Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Qualitätserfassung Ortsmitten Ergebnisdossier

Maulburg | Hauptstraße

Landkreis Lörrach

nvbw
Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH

Impressum

Auftraggeber

NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 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

Hendrik Engelbrecht (M. Sc.), Planersocietät
Jonas Schmid (M. Sc.), Planersocietät

Datum der Erfassung

Februar 2026

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

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Informationen zum Untersuchungsgebiet

Name der Kommune	Maulburg
Landkreis	Landkreis Lörrach
Einwohnerzahl der Kommune[1]	4.366
Teilnahme am Fußverkehrs-Check[2]	Nein
Zugehörigkeit zum RadNETZ BW[3]	RadNETZ Alltag

[1] Daten auf Basis des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Stichtag: 31.12.2023)
[2] Teilnahme ggf. mit anderem Untersuchungsraum
[3] Zugehörigkeit mindestens eines Teilabschnitts, oder RadNETZ BW kreuzt das Untersuchungsgebiet

Einführung

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

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

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

Ablauf der Qualitätserfassung

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

Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Aufenthaltsqualität und Grün

Ortsbild und Nutzungen

Fußverkehr

Radverkehr

Öffentlicher Verkehr

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

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

Hinweis

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

Erläuterungen

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

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

  bis 10.000 Euro *(Kleinstmaßnahmen)*

  bis 25.000 Euro *(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 und die Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bäume und Bepflanzung hoch ist. Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) dabei, verkehrsberuhigte Ortsmitten und Stadtteilzentren mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Bezuschusst werden unter anderem der Um- und Rückbau innerörtlicher Straßen sowie Maßnahmen, die den Rad- und Fußverkehr fördern.

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

Gefördert wird zudem die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, z. B. Klimamobilitätspläne oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte z. B. zum Rad- und Fußverkehr sowie Schulwege.

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

Wer kann Fördermittel erhalten?

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

Ansprechpartner

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

Regierungspräsidium Stuttgart

Tel.: 0711/904-140 01
E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60
E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de

Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02
E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de

Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52
E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Weitere Serviceangebote des Ministeriums für Verkehr

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

Visualisierung: Vorher / Nachher

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

Foto/Visualisierung: Lebendige Ortsmitten BW, 2023

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

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

Temporäre Umgestaltung

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

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

Foto: Yannick Wegner / Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Weitere Informationen zur temporären Umgestaltung und Beispiele gibt es hier: https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung

Servicestelle Ortsmitten

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

Kontakt

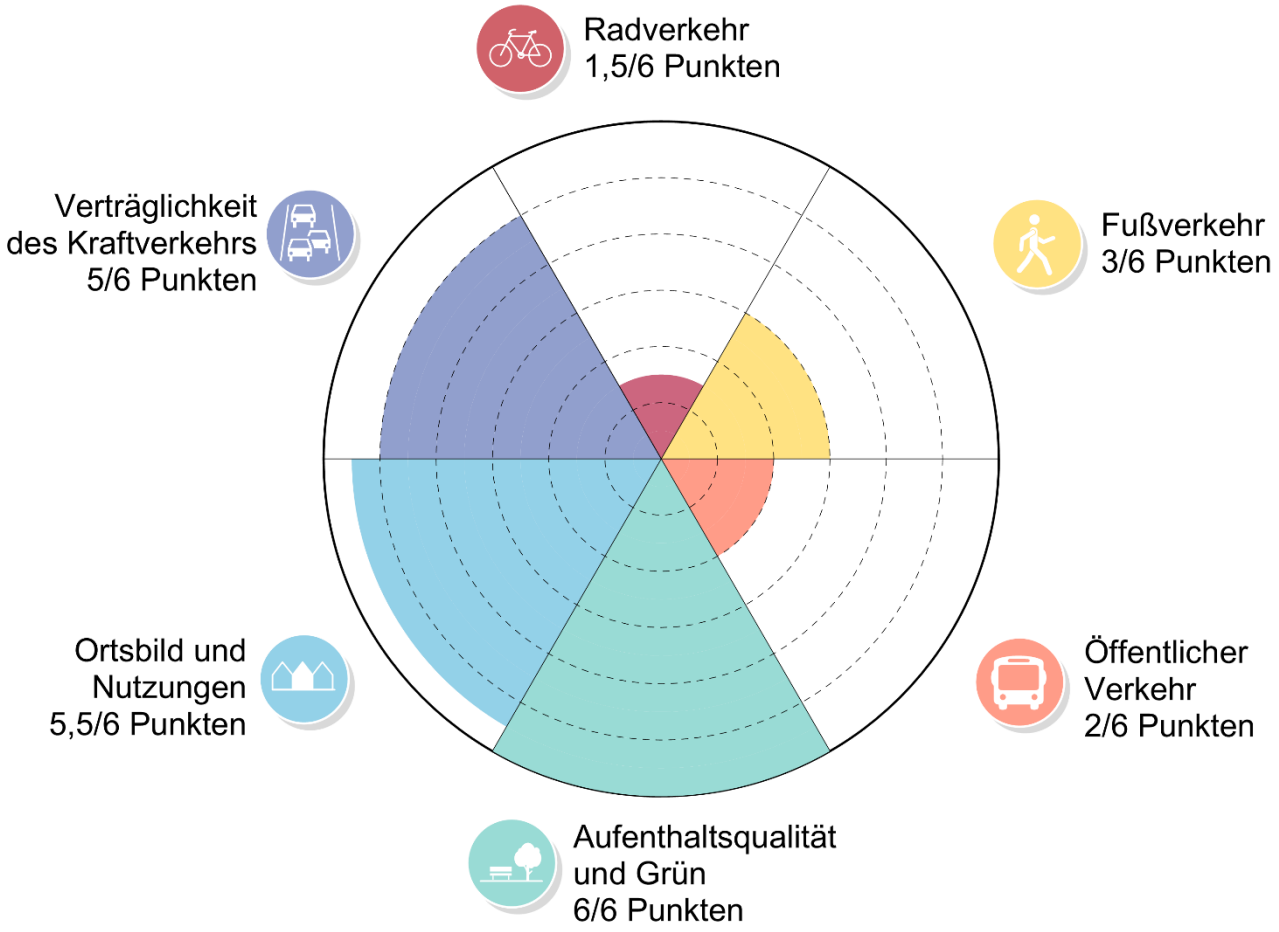
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

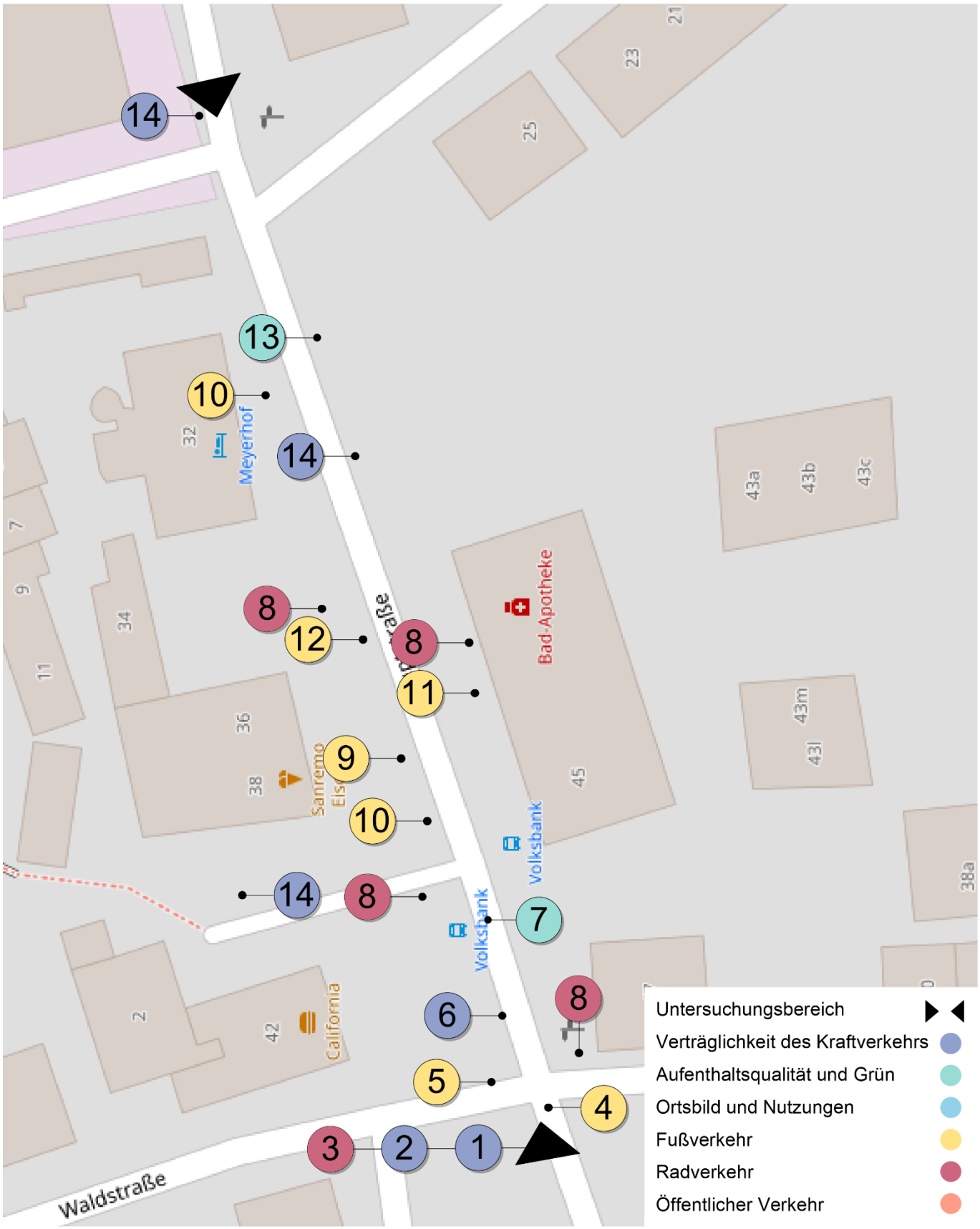
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

Zusammenfassende Bewertung

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



Karte Handlungsimpulse



Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Handlungsimpuls Nr. 1

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Mangelbeschreibung

Es wird berichtet, dass ein Großteil des Schwerverkehrsaufkommens in der Ortsmitte Ziel und/oder Quelle an den östlich des Untersuchungsgebietes liegenden Gewerbebetrieben hat. Vorgesehen für die Erschließung dieser Betriebe aus Westen ist die B 317 über die 2018 fertiggestellte Anschlussstelle Maulburg Ost. Aufgrund der kürzeren Strecke werde die Ortsdurchfahrt statt der Ortsumgehung von einzelnen Lkw-Fahrenden (von Westen / Autobahn kommend), zur An- und Abfahrt genutzt. Trotz eines insgesamt niedrigen Schwerverkehrsanteils von 2 % entstehen hierdurch vermeidbare Beeinträchtigungen der Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte durch Schall- und Schadstoffemissionen. Der Schwerverkehr sowie die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2) können sich zudem negativ auf das Sicherheitsempfinden von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auswirken.

Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Handlungsimpuls

Die Reduzierung des Schwerverkehrsaufkommens wäre ein Gewinn für eine Steigerung der Attraktivität der Ortsmitte und sollte im Rahmen zukünftiger Entwicklungen von allen Beteiligten angestrebt werden. Der Schwerverkehrsanteil kann durch die Errichtung eines Durchfahrtsverbots für Schwerverkehr mit VZ 253 StVO mit Zusatzzeichen "Anlieger frei" (VZ 1020 - 30 StVO) oder "Durchgangsverkehr" (VZ 1053-36) gesenkt werden. Eine Alternativroute zu den Gewerbebetrieben im Osten der Ortsbebauung bildet die B 317 im Norden. Durch eine ergänzende Beschilderung entlang der Bundesstraße zur Anfahrt zu den Gewerbebetrieben kann zusätzlich Entlastung und Klarheit geschaffen werden. Eine geringere Belastung durch Schwerverkehr verbessert die Aufenthaltsqualität sowie die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmender.

Voraussetzungen

Ggf. Absprache mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde

Begleitende Maßnahmen

Einrichten von Tempo 30 (vgl. Handlungsimpulse Nr. 2). Die Ideen und Gedanken für eine „Grüne Mitte“ am Gelände der Firma Endress+Hauser bieten perspektivisch weitere Möglichkeiten, um die verkehrlichen Widerstände für den Durchgangsverkehr in der Ortsmitte zu erhöhen. Hierdurch wird die Durchfahrt von Westen zu den Gewerbegebieten stark erschwert und die Nutzung der Alternativroute über die B 317 deutlich attraktiver.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 2

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Mangelbeschreibung

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in der gesamten Ortsmitte verursacht starken Verkehrslärm und schränkt das subjektive Sicherheitsgefühl ein. Hierunter leiden Anwohnende sowie die Aufenthaltsqualität in diesem zentralen Straßenraum für Besucher: innen und die Kundschaft des Einzelhandels. Zudem wird das Queren der Fahrbahn ohne Querungsanlage zur Erreichung der verschiedenen Nutzungen in der Ortsmitte erschwert. Die ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 bedingt Sicherheitseinbußen für Radfahrende (vgl. Handlungsimpuls Nr. 3). Der geradlinige Fahrbahnverlauf und fehlende Anlagen zur Geschwindigkeitsdämpfung oder -sensibilisierung verleiten weiter zu hohen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr.

Handlungsimpuls

Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 und Einrichtung eines Dialogdisplays mit Geschwindigkeitsanzeige, um zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu sensibilisieren. Im Rahmen des gerade in Bearbeitung befindlichen Aktionsplanes für Mobilität, Klima- und Lärmschutz könnte Tempo 30 eine Maßnahme sein, um Lärm- und Schadstoffemission im Untersuchungsgebiet zu reduzieren. Dies trägt zu einer Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte bei, auch der Radverkehr profitiert hiervon (vgl. Handlungsimpuls Nr. 3). Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit vereinfacht zudem das Queren für zu Fuß Gehende auch an Stellen ohne Querungsanlage. Einfache Maßnahmen (z.B. Dialogdisplay) zur Sensibilisierung und Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit tragen ebenso zur Verkehrsberuhigung bei.

Voraussetzungen

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduktion bedarf einer konkreten Begründung. Möglichkeiten hierfür können sich ggf. über das Aufstellen eines Lärmaktionsplanes (im Rahmen des Aktionsplans für Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL)) ergeben.

Begleitende Maßnahmen

Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1). Perspektivisch ist unabhängig davon eine Sperrung der Hauptstraße östlich des Untersuchungsgebietes geplant (bestehende Ideen und Gedanke zur „Grünen Mitte“ am Gelände der Firma Endress+Hauser mit Entstehung einer großen Aufenthaltsfläche). Hierdurch reduziert sich der Charakter der Hauptstraße als Durchgangsstraße.

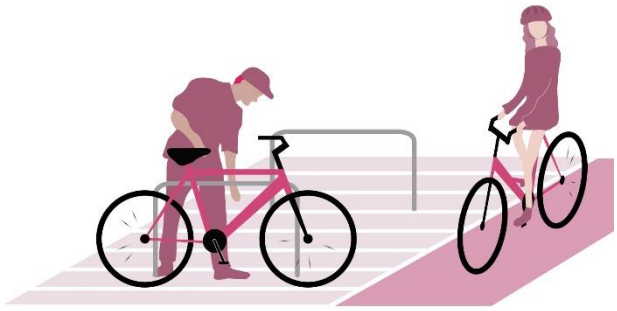
Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Radverkehr

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Mangelbeschreibung

Es wird berichtet, dass Radfahrende entlang der Hauptstraße v.a. westlich des Untersuchungsgebietes zur Nutzung des Gehweges tendieren. Die vorgesehene Führung des Radverkehrs in diesem Abschnitt ist im Mischverkehr auf der Fahrbahn, der Gehweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Das subjektive Sicherheitsempfinden entlang der Fahrbahn kann jedoch durch Tempo 50 und enge Überholvorgänge durch den Kfz-Verkehr beeinträchtigt werden. Die Verbindung entlang der Hauptstraße ist dabei als Teil des überregionalen RadNetz BW ausgewiesen. Im Einmündungsbereich der Neuen Straße können dadurch Konflikte zwischen dem Radverkehr und abbiegenden Fahrzeugen entstehen. Zusätzlich entstehen durch die Befahrung des Gehweges Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr.

Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Handlungsimpuls

Sensibilisierung des Radverkehrs. Durch geeignete Maßnahmen – z. B. Hinweise am Gehweg zur Vermeidung von Fehlverhalten – kann das Bewusstsein der Radfahrenden für ein regelkonformes Fahrverhalten gestärkt werden. Dies trägt zu mehr subjektiver Sicherheit bei und reduziert die fehlerhafte Nutzung des Gehwegs, der damit vollständig den Bedürfnissen des Fußverkehrs dient. Konflikte mit dem Fußverkehr und abbiegenden Kfz können so reduziert werden. Durch eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2) und die daraus resultierende Verkehrsberuhigung kann zu einem höheren Komfort und subjektiven Sicherheitsgefühl beim Fahren auf der Fahrbahn beigetragen werden. Das Bedürfnis des Radverkehrs zur Nutzung des Gehweges kann so gesenkt werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Durchfahrtsverbot für den Schwerverkehr (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1) und Einrichten von Tempo 30 (vgl. Handlungsimpulse Nr. 2).

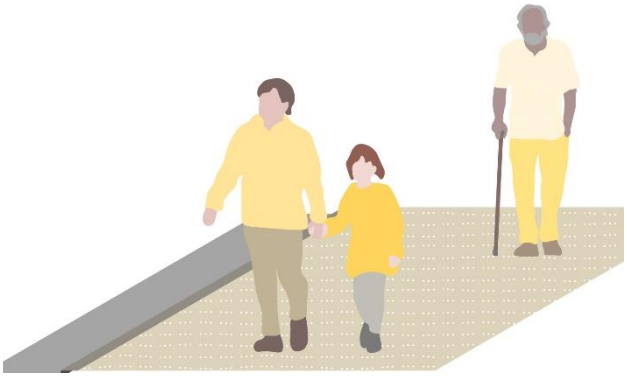
Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Fußverkehr

Lage

Fußgängerüberweg am Knotenpunkt Hauptstraße/Waldstraße/Neue Straße

Mangelbeschreibung

Der Fußgängerüberweg ist nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.

Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Handlungsimpuls

Barrierefreier Ausbau der Querungsanlage. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst taktile Leitsysteme und i.d.R. differenzierte Bordhöhen.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

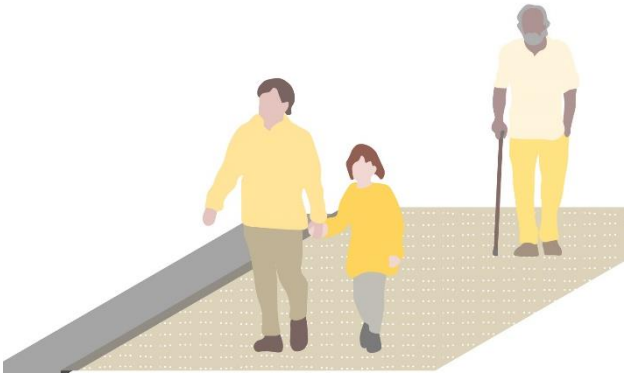
Realisierungshilfe

Musterelement Nr. 5.1-01a aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 5

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Fußverkehr

Lage

Einmündung Waldstraße /
Außengastronomie Restaurant „California“

Mangelbeschreibung

Es kann beobachtet werden, dass der Durchgang zum Gehweg entlang der Hauptstraße zwischen Außengastronomie und dem Restaurant-Gebäude (Hauptstraße 42 - östlich der Waldstraße) von parkenden Kfz versperrt wird. Diese Stelle ist für ein sicheres Queren der Waldstraße ohne Sichteinschränkungen freizuhalten. Bei aufgestellter Außengastronomie (Erhebung und Fotos im Februar 2026) behindern abgestellte Fahrzeuge am Durchgang zur Waldstraße somit die barrierefreie Begehbarkeit des Seitenraums und Querbarkeit entlang der Hauptstraße in der Ortsmitte. Mobilitätseingeschränkte Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen müssen über die Haltestellenbucht ausweichen.

Handlungsimpuls

Sensibilisierung des Grundstückseigentümers und/oder Anlieger des Gebäudes zu Komforteinbußen und die Herausforderungen beim Thema Barrierefreiheit. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität. Ansprüche des ruhenden Verkehrs sind dem unterzuordnen. Eine alternative Möglichkeit, das Queren der Waldstraße für den Fußverkehr zu vereinfachen, ist das Vorziehen des dortigen verkehrsberuhigten Bereiches im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Haltestellen- und Knotenbereiches (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7).

Voraussetzungen

Es handelt sich bei dem Bereich teilweise um private Fläche.

Begleitende Maßnahmen

Verzicht auf die Haltestellenbucht und Umbau zur Aufenthalts- und Fußverkehrsfläche (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7) um die Belange des Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität langfristig zu verbessern.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Lage

Knotenpunkt Hauptstraße/Waldstraße/Neue Straße

Mangelbeschreibung

Das Verkehrszeichen Vz 306 StVO ("Vorfahrtsstraße") fehlt. Die Verkehrsführung an der Einmündung Hauptstraße/Waldstraße ist für aus Osten kommende Fahrzeuge nur über die Fahrbahnmarkierung erkennbar.

Handlungsimpuls

Anbringung des Verkehrszeichens VZ 306 StVO ("Vorfahrtsstraße"). Durch das Anbringen dieses Verkehrszeichens ist die Vorfahrtsregelung entlang der Hauptstraße für alle Verkehrsteilnehmende klargestellt.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

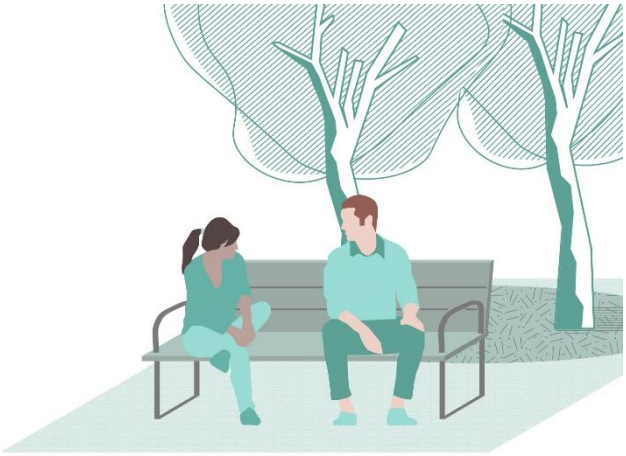
Das Verkehrszeichen ist aktuell noch durch die bestehenden Verkehrsregelungen am Knoten und in den einzelnen Knotenarmen notwendig. Im Falle eines Vorziehens des verkehrsberuhigten Bereiches in der Waldstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7) entfällt dieser Impuls.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 7



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Bereich um die Bushaltestelle Volksbank (beidseitig)

Mangelbeschreibung

Die Busbuchten als Haltestellenform am Bushaltepunkt Maulburg, Volksbank verbrauchen anderweitig nutzbare Fläche und sind aufgrund der nur noch einmal täglichen Bedienung auf der Nordseite mit Angeboten des ÖPNV (auf Südseite ganz eingestellt) verkehrlich nicht erforderlich. Es kann beobachtet werden, dass die Busbuchten zum Halten und Parken von Kfz genutzt werden. Der Bereich mit seiner zentralen Lage in der Ortsmitte und dem breiten Seitenraum besitzt dabei eigentlich hohes Potential für eine Aufenthaltsfläche, das bisher nicht genutzt wird.

Kartengrundlage: https://www.openstreetmap.org/copyright

Handlungsimpuls

Umgestaltung der Haltestellenbuchten zu einer zentralen und attraktiven Aufenthaltsfläche in der Ortsmitte, ggf. unter vollständigem Entfall der Bushaltestelle. Durch eine Umgestaltung kann dem Bereich wieder eine konkrete Nutzung zugeordnet werden. Ein Ansatz hierfür wäre etwa ein Aufenthaltsbereich mit Grünelementen, verschatteten Sitzgelegenheiten und einer Radabstellanlage. Dabei ist darauf zu achten, dass auch ein Grundangebot an barrierefreien Sitzgelegenheiten hergestellt wird. Im Zuge dessen oder unabhängig davon könnte die Hauptstraße in Teilen umgestaltet werden, bspw. durch eine optische Akzentuierung (ggf. farbiger Asphalt oder gepflastert). Dadurch können die beiden entstehenden Aufenthaltsflächen im Bereich der (ehemaligen) Bushaltestellen auf der Nord- und Südseite miteinander verbunden werden (einschließlich des westlichen Kreuzungsbereichs), um den Platzcharakter zu stärken, Geschwindigkeiten zu dämpfen und insgesamt die Aufenthaltsqualität weiter zu erhöhen.

Voraussetzungen

Bei Nutzung und Umgestaltung angrenzender Flächen ggf. Abstimmung mit Grundstückseigentümern notwendig. Abstimmung mit dem zuständigen Betreiber und Aufgabenträger, ob der bestehende Halt aufgrund von Erschließungsnotwendigkeiten weiterhin erforderlich ist oder aufgrund geringer Bedienfrequenzen verlegt bzw. entfallen kann. Dies ist bei der Fortschreibung des aktuellen Nahverkehrsplans zu berücksichtigen.

Begleitende Maßnahmen

Verbesserung der Querbarkeit und Barrierefreiheit im Einmündungsbereich der Waldstraße durch die Reduktion des ruhenden Verkehrs auf gekennzeichnete Flächen im Rahmen der Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5). Ggf. Neuanordnung der Radabstellanlagen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 8).

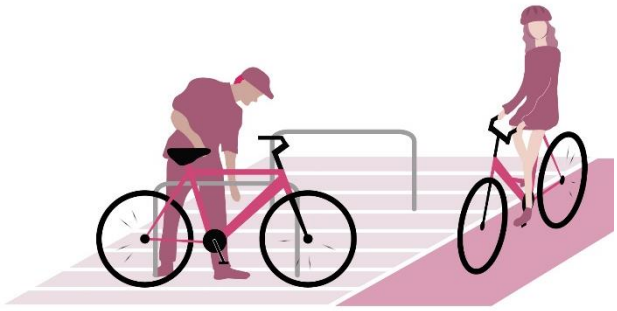
Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



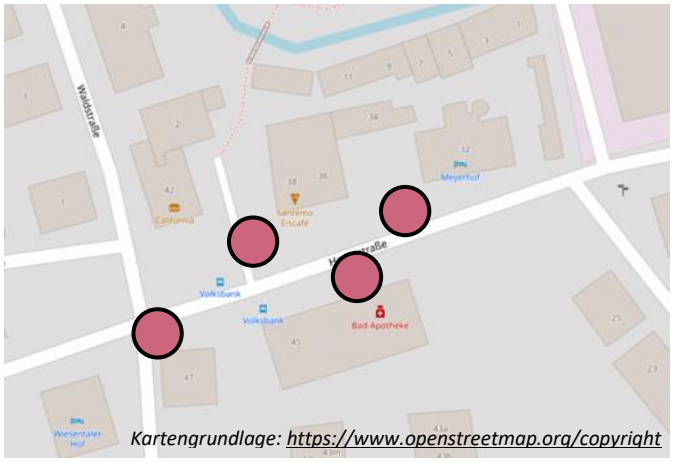
Kategorie Radverkehr

Lage

Gesamte Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Alle Radabstellanlagen in der Ortsmitte bestehen lediglich aus Vorderradhalterungen. Die Halterungen bieten keinen ausreichenden Halt für abgestellte Fahrräder und ermöglichen nicht, den Fahrradrahmen mit einem Schloss an der Anlage zu sichern. Durch den Trend zu teureren Fahrrädern (z.B. E-Bikes, Pedelecs) steigt jedoch das Erfordernis von sicheren und attraktiven Radabstellanlagen. Teilweise behindern andere Einbauten und Sitzgelegenheiten zudem die vollständige und eingeschränkte Nutzung der vorhandenen Radabstellanlagen.



Handlungsimpuls

Umbau der Radabstellanlagen in der Ortsmitte mit Anlehnhalterungen für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Halterungen. Zusätzlich ist an einzelnen Abstellanlagen die Herstellung eines Witterungsschutzes möglich, etwa im Bereich der Flächen im Westen des Untersuchungsgebietes, die aktuell hauptsächlich als Bushaltebuchten bzw. als Wartebereich genutzt werden.

Voraussetzungen

Ggf. Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern / Einzelhandelsbetreibern notwendig.

Begleitende Maßnahmen

Ggf. Anpassung der Standorte der Radabstellanlagen im Zuge der Umgestaltung einzelner Bereiche zu Aufenthaltsflächen und Grünflächen (vgl. Handlungsimpulse Nr. 7). Ggf. Schaffung einer Rad-Reparaturstation (vgl. Handlungsimpuls Nr. 13).

Realisierungshilfe

Qualitätsstandards für Radabstellanlagen und B+R - Anlagen aus dem Leitfaden Bike+Ride Baden Württemberg.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 9

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Kategorie Fußverkehr

Lage

Außengastronomie Eiscafé „GelaTi Amo“

Mangelbeschreibung

Es wird berichtet, dass die Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs in den Sommermonaten durch die Bestuhlung der Außengastronomie des Eiscafés eingeschränkt ist. Diese reicht dabei von der Gebäudekante bis auf die Höhe der Baumscheiben, nah an die vorhandenen Poller mit Ketten als Abgrenzung zur Fahrbahn heran. Die verbleibende Gehwegbreite von teilweise unter einem Meter ist für eine barrierefreie Begehbarkeit dann nicht ausreichend. Im Gehwegbereich befinden sich zudem große Steine zur Begrenzung der Fläche der Außengastronomie, die dauerhaft (auch in den Wintermonaten) ein Hindernis mitten auf der Gehbahn darstellt. Für seheingeschränkte Personen können diese aufgrund der geringen Kontrastierung eine Stolper-/Unfallgefahr darstellen.

Handlungsimpuls

Gewährleistung einer ausreichenden Gehwegbreite von mindestens 1,80 m (auf kurzen Abschnitten, sonst höher) sowie Aufklärung der Betreibenden des Eiscafés zu ggf. geltenden Begrenzungen für die Außengastronomie sowie Sensibilisierung zu den Herausforderungen beim Thema Barrierefreiheit. Die Engstelle für den Fußverkehr kann zudem durch eine Anpassung der Baumscheibe mit einem übergehbaren Gitter, welches auch eine Überfahrbarkeit mit Rollstühlen ermöglicht, entschärft werden. Zusätzlich sollte auf die mittig platzierten Steine im Bereich der Gehbahn außerhalb der Nutzungszeiten der Fläche als Außengastronomie verzichtet werden, und durch mobilere Begrenzungselemente (z.B. Blumenkästen) ausgetauscht werden. Die durchgehende hindernisfreie Nutzbarkeit des Gehwegs muss dauerhaft gewährleistet werden.

Voraussetzungen

Klärung der genauen Eigentumsverhältnisse der beanspruchten Flächen für die Außengastronomie.

Begleitende Maßnahmen

Gestalterische/Bauliche Anpassung der Abgrenzung des Seitenraums zur Fahrbahn (vgl. Handlungsimpuls Nr. 12).

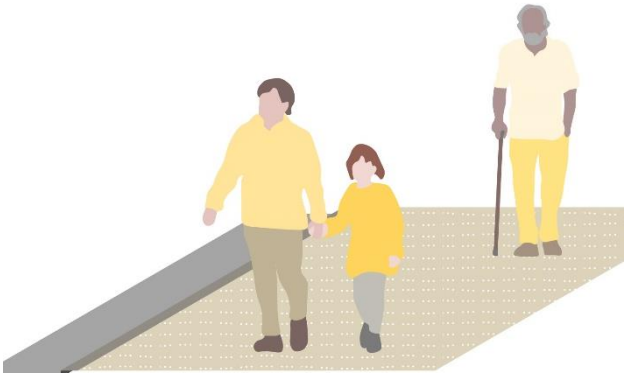
Realisierungshilfe

Grundlagen-Musterelement Nr. A-01 der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 10

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Fußverkehr

Lage

Gesamte Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Die Gehwege im Untersuchungsgebiet weisen in bestimmten Abschnitten eine gepflasterte Oberfläche mit weiten Fugen und einem teils unebenen Profil auf. Dies erschwert die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, da die Befahrung z.B. mit Rollatoren und Rollstühlen erschwert ist.

Handlungsimpuls

Schaffung von barrierearmen Belägen der Gehwege im gesamten Untersuchungsgebiet. Gehwegoberflächen im öffentlichen Straßenraum sollten möglichst eben und somit gut berollbar sein. Hierzu bietet sich die Schaffung sogenannter „Komfortstreifen“ an. Dabei wird auf einem ausreichend breiten Streifen eine ebene und gut berollbare Oberfläche hergestellt - ein flächendeckendes Abschleifen ist nicht sinnvoll möglich. Die Nutzbarkeit des Gehweges und die Erschließung der Ortsmitte auch für mobilitätseingeschränkte Personen, die auf Hilfsmittel wie Rollator und Rollstuhl angewiesen sind oder z.B. einen Kinderwagen mit sich führen, gewährleistet werden. Dies kann durch ein Abschleifen der Pflasterung oder den Einsatz geeigneter Bodenplatten umgesetzt werden.

Voraussetzungen

Es handelt sich bei den Gehwegbereichen teilweise um private Flächen.
Ggf. ist eine Abstimmung mit den Grundstückseigentümern notwendig.

Begleitende Maßnahmen

Bauliche Umgestaltung der (ehemaligen) Bushaltestellenbereiche zu Aufenthaltsbereichen (vgl. Handlungsimpulse Nr. 7).

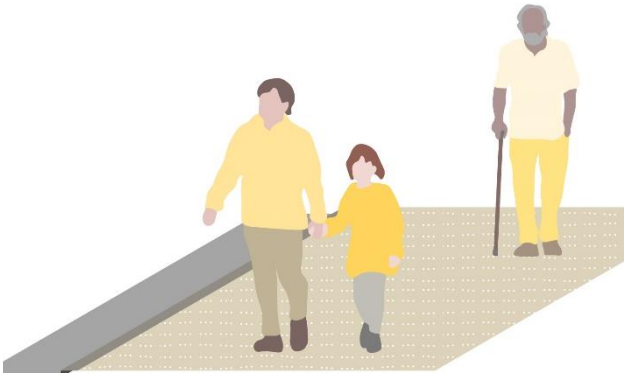
Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 11

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Fußverkehr

Lage

Einmündung/Durchfahrt zu Hauptstraße 43 a-n

Mangelbeschreibung

Die Ketten an der Einmündung der Wohnstraße (Hauptstraße 43 a-n), welche als Gehwegüberfahrt gestaltet ist, können eine Gefahrenstelle für sehbehinderte Personen darstellen. Durch die geringe Kontrastierung sind die Ketten schwer erkennbar, zudem befinden sich die Ketten in der direkten Gehbahn entlang der Hauptstraße im Seitenraum, auf Bodenhöhe gibt es keine baulichen Elemente, die mit einem Blindenstock ertastbar sind und auf das Hindernis hinweisen können.

Handlungsimpuls

Anpassung des Hindernisses, welches zur Herstellung ausreichender Sichtverhältnisse zwischen einbiegendem Kfz-Verkehr aus der Haus-Unterführung und dem bevorrechtigtem Fußverkehr dienen soll, mit einer ausreichenden Kontrastierung und einer Kante am Boden zur Erkennbarkeit durch Blindenlangstöcke. Der Zweck der Einbauten wird dadurch nicht beeinträchtigt, zudem kann das Hindernis deutlich besser mittels Blindenleitstöcken wahrgenommen werden, Unfälle werden vermieden. Zusätzlich kann so der Bereich der Zufahrt optisch aufgewertet werden. Optional kann auch die Ausrichtung/Position der Radabstellanlage angepasst werden, um ein Übersteigen der Hindernisse zu vermeiden. Durch eine Reduktion der Tiefe des Hindernisses auf dem Gehweg lassen sich zudem auch komfortablere Gehwegbreiten an der Engstelle herstellen, ohne dass der Zweck des baulichen Hindernisses beeinträchtigt wird. Auswirkungen auf die Sichtverhältnisse sind hierbei zu prüfen.

Voraussetzungen

Es handelt sich bei dem Bereich teilweise um private Flächen.
Ggf. ist eine Abstimmung mit den Grundstückseigentümern notwendig.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

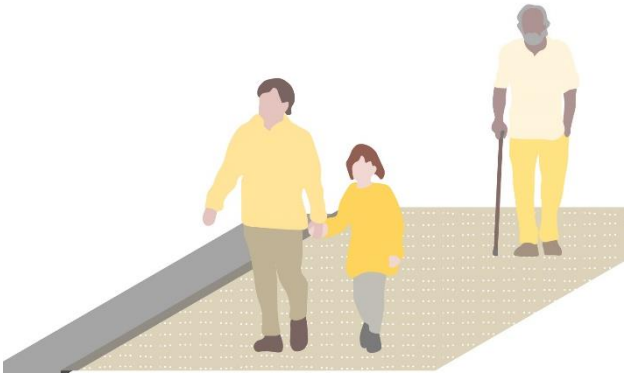
Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Kategorie Fußverkehr

Lage

Hauptstraße 32 – Hauptstraße 38

Mangelbeschreibung

Auf der Nordseite wird das Queren der Fahrbahn durch Ketten eingeschränkt. Dies ist nur im Bereich der Parkplatz-Zufahrten auf Höhe der Hauptstraße 34 möglich, sowie an einer Stelle, an welcher sich gegenüber - auf der Südseite - zwei Längsparkständen befinden. Dies hat zur Folge, dass zu Fuß Gehende die Fahrbahn schräg queren und sich im Bereich der Parkplatzausfahrten aufstellen müssen. Es kann beobachtet werden, dass häufig zwischen abgestellten Kfz die Fahrbahn gequert wird. Dies führt zu eingeschränkten Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmenden und potenziellen Gefahrensituationen. Durch das Vorhandensein mehrerer frequenzbringender Nutzungen im Untersuchungsgebiet auf beiden Straßenseiten und den dezentralen Parkmöglichkeiten ergibt sich ein hoher Querungsbedarf im Untersuchungsgebiet. Die Poller bilden zudem eine optisch wenig anspruchsvolle harte Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenraum.

Handlungsimpuls

Bessere Anpassung der Öffnungen in der Barriere an die Nutzungen im Seitenraum auf der Südseite der Fahrbahn und optische Aufwertung der Abgrenzung zur Fahrbahn. Hierdurch kann der Querverkehr von zu Fuß Gehenden über die Fahrbahn gezielt gesteuert werden. Querungsmöglichkeiten sollten dort eingerichtet werden, wo gute Sichtverhältnisse zwischen den Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden können. Dies fördert das sichere Queren für den Fußverkehr und damit die aktive Mobilität in der Ortsmitte. Zur Abgrenzung des Aufenthaltsbereich mit der Außengastronomie zum Kfz-Verkehr kann durch den Ersatz der Poller und Ketten durch eine begrünte, niedrige Hecke eine gestalterisch ansprechendere Alternative hergestellt werden, welche denselben Zweck erfüllt.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

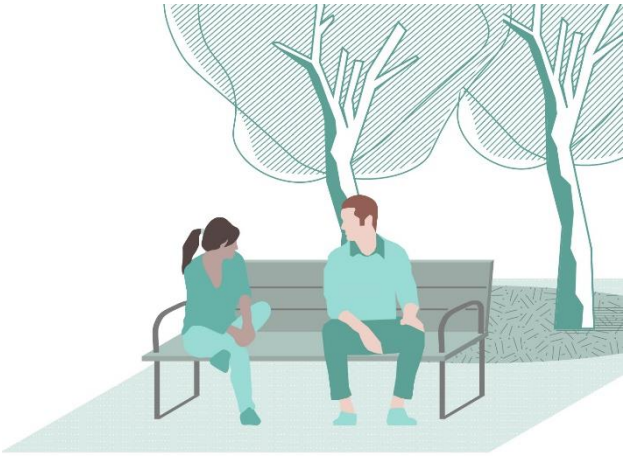
Im Zuge einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und eines stark reduzierten Durchgangsverkehrs (Ideen und Gedanken zur „Grünen Mitte“, vgl. Handlungsimpuls Nr. 2) kann das ungesicherte Queren in diesem Bereich erleichtert werden und ggf. ganz auf eine Barriere zwischen Seitenraum und Fahrbahn verzichtet werden.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 13



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Hauptstraße, westlich der Einmündung Köchlinstraße in Hauptstraße / Fläche gegenüber Meyerhof

Mangelbeschreibung

Die Fläche eines ehemaligen Längsparkstandes (Verzicht mit vormals eingeschränkten Sichtbeziehungen begründet) gegenüber des Gasthof Meyerhof auf der Südseite des Untersuchungsraumes hat keine bestimmte Nutzung. Es besteht Potenzial für eine Nutzung der Fläche für andere Nutzungsansprüche.

Handlungsimpuls

Zuweisung der Fläche zu einer konkreten Nutzung im Straßenraum. Teil einer im Rahmen dessen folgenden Umgestaltung kann die Schaffung von Stadtmobiliar mit neuen, barrierefreien Sitzgelegenheiten sowie Begrünungselementen in Form von Beeten mit Blumen, Stauden oder Sträuchern sein. Eine alternative Nutzung bilden Fahrradbügel, welche ein sicheres Abschließen von Fahrrädern am Rahmen ermöglichen, sowie eine Reparaturstation für Fahrräder. Die Hauptstraße liegt in diesem Abschnitt direkt am RadNetz BW, daher ist mit einer erhöhten Frequenz und einem hohen Nutzen an diesem Standort zu rechnen. Dabei ist sicherzustellen, dass die freizuhaltenden Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden an der Einmündung der Köchlinstraße nicht beeinträchtigt werden. Die aktuelle Zwischenlösung mit den Pollern kann so in eine dauerhafte Lösung überführt werden, in dem der Fläche wieder eine konkrete Nutzung zugeordnet wird.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Bauliche Umgestaltung der (ehemaligen) Bushaltestellenbereiche zu Aufenthaltsbereichen (vgl. Handlungsimpulse Nr. 7). Durch eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2) kann die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptstraße weiter verbessert werden.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 14

Kommune / Ortsteil	Maulburg / Hauptstraße
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße[1]	Gemeinde Maulburg
DTV[2]	5.887 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Lage

Webereistraße /Hauptstraße östlich der Einmündung Webereistraße

Mangelbeschreibung

Es gibt in der gesamten Ortsmitte keine Sonderparkstände wie z. B. Parkstände mit Ladeinfrastruktur, Car-Sharing-Parkstände, Lieferzonen oder Behindertenparkstände. Personen, die auf eingangsnahe Parkmöglichkeiten angewiesen sind, müssen ggf. weiter entfernt parken oder parken widerrechtlich auf dem Gehweg.

Handlungsimpuls

Einrichtung neuer Sonderparkstände. Durch Sonderparkstände, z. B. mithilfe der Integration von Ladesäulen an öffentlichen Parkständen, kann klimaschonendere Mobilität auch mit dem Pkw (zusätzlich zum vorhandenen Standort am Bahnhof) weiter gefördert werden. Durch die Ausweisung von Behindertenparkplätzen können schwerbehinderten Personen kurze Wege vom eigenen Pkw zum Zielort und damit eine selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht werden. Zudem kann durch die Schaffung von reservierten Parkständen für Carsharing-Fahrzeuge in der Ortsmitte oder in unmittelbarer Nähe am Bahnhof das Mobilitätsangebot in der Gemeinde erweitert werden. Eine Ausschreibung zur Abstellung von zwei elektrischen Sharing-Fahrzeugen in Bahnhofsnähe läuft bereits.

Voraussetzungen

Im Rahmen der aktuellen Ausschreibung kann ein Standort für Carsharing-Fahrzeuge im Bereich der Hauptstraße oder in Bahnhofsnähe berücksichtigt werden. Zudem sind die Eigentumsverhältnisse der Fläche vor dem Möbelgeschäft, ggf. sind bei Ausweisung von Sonderparkständen in diesem Abschnitt Absprachen mit dem Grundstückseigentümer oder Betreiber notwendig.

Begleitende Maßnahmen

Schaffung einer einheitlichen Regelung zur Parkraumbewirtschaftung in der Ortsmitte. Die Schaffung von Standorten von Carsharing-Stationen, öffentlichen Lademöglichkeiten und Behindertenstellplätzen sind im aktuell in der Entwicklung befindlichen Aktionsplan für Mobilität, Klima- und Lärmschutz (AMKL) zu berücksichtigen.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Anhang 1:
Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

Allgemeine Hinweise

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

Erläuterung des Bewertungssystems

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

Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Kategorie		Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag		Ergebnis
Verträglichkeit des Kraftverkehrs	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 Parkstände sind zeitlich und monetär bewirtschaftet	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐	-
		Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen	Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden	Mind. 1 Parkierungsanlage	-1	☐	-
		Überbreite Fahrspur	Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite > 6,50 m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
					Summe Abzüge:		-1
	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	☐	-
		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):		0
					Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis		5

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 vorhanden	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	☐	-
		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
	Zuschläge	Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	☑	1
		Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	☐	-
		Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	☑	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	☑	1
						Summe Zuschläge (Max. 2):	2
						Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis	6

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	☑	-1
		Hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf **punktuell** (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-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	☐	-
		Keine Nahversorgung	Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐	-
					Summe Abzüge:		-2
	Zuschläge	Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	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):		1,5
					Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis		**5,5**

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 (**zusätzlich** zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite < 2,50 m)	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege	Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege	Belag Pflaster (uneben), punktuelle 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	☐	-
		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:	-3,5
	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	☐	-
		Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	☑	0,5
						Summe Zuschläge (Max. 2):	0,5
						Fußverkehr - Endergebnis	3

Kategorie: Radverkehr

Kategorie		Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag		Ergebnis
Radverkehr	Abzüge	Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr	Mischverkehr bei V_{zul} ≥ 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} ≥ 50 km/h, **zusätzlich Netzbedeutung** vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	☑	-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 für Radinfrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Beeinträchtigung des Radverkehrs 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:	-4,5
	Zuschläge	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	☐	-
		Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	≥ 50 % der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	☐	-
		Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Führungsform getrennt vom Kfz-Verkehr (mit korrekter Ausführung) oder Fahrradstraße oder Mischverkehr bei V_{zul} ≤ 20 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐	-
		Breite Radverkehrsinfrastruktur	Breite der Radverkehrsinfrastruktur oberhalb der Regelbreiten entsprechend jeweiliger Netzfunktion (s. Qualitätsstandards Radinfrastruktur BW); Sicherheitstrennstreifen vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐	-
						Summe Zuschläge (Max. 2):	0
						Radverkehr - Endergebnis	1,5

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

Kategorie		Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag		Ergebnis
Öffentlicher Verkehr	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	☑	-4
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	☐	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	☑	-1
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	☑	-1
		ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	☐	-
						Summe Abzüge:	-6
	Zuschläge	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe (keine genauere Erhebung)	Gesamter Untersuchungsraum	2	☑	2
		Bedienung durch mindestens 2 ÖV-Linien	≥ 2 ÖV-Linien mit je mind. stündlichem Takt	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	1	☐	-
		ÖV-Haltepunkte mehr als zur Hälfte vollständig barrierefrei	Mehr als die Hälfte der ÖV-Haltepunkte mit Hochbord und taktilen Leitelementen	> 50 % der Haltepunkte	1	☐	-
		ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruftaxi, Bürgerbus etc.)	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	☑	0,5
						Summe Zuschläge (Max. 2):	2
						Öffentlicher Verkehr - Endergebnis	2