# Qualitätserfassung von Ortsmitten in Baden-Württemberg

# Ergebnisdossier der Kommune Hochdorf

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH und Pesch Partner Architektur und Stadtplanung GmbH

## 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

Jan Hauenstein, M. Sc. (Planersocietät)
Tim Wiesler, M. Sc. (Planersocietät)

### Datum der Erfassung

März 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.

# 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 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 umfassen kleine bis umfangreiche Maßnahmen. Durch die Gliederung in sechs Kategorien lassen sich schnell und einfach Handlungserfordernisse und hierfür hilfreiche Maßnahmenvorschläge erkennen. Die Handlungsimpulse können in der Kommune als erster Baustein hin zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte genutzt werden. Sie 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.

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

# 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 *(punktuelle Ausstattungselemente)*

  €€€ bis 100.000 Euro *(punktuelle 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 ist und die Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bäume und Bepflanzung hoch. 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/visualisierung-vorhernachher/

### 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/service/servicestelle-ortsmitten/

### 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**

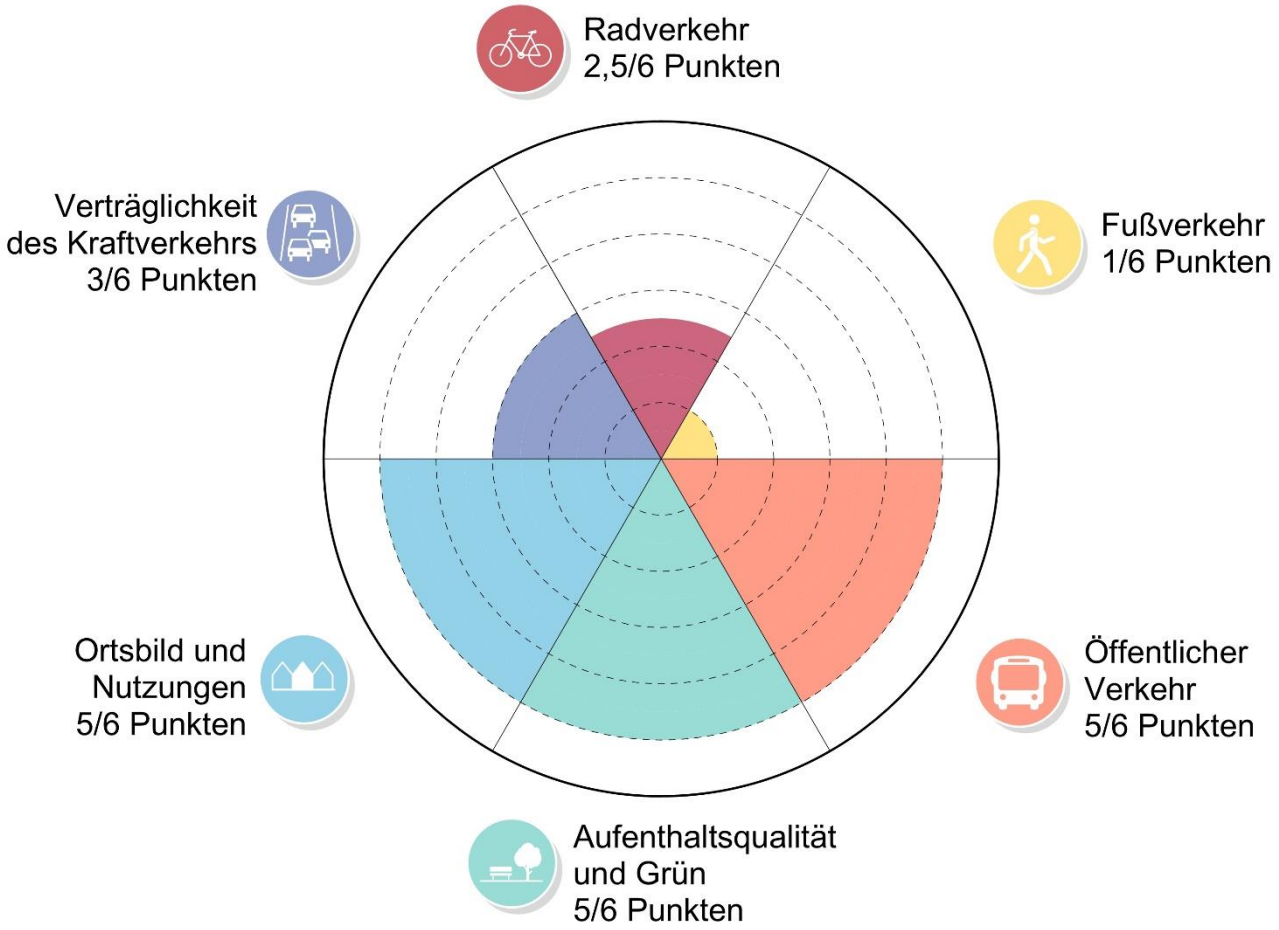
**Servicestelle Ortsmitten**

Mail: info@ortsmitten-bw.de

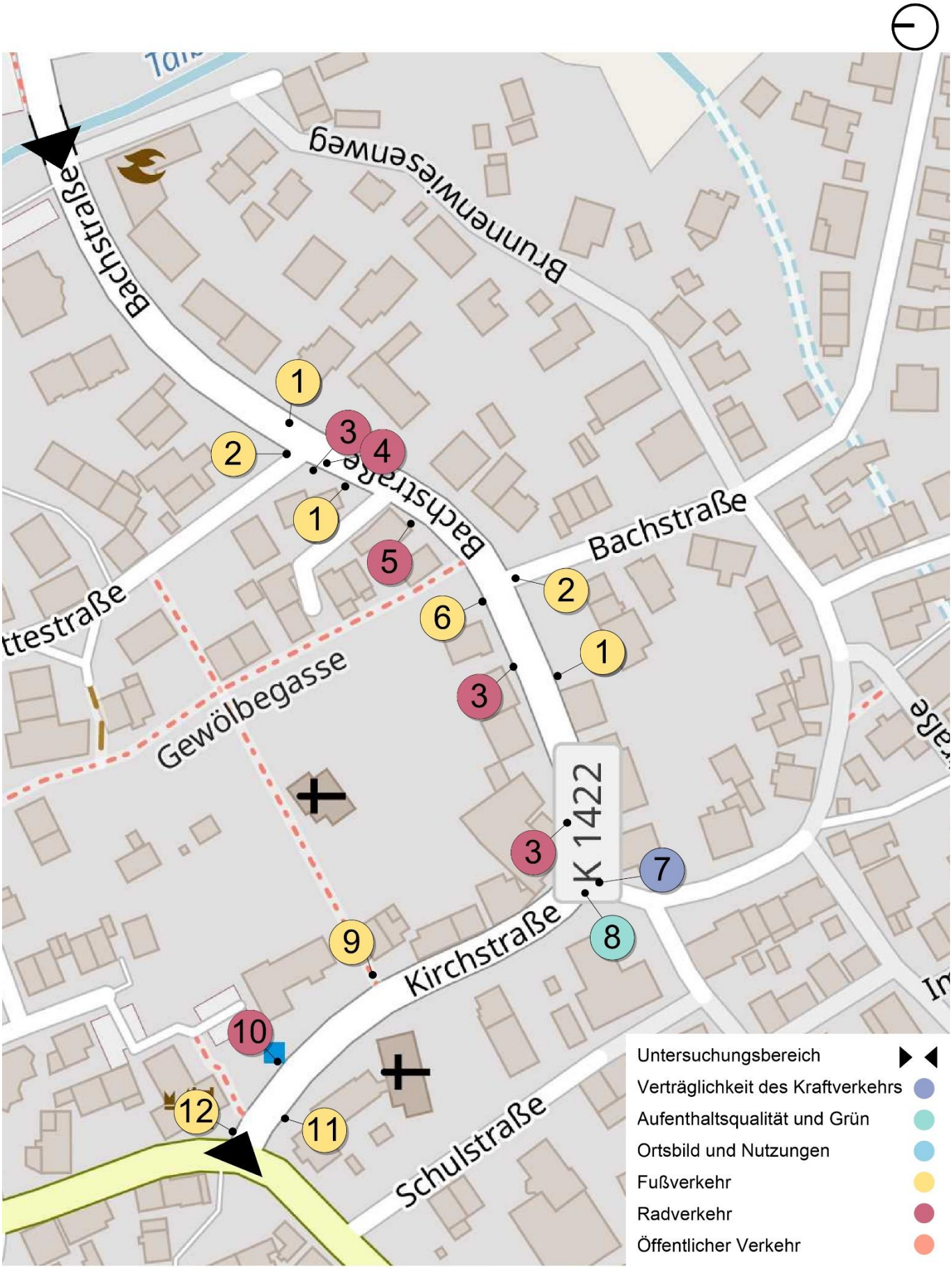
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

# 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** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße[1]** | Landkreis Esslingen |
| **DTV[2]** | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Kategorie Fußverkehr**

**Lage**

Gesamten Untersuchungsgebiet

**Mangelbeschreibung**

Die Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs sind temporär durch Mülltonnen oder andere Hindernisse eingeschränkt.

**Handlungsimpuls**

Suche nach alternativen Flächen für das temporäre Abstellen von Mülltonnen, z.B. in Form von ausgewiesenen Flächen. Information und Absprache mit betreffenden Grundstückseigentümern. Dadurch können die Gehwege besser von Hindernissen freigehalten werden und die Barrierefreiheit der Gehwege verbessert werden.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 2

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

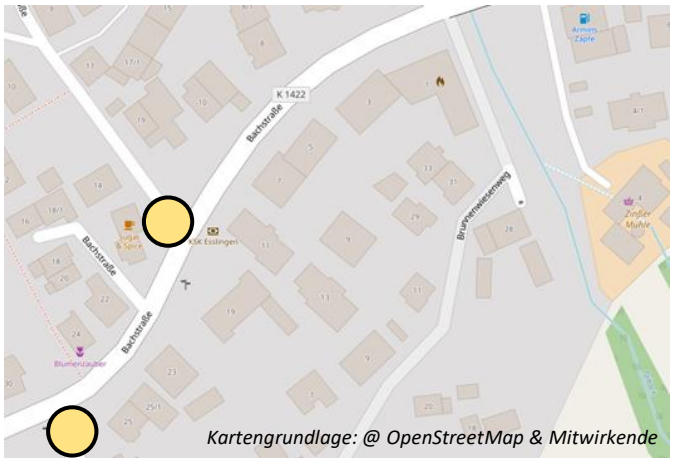
**Kategorie Fußverkehr**

### Lage

Knotenpunkt Bachstraße/Wettstraße und Kirchstraße/Bachstraße

### Mangelbeschreibung

Durch die Aufweitung der Einmündungen ist die Querungsdistanz für zu Fuß Gehende sehr lang. Das Sicherheitsgefühl der zu Fuß Gehenden beim Queren wird aufgrund der langen Überquerungszeit negativ beeinflusst.



### Handlungsimpuls

€€€

Reduzierung der Aufweitung durch Vorverlegung des Gehweges. Verlegung der abgesenkten Bordsteine in direkter Querungslinie des Fußverkehrs. Dadurch wird die Querungssituation für zu Fuß Gehende erleichtert und gleichzeitig kann die Verengung eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung auf den Kfz-Verkehr bieten.

### Voraussetzungen

Die Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge müssen beachtet werden.

### Begleitende Maßnahmen

Keine.

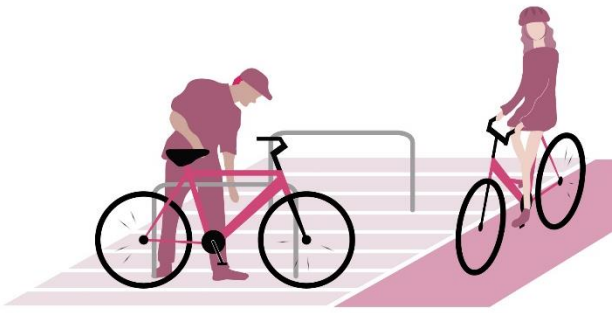
### Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 3

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße[1]** | Landkreis Esslingen |
| **DTV[2]** | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



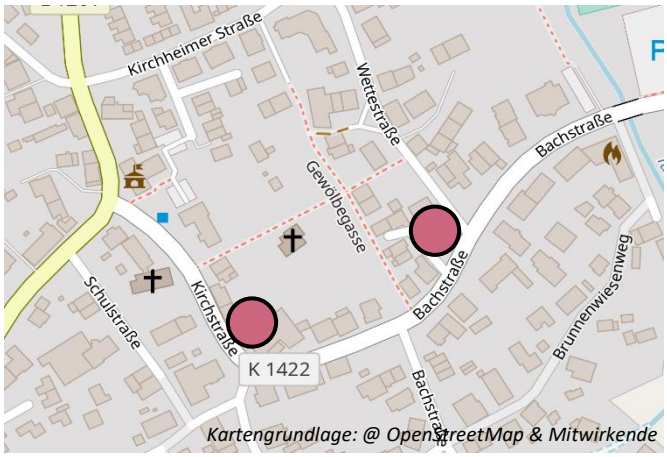
**Kategorie Radverkehr**

**Lage**

Gesamtes Untersuchungsgebiet

**Mangelbeschreibung**

Radabstellanlagen sind im gesamten Untersuchungsgebiet größtenteils als Vorderradhalterungen vorhanden (Kirchstraße 14 und Bachstraße 14). Die Halterungen bieten keinen ausreichenden Halt für abgestellte Fahrräder und ermöglichen nicht, den Fahrradrahmen mit einem Schloss an der Anlage zu sichern. Hinweis: Die Radabstellanlagen befinden sich auf privaten Flächen, sind aber gemeinhin von der Öffentlichkeit nutzbar.



**Handlungsimpuls**

Schaffung und Ausbau von Radabstellanlagen mit Anlehnhalterungen für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Halterungen (z. B. Kirchstraße 14 und Bachstraße 14). Somit wird die Attraktivität für Radfahrende in der Ortsmitte verbessert.

**Voraussetzungen**

Absprache mit Grundstückseigentümer:innen.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

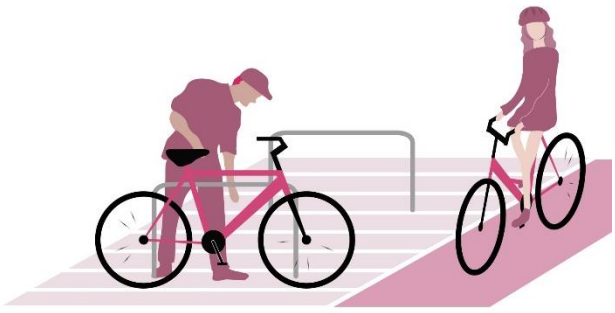
**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 4

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



**Kategorie Radverkehr**

**Lage**

Gesamtes Untersuchungsgebiet

**Mangelbeschreibung**

Ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50. Dies begünstigt enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender. Ein Radweg der Deutschen Fachwerkstraße führt durch die Ortsmitte, was eine touristische Bedeutung für den Radverkehr darstellt. Zusätzlich haben die erhöhten Lärm- und Schadstoffemissionen durch Kraftfahrzeuge einen negativen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität.

**Handlungsimpuls**

Anordnung von Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt, mindestens im Verlauf des Radwegs Deutschen Fachwerkstraße. Hierdurch können Begegnungs- und Überholvorgänge sicherer stattfinden und das subjektive Sicherheitsgefühl Radfahrende erhöht werden.

**Voraussetzungen**

Diese Maßnahme ist nach der aktuellen Fassung der StVO und den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich, sollte jedoch für eine zukünftige Umsetzung vorgemerkt werden.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

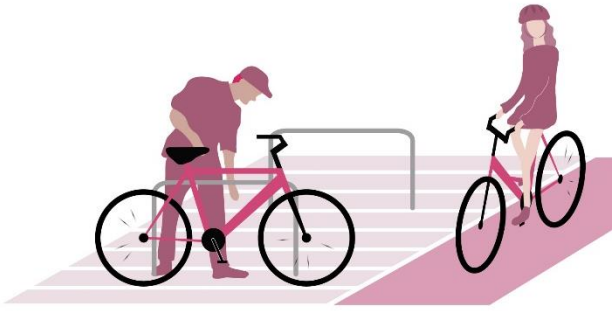
**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 5

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



**Kategorie Radverkehr**

**Lage**

Bachstraße, Haus Nr. 24-26

**Mangelbeschreibung**

Es besteht eine Gefährdung des Radverkehrs durch fehlende Sicherheitsräume zwischen den Parkständen und der Fahrbahn. Sich öffnende Kfz-Türen schwingen auf den Fahrbereich von Radfahrenden und gefährden den Radverkehr („Dooring-Unfälle“).

**Handlungsimpuls**

Kennzeichnung eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrbahn und Längsparkständen. Dieser ist notwendig, um einen ausreichenden Abstand zwischen parkenden Kfz und Radfahrenden herzustellen und gefährliche Konflikte zu vermeiden. Ein Sicherheitstrennstreifen markiert den Bereich zwischen dem eigentlichen Parkstand und der Fahrbahn, welche von Radfahrenden genutzt wird. Die Tiefe der Ausbuchtung zwischen Fahrbahnrand und Gehweg beträgt < 2,90 m. Daher muss der Sicherheitstrennstreifen mit einer unterbrochenen Breitstrichmarkierung auf der Fahrbahn begrenzt werden.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

**Realisierungshilfe**

Musterelement (in Bearbeitung).

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 6

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Kategorie Fußverkehr**

**Lage**

Bachstraße, Haus Nr. 26-30

**Mangelbeschreibung**

Durch private Senkrechtparkstände für Kraftfahrzeuge auf der Nordseite wird die Gehwegbreite stark eingeschränkt. Zudem stellen die ausparkenden Fahrzeuge durch die eingeschränkten Sichtbeziehungen und die Einmündung der Bachstraße eine Gefährdung für den fließenden Verkehr dar.

**Handlungsimpuls**

Reduzierung und Umwandlung der privaten Parkstände in Längsausrichtung. Dadurch wird die Breite und Durchgängigkeit des Gehwegs verbessert. Weiterhin bietet die frei gewordene Fläche die Nutzung für z.B. Sitzgelegenheiten, eine Radabstellanlage und einen Baumstandort.

**Voraussetzungen**

Absprache mit Grundstückseigentümer:innen und Überprüfung, in welcher Form mit den privaten Parkplätzen umgegangen werden kann, um den Mangel zu reduzieren.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 7

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

**Lage**

Kirchstraße, Einmündung Kauzbühlstraße

**Mangelbeschreibung**

Die Einmündung Kauzbühlstraße ist als Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs nicht ausreichend erkennbar, da ein direkter Übergang der Kreisstraße (Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h) in die Kauzbühlstraße ohne eine deutliche optische Differenzierung besteht. Dies kann zu einem "Übersehen" des Beginns des verkehrsberuhigten Bereichs führen sowie zur Missachtung geltender Verkehrsregeln.

**Handlungsimpuls**

€€€

Einrichtung einer optisch durchgängigen Gehwegüberfahrt mit klarer Abgrenzung zur Kirchstraße. Hierdurch wird der Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches gestalterisch hervorgehoben und der querende Fußverkehr priorisiert.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

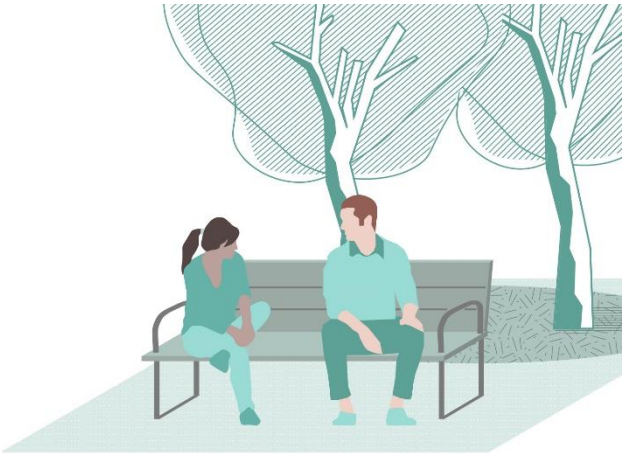
Keine.

**Realisierungshilfe**

Musterelement (in Bearbeitung).

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 8



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Lage**

Im gesamten Untersuchungsgebiet

**Mangelbeschreibung**

Es sind nur wenige Sitzgelegenheiten in der Ortsmitte vorhanden. Sitzgelegenheiten führen zu einer besseren Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte, zudem wird durch regelmäßige Sitzgelegenheiten die Mobilität von Personen, besonders älteren, gefördert, die nur kurze Strecken laufen können.

**Handlungsimpuls**

Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten (Bsp. Einmündung Kauzbühlstraße). Ruheplätze in regelmäßigen Abständen kommen allen zu Fuß Gehenden, insbesondere Älteren, zugute. Eine barrierefreie Sitzgelegenheit hat Rücken- und Armlehnen, um das Aufstehen zu erleichtern.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 9

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

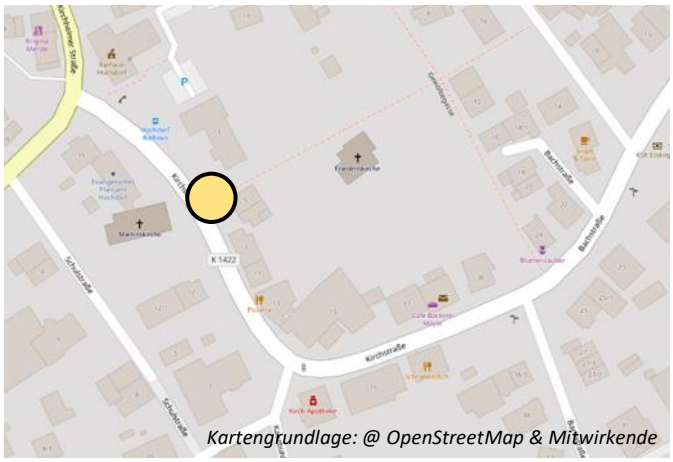
**Kategorie Fußverkehr**

**Lage**

Kirchstraße, Haus Nr. 5

**Mangelbeschreibung**

Pflasterung mit großen Fugen, die die Barrierefreiheit einschränkt. Für Personen mit Rollstuhl und Rollator ist der Belag als Hindernis zu sehen, da dadurch der Roll-Komfort stark eingeschränkt wird.




*Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende*

**Handlungsimpuls**

Schaffung eines gut berollbaren, barrierefreien Belags des Gehwegs im gesamten Verlauf. Somit kann die Begehbarkeit des Gehweges für mobilitätseingeschränkte Personen (Rollstuhl, Rollator) verbessert werden.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

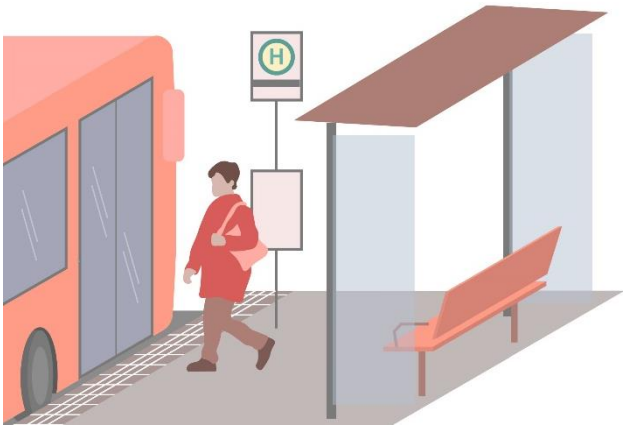
Die Einfahrt kann ggf. durch gestalterische Maßnahmen hervorgehoben werden.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 10



Kategorie Öffentlicher Verkehr

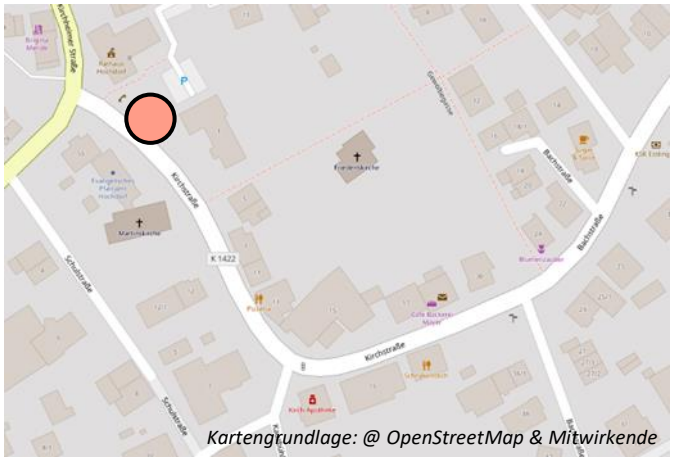
| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Lage**

Haltstelle Hochdorf Rathaus

**Mangelbeschreibung**

Die Busbucht als Haltestellenform verbraucht anderweitig nutzbare Flächen im Straßenraum und ist bei dem geringen Verkehrsaufkommen nicht notwendig. Der Haltepunkt ist nicht barrierefrei ausgebaut.



**Handlungsimpuls**

€€€

Umgestaltung als Haltestelle am Fahrbahnrand mit barrierefreiem Ein- und Ausstieg und taktilem Leitsystem. Da der Bus gerade und präzise an das Bord fahren kann und keine Lücke entsteht, wird die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert und die Sicherheit von Fahrgästen erhöht. Die Lage am Fahrbahnrand beruhigt den fließenden Verkehr und erleichtert das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen. Die gewonnene Fläche im Seitenraum kann z.B. für Begrünung, Sitzgelegenheiten oder eine Radabstellanlage genutzt werden.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Siehe Handlungsimpuls Nr. 12.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 11

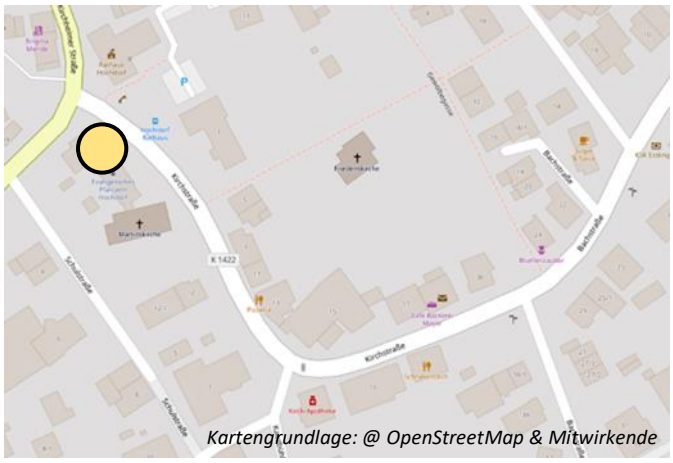
| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße[1]** | Landkreis Esslingen |
| **DTV[2]** | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Lage**

Kirchstraße, auf Höhe des Wegs am evangelischen Pfarramt

**Mangelbeschreibung**

Schäden an der Oberfläche des Gehwegs führen zu einer nicht durchgängig barrierefreien Nutzbarkeit des Gehwegs.



**Handlungsimpuls**

Instandsetzung des Belags des Fußwegs im gesamten Verlauf. Der Belag sollte gut berollbar und griffig sein. So wird eine barrierefreie Begehung des Fußweges ermöglicht.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 12

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Hochdorf |
| **Straßenkategorie** | Kreisstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Landkreis Esslingen |
| **DTV**[2] | 4.590 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

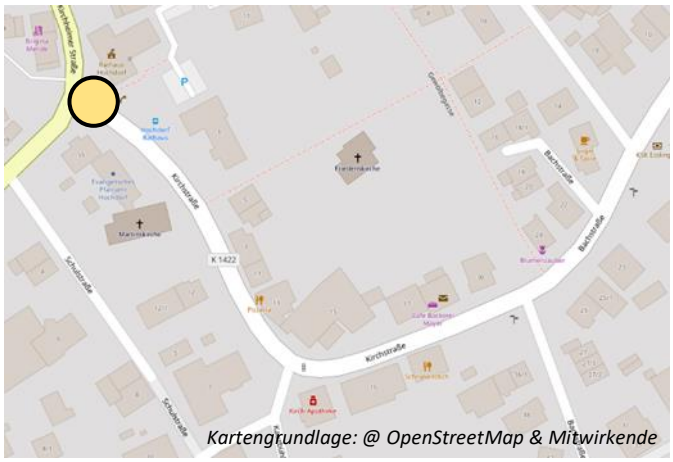
**Kategorie Fußverkehr**

## Lage

Kirchstraße, Haus Nr. 53 – Rathaus

## Mangelbeschreibung

Fehlende Querungsanlage entlang der oberen Kirchstraße. Das Queren kann nicht gesichert stattfinden oder ist mit einem Umweg verbunden, obwohl durch die Kirche und das Rathaus hier Ziele für den Fußverkehr bestehen.



## Handlungsimpuls

€€€

Einrichtung eines Fußgängerüberweges. Mit diesem kann der querende Fußverkehr gesichert und priorisiert werden, was insbesondere besonders schutzbedürftigen Gruppen wie Kindern und älteren Menschen zugutekommt.

## Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage eines Fußgängerüberwegs. Weiterhin wird die Umgestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenarmen nach Überprüfung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit, der Platzbedarfe und weitere Abstimmungen als Möglichkeit gesehen.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung).

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Anhang 1:
# Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

**Hinweise**

- Das Endergebnis je Kategorie wird aus Abzügen und Zuschlägen berechnet.
- Je Kategorie sind maximal 2 Punkte als Zuschlag möglich.
- Die Kriterien beziehen sich auf verschiedene Bezugsgrößen im Untersuchungsraum.
- Die Bezugsgröße „Abschnitt“ wird auf Basis von für die jeweilige Kategorie entscheidenden Wechselkriterien festgesetzt.

# Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

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

# Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

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

# Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

| Kategorie | | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | | Ergebnis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ortsbild und Nutzungen | Abzüge | 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 | ☑ | -1 |
| | | Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude | Barrierefreie Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden nicht vollständig gegeben | Mind. 1 Abschnitt | -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: | -3 |
| | Zuschläge | Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden | Mind. 1 identitätsstiftendes Element je Abschnitt | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | ☑ | 1 |
| | | Vielfältige 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 | ☑ | 0,5 |
| | | | | | | Summe Zuschläge (Max. 2): | 2 |
| | | | | | | **Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis** | 5 |

# Kategorie: Fußverkehr

| Kategorie | | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | | Ergebnis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fußverkehr | Abzüge | 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 | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☑ | -1 |
| | | Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege | Einschräkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☑ | -1 |
| | | Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege | Belag Pflaster (uneben), gehäufte Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "wellige" Grundstückszufahrt | Mind. 1 Abschnitt | -0,5 | ☑ | -0,5 |
| | | Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktarmen | Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktarm | Mind. 1 Knotenarm | -1 | ☑ | -1 |
| | | Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen | Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA > 40 Sekunden | Mind. 1 Querungsanlage | -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 |
| | Zuschläge | Durchgehend hohe Gehwegbreite | Gehwegbreite durchgehend ≥ 3,00 m, keine baulichen Engstellen | Gesamter Untersuchungsraum | 2 | ☐ | - |
| | | Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei | Beidseitige Bordabsenkungen (o 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 | ☑ | 1 |
| | | Intensive Fußverkehrsbedeutung | Alle Abschnitten im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr | Gesamter Untersuchungsraum | 0,5 | ☐ | - |
| | | | | | | Summe Zuschläge (Max. 2): | 1 |
| | | | | | | **Fußverkehr - Endergebnis** | 1 |

# Kategorie: Radverkehr

| Kategorie | | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | | Ergebnis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Radverkehr | Abzüge | Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr | Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h oder DTV > 8.000 Kfz/24h | Mind. 1 Abschnitt | -2 | ☒ | -2 |
| | | Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden | Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h, **zusätzlich Netzbedeutung** vorhanden | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☐ | - |
| | | Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt | Schäden auf einer Radverkehrsanlage (exkl. Mischverkehr) | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☐ | - |
| | | Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden | Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | ☐ | - |
| | | Zu schmale Radverkehrsanlage | Breite einer RV-Anlage unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen Radinfrastruktur | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☐ | - |
| | | Beeinträchtigung des Radverkehr durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur | Beeinträchtigung: ruhender Verkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, Begrünung, Einbauten, Engstellen, Verschwenkungen/enge Winkel | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☐ | - |
| | | Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr | Kein Abstand ≥ 0,75 m zwischen Parkständen und Fahrbahn mit **Führungsform Mischverkehr** | Mind. 1 Abschnitt | -0,5 | ☒ | -0,5 |
| | | Kein Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage | Kein deutlicher Sicherheitstrennstreifen ≥ 0,75 m zwischen Parkständen und **Führungsform Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen** | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☐ | - |
| | | Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung | Stellplätze in Radabstellanlagen zu ≥ 50 % mit Vorderradhalterung | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | ☒ | -1 |
| | | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv | Mind. 1 Abschnitt | -2 | ☐ | - |
| | | | | | | Summe Abzüge: | -3,5 |
| | 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 | Führungsform 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** | **2,5** |

# Kategorie: Öffentlicher Verkehr

| Kategorie | | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | | Ergebnis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Öffentlicher Verkehr | Abzüge | Kein ÖV-Halt | Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld | Gesamter Untersuchungsraum | -6 | ☐ | - |
| | | Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet | < 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet | Gesamter Untersuchungsraum | -4 | ☐ | - |
| | | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte | -1 | ☑ | -1 |
| | | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte | -1 | ☑ | -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: | -2 |
| | Zuschläge | Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe | Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe (keine genauere Erhebung) | Gesamter Untersuchungsraum | 2 | ☐ | - |
| | | Bedienung durch mindestens 2 ÖV-Linien | ≥ 2 ÖV-Linien mit je mind. stündlichem Takt | Mind. 1 ÖV-Haltepunkt | 1 | ☑ | 1 |
| | | ÖV-Haltepunkte mehr als zur Hälfte vollständig barrierefrei | Mehr als die Hälfte der ÖV-Haltepunkte mit Hochbord und taktilen Leitelementen | > 50 % der Haltepunkte | 1 | ☐ | - |
| | | ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruftaxi, Bürgerbus…) | ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruftaxi, 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): | 1 |
| | | | | | | **Öffentlicher Verkehr - Endergebnis** | **5** |