Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

# Qualitätserfassung Ortsmitten Ergebnisdossier

## Maulburg | Hermann-Burte-Straße

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] | Nein |

[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**

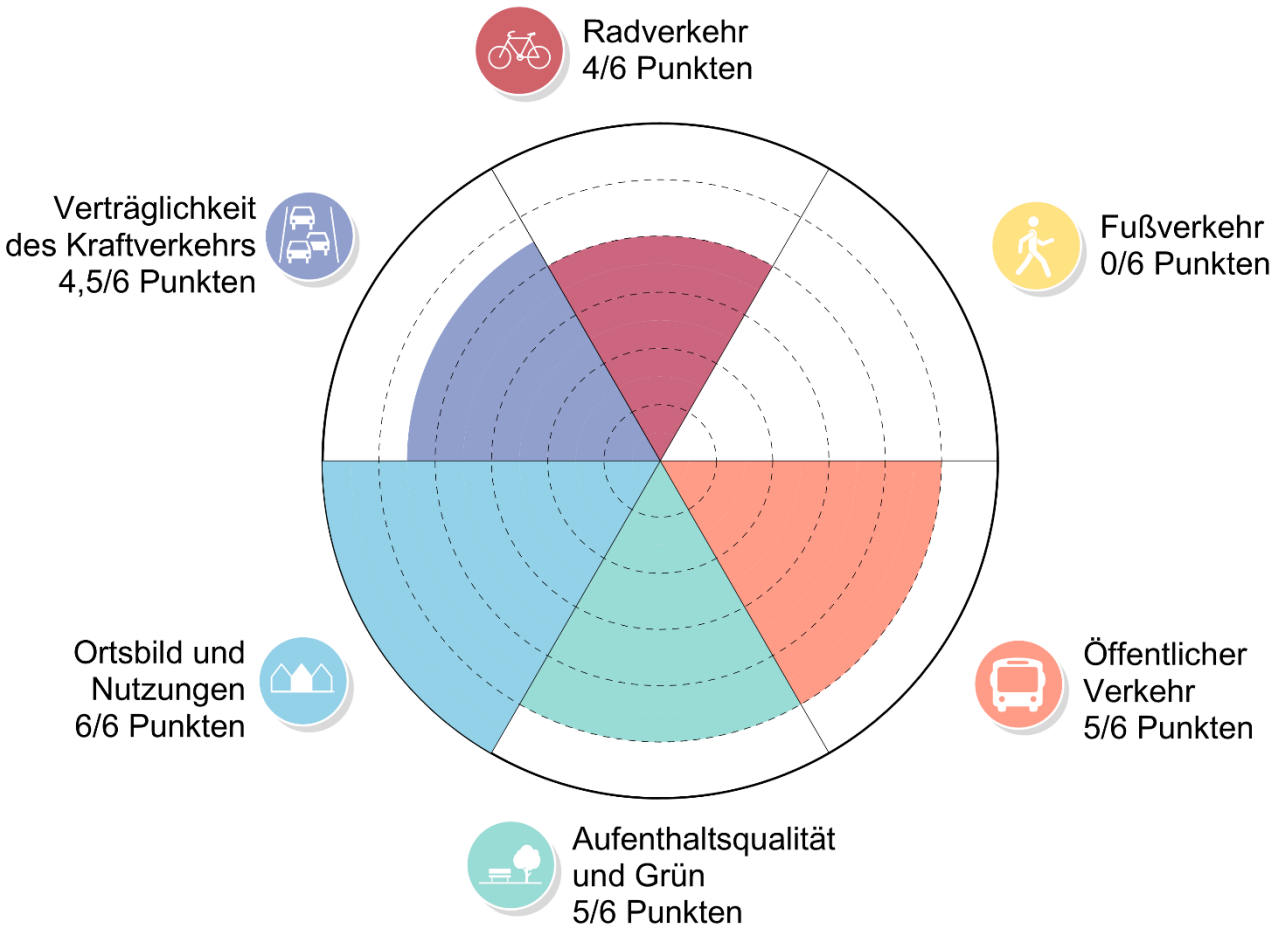
**Servicestelle Ortsmitten**

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.

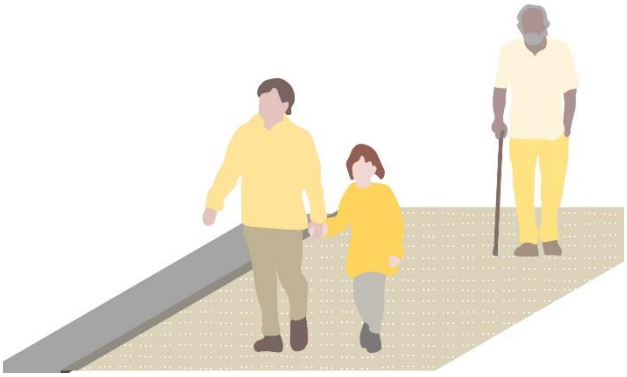


# Karte Handlungsimpulse

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

# Handlungsimpuls Nr. 1

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 - 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Gesamtes Untersuchungsgebiet

**Mangelbeschreibung**

Die Flächenverteilung im Straßenraum in der gesamten Ortsmitte ist kaum auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausgerichtet. Im nördlichen Abschnitt wird die nutzbare Gehwegbreite besonders durch abgestellte Fahrzeuge auf privaten Stellplätzen eingeschränkt. Die Gehwege weisen im Untersuchungsgebiet keine ausreichenden Breiten auf, bis auf wenige Ausnahmen liegen die Gehwegbreiten bei 1,5 Metern, teilweise darunter. Hierdurch wird die durchgängige Barrierefreiheit der Gehwege stark beeinträchtigt, Begegnungsfälle von zu Fuß Gehenden werden erschwert und sind teilweise gar nicht möglich. Gleichzeitig sind die Flächen für den Kfz-Verkehr teilweise überdimensioniert, im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes liegt die Fahrbahnbreite bei etwa 7,0 m.

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

**Handlungsimpuls** €€€€€

Neuaufteilung des Straßenraumquerschnitts im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes. Eine Reduktion der Fahrbahnbreite unter 6,5 m ist aufgrund des vorhandenen Linienbusverkehrs und des Schwerverkehrsanteils aktuell nicht denkbar. In Bereichen mit überdimensionierten Fahrbahnbreiten kann durch eine Reduktion der Fahrbahnbreiten größere Gehwegbreiten für eine barrierefreie Begehbarkeit und Begegnungsfälle im Seitenraum hergestellt werden. Im anderen Abschnitt (nördlich Wiechser Straße) können gezielte Engstellen für den Kfz-Verkehr eine Option sein, um für einzelne Abschnitte eine Verbesserung für den Fußverkehr herbeizuführen. Konkrete Position und Länge der Engstellen sind in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehr, der Verkehrszusammensetzung und den Sichtverhältnissen zu bewerten.

**Voraussetzungen**

Gehwege sind teilweise in privater Hand, es sind Absprachen mit betroffenen Grundstückseigentümern notwendig.

**Begleitende Maßnahmen**

Gespräche mit Grundstückseigentümern zur Entschärfung/Beseitigung vorhandener Engstellen um eine durchgehende barrierefreie Begehbarkeit (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7) sowie Schaffung neuer und Aufwertung bestehender Aufenthaltsbereichen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 14) zu ermöglichen.

**Realisierungshilfe**

Musterelemente Nr. A-01 und Nr. 3-1-01a aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 2

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 - 5.685 [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 Hermann-Burte-Straße bedingt eine erhöhte Lärmbelastung und kann das subjektive Sicherheitsgefühl anderer Verkehrsteilnehmender einschränken, besonders für querende zu Fußgehende. Der geradlinige Verlauf zwischen den Einmündungen Köchlinstraße und Wiechser Straße kann zusätzlich zur Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beitragen, es gibt keine Anlagen zur Geschwindigkeitssensibilisierung. Unter überhöhten Geschwindigkeiten und Lärmbelastung leidet auch die Aufenthaltsqualität in diesem zentralen Straßenraum. Zusätzlich wird der Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 50 ungesichert geführt, dies begünstigt enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender.

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

**Handlungsimpuls**

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h 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 Untersuchungsgebietes zu reduzieren. Dies kann zu einer Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte beitragen. Der Abschnitt ist zudem Teil des Alltags-Radnetzes auf Kreisebene. Für den Radverkehr kann durch eine Anpassung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr ein Mehrwert bzgl. der Verkehrssicherheit erzeugt werden. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit vereinfacht zudem das Queren für zu Fuß Gehende auch an Stellen ohne Querungsanlage.

**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**

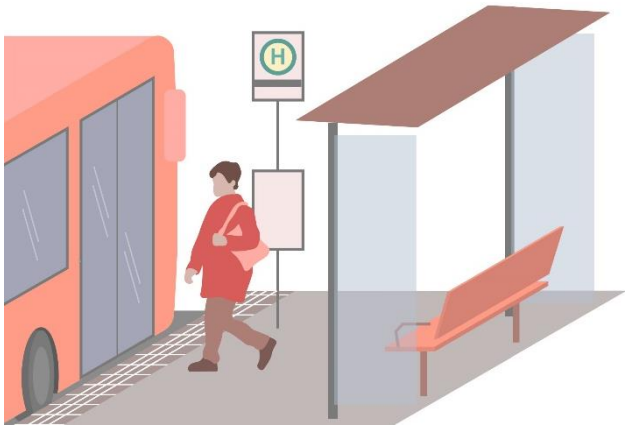
Neuordnung der Flächenverteilung im Straßenraum (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1) und Anordnung Tempo 30 auch entlang anderer Ortsdurchfahrten im Gemeindegebiet (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2 des Ergebnisdossiers Maulburg / Hauptstraße).

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 3



Kategorie Öffentlicher Verkehr

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Lage**

Haltestelle Maulburg, Rathaus
(Fahrtrichtung Rheinfelden)

**Mangelbeschreibung**

Die Haltestelle Rathaus in Fahrtrichtung West (Rheinfelden) ist nicht barrierefrei für Fahrgäste ausgebaut. Der Zugang zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Sehbeeinträchtigung, Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen ist somit erschwert.

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

**Handlungsimpuls**

Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes mit barrierefreiem Einstieg und taktilem Leitsystem. So kann eine eigenständige Nutzung der Angebote des ÖPNV auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gewährleistet werden und damit auch deren soziale Teilhabe gestärkt werden. Konkret bietet sich ein Vorziehen des leichten „Fahrbahnverschwenkes“ an der Häuserkante nach Osten an (angepasst an die schmalere Fahrbahnbreite in Richtung Süden), dies ermöglicht breitere Warteflächen an der Haltestelle und ermöglicht ein gerades An- und Abfahren an der Haltestelle auch bei einem Hochbord. Bei eingeschränkten Platzverhältnissen könnte ggf. auch ein verkürztes Hochbord zum Einsatz kommen.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

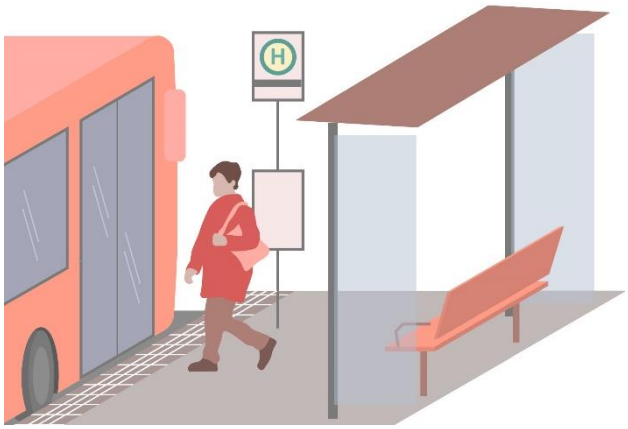
Verbesserung der Beleuchtung der Wartebereiche an den Haltepunkten in beide Fahrtrichtungen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 4), Vorziehen des „Fahrbahnverschwenkes“ bis über den Fußgängerüberweg (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5).

**Realisierungshilfe**

Musterelement Nr. 6.1-03 aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 4



Kategorie Öffentlicher Verkehr

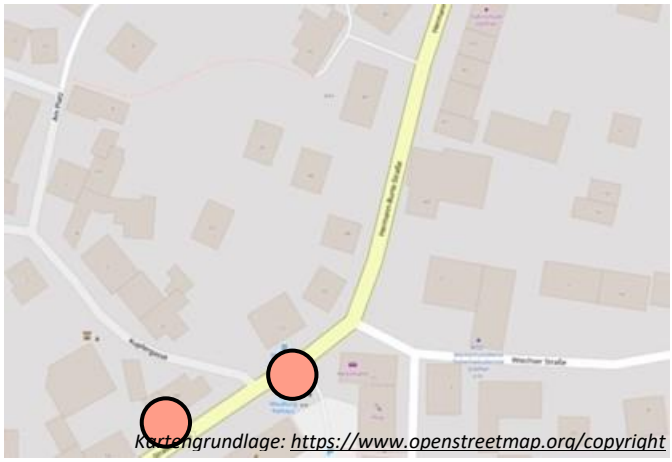
| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Lage**

Haltestelle Maulburg, Rathaus
(beide Fahrtrichtungen)

**Mangelbeschreibung**

Sowohl der Haltestellenbereich als auch der bestehende Witterungsschutz verfügen über keinerlei direkte Beleuchtung. Auch die indirekte Beleuchtung der Haltestellenbereiche ist vrstl. eher unzureichend, da sich im direkten Umkreis der jeweiligen Wartebereiche keine Straßenbeleuchtung befindet, sondern nur abgesetzt davon. Dies kann unter Umständen das Sicherheitsempfinden der wartenden Fahrgäste einschränken und sorgt bei Dunkelheit für eine schlechtere Sicht des Fahrpersonals auf Personen an der Haltestelle.



**Handlungsimpuls**

Montage von interner Beleuchtung am Witterungsschutz und damit an den Wartebereichen der Bushaltestelle. Eine ausreichende Beleuchtung verbessert die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden der wartenden Fahrgäste. Zudem wird die Sichtbeziehung zwischen dem/r Fahrer:in des Busses und den wartenden Fahrgästen verbessert.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Barrierefreier Ausbau der Bushaltestelle Maulburg, Rathaus in Fahrtrichtung Rheinfelden
(vgl. Handlungsimpuls Nr. 3).

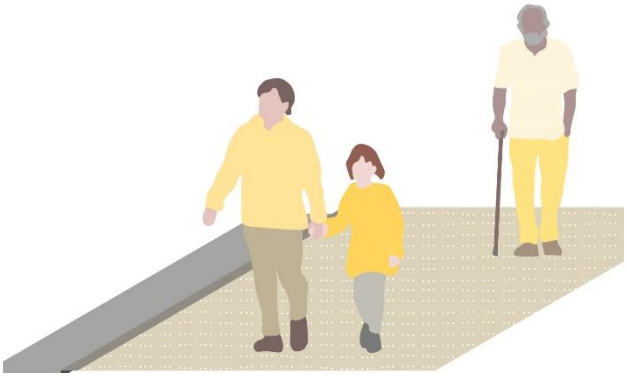
**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 5

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Hermann-Burte-Straße 54,
Fußgängerüberweg am Rathaus

**Mangelbeschreibung**

Der Fußgängerüberweg am Rathaus in der Hermann-Burte-Straße ist nicht optimal ausgeführt. Die Bodenindikatoren sind entsprechend Größe und Abstand zu optimieren. Auf der Südseite weisen sie zudem eine starke Verschmutzung auf, auch der Auffindestreifen geht hier nicht über die gesamte Gehwegbreite. Zusätzlich ist der Fußgängerüberweg sehr lang (> 6,50 m). Vor allem an Schultagen wird die Querungsanlage von Schüler:innen stark frequentiert. Der breite Straßenquerschnitt lädt darüber hinaus aus Richtung Norden zum Beschleunigen ein.

**Handlungsimpuls**

Reduktion der Querungslänge und Anpassung der Bodenindikatoren. Der aktuelle barrierefreie Ausbau ist bereits ein guter Beitrag für mehr Barrierefreiheit in der Ortsmitte. Durch die Erweiterung des Auffindestreifens auf der Südseite über die gesamte Breite des Gehweges kann jedoch eine noch bessere Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs für seheingeschränkte Personen gewährleistet und somit die eigenständige Mobilität in der Ortsmitte verbessert werden. Durch eine Reduktion der Fahrbahnbreite im Zuge eines Vorziehens des Fahrbahnverschwenkes an der Häuserkante/Bushaltestelle (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1 + 3) bis auf Höhe des Fußgängerüberweges kann die Querungslänge reduziert werden. Dies kann darüber hinaus als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs dienen, was die Sicherheit des querenden Fußverkehrs erhöht.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

In Bezug auf die Querungsdistanz kann die Fahrbahnbreite von 6,50m aus Richtung Süden aufgegriffen werden. Hier stehen Handlungsimpuls Nr. 3 und 5 in Verbindung.

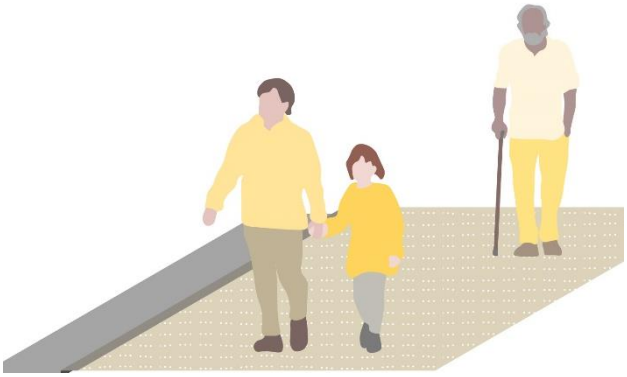
**Realisierungshilfe**

Musterelemente Nr. C-02 und Nr. 5.1-01a aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 6

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 - 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



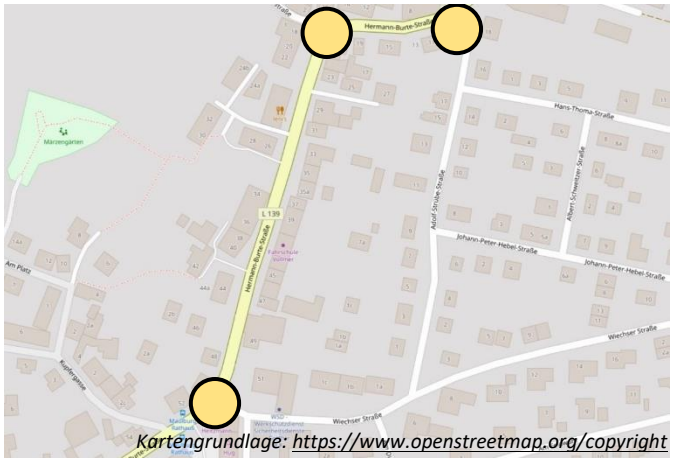
Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Mehrere Knotenpunkte (Einmündungen Wiechser Straße, Köchlinstraße, Adolf-Strube-Str.)

**Mangelbeschreibung**

An mehreren Einmündungen in der Ortsmitte muss der entlang der Hermann-Burte-Straße querende Fußverkehr stark aufgeweitete Einmündungen überqueren. Dem querenden Fußverkehr wird an diesen Stellen zudem keine bauliche Unterstützung bereitgestellt. Durch die Aufweitung können Kfz mit erhöhter Geschwindigkeit ein- und ausfahren, wodurch es zu Konflikten sowohl mit anderen Kfz als auch insbesondere dem Fußverkehr kommen kann. Dies schränkt die Sicherheit des querenden Fußverkehrs zusätzlich ein.




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

**Handlungsimpuls**

Größtmögliche Reduzierung der Aufweitung zur Verringerung der Querungsdistanz. Dies kann provisorisch, z.B. mit Markierungen, umgesetzt werden. Perspektivisch sollte jedoch eine bauliche Reduzierung der Aufweitung angestrebt werden. Eine reduzierte Aufweitung wirkt zudem geschwindigkeitsdämpfend für ein- bzw. abbiegende Fahrzeuge, was die Sicherheit am Knotenpunkt insgesamt erhöht – es profitieren sowohl der Fußverkehr als auch der bevorrechtigte Kfz-Verkehr entlang der Hermann-Burte-Straße.

**Voraussetzungen**

Rechtliche und technische Prüfung von möglichen Schleppkurven für ein-/abbiegende Fahrzeuge.

**Begleitende Maßnahmen**

Umgestaltung der Einmündung der Köchlinstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 10).

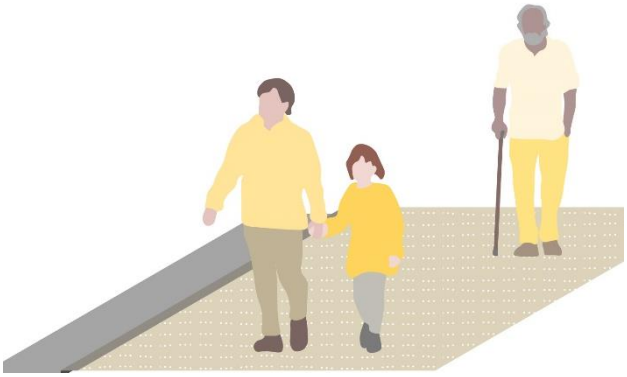
**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 7

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



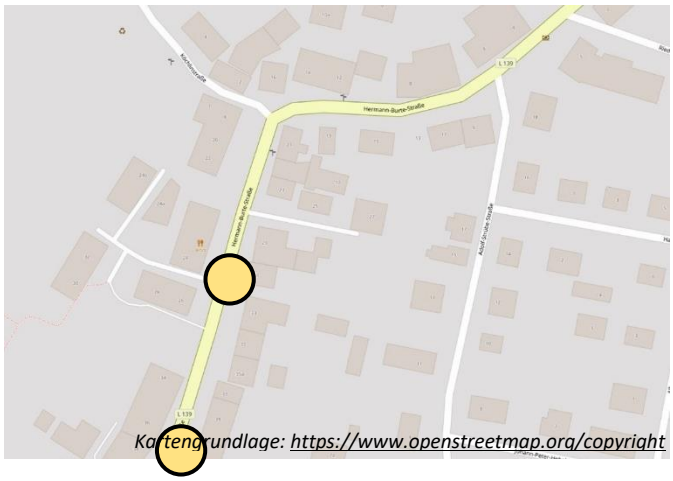
Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Hermann-Burte-Straße 35 / 43

**Mangelbeschreibung**

Die durchgehende und hindernisfreie Nutzbarkeit des Gehwegs bzw. Seitenraumes wird an zwei Stellen durch Baumscheiben auf dem Gehweg und nebenan angelegten vrstl. privaten Stellplätzen eingeschränkt. Durch Einbauten wie einen Blumenkasten oder eine Treppe wird die nutzbare Breite weiter eingeschränkt, ein Ausweichen über angrenzende private Flächen ist teilweise nicht möglich und nicht anzustreben. Die verbleibende Gehwegbreite ist für eine komfortable und barrierefreie Nutzung nicht ausreichend. Zu Fuß Gehende und insbesondere Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen müssen in diesen Abschnitten ggf. auf die Fahrbahn ausweichen – verbunden mit einer starken Einschränkung des Komforts und der subjektiven Sicherheit bei der aktiven Fortbewegung in der Ortsmitte.



**Handlungsimpuls**

Gespräch mit den Grundstücks-/Hauseigentümern, wie eine gemeinsame Lösung gefunden werden kann, um die aktuelle Situation zu verbessern. Auf diese Weise kann möglicherweise die Bereitschaft zu einem Verzicht oder der Neuanordnung der Parkstände erreicht werden. Als Alternative kann bspw. ein zusätzlicher Parkstand auf der Fahrbahn geschaffen werden, der von den Anwohnenden genutzt werden kann. Ziel sollte dabei sein, dass ein durchgehender Verkehrsraum von 1,80 m (Gehbahn) vorhanden ist, welcher durchgängig frei von Hindernissen ist. Im Bereich der Baumstandorte und auch an anderen Engstellen im Untersuchungsgebiet kann dies ggf. durch eine Fahrbahnverengung erreicht werden. Die Schaffung von Engstellen kann dazu beitragen, sowohl im Kfz-Verkehr als auch im Seitenraum ausreichende Breiten sowie die Möglichkeit von Begegnungsfällen herzustellen. Hierdurch kann die eigenständige und sichere Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personengruppen in der Ortsmitte gefördert werden.

**Voraussetzungen**

Klärung der genauen Besitzverhältnisse der betroffenen Flächen. Länge der Engstellen in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehr, der Verkehrszusammensetzung und den Sichtverhältnissen.

**Begleitende Maßnahmen**

Aufweitung des Seitenraums unter Schaffung von Engstellen auf der Fahrbahn (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1) sowie Herstellung zusätzlicher Grün- und Aufenthaltsflächen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 14).

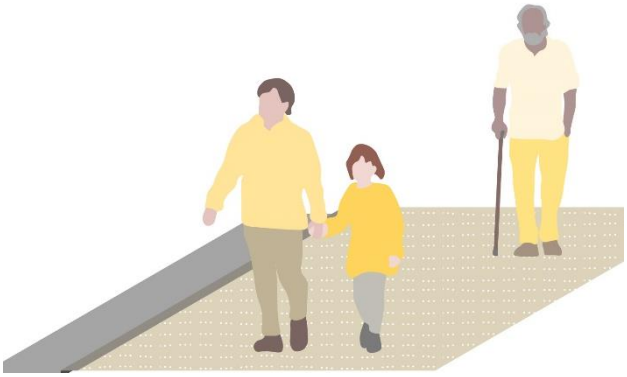
**Realisierungshilfe**

Musterelemente Nr. A-01 und Nr. 3-1-01a aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 8

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Einmündung/Zufahrt zu Hermann-Burte-Straße 28 - 32

**Mangelbeschreibung**

Durch eine Hecke ist an der Einmündung beim Einbiegen auf die L 139 die Sicht auf zu Fuß Gehende von links eingeschränkt. Durch die Gestaltung der Einmündung als Gehwegüberfahrt ist der Fußverkehr an dieser Stelle bevorrechtigt, kann jedoch von Kfz-Fahrenden erst sehr spät erkannt werden. Aktuell ist es für Kfz-Lenkende - um eine ausreichende Sicht auf den Kfz-Verkehr zu erhalten – notwendig, sich auf den Gehweg aufzustellen. Dies behindert und gefährdet den Fußverkehr. Zudem fördert der Ist-Zustand, dass sich einbiegende Kfz-Fahrende stärker auf den bevorrechtigten Kfz-Verkehr fokussieren und den Vorrang querender zu Fuß Gehender vernachlässigen.

**Handlungsimpuls**

Verbesserung der notwendigen Sichtbeziehungen. Die Vorfahrtssituation an der Einmündung ist bereits klar geregelt. Ziel sollte die Herstellung einer freien Sicht auf den bevorrechtigten Fußverkehr (insbesondere Kinder) und den Kfz-Verkehr sein. Eine Möglichkeit kann die Markierung einer Sperrfläche in der Einmündung - abgesetzt von der Hecke - darstellen, um ausfahrende Kfz mehr in die Mitte zu rücken und den Sichtwinkel auf bevorrechtigte Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Zur Herstellung ausreichender Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden bedarf es zusätzlich der Sensibilisierung von Grundstückseigentümern. Um bessere Sichtbeziehungen zwischen Kfz und Fußverkehr zu gewährleisten, bedarf es dem Rückschnitt von Hecken und Sträuchern. Diese dürfen keine negativen Wirkungen auf die Verkehrssicherheit (hier: Sichtbeziehungen) haben.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

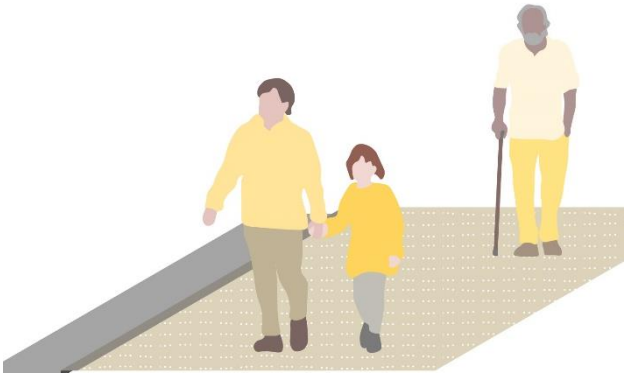
**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 9

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Südlich / Östlich der Einmündung Knotenstraße

**Mangelbeschreibung**

Durch eine Häuserkante und den Verlauf der Ortsdurchfahrt als abknickende Vorfahrtsstraße sind die Sichtbeziehungen im Umfeld der Einmündung der Köchlinstraße bei der Querung über die Hermann-Burte-Straße stark eingeschränkt. Der bevorrechtigte Kfz-Verkehr mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann vom querenden Fußverkehr immer nur in eine Richtung gut eingesehen werden. An dieser Stelle besteht aktuell aus mehreren Gründen ein erhöhter Querungsbedarf: südlich befindet sich ein Café, weiter nördlich die zweite Ortsmitte in Maulburg sowie der Bahnhof – beides erreichbar über die Köchlinstraße. Eine Querungsanlage ist diesem Abschnitt nicht vorhanden, weder auf freier Strecke noch am Knotenpunkt.

**Handlungsimpuls**

Anlage einer Querungsanlage am südlichen Knotenpunktarm über die Hermann-Burte-Straße. Aufgrund der stark eingeschränkten Sichtbeziehungen bietet sich vrstl. nur eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage als Querungsanlage an. Diese ist so zu gestalten, dass es für Kfz aus Fahrtrichtung Nord zwei Haltlinien gibt: eine direkt an der Fußgängerfurt, sowie eine vorgezogene Haltlinie bereits vor Einmündung der Köchlinstraße. So können ausreichende Sichtbeziehungen auf die Signalgeber für den Kfz-Verkehr und wartende Fahrzeuge sichergestellt werden. Es kann zudem geprüft werden, inwiefern sich auch die Anlage alternative Formen von Querungsanlagen, wie etwa ein Fußgängerüberweg, anbieten. Aufgrund der zu gewährleistenden Sichtbeziehungen wären diese jedoch nur deutlich abgesetzt vom Knoten umsetzbar. Die Notwendigkeit der Querungsanlage ist je nach Umgang mit dem Bahnübergang Köchlinstraße und entsprechenden Bedingungen/Optionen für den Fußverkehr neu zu bewerten.

**Voraussetzungen**

Rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage einer Querungsanlage. Gegebenenfalls ist für die Anlage einer Querungsanlage die Inanspruchnahme privater Flächen notwendig. Absprachen mit den aktuellen Grundstückseigentümern sind notwendig.

**Begleitende Maßnahmen**

Umgestaltung der Einmündung der Köchlinstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 10) und Entwicklungen am Bahnhof bzw. Bahnübergang Köchlinstraße.

**Realisierungshilfe**

Musterelement Nr. 5.1-02a aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 10

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

Kategorie Fußverkehr

**Lage**

Einmündung Köchlinstraße

**Mangelbeschreibung**

Der Knotenpunkt Hermann-Burte-Straße / Köchlinstraße weist in mehreren Aspekten mangelhafte Verhältnisse auf. Durch die fehlenden Bordsteinabsenkungen, die starke Aufweitung der Einmündung und die fehlenden Querungsanlagen in mehreren Knotenpunktarmen ist er nicht fußgängerfreundlich gestaltet. Im Knotenarm Köchlinstraße muss zudem aufgrund der angrenzenden Bebauung der Fußverkehr längere Distanzen auf der Fahrbahn zurücklegen. Das Betreten und Verlassen der Fahrbahn ist jedoch aufgrund nicht vorhandener Bordabsenkungen für mobilitätseingeschränkte Personen stark erschwert, besonders auf der Südseite. Durch die Häuserkanten ist zeitgleich die Sicht zwischen zu Fuß Gehenden vorm Betreten der Fahrbahn und dem Kfz-Verkehr erschwert.

**Handlungsimpuls**

Optimierung des Knotenpunktes hinsichtlich der Bedingungen für Fußverkehr und Barrierefreiheit. Mindestens sollten die Bordsteinkanten im gesamten Einmündungsbereich abgesenkt werden, um das Queren zu erleichtern. Zusätzlich sollte die Aufweitung der Einmündung reduziert werden (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6). Eine alternative Option ist - im Rahmen einer zur Diskussion stehenden Schließung des Bahnübergangs Köchlinstraße - die vollständige Umgestaltung des Knotenarms. Hierdurch würde der Durchgangsverkehr ausbleiben und die Verkehrsstärke sehr stark sinken, es ergäben sich Möglichkeiten zur Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches mit gekennzeichneten Parkständen. Der Fußverkehr könnte die vollständige Breite des Straßenraumes nutzen, die Engstellen an den Häuserkanten entfallen dabei. Auch die Querung entlang der Hermann-Burte-Straße könnte deutlich reduziert und barrierefrei gestaltet werden.

**Voraussetzungen**

Rechtliche und technische Prüfung von möglichen Schleppkurven für ein-/abbiegende Fahrzeuge.

**Begleitende Maßnahmen**

Anpassen des Verkehrszeichens an der Einmündung (vgl. Handlungsimpuls Nr. 11).

**Realisierungshilfe**

Musterelement Nr. 5.1-01a und Nr. 5.1-02a aus den Musterlösungen für Ortsmitten BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 11

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

**Lage**

Einmündung Köchlinstraße

**Mangelbeschreibung**

Am Verkehrszeichen 205 StVO ("Vorfahrt gewähren") an der Einmündung der Köchlinstraße in die Hermann-Burte-Straße fehlt das Zusatzzeichen VZ 1002 StVO (Verlauf der Vorfahrtsstraße), da es sich bei der Hermann-Burte-Straße um eine abknickende Vorfahrtsstraße handelt.

**Handlungsimpuls**

Montage des Zusatzzeichens Vz 1002 StVO. Hierdurch wird die Erkennbarkeit der Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt inklusive des Verlaufs der abknickenden Vorfahrtsstraße auch für einbiegende Fahrzeuge aus der Köchlinstraße besser veranschaulicht. Zudem wird eine Konsistenz zu den bereits angebrachten Zusatzzeichen an den anderen Verkehrszeichen (entlang der Vorfahrtsstraße) hergestellt.

**Voraussetzungen**

Ggf. Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

**Begleitende Maßnahmen**

Umgestaltung der Einmündung der Köchlinstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 10). Im Rahmen einer möglichen Umgestaltung der Köchlinstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich und abgesenkter Bordsteinkante entfällt dieser Impuls durch die sich damit veränderte Vorfahrtsregelung an der Einmündung.

**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 12

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

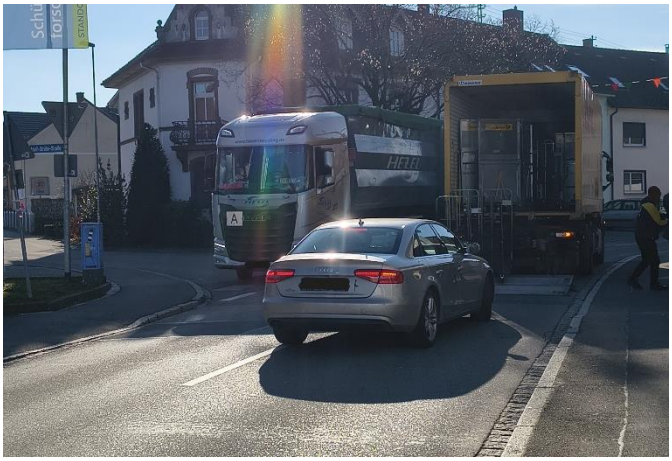
Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

**Lage**

Deutsche Post – Filiale /Hermann-Burte-Str. 6

**Mangelbeschreibung**

Im Straßenbereich vor der Filiale der Deutschen Post kommt es zum Halten von Lkw im Rahmen des Lieferverkehrs. Dies stellt eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmenden dar, auch aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs. Der Gegenverkehr ist nicht einsehbar, Kfz-Fahrende und Radfahrende, welche vom Bahnübergang kommen, können entgegenkommende Fahrzeuge erst durch einen Wechsel auf die Gegenfahrbahn erkennen. Der Verkehrsfluss wird massiv behindert, zudem können Gefahrensituationen beobachtet werden. Es wird berichtet, dass durch das Vordach des Gebäudes, in welchem sich die Postfiliale befindet, die Lieferung nicht auf der freien Fläche direkt vor dem Eingang möglich ist, sondern auf der Fahrbahn erfolgen muss.



**Handlungsimpuls**

Prüfen, ob der anliegende Hof auf der Westseite des Gebäudes als Lieferbereich/Ladezone für den Lkw genutzt werden kann. Hierdurch wird vermieden, dass die Anlieferung und Abholung von Paketen auf der Fahrbahn erfolgen muss. Die aktuelle Situation sorgt dafür, dass ein gefahrloses Vorbeifahren am Lieferfahrzeug nicht möglich ist.

**Voraussetzungen**

Abstimmung mit dem Grundstücks-/Gebäudeeigentümer notwendig.

**Begleitende Maßnahmen**

Keine.

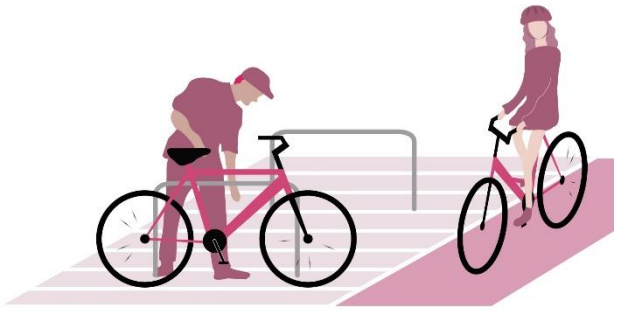
**Realisierungshilfe**

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 13

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 - 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |



Kategorie Radverkehr

**Lage**

Nördlicher Abschnitt Hermann-Burte-Straße

**Mangelbeschreibung**

Der Abstand der Fahrradpiktogramme im Verlauf der Hermann-Burte-Straße liegt größtenteils bei über 70 Metern, teilweise bei über 100 Metern und entspricht damit nicht den Vorgaben der geltenden Regelwerke und Qualitätsstandards. Die Markierung der Rad-Piktogramme auf der Fahrbahn ist zudem teilweise in einem schlechten Zustand.

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

**Handlungsimpuls**

Ergänzung weiterer Fahrradpiktogramme und Erneuerung der Markierung der bestehenden Piktogramme. Der optimale Abstand zwischen Fahrradpiktogrammen in eine Richtung liegt bei 25 – 50 m. Ein guter Zustand von Markierungen muss gewährleistet werden, um deren Sichtbarkeit bei allen Witterungsbedingungen und Lichtverhältnissen zu gewährleisten.

**Voraussetzungen**

Keine.

**Begleitende Maßnahmen**

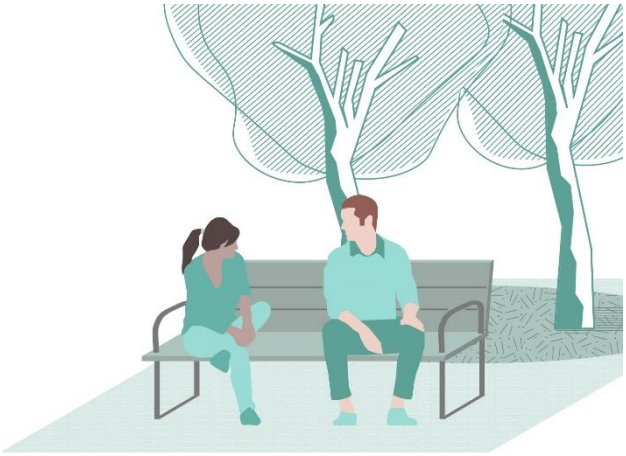
Keine.

**Realisierungshilfe**

Musterblatt Nr. 6a-1 für den Basisstandard aus den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen BW.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

# Handlungsimpuls Nr. 14



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

| | |
|---|---|
| **Kommune / Ortsteil** | Maulburg |
| **Straßenkategorie** | Landesstraße |
| **Baulastträger Straße**[1] | Land / RP Freiburg |
| **DTV**[2] | 5.581 - 5.685 [Kfz/24 h] |
| **$V_{zul}$** | 50 km/h |

**Lage**

Gesamte Ortsmitte/
v.a. Nördlicher Abschnitt Hermann-Burte-Straße

**Mangelbeschreibung**

Es sind keine Sitzgelegenheiten im nördlichen Bereich der Ortsmitte vorhanden. Zudem sind die vorhandenen Sitzgelegenheiten im südlichen Bereich der Ortsmitte, am Rathaus und in dessen direkter Umgebung überwiegend nicht barrierefrei ausgeführt, dies betrifft auch Sitzgelegenheiten an Bushaltestellen. Insgesamt ist auch der Grünflächenanteil im nördlichen Bereich der Ortsmitte sehr gering, es gibt lediglich eine Aufenthaltsfläche mit einer Sitzgelegenheit. Die Aufenthaltsqualität leidet dort aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und des damit einhergehenden Lärms sowie fehlender Beschattung (Begrünung befindet sich nur auf Nordseite der Aufenthaltsfläche).

**Handlungsimpuls**

Herstellung von mehr Sitzgelegenheiten an verschiedenen Standorten in der Ortsmitte. Dabei sollte auch ein Grundangebot an barrierefreien Sitzgelegenheiten gewährleistet werden. Ruheplätze in regelmäßigen Abständen kommen allen zu Fuß Gehenden, insbesondere Älteren, zugute. Eine barrierefreie Sitzgelegenheit hat Rücken- und Armlehnen, um das Aufstehen zu erleichtern. Konkret bieten sich für neue Standorte im nördlichen Bereich der Ortsmitte durch Bäume beschattete Flächen in der Nähe der vorhandenen frequentierten Nutzungen wie Gastronomie und Einzelhandel (Post, Volksbank) an.

**Voraussetzungen**

Aufgrund der engen Platzverhältnisse im öffentlichen Straßenraum evtl. Inanspruchnahme privater Fläche zur Herstellung der Sitzgelegenheiten. Ggf. sind Absprachen mit Grundstückseigentümern notwendig.

**Begleitende Maßnahmen**

Verbesserung der Situation des Fußverkehrs im gesamten Untersuchungsgebiet durch Aufweitung des Seitenraums unter Schaffung von Engstellen auf der Fahrbahn (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1). 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

# 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 | ☑ | -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: | | -1,5 |
| | 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** | | 4,5 |

# 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 | ☑ | -0,5 |
| | | Aufenthaltsbereiche nur eingeschränkt nutzbar | Einschränkung der Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen, z.B. aufgrund von Lärm, schlechtem Zustand, mangelnder Sauberkeit etc. | Mind. 1 Abschnitt | -0,5 | ☑ | -0,5 |
| | | | | | Summe Abzüge: | | -2,5 |
| | Zuschläge | Regelmäßige Sitzgelegenheiten | Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | ☑ | 1 |
| | | Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten | Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung | Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten | 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 | ☑ | 0,5 |
| | | Großer Baum vorhanden | Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet | Mind. 1 Abschnitt | 1 | ☐ | - |
| | | | | | Summe Zuschläge (Max. 2): | | 1,5 |
| | | | | | **Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis** | | **5** |

# Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

| Kategorie | | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | | Ergebnis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ortsbild und Nutzungen | Abzüge | Fehlende identitätsstiftende Elemente | Keine identitätsstiftenden Elemente in der Ortsmitte vorhanden | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | ☐ | - |
| | | Hoher Sanierungsbedarf | Sanierungsbedarf **punktuell** (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt) | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ☑ | -1 |
| | | Sehr hoher Sanierungsbedarf | Sanierungsbedarf **zahlreich** (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt) | Mind. 1 Abschnitt | -2 | ☐ | - |
| | | Keine soziale Infrastruktur | Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | ☐ | - |
| | | 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: | -1 |
| | 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** | **6** |

# 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 | ☑ | -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 | ☐ | - |
| | | Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktarmen | Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktarm | Mind. 1 Knotenarm | -1 | ☑ | -1 |
| | | Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen | Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA > 40 Sekunden | Mind. 1 Querungsanlage | -1 | ☐ | - |
| | | Querungsanlagen mehrheitlich nicht barrierefrei | Mind. eine Querungsanlagen ist nicht vollständig barrierefrei (Bordabsenkung und Bodenindikatoren) | Mind. 1 Querungsanlage | -1 | ☑ | -1 |
| | | Unvollständige Beschilderung von Fußgängerüberwegen | FGÜ mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGÜ kein VZ über der Fahrbahn | Mind. 1 Querungsanlage | -0,5 | ☐ | - |
| | | Zu große Länge einer Querung | Fahrbahnbreite/Länge der Querung > 6,50 m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord) | Mind. 1 Querungsanlage | -0,5 | ☑ | -0,5 |
| | | Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen | Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend | Mind.1 Querungsanlage | -2 | ☑ | -2 |
| | | Querungsanlage nicht beleuchtet | Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden | Mind.1 Querungsanlage | -0,5 | ☐ | - |
| | | | | | | Summe Abzüge: | -7,5 |
| | 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 | ☐ | - |
| | | | | | | Summe Zuschläge (Max. 2): | 0 |
| | | | | | | **Fußverkehr - Endergebnis** | 0 |

| 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 | ☑ | -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 | ☐ | - |
| | | 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 | ☐ | - |
| | | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv | Mind. 1 Abschnitt | -2 | ☐ | - |
| | | | | | Summe Abzüge: | | -4 |
| | Zuschläge | Radabstellanlage mit Zusatzausstattung | Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung | Mind. 1 Radabstellanlage | 1 | ☑ | 1 |
| | | Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung | ≥ 50 % der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung | Alle Radabstellanlagen | 1 | ☑ | 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): | | 2 |
| | | | | | **Radverkehr - Endergebnis** | | 4 |

# Kategorie: Öffentlicher Verkehr

| Kategorie | | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | | Ergebnis |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Öffentlicher Verkehr | Abzüge | Kein ÖV-Halt | Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld | Gesamter Untersuchungsraum | -6 | ☐ | - |
| | | Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet | < 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet | Gesamter Untersuchungsraum | -4 | ☐ | - |
| | | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte | -1 | ☐ | - |
| | | 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 | ☑ | -1 |
| | | | | | | Summe Abzüge: | -3 |
| | 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** | 5 |