

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
Mörkestraße 1
70176 Stuttgart
www.pesch-partner.de



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

Bearbeitung

Teresa Habura, M. Sc. (Planersocietät)
Tim Wiesler, M. Sc. (Planersocietät)

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.

Datum der Erfassung

Mai 2025

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Informationen zum Untersuchungsgebiet

Name der Kommune	Pfaffenhofen
Landkreis	Heilbronn
Einwohnerzahl der Kommune ¹	2.573
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 (*punktueller Ausstattungselemente*)

€€€ bis 100.000 Euro (*punktueller bauliche Anpassungen*)

€€€€ bis 500.000 Euro (*umfassende bauliche Eingriffe*)

€€€€€ > 500.000 Euro (*großflächige bauliche Neuordnung*)

- Handlungsimpulse, die eine zeitnahe und konfliktarme Umsetzung ermöglichen sind zusätzlich als „Sofortmaßnahme“ gekennzeichnet:



Sofortmaßnahme

Überblick zu weiteren Fördermöglichkeiten des Landes

Für die weiterführende Planung und Umsetzung von Handlungsimpulsen werden Kommunen in Baden-Württemberg mit zahlreichen Fördermöglichkeiten unterstützt.

Vertiefende Informationen zur Förderlandschaft gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-uebersicht/>

Was wird gefördert?

Straßen, Plätze und Ortsmitten sind vor allem dann lebendig, wenn sich Menschen gerne draußen aufhalten. Das ist dort der Fall, wo sie sich sicher fühlen, die Lärm- und die Abgasbelastung durch den Verkehr gering 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

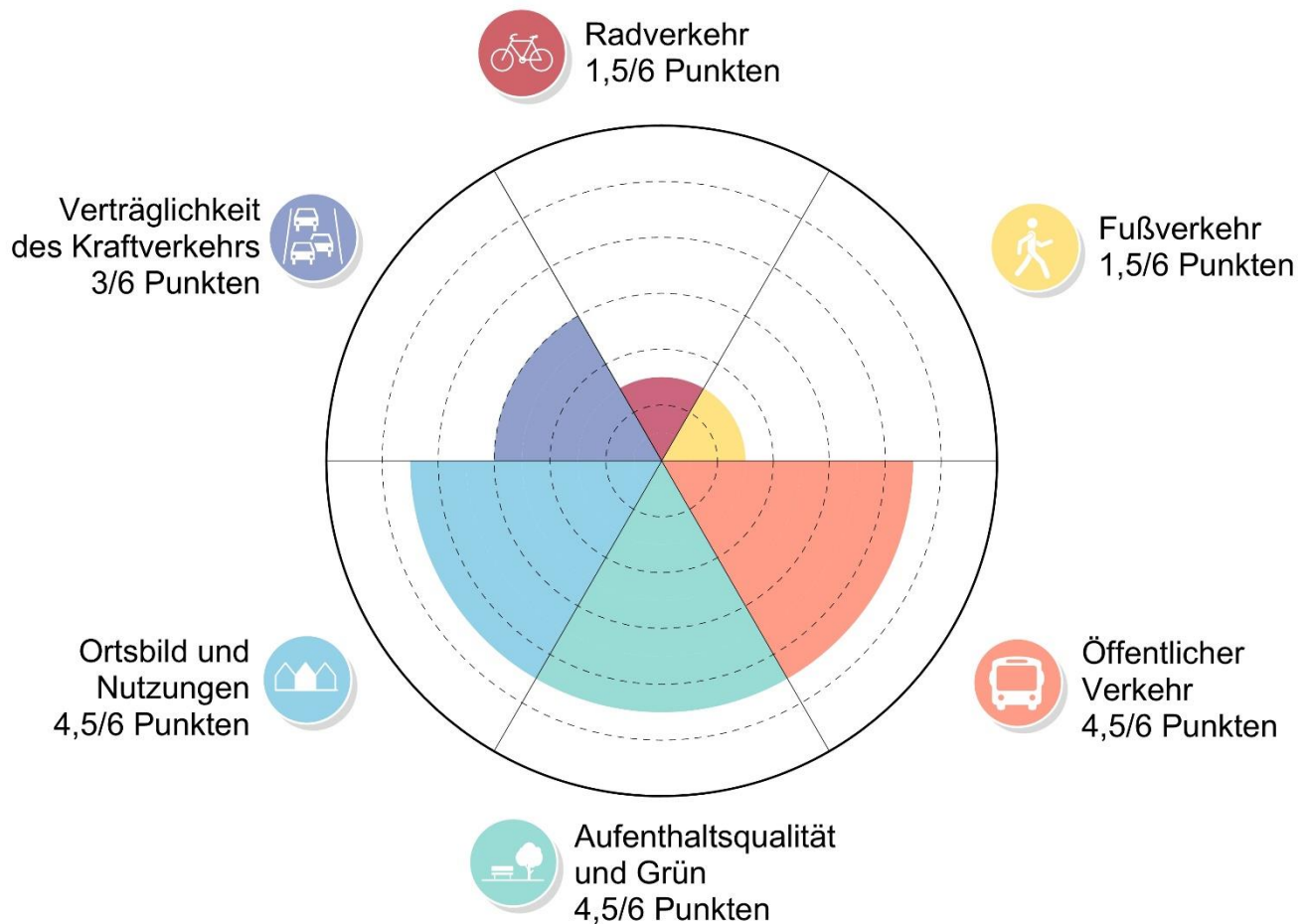
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

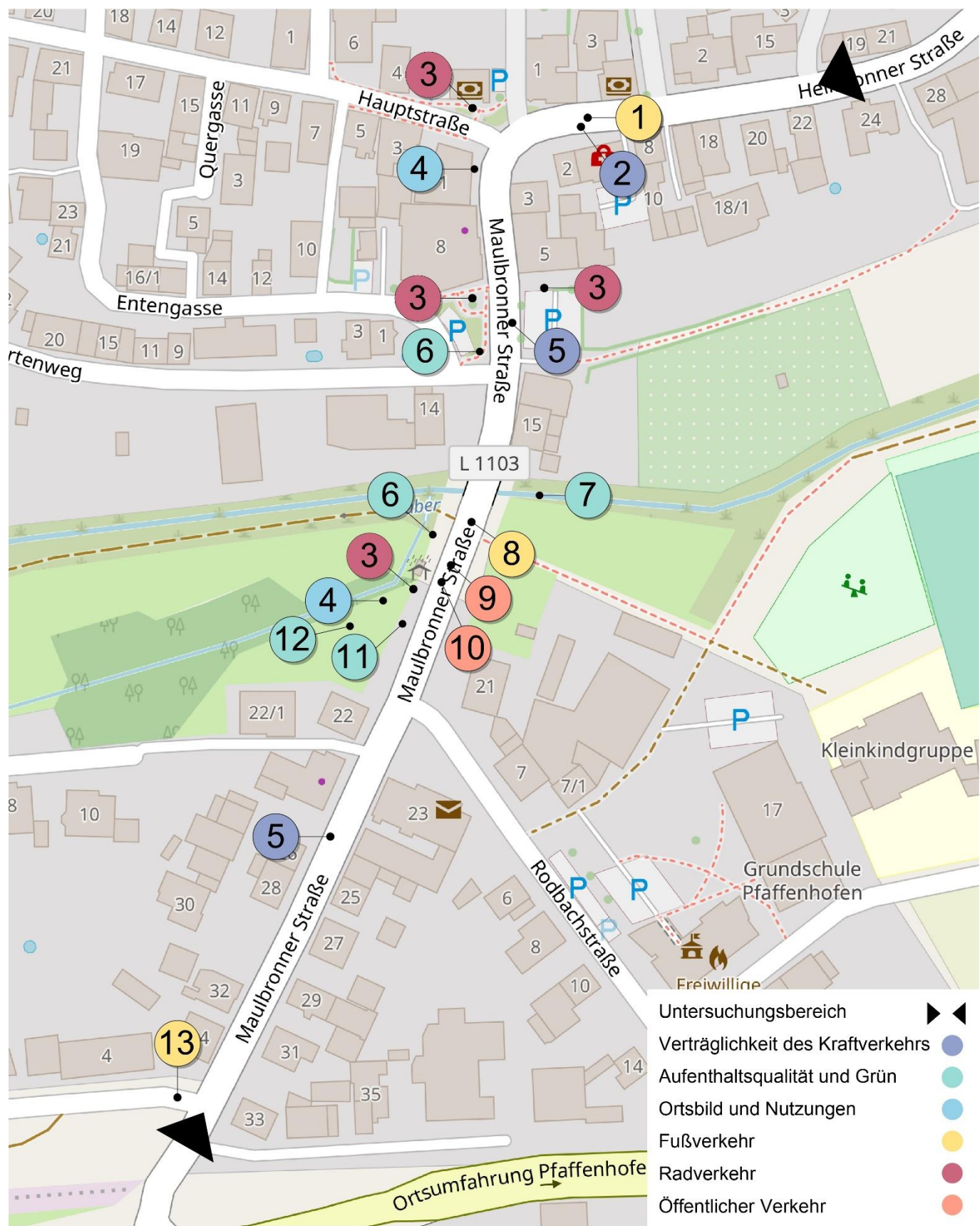
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h



Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Die Fahrbahn verfügt über eine Breite, die mit der aufgrund der Ortsumgehung vermuteten, gesunkenen Verkehrsstärke und -bedeutung in diesem Ausmaß vermutlich nicht mehr notwendig ist. Flächen für den Kraftverkehr nehmen aktuell einen überproportionalen Anteil im Straßenraum ein, da dieser neben einer unverhältnismäßig breiten Fahrbahn schmale Gehwege und keine Radverkehrsinfrastruktur aufweist. Die breite Fahrbahn kann zu Geschwindigkeitsüberschreitungen verleiten.



Handlungsimpuls



Langfristige Umgestaltung des zentralen Bereichs durch Neuaufteilung des Straßenraums mit einer ausreichenden Gehweg- und einer reduzierten Fahrbahnbreite, die an die vermutlich geringere Verkehrsbelastung aufgrund der Umgehungsstraße angepasst werden kann. Reduzierte Fahrbahnbreiten können Geschwindigkeitsreduzierungen bewirken. Diese Flächenaufteilung wird den Nutzungsansprüchen einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte gerechter. Sie bietet mehr sichere Flächen für den Fußverkehr, insbesondere bei engen Seitenräumen wie auf Höhe der Kirchgasse, sowie für Begrünung durch stellenweise Entsiegelung, was die Aufenthaltsqualität erhöht und nach dem Prinzip eines klimaangepassten Straßenraums zu einem angenehmeren Mikroklima beiträgt. Der Straßenraum bzw. einzelne Abschnitte kann bzw. können durch eine Pflasterung oder optische Hervorhebung von den anschließenden Asphaltflächen abgehoben werden. Optisch wird so das Zentrum der Ortsmitte hervorgehoben und steigert die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs. Im Rahmen von sog. Multifunktionsstreifen können neben Grünflächen und Parkständen auch Bereiche mit Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten sowie Flächen für Mülltonnen an Leerungstagen entstehen.

Voraussetzungen

Erhebung der aktuellen und geänderten Verkehrsstärke und -zusammensetzung durch die Ortsumgehung, um die erforderliche Fahrbahnbreite zu ermitteln. Standorte für Begrünung müssen nach Platzverfügbarkeit ausgewählt werden und dürfen keine Sichteinschränkungen mit sich bringen. Bei Parkständen müssen Ein- und Ausfahrten berücksichtigt werden.

Begleitende Maßnahmen

Reduzierung der Geschwindigkeit als Verkehrsberuhigung (vgl. Handlungsimpuls 2). Denkbar ist auch eine Erweiterung des umgestalteten Straßenraums auf die Rodbachstraße, da sich dort öffentliche Einrichtungen befinden.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 2

Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Die Sichtbeziehungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden sind aufgrund des Kurvenbereichs erschwert bzw. eingeschränkt. Außerdem kommt es aufgrund der aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu stärkeren Schallemissionen, was die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte einschränkt. Zudem begünstigt eine ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender.



Handlungsimpuls



Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 in der Ortsmitte (alternativ: Tempo 40), mindestens jedoch im Kurvenbereich der Maulbronner/Heilbronner Straße. Hierdurch kann die Verkehrssicherheit erhöht und Lärm- und Schadstoffemissionen reduziert werden, was auch zu einer Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte führt. Im Bereich Radverkehr kann durch eine Anpassung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr ein Sicherheitsmehrwert erzeugt werden, indem Begegnungs- und Überholvorgänge sicherer stattfinden können und somit das subjektive Sicherheitsgefühl Radfahrender erhöht wird. Geschwindigkeitsreduzierungen erhöhen zudem allgemein die Verkehrssicherheit und erleichtern zu Fuß Gehenden lineares Queren auch an Stellen, an denen keine Querungshilfe vorhanden ist.

Voraussetzungen

Für die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Straßenverkehrsbehörde ist eine Begründung erforderlich, wie beispielsweise die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kurvenbereich.

Begleitende Maßnahmen

Veränderung der Straßenraumgestaltung (vgl. Handlungsimpuls 1). Mit einer Geschwindigkeitsreduktion können außerdem zu Fuß Gehende sicherer die Straße queren.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 3

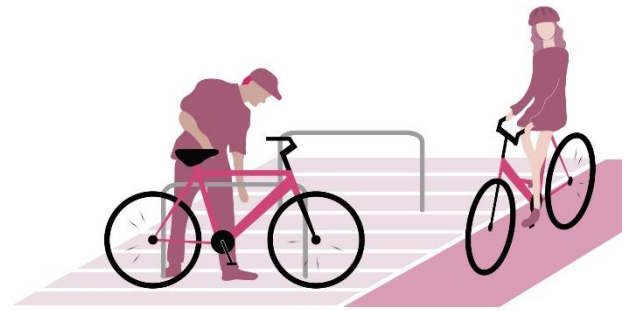
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

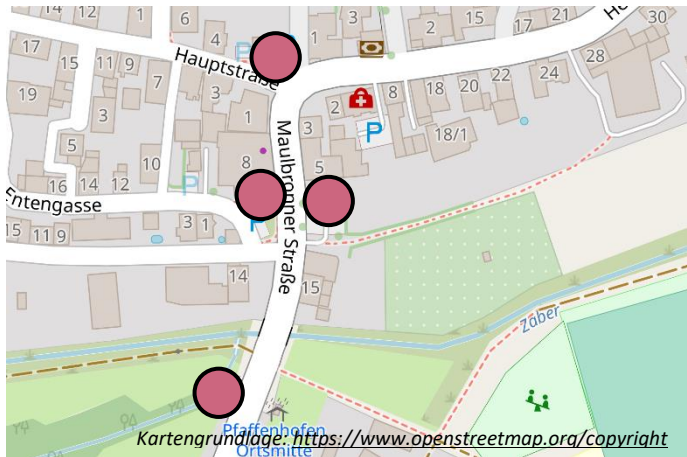
Maulbronner Straße Höhe Bäckerei Ost und West, Ecke Hauptstraße / Keltergasse, Haltestelle Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Die Radabstellanlagen bestehen aus Vorderradhaltern. Die Halterungen bieten keinen ausreichenden Halt für abgestellte Fahrräder und ermöglichen nicht, den Fahrradrahmen mit einem Schloss an der Anlage zu sichern.



Kategorie Radverkehr



Handlungsimpuls



Austausch der Vorderradhaltern auf beiden Straßenseiten der Bäckerei und an der Ecke Hauptstraße/Keltergasse zu Anlehnhaltern. Diese sorgen für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder und sollten mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Halterungen aufgestellt werden. Sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein elementarer Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Zur Förderung der Intermodalität können weitere Anlehnhaltern an der Bushaltestelle der Ortsmitte eingerichtet werden. Dadurch wird eine Verknüpfung zwischen dem Radfahren und der Nutzung des ÖPNV hergestellt.

Voraussetzungen

Radabstellanlagen sind so einzurichten, dass sie den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Maulbronner Straße/Hauptstraße und Maulbronner Straße Höhe westlicher Bushaltestpunkt Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum gibt es mehrere Freiflächen, aber nur wenige Nutzungen, die Aufenthaltsflächen in der Ortsmitte bleiben weitgehend ungenutzt. Es fehlen vielseitige Angebote, die unterschiedliche Zielgruppen ansprechen und die Fläche an der Hauptstraße und an der Bushaltestelle beleben könnten, um eine attraktive, lebendige Ortsmitte zu schaffen.



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

Handlungsimpuls

Erhöhung der Nutzungsfrequenz durch das Schaffen von vielseitigen Angeboten. Beispielsweise können die Förderung der Ansiedlung neuer Geschäfte oder Angebote an der Hauptstraße, das Aufstellen eines Bücherschranks sowie das Veranstellen von weiteren Events, Festen oder Märkten, die den Platz westlich der Bushaltestelle nutzen, sich positiv auf die Nutzungsfrequenz und die Aufenthaltsqualität auswirken. Denkbare Nutzungen neben Geschäften sind z.B. Angebote in Form eines Cafés, Gastronomie, Apotheke oder Seniorentreff. Dadurch kann die Ortsmitte attraktiver werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Bei der Umgestaltung und Aufwertung der Plätze sollten mögliche zukünftige Nutzungen mitberücksichtigt werden (vgl. Handlungsimpuls 12).

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 5

Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

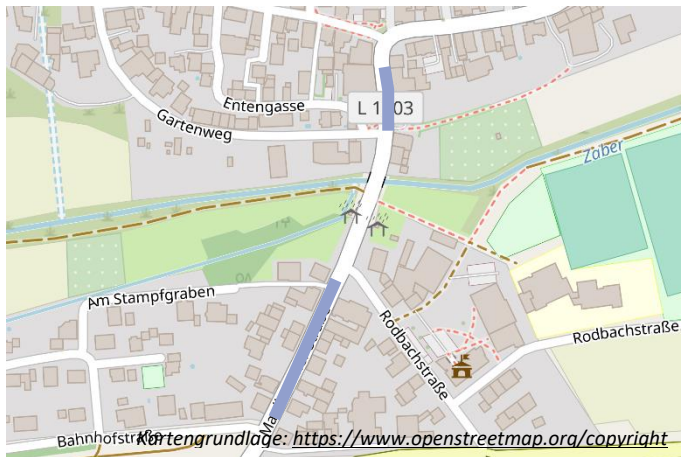
Maulbronner Straße Höhe Bäckerei und Maulbronner Straße zwischen Rodbachstraße und Bahnhofstraße

Mangelbeschreibung

In der südlichen Maulbronner Straße wird (legal und illegal) auf den Gehwegen geparkt, was die nutzbare Gehwegbreite reduziert. Zudem wird von ungeordnetem Halten und Parken auf Höhe der Bäckerei berichtet.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs



Handlungsimpuls



Kurzfristiges Markieren von alternierenden Parkständen auf der Fahrbahn, unter Berücksichtigung notwendiger Restfahrbahnbreiten für Einsatz-, Räum- und Abfallsammelfahrzeuge. Hierdurch wird der ruhende Verkehr geordnet und dadurch der Verkehrsfluss verbessert. Auf Höhe der Bäckerei können für Kund:innen jeweils zwei Kurzzeitparkstände auf der West- und Ostseite der Maulbronner Straße markiert werden, z.B. auf Höhe des westlichen Parkplatzes und auf Höhe der Hausnummer 5. Das Einrichten von eingangsnahen Kurzzeitparkständen verhindert dauerhafte Belegungen. Langfristig sollte eine Umgestaltung des Straßenraums in der Maulbronner Straße erfolgen, sodass dieser an die Bedürfnisse einer verkehrsberuhigten Ortsmitte angepasst wird. Dabei eignen sich baulich angelegte Multifunktionsstreifen (vgl. Handlungsimpuls 1).

Voraussetzungen

Erhebung der aktuellen und geänderten Verkehrsstärke und -zusammensetzung durch die Ortsumgehung. Standorte für Parkstände müssen so platziert werden, dass die Befahrbarkeit von Ein- und Ausfahrten gewährleistet ist.

Begleitende Maßnahmen

Ergänzend zu den Markierungen können Baumscheiben am Anfang und Ende der Parkstände errichtet werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und das Mikroklima zu verbessern.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 6

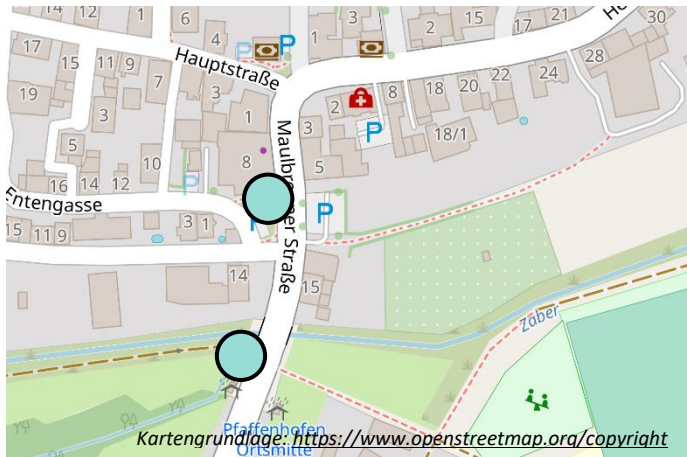
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Grünflächen an der Bushaltestelle Ortsmitte und der Bäckerei

Mangelbeschreibung

Es besteht das Potenzial, die vorhandenen Grünflächen aufzuwerten, da die Flächen aktuell als Rasen- oder Heckenflächen ohne zusätzliche Bepflanzung ausgestaltet sind.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün



Handlungsimpuls



Aufwertung der Grünflächen durch pflegeleichte und klimaresiliente Bepflanzung. Bepflanzungen wie beispielsweise Stauden, Gräser oder Sträucher sind pflegeleicht und eignen sich zur Aufwertung als Straßenbegleitgrün. Zudem fördert eine abwechslungsreiche und robuste Bepflanzung die Biodiversität und steigert die Attraktivität des Straßenraums.

Voraussetzungen

An Querungssituationen ist darauf zu achten, dass Sichtbeziehungen durch ausgiebigen Bewuchs nicht eingeschränkt werden.

Begleitende Maßnahmen

Zusätzlich zur Bepflanzung können Kunstinstallationen ein identitätsstiftendes Merkmal der Ortsmitte sein.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 7

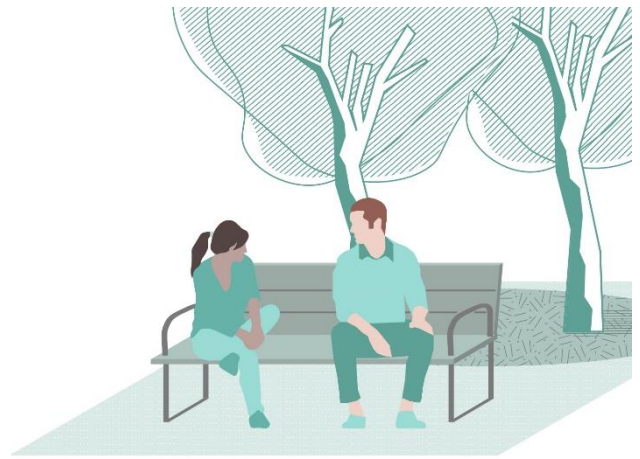
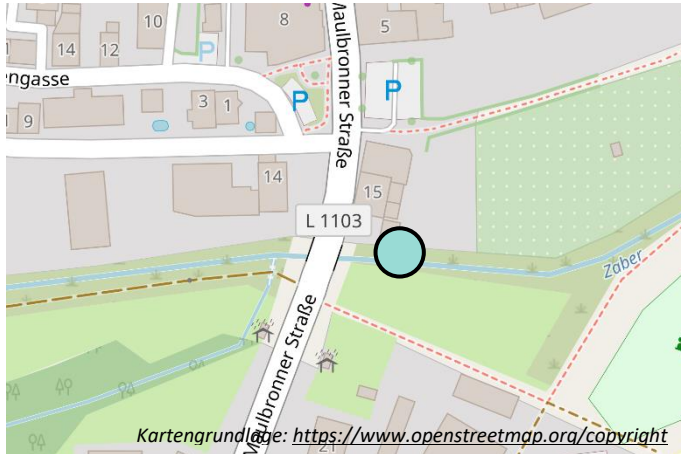
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Maulbronner Straße Höhe Bushaltestelle Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Es besteht das Potenzial, die Zaber in die Ortsmitte zu integrieren, damit im Bereich der Brücke ein wassernaher Aufenthaltsbereich entsteht.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Verbesserung der Zugänglichkeit der Zaber in der Ortsmitte östlich und/oder westlich der Signalanlage, um den Bach in der Ortsmitte erlebbar zu machen. Durch eine bessere Zugänglichkeit kann ein kühler Aufenthaltsbereich in der Ortsmitte geschaffen werden, der die Attraktivität der Ortsmitte steigern und ein identitätsstiftendes Element im Ortsbild sein kann. Durch Sitzstufen am Bach wird der Bach zum lebendigen Treffpunkt. Außerdem kann ein verbreitertes Ufer bei entsprechenden Planungen bei Starkregenereignissen helfen. Die Umgestaltung des Uferbereichs kann durch Sitzgelegenheiten mit Blick auf den Bach und Trittsteine im Wasser ergänzt werden.

Voraussetzungen

Rechtliche Prüfung sowie ggf. Prüfung des Naturschutzes und des Hochwasserrisikos.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 8

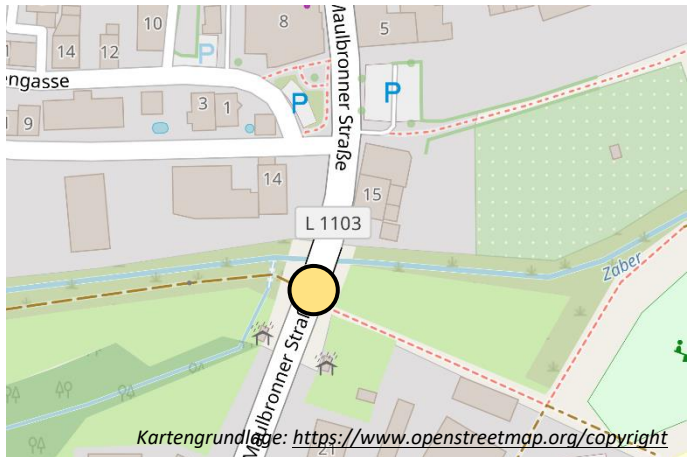
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Maulbronner Straße Höhe Bushaltestelle Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Die Lichtsignalanlage ist nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar. Zudem sind die Wartezeiten bei erneutem Anfordern ca. 40 Sekunden lang und die Freigabezeiten nur 5 Sekunden, was aufgrund der mutmaßlich stark gesunkenen Verkehrsstärken nicht verhältnismäßig ist. Es besteht dadurch die erhöhte Gefahr, dass über Rot gegangen wird. Außerdem gibt es kein Lichtzeichen für den querenden Radverkehr auf der querenden Radroute, sodass dieser an der Lichtsignalanlage absteigen muss.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Lichtsignalanlage (LSA). Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Für LSA sollten akustische Zusatzsignale, eine Bordabsenkung und taktile Leitelemente vorgesehen werden. Im Idealfall sollten für eine vollständig barrierefreie Nutzung differenzierte Bordhöhen vorgesehen werden. Für eine komfortable Querung des Radverkehrs sollte die Bordabsenkung ausreichend breit sein. Außerdem Anpassung der Anforderungs- und Grünzeiten zugunsten des Fußverkehrs, da zu lange Wartezeiten zur Folge haben können, dass die Straße bei Rot gequert wird. Die LSA ist zudem Teil des Schulwegs, was die Wichtigkeit der Querungsstelle untermauert. Aufgrund der mutmaßlich gesunkenen Verkehrszahlen durch die Umgehungsstraße bildet sich auch bei schnelleren Anforderungszeiten und längeren Grünphasen für den Fußverkehr kein nennenswerter Rückstau im Kfz-Verkehr. Zudem Ergänzung eines Lichtzeichens für den Radverkehr, sodass dieser beim Queren nicht absteigen muss.

Voraussetzungen

Erhebung der aktuellen und geänderten Verkehrsstärke und -zusammensetzung durch die Ortsumgehung. Die Notwendigkeit der LSA an der Maulbronner Straße ist mit der geänderten Verkehrsstärke durch die Ortsumfahrung zu überprüfen. Berücksichtigung kann dabei auch die Straßenraumaufteilung und zugelassene Höchstgeschwindigkeit (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1 und Nr. 2) finden.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 9

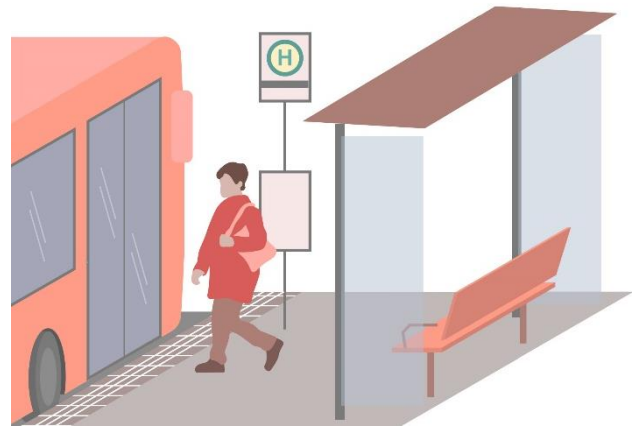
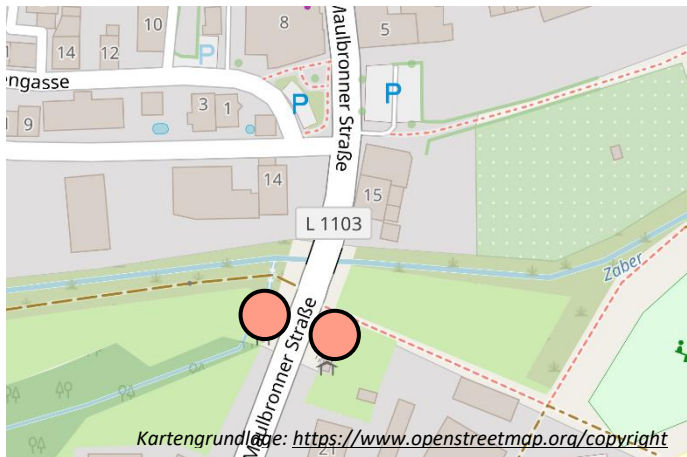
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Maulbronner Straße, Haltestelle Ortsmitte

Mangelbeschreibung

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



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls



Umgestaltung als Haltestelle am Fahrbahnrand mit barrierefreiem Ein- und Ausstieg und taktilem Leitsystem. Da der Bus gerade und präzise an das Bord fahren kann und keine Lücke entsteht, wird die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert und die Sicherheit von Fahrgästen erhöht. Die Lage am Fahrbahnrand beruhigt den fließenden Verkehr und erleichtert das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen. Aufgrund der durch Einrichtung einer Ortsumfahrung mutmaßlich stark gesunkenen Verkehrszahlen ist der Einsatz von Busbuchten nicht mehr aktuell. Die gewonnene Fläche im Seitenraum kann für breitere Gehwege, barrierefreie Sitzgelegenheiten und als Erweiterung der angrenzenden Flächen in der Ortsmitte genutzt werden und so die Aufenthaltsqualität steigern.

Voraussetzungen

Grundsätzlich sollten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger in die Abstimmung miteinbezogen werden.

Begleitende Maßnahmen

Umbau der angrenzenden Aufenthaltsfläche (vgl. Handlungsimpuls 6 und 12).

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 10

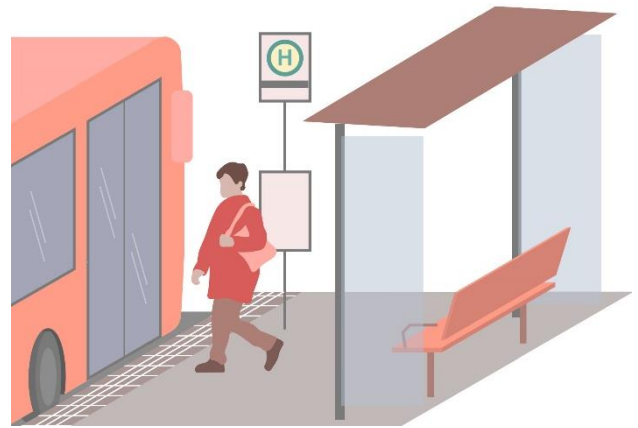
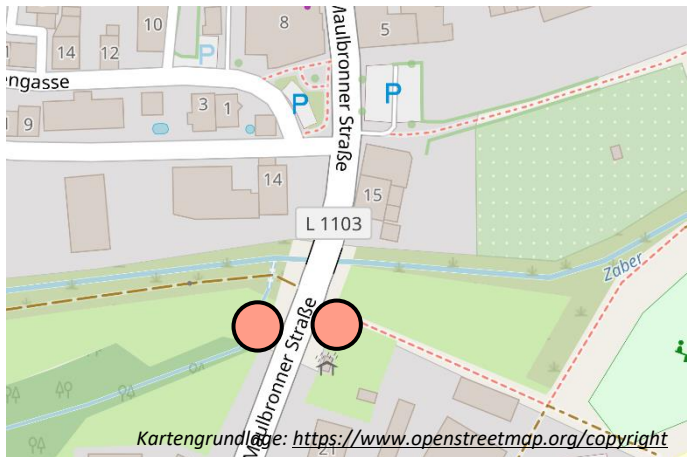
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Maulbronner Straße, Haltestelle Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Die Ortsmitte weist in den Randzeiten eine niedrige Frequentierung auf und ist dadurch in den Randzeiten nur eingeschränkt mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Dadurch wird die Nutzung des ÖPNV weniger attraktiv.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls

Ausweitung der Taktung in den Randzeiten, sodass die Ortsmitte attraktiv auch in den Randzeiten mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Die Verbesserung der Bedienung in Randzeiten sollte bei einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden und kann ggf. durch Rufbusse oder On-Demand-Angebote umgesetzt werden. Kurzfristig können Mitfahrbänke eingerichtet werden, um das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum in den Randzeiten zu ergänzen. Mitfahrbänke werden nahe den bestehenden Haltepunkten mit Zielanzeige aufgestellt, sodass Personen, die kein eigenes Fahrzeug besitzen, eine Mitfahrgelegenheit nutzen können. Mitfahrbänke fördern nicht nur die Mobilität von Menschen ohne eigenes Fahrzeug, sondern stärken zudem das Gemeinschaftsgefühl.

Voraussetzungen

Prüfung der Verbesserungsmöglichkeit in den Randzeiten in Absprache mit dem Verkehrsverbund. Bei Mitfahrbänken empfiehlt sich eine gemeindeweite, einheitliche Einrichtung. Diese sollten gut sichtbar und gut erreichbar am Straßenrand platziert und mit einem Hinweisschild versehen sein, möglich ist auch ein klappbares Richtungsschild. Denkbar ist auch eine Zusammenarbeit mit dem GVV und weiteren, umliegenden Gemeinden.

Begleitende Maßnahmen

Bei Mitfahrbänken können zur Erhöhung der Sicherheit Mitgliedsausweise und Aufkleber für die Windschutzscheibe nach einmaliger Registrierung bei der Gemeindeverwaltung abgeholt werden. Damit das Angebot von der Bevölkerung angenommen wird, ist es ratsam, sie zu beteiligen und über verschiedene Medien zu informieren.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 11

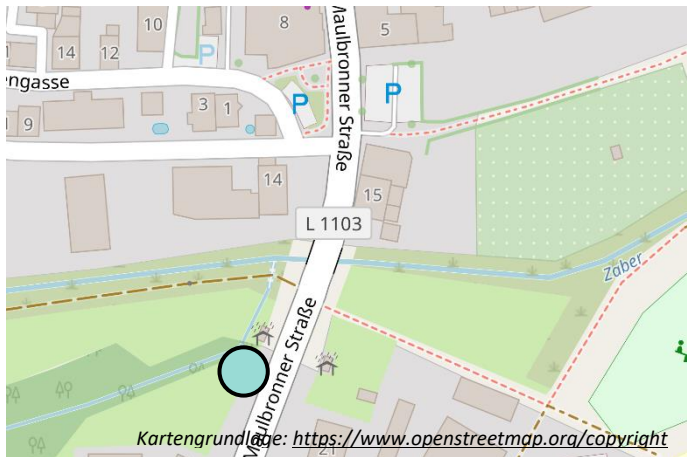
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Maulbronner Straße südlich des westlichen Bushaltespunkts

Mangelbeschreibung

Die Sitzgelegenheiten südlich der westlichen Haltestelle sind nicht vollständig barrierefrei und daher nicht für alle Personen uneingeschränkt nutzbar.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün



Handlungsimpuls



Schaffung eines Grundangebots vollständig barrierefreier Sitzgelegenheiten. Eine Ausstattung einzelner, vorhandener Sitzgelegenheiten sowohl mit Rückenlehne als auch Armstützen ermöglicht es insbesondere älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, Sitzgelegenheiten sicher und komfortabel zu nutzen. Barrierefreie Sitzgelegenheiten können am bestehenden Standort neben der Bushaltestelle sowie an zusätzlichen (etwa auf Höhe der Bäckerei) vorgesehen werden, um regelmäßige Ruheplätze zu bieten.

Voraussetzungen

Bei der Positionierung neuer Sitzgelegenheiten sollte darauf geachtet werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Fußverkehrs kommt.

Begleitende Maßnahmen

Die Sitzgelegenheiten können z.B. unter Bäumen platziert werden, damit diese beschattet sind. Eine Beschattung kann zusätzlich die Verweilqualität insbesondere im Sommer verbessern.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 12

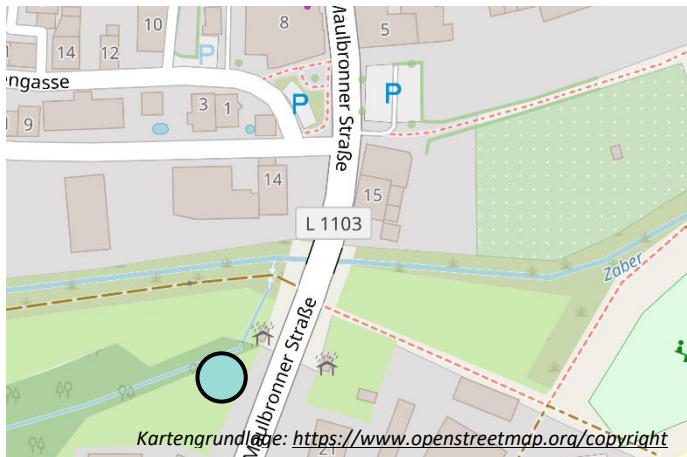
Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Platz südwestlich der Bushaltestelle Ortsmitte

Mangelbeschreibung

Die Aufenthaltsfläche südwestlich der Bushaltestelle hat keine konkrete Nutzung und die angrenzende Rasenfläche wird nur bei einzelnen Veranstaltungen als Parkplatz genutzt, steht die meiste Zeit jedoch frei und ist ungenutzt. Als zentral in der Ortsmitte gelegene Fläche bietet der Platz viel Potenzial für eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün



Handlungsimpuls

Erweiterung der Aufenthaltsfläche und Aufwertung durch neue Baumstandorte und z.B. Sitz- und Liegeelemente sowie Aneignungselemente, Spiel- und Sportgeräte. Sportgeräte im öffentlichen Raum ermöglichen es, Bewegung spielerisch in den Alltag zu integrieren und können einen sozialen Treffpunkt für unterschiedliche Altersgruppen bilden. Der Standort eignet sich aufgrund der Nähe zur Bushaltestelle insbesondere für Schulkinder.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Die Aufenthaltsfläche kann durch Verschattungselemente wie z.B. ein Sonnensegel und als Alleinstellungsmerkmal der Ortsmitte um Kunstelemente ergänzt werden. Bei der Umgestaltung und Aufwertung des Platzes sollten mögliche zukünftige Nutzungen mitberücksichtigt werden (vgl. Handlungsimpuls 4). Im Zusammenhang mit einer Zugänglichkeit der Zäber kann die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte weiter erhöht werden (vgl. Handlungsimpuls 7).

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 13

Kommune / Ortsteil	Pfaffenhofen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Gem. Pfaffenhofen
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Bahnhofstraße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Der Einmündungsbereich der Bahnhofstraße erscheint sehr groß, sodass zu Fuß Gehende über die Bahnhofstraße eine weite Querungsdistanz zurücklegen müssen.



Handlungsimpuls

Langfristige Umgestaltung des Einmündungsbereichs der Bahnhofstraße. Es sollte geprüft werden, ob die großen Abbiegeradien in der Einmündung notwendig sind und eine Reduzierung der Aufweitung möglich ist. Zur Priorisierung des Fußverkehrs kann über eine Gehwegüberfahrt nachgedacht werden. Diese ist eine geeignete Möglichkeit für untergeordnete, wenig befahrende Einmündungen, um den Fußverkehr entlang von Hauptverkehrsachsen zu fördern. Alternativ kann geprüft werden, ob eine ausreichend breite Mittelinsel als Querungshilfe für den Fußverkehr eingerichtet werden kann.

Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung für den Bau einer Mittelinsel und Berücksichtigung der Schleppkurven von Be-messungsfahrzeugen (technischer und räumlicher Entwurf).

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

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 Ortsmitte angewandt, welche im Rahmen der Qualitätserfassung Ortsmitte 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	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	$V_{zul} \geq 50$ km/h	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Unfallhäufungsstelle an Knotenpunkten	Mind. 1 UHS nachweislich vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
	Fahrbahn in schlechtem baulichen Zustand und Unebenheiten	Gehäufte Schäden an der Fahrbahn	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Abzüge	Nebeneinanderaufstellung von Kfz an einer Einmündung möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegestrome an LSA, ausgenommen)	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
	Freier Rechtsabbieger vorhanden	Freier Rechtsabbieger an einem Knoten vorhanden	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
	Fehlende Parkraumbewirtschaftung	Nicht alle öffentlichen Parkstände sind zeitlich und monetär bewirtschaftet	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-1
	Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen	Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden	Mind. 1 Parkierungsanlage	-1	-
	Überbreite Fahrspur	Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite $> 6,50$ m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Summe Abzüge:				-3
	Zuschläge	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	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				3	

Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Aufenthalts- qualität und Grün	Fehlende Aufenthaltsbereiche	Keine Aufenthaltsbereiche vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
	Zu geringer Grünflächenanteil	Grünflächenanteil < 5 %	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	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	-
				Summe Abzüge:	-1,5
	Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	-
Zuschläge	Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	-
	Kinderspielelemente	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	-
	Aneignungselement-/fläche	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement/-fläche	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Großer Baum vorhanden	Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	-
				Summe Zuschläge (Max. 2):	0
Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis					4,5

Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Ortsbild und Nutzungen	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	-
	Abzüge	Keine soziale Infrastruktur	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
	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	-
	Zuschläge	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):					0,5
Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis					4,5

Kategorie: Fußverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Fußverkehr	Gehäufte Schäden an der Fußverkehrs-Infrastruktur	Gehäufte Schäden in mind. einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Keine Querungsanlagen, die den Fußverkehr priorisieren	Keine Querungsanlagen in der Ortsmitte mit überwiegend $V_{zul} > 20$ km/h, die den Fußverkehr priorisieren (FGU, LSA).	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
	Geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Sehr geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,00$ m (zusätzlich zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	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 Knotenpunktkarmen	Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktkarm	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	FGU mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGU kein VZ über der Fahrbahn	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-
	Zu große Länge einer Querung	Fahrbahnbreiter/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-0,5
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-
				Summe Abzüge:	-4,5
Zuschläge	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	-
	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	1,5

Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Radverkehr	Abzüge	Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
		Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
		Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
		Zu schmale Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
		Kein Sicherheitsstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-1
		Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung intensiv	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Summe Abzüge:				-4,5
	Zuschläge	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	-
		Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	-
		Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Breite Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
Summe Zuschläge (Max. 2):				0	
Radverkehr - Endergebnis				1,5	

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Öffentlicher Verkehr		Kein ÖV-Halt	Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld	Gesamter Untersuchungsraum	-6	-
	Abzüge	Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	< 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	-
	Summe Abzüge:				-2	
	Zuschläge	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe (keine genauere Erhebung)	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
		Bedienung durch mindestens 2 ÖV-Linien	≥ 2 ÖV-Linien mit je mind. stündlichem Takt	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	1	-
		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):				0,5	0,5	
				Öffentlicher Verkehr - Endergebnis		4,5