

Qualitätserfassung von Ortsmitten in Baden-Württemberg

Ergebnisdossier der Kommune Backnang / Heiningen

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
Mörkestraße 1
70176 Stuttgart
www.pesch-partner.de



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

Bearbeitung

Manuel Kitzmann, M.Sc. (Planersocietät)
Tim Wiesler, M.Sc. (Planersocietät)

Datum der Erfassung

August 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 Bau- lastträger, 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 (*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 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/ortsmit-ten/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/service/service-stelle-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

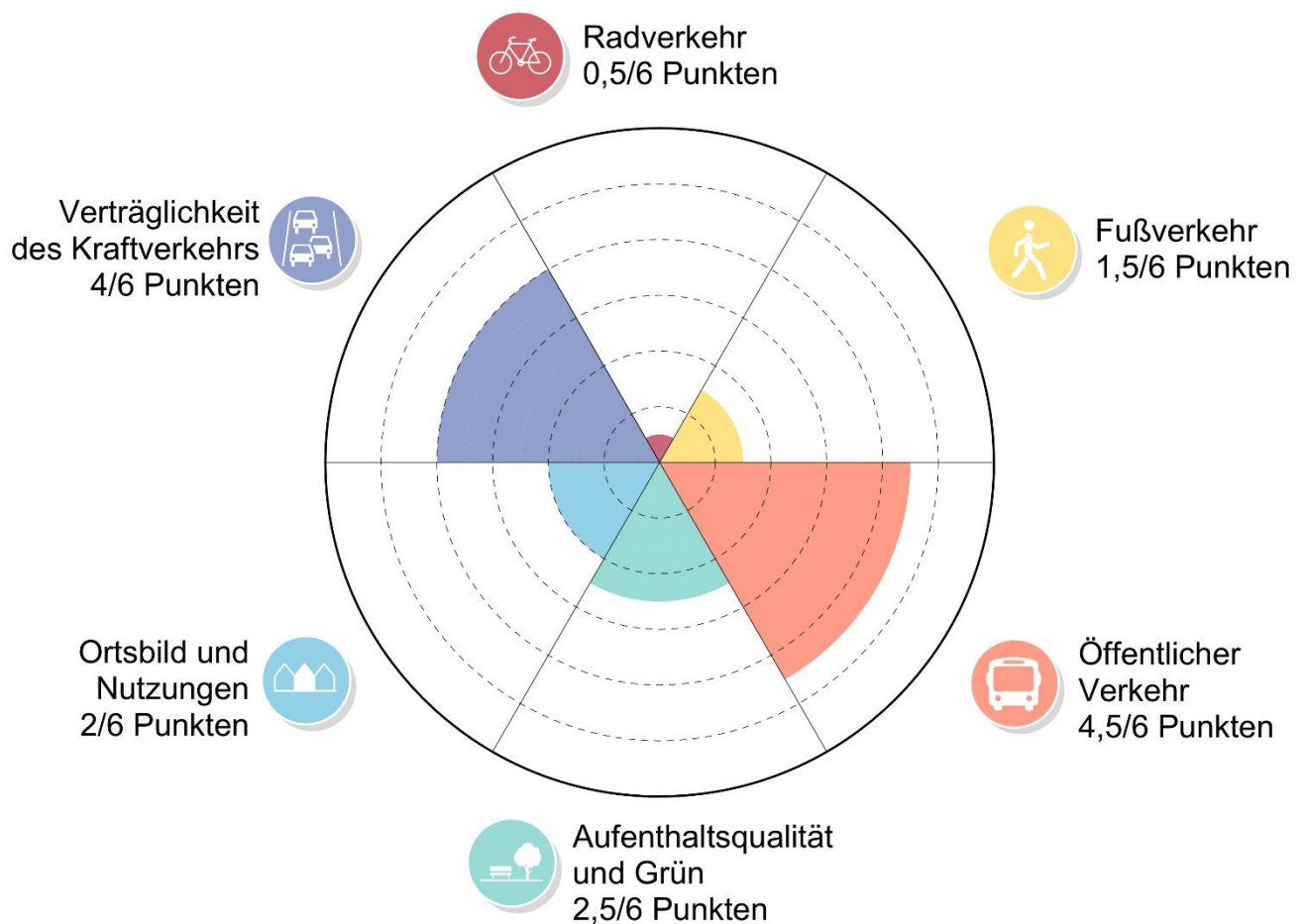
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

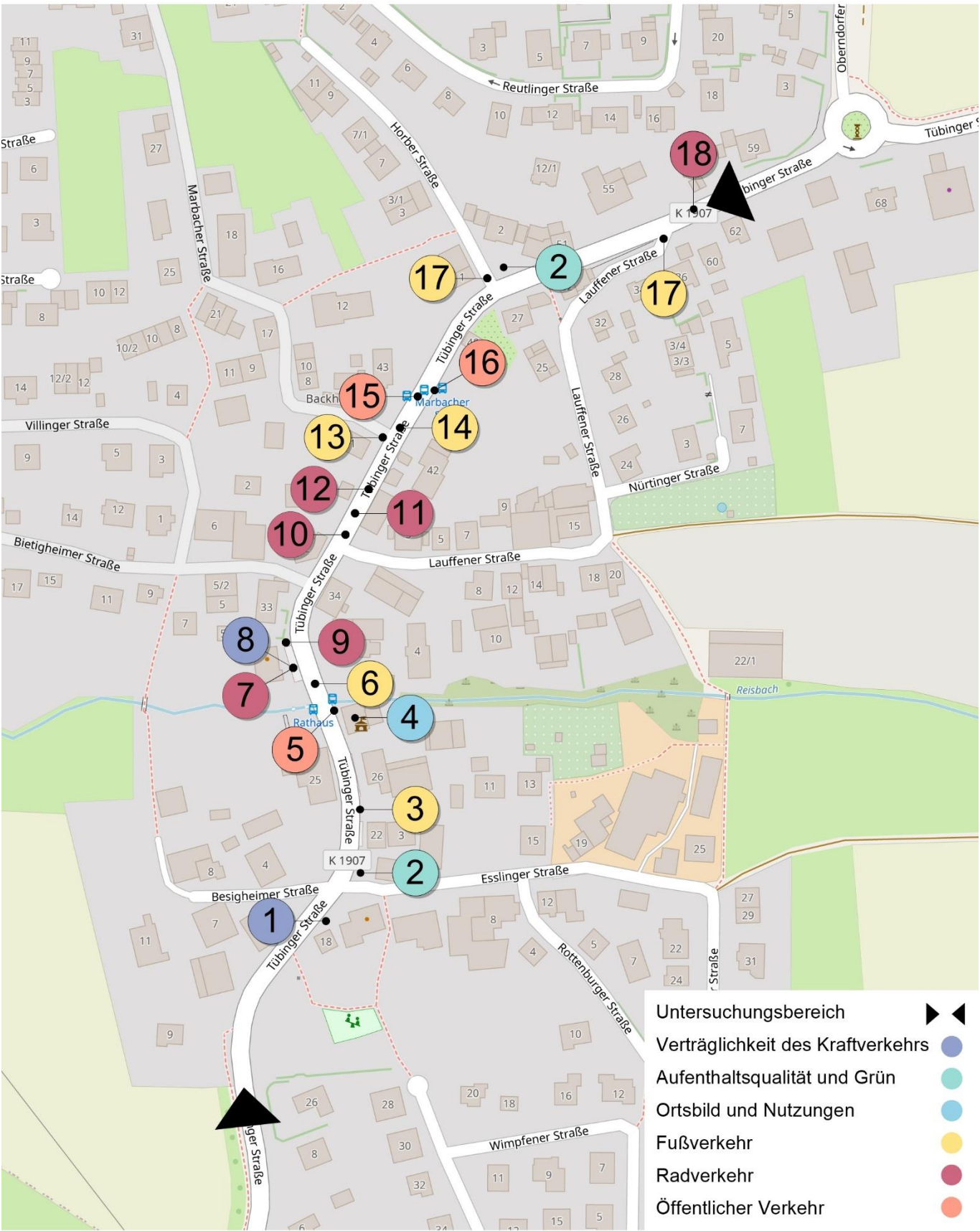
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

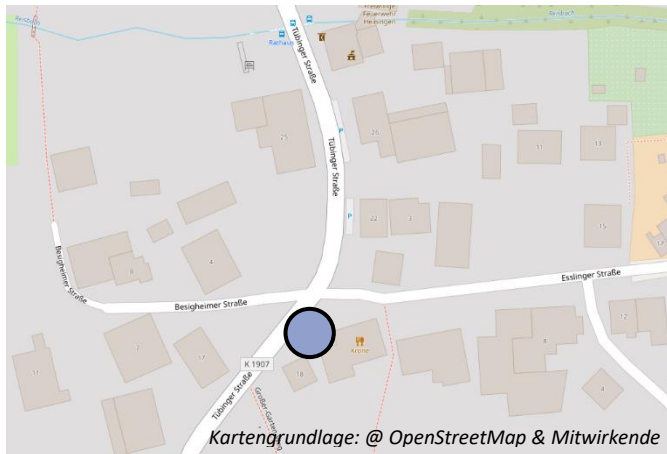
Tübinger Straße, Höhe Hausnummer 18



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Das VZ 306 StVO in Fahrtrichtung Nord ist aufgrund des Bewuchses nicht erkennbar. Dadurch kann die Vorfahrtsregelung am folgenden Knotenpunkt missverstanden werden.



Handlungsimpuls



Grünschnitt um das VZ 306 StVO. Durch Grünschnitt wird das VZ 306 StVO wieder erkennbar und die Vorfahrtsregelung für alle Verkehrsteilnehmenden klargestellt.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 2

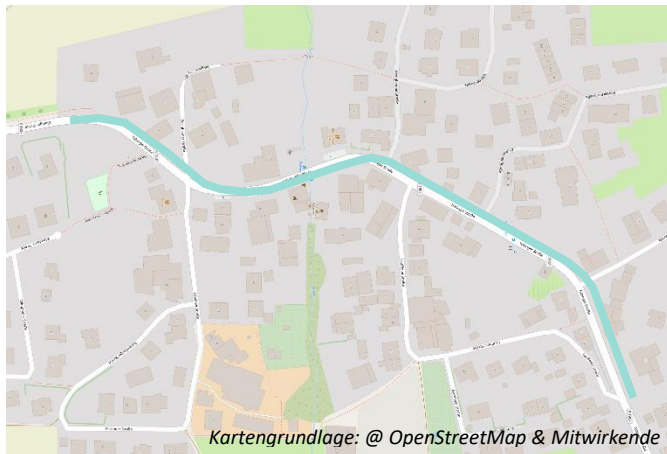
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamter Untersuchungsraum

Mangelbeschreibung

Es sind nur vereinzelte Sitzgelegenheiten entlang der Ortsdurchfahrt vorhanden. Dies wirkt sich nachteilig auf die Aufenthaltsqualität aus.



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün



Handlungsimpuls



Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten mindestens alle 200 m. 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

Die Sitzgelegenheiten können durch Verschattungselemente z. B. Bäume oder Sonnensegel ergänzt werden.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 3

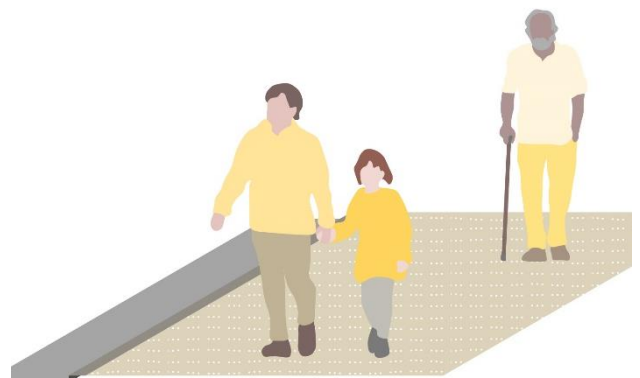
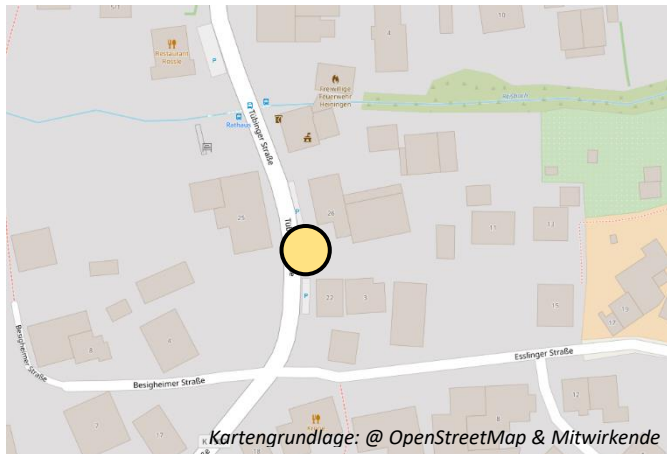
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Tübinger Straße, Höhe Hausnummer 22-26

Mangelbeschreibung

Die Gehwegbreite ist nicht ausreichend. Durch die Längsparkstände wird die nutzbare Gehwegbreite verringert und die vorgesehene Mindestbreite von 2,50 m nicht eingehalten.



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Entfernung der Längsparkstände, um die erforderliche Gehwegbreite von mind. 2,50 m zu erreichen. Bei einer Gehwegbreite von 2,50 m ist der Begegnungsfall von zwei Personen inkl. der notwendigen Sicherheitsabstände möglich; dies ist ebenso förderlich für die barrierefreie Begehrbarkeit. An dieser Stelle ist eine ausreichende Straßenraumbreite gegeben, um die Mindestbreite unter Entfernung der Längsparkstände zu erfüllen.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 4

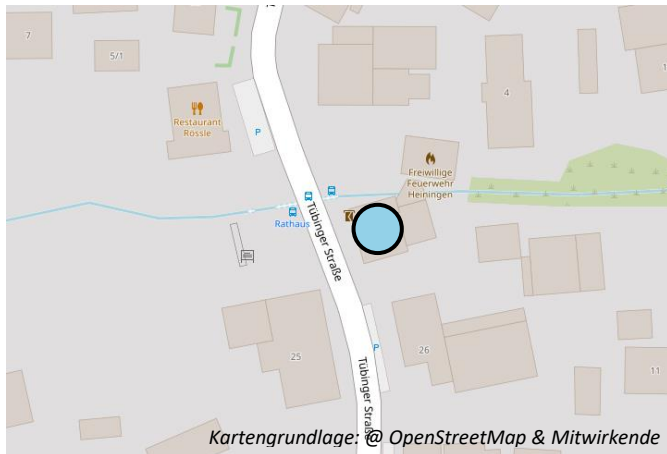
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Tübinger Straße, Stadtteilgeschäftsstelle

Mangelbeschreibung

Die Stadtteilgeschäftsstelle Heiningen ist nicht barrierefrei zugänglich, da hinter dem Zugang zum Gebäude direkt eine Treppenanlage folgt. Die Inanspruchnahme der Dienstleistungen der Stadtteilgeschäftsstelle soll auch für mobilitätseingeschränkte Personen möglich sein.



Handlungsimpuls

Herstellung von barrierefreier Erreichbarkeit des Gebäudes. 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

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.



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

Handlungsimpuls Nr. 5

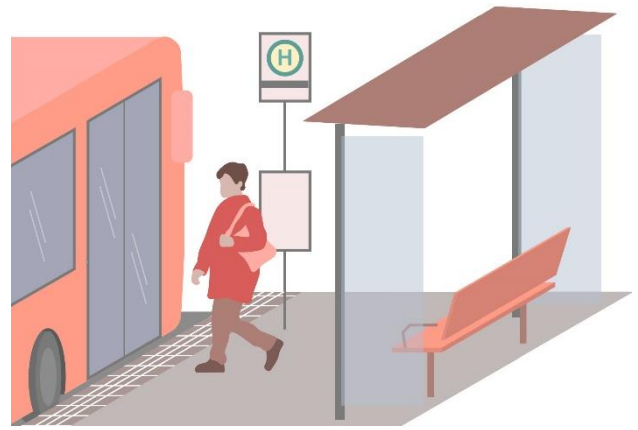
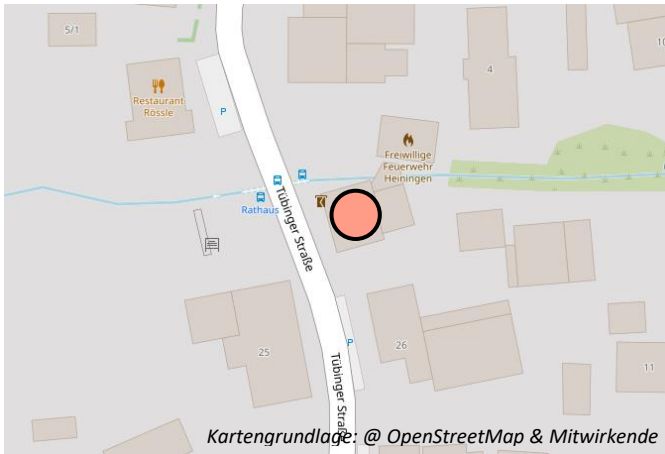
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Tübinger Straße, Bushaltestelle Rathaus

Mangelbeschreibung

An der Bushaltestelle befindet sich kein dynamisches Fahrgastinformationssystem um aktuelle Fahrplandaten anzuzeigen. Darüber hinaus befinden sich am Bussteig Rathaus (Ostseite) weder Sitzgelegenheiten noch eine Überdachung für wartende Fahrgäste. Damit gehen Komforteinbußen einher und die ÖPNV-Nutzung ist weniger attraktiv.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls



Errichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems (beide Bussteige) sowie eines überdachten Wartebereiches mit barrierefreien Sitzgelegenheiten (Bussteig Ostseite). Aufgrund der geringen Platzverfügbarkeit im Seitenraum kann der Wartebereich auf der angrenzenden Platzfläche in direkter Sichtbeziehung zur Haltestelle errichtet werden. Durch den überdachten Wartebereich wird die Wartezeit auf den ÖPNV wetterunabhängig und mit Sitzgelegenheiten komfortabler gestaltet. Durch das dynamische Fahrgastinformationssystem (DFI) können Echtzeitdaten der Busse angezeigt werden. Der DFI-Anzeiger sollte mindestens zwei Zeilen aufweisen, um auch die nachfolgende Fahrt anzuzeigen.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

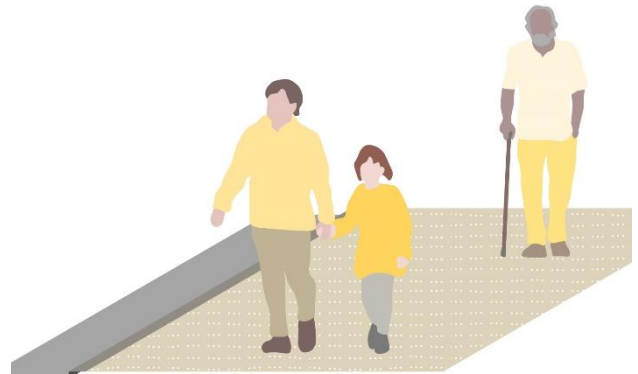
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

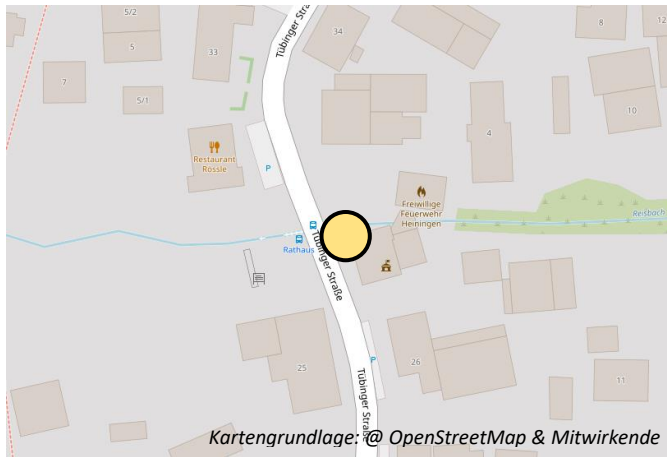
Tübinger Straße, LSA am Rathaus



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Der akustische Signalgeber an der Lichtsignalanlage (Ampel) ist nicht funktionsfähig. Die vollständig barrierefreie Nutzbarkeit der Lichtsignalanlage ist hierdurch nicht gegeben.



Handlungsimpuls



Überprüfung und Instandsetzung des akustischen Signalgebers an der Lichtsignalanlage. Erst mit vollständig funktionstüchtigen akustischen Signalgebern ist die barrierefreie Nutzbarkeit der Lichtsignalanlage gegeben. Darüber hinaus soll eine regelmäßige Kontrolle der Funktionstüchtigkeit der akustischen Signalgeber stattfinden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

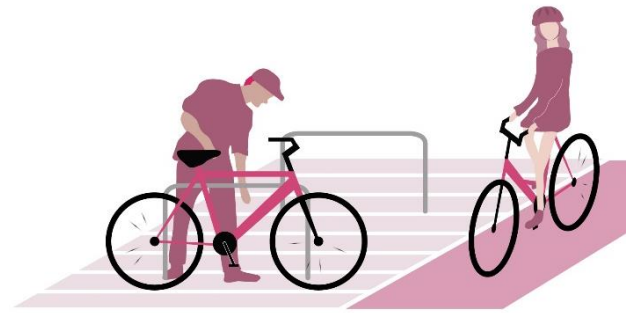
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 7

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

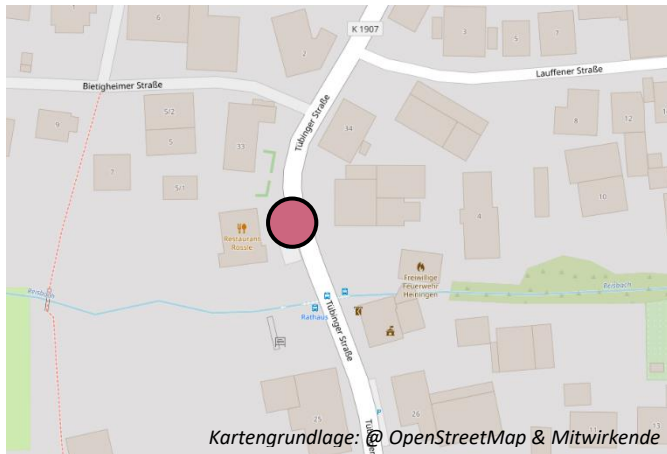
Tübinger Straße, Restaurant



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Die Senkrechtparkstände für Kraftfahrzeuge stellen durch die fehlenden Sichtbeziehungen beim Ausparken eine Gefährdung für Radfahrende dar. Die Anordnung bedingt einen hohen Flächenbedarf im Seitenraum, welcher an dieser zentralen Stelle in der Ortsmitte anderweitig genutzt werden kann.



Handlungsimpuls



Auflösung der Senkrechtparkstände und Einrichtung von Längsparkständen. Durch die Längsparkstände wird die Gefährdung bei Ein- und Ausparkmanövern minimiert, ein Sicherheitstrennstreifen im Seitenraum ist zusätzlich anzulegen. Die Parkstände sollen als Sonderparkstände genutzt werden. Unter Beachtung der notwendigen Gehwegbreite von 2,50 m können zusätzlich auf der freigewordenen Fläche Radabstellanlagen realisiert werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Einrichtung von Sonderparkständen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 8), Einrichtung von Radabstellanlagen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 9)

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

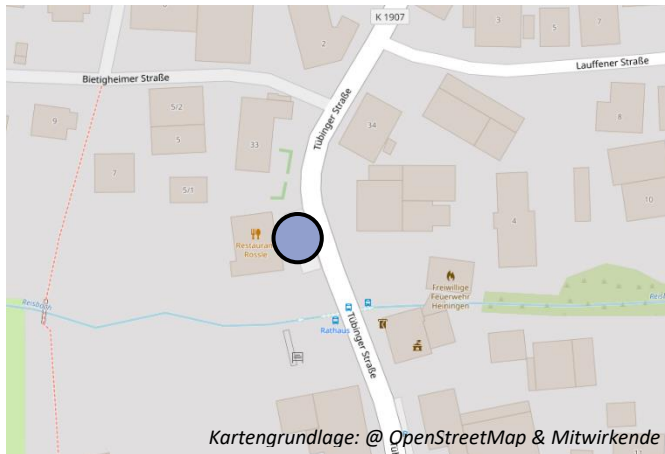
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Es gibt keine Sonderparkstände wie z. B. Behindertenparkstände, Car-Sharing-Parkstände und Parkstände mit Ladeinfrastruktur in der Tübinger Straße.



Handlungsimpuls



Einrichtung neuer Sonderparkstände wie z. B. Behindertenparkstände, Car-Sharing-Parkstände und Integration von Ladesäulen an öffentlichen Parkständen. Um schwerbehinderten Personen kurze Wege vom eigenen Pkw zum Zielort und damit eine selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen sind Parkstände für Schwerbehinderte, welche größere Maße in Breite und Tiefe vorweisen, sinnvoll. Car-Sharing-Parkstände können das Mobilitätsangebot erweitern. Ladesäulen sollten in Form von Normal-Ladepunkten oder Schnell-Ladepunkten an entsprechenden Sonderparkständen integriert werden. Die vorhandenen Senkrechtparkstände können in Längsparkstände umgewandelt und als Sonderparkstände genutzt werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Auflösung der Senkrechtparkstände (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7).

Realisierungshilfe

Keine.

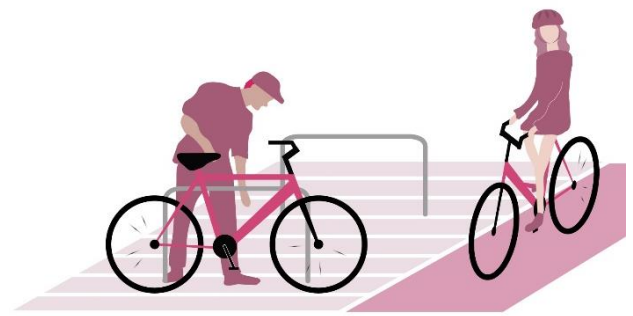
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 9

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

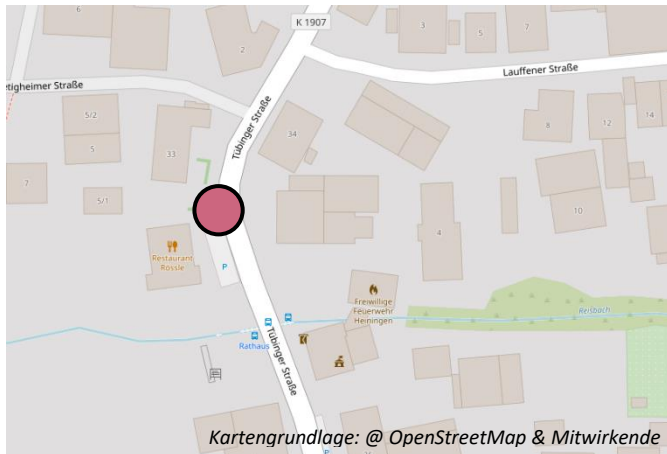
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum ist keine Radabstellanlage vorhanden. Es besteht die Gefahr, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden und den Fußverkehr beeinträchtigen.



Handlungsimpuls



Einrichtung von Radabstellanlagen an den wichtigsten Quell- und Zielorten des Radverkehrs, z. B. am Rathaus. Sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten in Form von Anlehnhalterungen sind ein elementarer Baustein zur Förderung des Radverkehrs

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Die Ergänzung der Radabstellanlagen durch eine Überdachung ist möglich.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 10

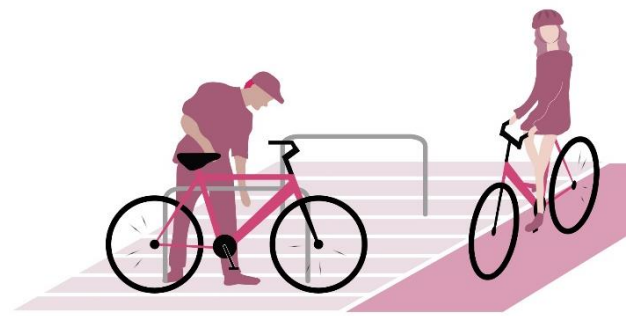
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

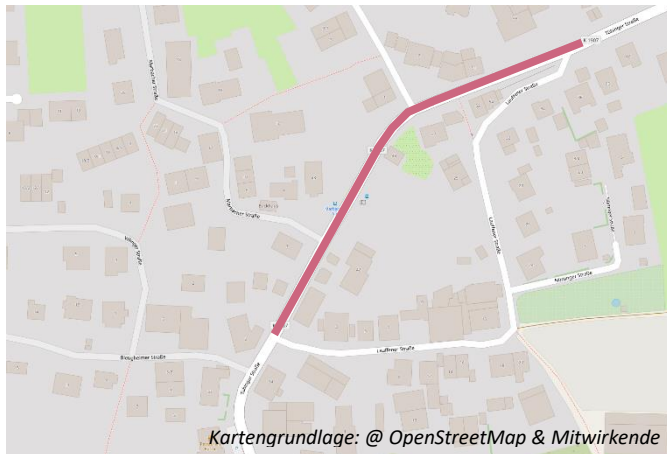
Tübinger Straße, zwischen Lauffener Straße (Süd) und Ortsausgang (Kreisverkehr Oberndorfer Straße)

Mangelbeschreibung

Ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50, dies begünstigt enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender.



Kategorie Radverkehr



Handlungsimpuls



Anordnung einer streckenbezogenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Hierdurch können Begegnungs- und Überholvorgänge sicherer stattfinden und erhöhen das subjektive Sicherheitsgefühl Radfahrender.

Voraussetzungen

Diese Maßnahme ist nach der aktuellen Fassung der StVO und den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich, muss jedoch für eine zukünftige Umsetzung vorgemerkt werden (Novelle des Straßenverkehrsgesetzes).

Begleitende Maßnahmen

Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur (vgl. Handlungsimpuls Nr. 11).

Realisierungshilfe

Keine.

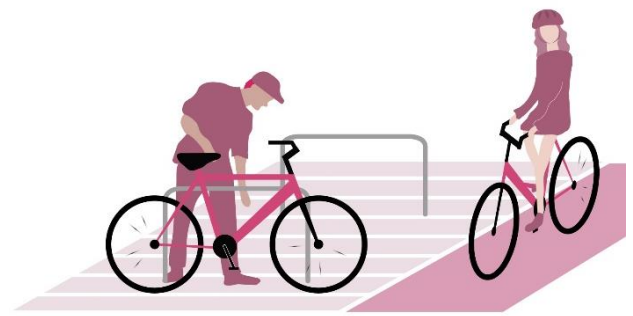
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 11

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

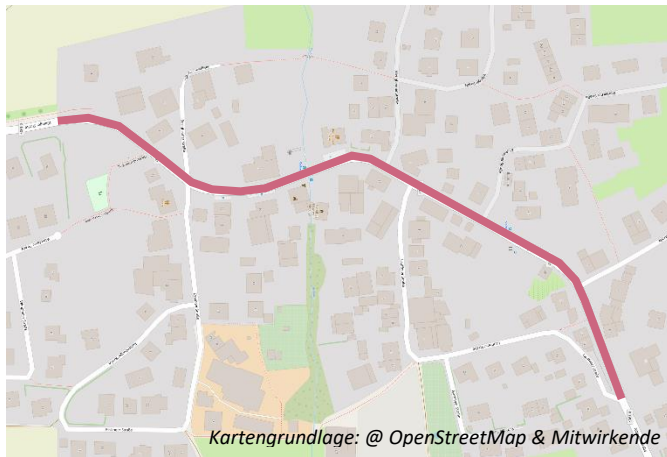
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Fehlende Radverkehrsinfrastruktur entlang der Tübinger Straße. Aufgrund der Netzbedeutung (Hauptnetz 2. Ordnung) sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr bedarf es Radverkehrsinfrastruktur.



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende



Handlungsimpuls



Einrichtung von Radverkehrsinfrastruktur gemäß Radverkehrskonzept Backnang. Da die im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Schutzstreifen unter Beibehaltung der aktuellen Fahrbahnbreite schmal ausfallen, ist eine Abwägung der einzurichtenden Radverkehrsinfrastruktur empfehlenswert. Als Alternative zu Schutzstreifen ist die Markierung einer Piktogrammreihe zu prüfen. Die Verbreiterung der Fahrbahn ist aufgrund zu geringer Seitenraumbreiten ebenfalls nicht anzustreben, um den Fußverkehr nicht einzuschränken.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Anordnung von Tempo 30 (vgl. Handlungsimpuls Nr. 10), Maßnahme S 56 Radverkehrsnetz Backnang.

Realisierungshilfe

Keine.

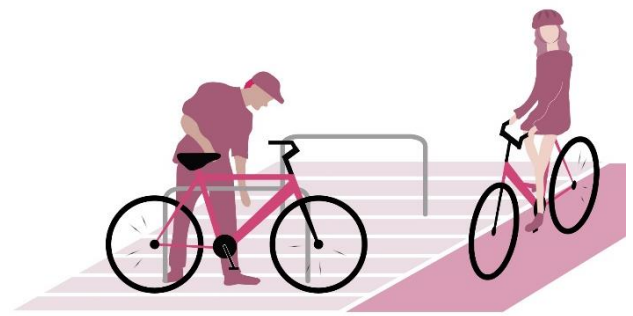
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

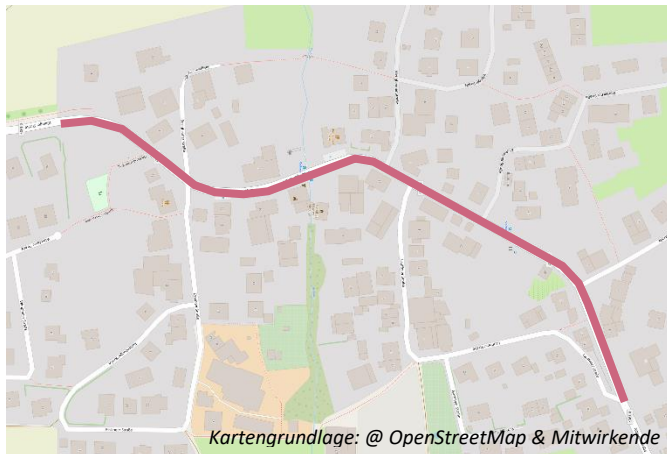
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Fehlende bzw. nicht regelwerk-konforme Radverkehrswegweisung entlang der Tübinger Straße. Die regelwerk-konforme und durchgängige Wegweisung erhöht die Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes durch verbesserte Orientierung.



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende



Handlungsimpuls



Einrichtung einer Radverkehrswegweisung. Als Teil des kommunalen Radverkehrsnetzes ist die Einrichtung einer Radverkehrswegweisung entlang der Tübinger Straße sinnvoll. Dadurch wird die Orientierung im Netz vereinfacht und die Nutzbarkeit für Radfahrende verbessert.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 13

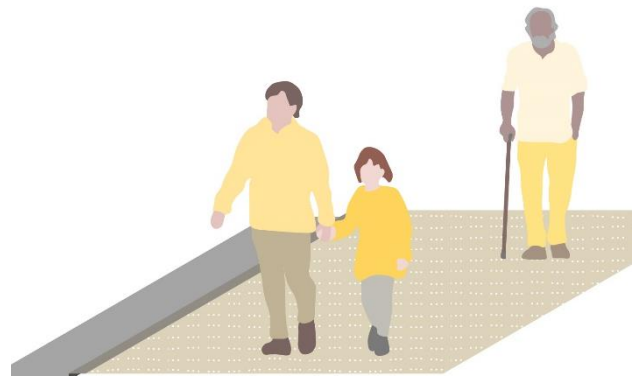
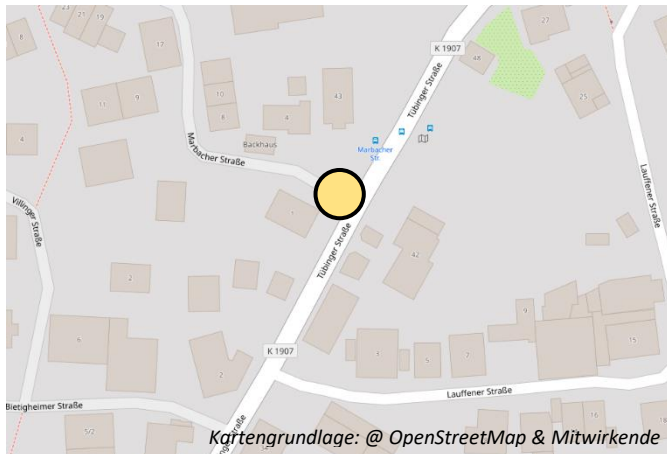
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Tübinger Straße, Einmündung Marbacher Straße

Mangelbeschreibung

Die begehbare Fläche im Seitenraum ist durch vorhandene Baumscheiben eingeschränkt. Durch die Baumscheiben wird die nutzbare Gehwegbreite verringert und die vorgesehene Mindestbreite von 2,50 m nicht eingehalten



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Einsatz von begehbaren Gitterelementen an den Baumscheiben. Durch begehbare Gitterelemente wird die nutzbare Fläche im Seitenraum vergrößert und eine durchgängige Befahrbarkeit bspw. mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen verbessert.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 14

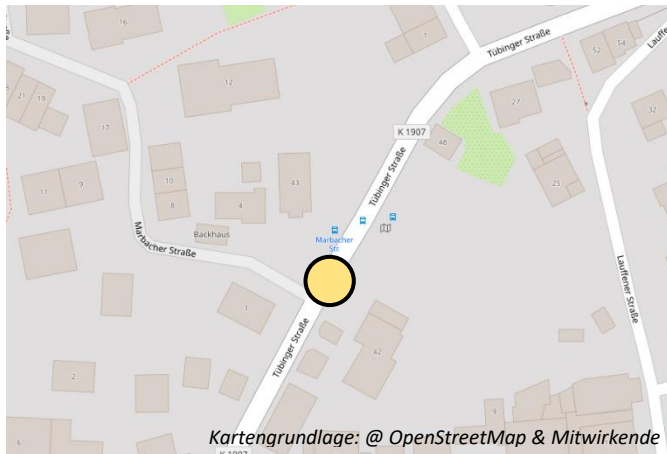
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Tübinger Straße, Bushaltestelle Marbacher Straße

Mangelbeschreibung

Die Querungsanlage an der Bushaltestelle Marbacher Straße ist nicht barrierefrei ausgebaut und daher nicht für mobilitätseingeschränkte Personen und Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Querungsanlage. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Personen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst taktile Leitsysteme, differenzierte Bordhöhen (Doppelbord mit 0 cm und 6 cm Bordhöhe) sowie akustische Signale. Dabei kann auf die bereits ausgebaute Lichtsignalanlage am Rathaus verwiesen werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Überprüfung und Instandsetzung des akustischen Signalgebers an der Lichtsignalanlage (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 15

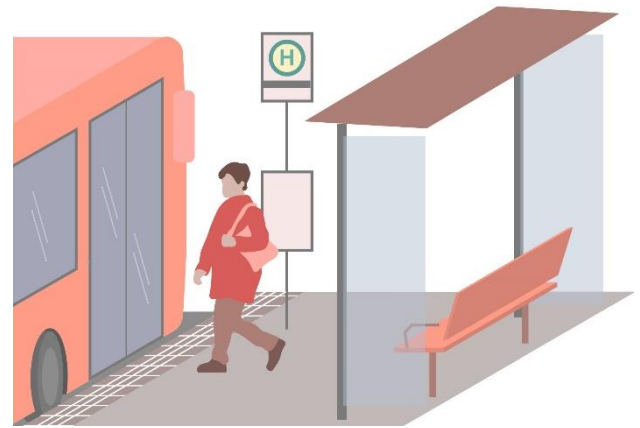
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

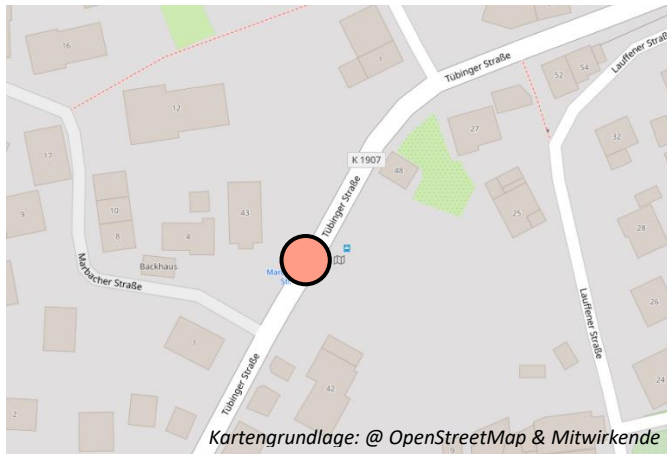
Tübinger Straße, Bushaltestelle Marbacher Straße

Mangelbeschreibung

Der Zustieg an der Bushaltestelle Marbacher Straße ist für Fahrgäste aufgrund fehlender Ausstattung mit taktilen Leitelementen und fehlendem ebenerdigem Zustieg nicht barrierefrei möglich.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der beiden Bushaltesteige mit taktilen Leitelementen und ebenerdigem Zustieg (z. B. über Hochbord). So wird die uneingeschränkte Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Umbau zu Haltestelle am Fahrbahnrand (vgl. Handlungsimpuls Nr. 17).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 16

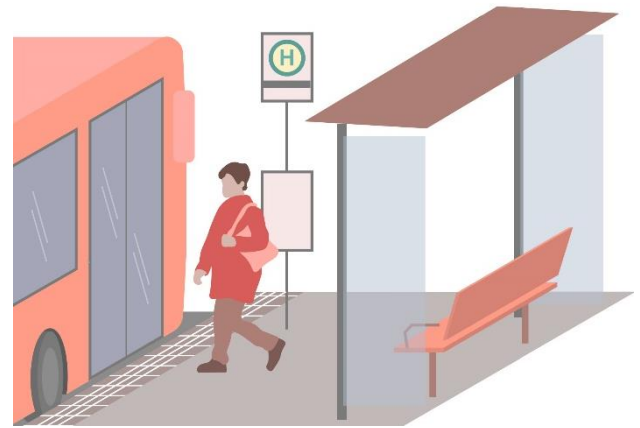
Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

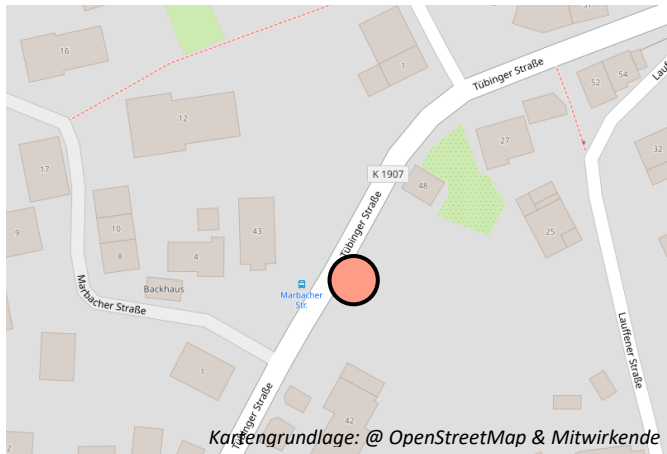
Tübinger Straße, Bushaltestelle Marbacher Straße

Mangelbeschreibung

Der Zustieg am Bushaltesteig Marbacher Straße (Ostseite) ist für Fahrgäste aufgrund der Haltestellenform nicht barrierefrei möglich.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls



Umbau des Bushaltesteiges Marbacher Straße (Ostseite) von einer Busbucht zu einer Haltestelle am Fahrbahnrand. Zur Erreichung der Barrierefreiheit ist in diesem Bereich nicht ausreichend Fläche für eine barrierefrei gestaltete Busbucht vorhanden, da ein gerades Heranfahren an ein Hochbord nicht möglich ist. Durch die Haltestelle am Fahrbahnrand wird das gerade Heranfahren und damit der barrierefreie Zustieg ermöglicht. Darüber hinaus wird die Seitenraumbreite vergrößert, welche für Halstellenausstattung genutzt werden kann.

Voraussetzungen

Ggf. muss die betriebliche Notwendigkeit einer Warteposition und deren Verlagerung mit dem Betreiber des Busverkehrs abgestimmt werden.

Begleitende Maßnahmen

Barrierefreie Ausbau der Haltesteige (vgl. Handlungsimpuls Nr. 16).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

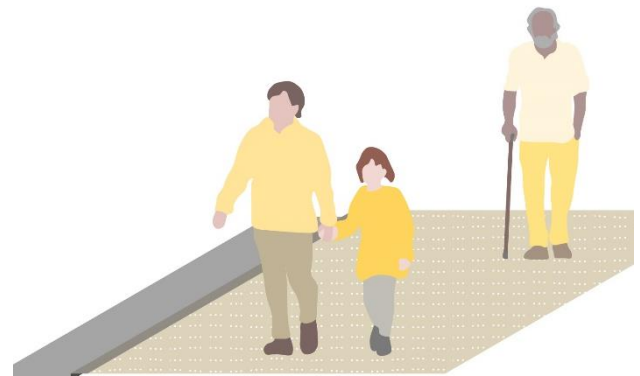
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 17

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

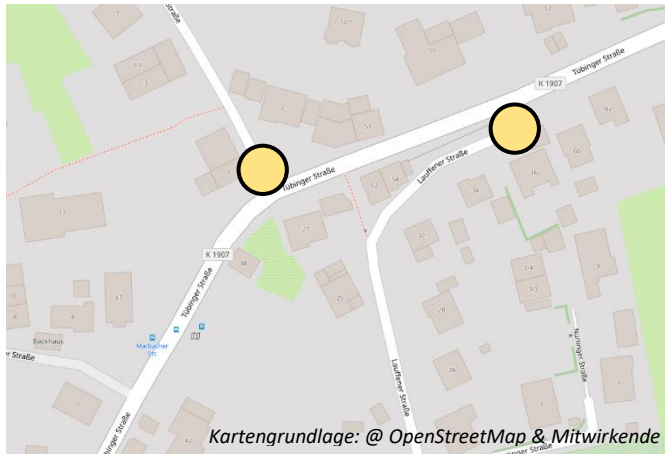
Tübinger Straße, KP Horber Straße und KP Lauffener Straße (Nord)



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

An den Einmündungen der untergeordneten Straßen sind keine Querungsanlagen vorhanden. Dadurch wird das Queren für den Fußverkehr erschwert.



Handlungsimpuls



Priorisierung des querenden Fußverkehrs durch Anlage von Gehwegüberfahrten. Diese sind für untergeordnete, wenig befahrene Einmündungen eine geeignete Möglichkeit, um den Fußverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen zu fördern. Durch die Wartepflicht von Kfz können auch durch schlechte Sichtbedingungen bedingte Konflikte reduziert werden. Bei der Umsetzung dient die Gehwegüberfahrt Marbacher Straße als Referenz.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

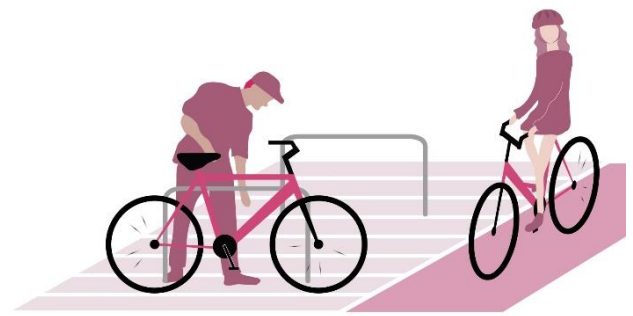
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 18

Kommune / Ortsteil	Backnang / Heiningen
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Rems-Murr-Kreis
DTV²	7.155 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

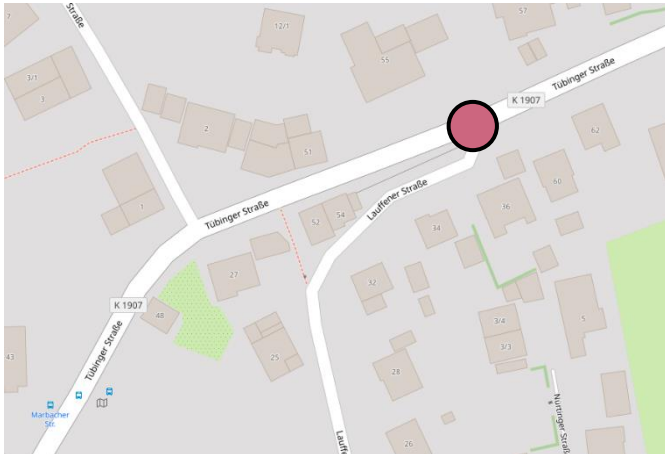
Tübinger Straße, Einmündung Lauffener Straße (Nord)



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Unübersichtliche Knotenpunktsituation aufgrund von engem Kurvenradius, Topografie und Parken auf der Fahrbahn. Durch die parkenden Fahrzeuge in Kombination mit bewegter Topografie werden Sichtbeziehungen zwischen den beiden Fahrtrichtungen der Tübinger Straße eingeschränkt. Dies führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.



Handlungsimpuls



Unterbinden des Parkens auf der Fahrbahn durch eine Zick-Zack-Linie als Grenzmarkierung für ein Halteverbot. Dadurch wird die Sichtbeziehung zwischen entgegenkommenden Verkehrsteilnehmenden auf der Tübinger Straße verbessert. In Kombination mit der Einrichtung einer Gehwegüberfahrt kann die gesamte Knotenpunktsituation sicherer gestaltet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Anlage einer Gehwegüberfahrt an der Einmündung Lauffener Straße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 17).

Realisierungshilfe

Keine.

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 $\geq$ 8.200 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
		Hohes Schwerverkehrsaufkommen	DTV (SV) > 410 Fz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit $\geq$ 50 km/h	$V_{zul} \geq$ 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 Parkstände 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	-
	Zuschläge	Summe Abzüge: -3				
		Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf $\leq$ 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	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	0,5
		Parkstände außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderparkstände in einem Multifunktionsstreifen	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): 1				
Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis 4						

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	-
	Zu geringer Grünflächenanteil	Grünflächenanteil < 5 %	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
	Fehlende Sitzgelegenheiten	Keine Standorte von Sitzgelegenheiten vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Fehlende Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten nicht/ nur punktuell barrierefrei (Ausstattung Rückenlehne + Armstütze)	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-
	Keine beschatteten Bereiche	Keine beschatteten Bereiche an Aufenthaltsflächen vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-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	-
	Summe Abzüge:			-4	
	Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	0,5
	Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	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	-
	Großer Baum vorhanden	Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	-
Summe Zuschläge (Max. 2):				Summe Zuschläge (Max. 2):	0,5
Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis				Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis	2,5

Stand 03/2024

Planersocietät und Pesch Partner

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 $V_{ad} > 20$ km/h, die den Fußverkehr priorisieren (FGU, 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 "wellige" Grundstückszufahrt	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
	Abzüge	Fehlende Querungsanlage oder Teilpflasterung an Knotenpunktarmen	Mind. 1 Knotenarm	-1	-1
		Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-
	Querungsanlagen mehrheitlich nicht barrierefrei	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA > 40 Sekunden	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-1
	Unvollständige Beschilderung von Fußgängerüberwegen	FGU mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGU 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	-
	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:			-5,5	-
	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ 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	-
	Zuschläge	Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Alle Querungsanlagen	0,5	-
		Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen	Alle Lichtsignalanlagen	1	1
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	-
Summe Zuschläge (Max. 2):					1
Fußverkehr - Endergebnis					1,5

Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Radverkehr	Abzüge	Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
		Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
		Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-1
		Zu schmale Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
		Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
		Kein Sicherheitsstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
		Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung intensiv	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Summe Abzüge:				-5,5
	Zuschläge	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	-
		Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	-
		Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Breite Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
Summe Zuschläge (Max. 2):				0	
Radverkehr - Endergebnis				0,5	

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	-
	Abzüge	Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	Gesamter Untersuchungsraum	-4	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-1
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-1
		ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
	Summe Abzüge:				-2
	Zuschläge	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
		Bedienung durch mindestens 2 ÖV-Linien	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	1	-
		ÖV-Haltepunkte mehr als zur Hälfte vollständig barrierefrei	> 50 % der Haltepunkte	1	-
		ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruftaxi, Bürgerbus etc.)	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	0,5	0,5
		Alle ÖV-Haltepunkte mit weiterer Zusatzausstattung	Alle ÖV-Haltepunkte	0,5	-
	Summe Zuschläge (Max. 2):				0,5
	Öffentlicher Verkehr - Endergebnis				4,5