufende
Rechtsabbieger



Beispielbild | Quelle: Planersocietät



Beispielbild | Quelle: Planersocietät

The background of the slide features large, bright yellow 3D block letters spelling out 'ORISSA'. The letters are arranged in a perspective that recedes into the distance. The setting appears to be a modern, brightly lit interior space with warm orange and white tones. A white horizontal banner is overlaid across the middle of the image, containing the main title in a dark blue, sans-serif font.

Ausblick und weitere Ortsmitten-Angebote

Ausblick

- Ergebnisdossier können als erster Baustein hin zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte genutzt werden.
- Viele Maßnahmen nur in Zusammenarbeit mit externen Akteuren (z.B. Baulastträger) möglich.
 - Frühzeitige Einbeziehung wird empfohlen
- Die Qualitätserfassung wird analog zu einem qualifizierten Fachkonzept als Voraussetzung für eine LGVFG-Förderung anerkannt.



TOP 6 Ausblick und weitere Ortsmitten-Angebote

Weitere Ortsmitten-Angebote

Visualisierung

- Erstellung anschaulicher Bilder alternativer Gestaltungen des öffentlichen Raums
- Ermöglichung von direktem Vorher-Nachher-Vergleich
- Geeignet, um Denkräume zu öffnen und Diskussionsprozesse vor Ort an-zustoßen

Ortsmitten Servicestelle

Zentrale Ansprechstelle für Fragen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten sowie den Landesangeboten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

Tel.: +49 6251 8263287

Temporäre Umgestaltung

- Verleih von Bau- und Gestaltungselementen
- Eignung für Umgestaltung im Rahmen eines Verkehrsversuchs oder einer Sondernutzungserlaubnis
- Auswahl aus verschiedenen Modulen



Foto/Visualisierung: Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Weitere Informationen auf
www.aktivmobil-bw.de



Foto: Yannick Wegner / Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Weitere Fördermöglichkeiten des Landes

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) dabei, verkehrsberuhigte Ortsmitten und Stadtteilzentren mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Was wird gefördert?

- Um- und Rückbau innerörtlicher Straßen
- Maßnahmen zur Förderung von Rad- und Fußverkehr
- 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
- Qualifizierte Fachkonzepte z.B. Klimamobilitätspläne oder spezifische Konzepte zu Ortsmitten, zum Rad- und Fußverkehr sowie Schulwege



Rückfragen und Diskussion

Rückfragen und Diskussion

Offene Fragen?



Vielen Dank!

Martin Stollberg

Planersocietät
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund
Fon 0231 / 58 96 96-0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Pesch Partner
Mörikestr. 1
70178 Stuttgart
Fon 0711 / 2200763-10
pps@pesch-partner.de
www.pesch-partner.de

Ifok
Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Fon 06251 / 8263100
info@ifok.de
www.ifok.de

Die Wegmeister
Hallstraße 25
70376 Stuttgart
Fon 0711 / 327705-0
info@die-wegmeister.com
www.die-wegmeister.com