

# **Qualitätserfassung von Ortsmitten in Baden-Württemberg**

## **Ergebnisdossier der Kommune Brühl**

## Impressum

### Auftraggeber



NVBW – Nahverkehrsgesellschaft  
Baden-Württemberg mbH  
Wilhelmsplatz 11  
70182 Stuttgart  
[www.nvbw.de](http://www.nvbw.de)

Ansprechpartnerin:  
Melanie Kupferschmid, Referentin Ortsmitten  
Team Fußverkehr, Ortsmitten  
E-Mail: [melanie.kupferschmid@nvbw.de](mailto:melanie.kupferschmid@nvbw.de)

### Auftragnehmer



Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH  
Mörikestraße 1  
70176 Stuttgart  
[www.pesch-partner.de](http://www.pesch-partner.de)



Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH  
Konrad-Zuse-Straße 1  
44263 Dortmund  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

### Bearbeitung

Jonas Schmid, M.Sc. (Planersocietät)  
Tim Wiesler, M.Sc. (Planersocietät)

### Datum der Erfassung

Dezember 2022

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

# Einführung

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

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

<b>Verträglichkeit des Kraftverkehrs</b>
<b>Aufenthaltsqualität und Grün</b>
<b>Ortsbild und Nutzungen</b>
<b>Fußverkehr</b>
<b>Radverkehr</b>
<b>Öffentlicher Verkehr</b>

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

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

Gefördert wird zudem die Erstellung qualifizierter Fachkonzepte, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im

Verkehr beschäftigen. Hierzu zählen übergreifende Planwerke, z. B. Klimamobilitätspläne oder Konzepte für ruhige und sichere Ortsmitten, aber auch spezifische Konzepte z. B. zum Rad- und Fußverkehr sowie Schulwege.

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

## Wer kann Fördermittel erhalten?

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

## Ansprechpartner

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

### Regierungspräsidium Stuttgart

Tel.: 0711/904-140 01

E-Mail: [abteilung4@rps.bwl.de](mailto:abteilung4@rps.bwl.de)

### Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60

E-Mail: [abteilung4@rpf.bwl.de](mailto:abteilung4@rpf.bwl.de)

### Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02

E-Mail: [abteilung4@rpt.bwl.de](mailto:abteilung4@rpt.bwl.de)

### Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52

E-Mail: [abteilung4@rpk.bwl.de](mailto: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

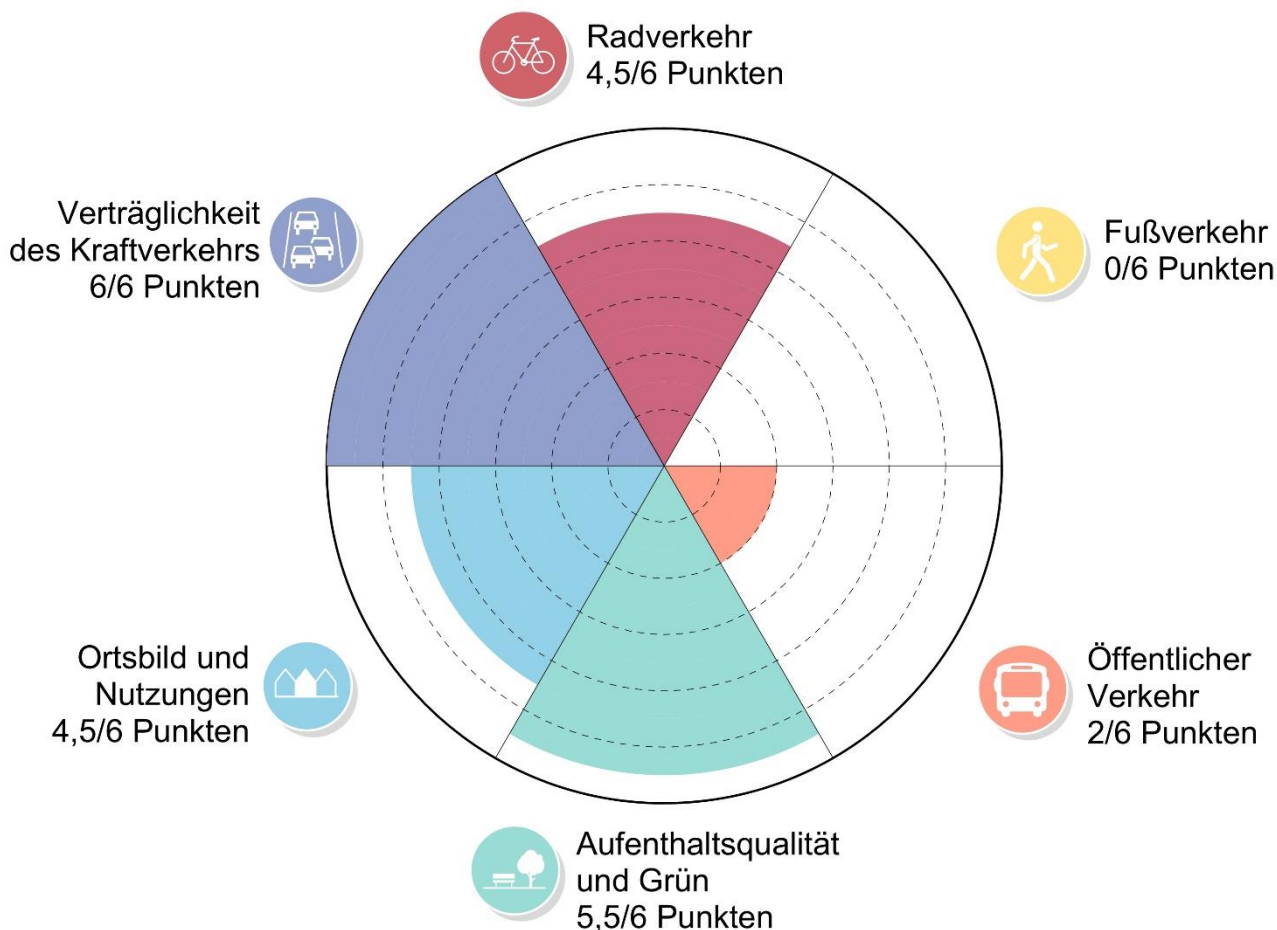
Mail: [info@ortsmitten-bw.de](mailto:info@ortsmitten-bw.de)

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

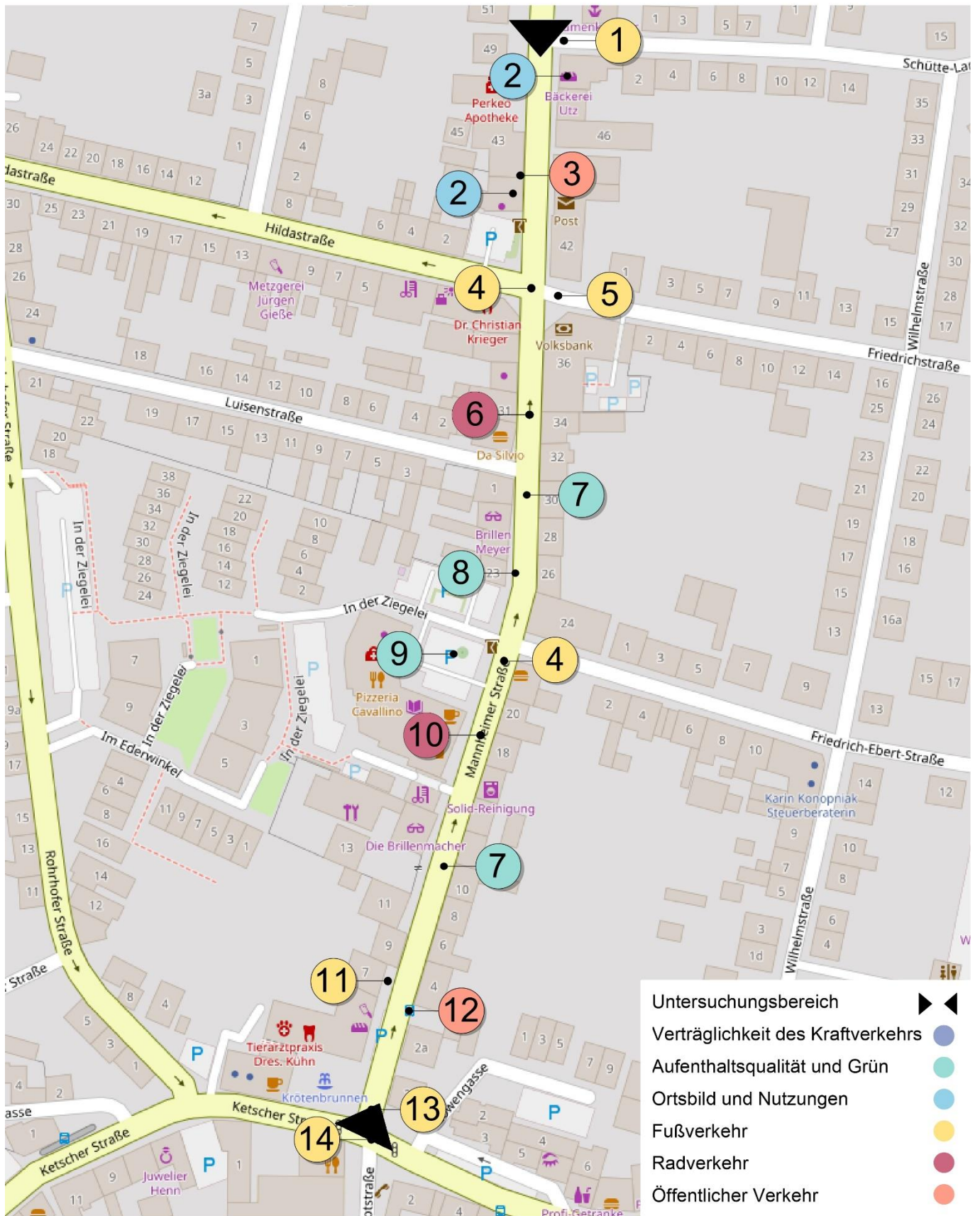


# Zusammenfassende Bewertung

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



# Karte Handlungsimpulse



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende

# Handlungsimpuls Nr. 1

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Knotenpunkt Mannheimer Straße / Schütte-Lanz-Straße



Kategorie Fußverkehr

## Mangelbeschreibung

Der entlang der Mannheimer Straße querende Fußverkehr ist beim Queren der einmündenden Nebenstraßen nicht priorisiert. Die Sichtbeziehungen werden teilweise durch haltende oder parkende Fahrzeuge im Knotenpunktbereich eingeschränkt. Die Querungsbeziehung ist bereits durch eine Pflasterung verdeutlicht.



## Handlungsimpuls



Priorisierung des querenden Fußverkehrs durch die Anlage einer Gehwegüberfahrt. Eine solche ist eine geeignete Möglichkeit für untergeordnete, wenig befahrene Einmündungen, um den Fußverkehr entlang von Hauptverkehrsstraßen zu fördern. Durch die Wartepflicht von Kfz können auch durch eingeschränkte Sichtbedingungen bedingte Konflikte reduziert werden.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Nutzung der bestehenden, sich abhebenden Pflasterung.

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung).

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 2

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Verschiedene Geschäfte und Gastronomieangebote in der Mannheimer Straße

## Mangelbeschreibung

Verschiedene Geschäfte und Gastronomieangebote sind nicht barrierefrei zugänglich bzw. nicht mit ausgewiesenen Alternativzugängen für mobilitätseingeschränkte Personen ausgestattet, sondern nur über Treppenstufen zu erreichen.



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

## Handlungsimpuls



Herstellung von barrierefreien Zugängen am Gebäude oder deutlichere Ausweisung eines Alternativzugangs, sofern dies möglich ist. Eine barrierefreie Erschließung ermöglicht es allen Personen, öffentliche und nicht öffentliche Gebäude zu nutzen. Für einen barrierefreien Zugang können beispielsweise ausreichend flache Rampen eingerichtet werden.

## Voraussetzungen

Abprache mit Eigentümer:innen zur Herstellung eines barrierefreien Zugangs.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 3

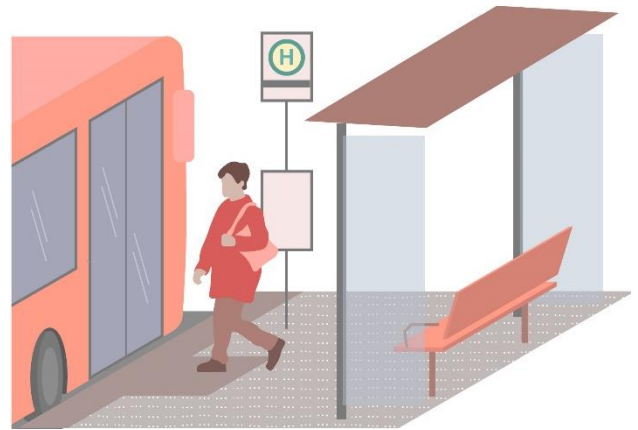
<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Haltepunkt Mannheimer Straße, in Fahrtrichtung Süden

## Mangelbeschreibung

Der Zustieg am Haltepunkt ist für Fahrgäste in Fahrtrichtung Süden nicht barrierefrei möglich. Der Haltepunkt ist gering ausgestattet – es existieren an dieser Stelle keine Sitzgelegenheiten oder ein überdachter Wartebereich. Abfahrtszeiten werden über einen Aushangfahrplan angezeigt, es sind keine Echtzeit-Informationen verfügbar.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau des Haltepunkts mit taktilen Leitelementen und ebenerdigen Zustieg (z.B. über Hochbord). So wird die uneingeschränkte Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht. Ausbau der Ausstattung über Ergänzung eines überdachten Wartebereichs mit generationengerechter Sitzgelegenheit und einem dynamischen Fahrgastinformationssystem.

## Voraussetzungen

Für die Haltestellenausstattung sind zusätzliche Flächen notwendig. Dazu könnte die bereits im Knotenpunkt Schütte-Lanz-Straße genutzte Fahrbahnverschwenkung auch in diesem Bereich weitergezogen werden und die Fahrbahn leicht nach Osten versetzt werden, um auf der Westseite mehr Fläche zur Verfügung zu stellen. Dadurch entfallen die Parkstände auf der östlichen Fahrbahnseite.

## Begleitende Maßnahmen

Für einen ebenerdigen Einstieg kann der westliche Gehweg in der gesamten Länge vor dem Gebäude Mannheimer Str. 41/43 auf das Niveau der Haltestellenkante angehoben werden.

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung).

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 4

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



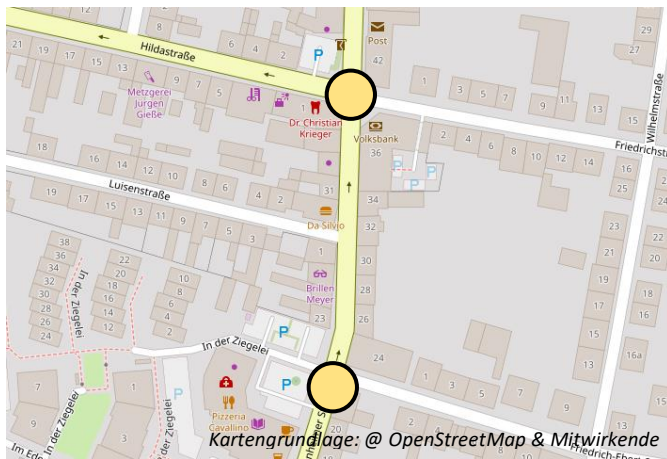
Kategorie Fußverkehr

## Lage

Alle Fußgängerüberwege im Untersuchungsgebiet

## Mangelbeschreibung

Die Fußgängerüberwege sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden/Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.



## Handlungsimpuls



Vollständiger barrierefreier Ausbau der Fußgängerüberwege. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst taktile Leitsysteme und differenzierte Bordhöhen.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung).

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 5

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



Kategorie Fußverkehr

## Lage

Knotenpunkt Mannheimer Straße / Hildastraße / Friedrichstraße (östlicher Knotenpunktarm)

## Mangelbeschreibung

Eine markierte Ladezone im Seitenraum vor dem Fußgängerüberweg stellt eine Sichteinschränkung und eine Gefahrenstelle beim Queren von zu Fuß Gehenden dar.



## Handlungsimpuls



Verzicht auf einen der zwei markierten Plätze der Ladezone. Dadurch kommt es zur Sicherstellung der Einhaltung der Sichtbeziehungen am Fußgängerüberweg und der Erhöhung der Aufmerksamkeit auf den querenden Fußverkehr.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Umgestaltung der Fläche durch beispielsweise eine Belagsänderung oder eine Bepflanzung mit niedrigem Pflanzbewuchs.

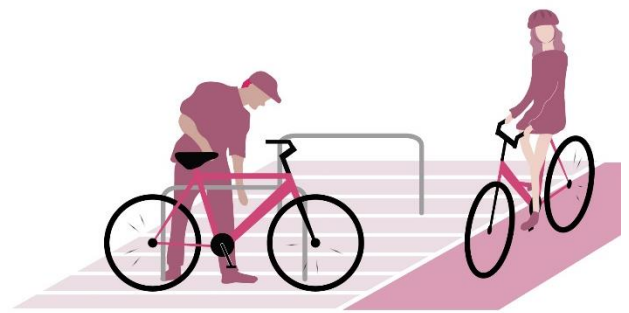
## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 6

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



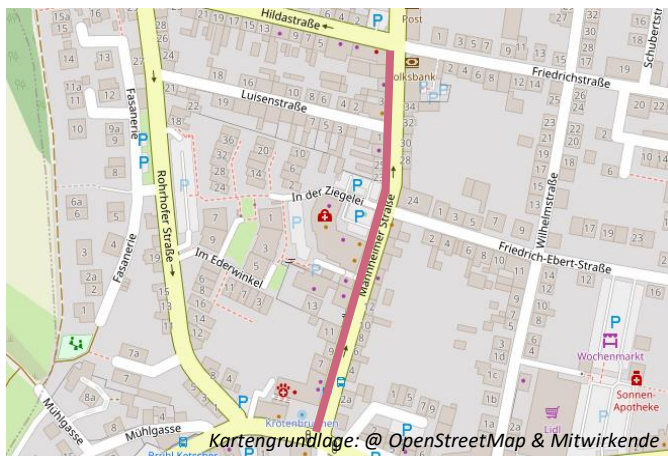
Kategorie Radverkehr

## Lage

Mannheimer Straße (zwischen Hildastraße und Ketscher Straße / Schwetzingner Straße)

## Mangelbeschreibung

Für Radfahrende in Richtung Süden endet die nutzbare Radinfrastruktur auf Höhe des Lindenplatzes. Die Mannheimer Straße als Einbahnstraße ist in gesamter Länge nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben auf Grund von fehlender Fahrbahnbreite.



## Handlungsimpuls

Schaffung einer möglichen Radinfrastruktur für Radfahrende in Richtung Süden. Dazu wird der gesamte Straßenquerschnitt durch eine geringfügige Verbreiterung der Fahrbahn zur Markierung eines Schutzstreifens entgegen der Fahrtrichtung umgebaut. Dadurch entfallen Längsparkplätze entlang der Mannheimer Straße. Mit der Verbreiterung der Fahrbahn ist eine Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung möglich.

## Voraussetzungen

Auf Grund des Linienbusverkehrs in der Mannheimer Straße sollte die perspektivische Fahrgassenbreite mind. 3,50 m betragen. Eine größere Breite ist zur Steigerung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr anzustreben.

## Begleitende Maßnahmen

Entfall von Längsparkständen auf der östlichen Straßenseite im Abschnitt nördlich des Lindenplatzes, Entfall von Längsparkplätzen auf der westlichen Straßenseite im Abschnitt südlich des Lindenplatzes. Möglichkeit zur Integration weiterer Flächen nach anstehendem Gebäudeabriss in der südlichen Mannheimer Straße.

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg



# Handlungsimpuls Nr. 7

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Mannheimer Straße

## Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsgebiet finden sich wenige öffentliche Sitzgelegenheiten auf der Strecke, die vorhandenen Sitzgelegenheiten finden sich nur an Plätzen. Dadurch entstehen längere Streckenabschnitte ohne die Möglichkeit zu sitzen oder zu verweilen.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

## Handlungsimpuls



Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten im Bereich Mannheimer Straße. Ruheplätze in regelmäßigen Abständen kommen allen zu Fuß Gehenden, insbesondere Älteren, zugute. Eine barrierefreie Sitzgelegenheit hat Rücken- und Armlehnen, um das Aufstehen zu erleichtern.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Die Sitzgelegenheit kann durch Verschattungselemente z.B. Bäume oder Sonnensegel ergänzt werden.

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 8

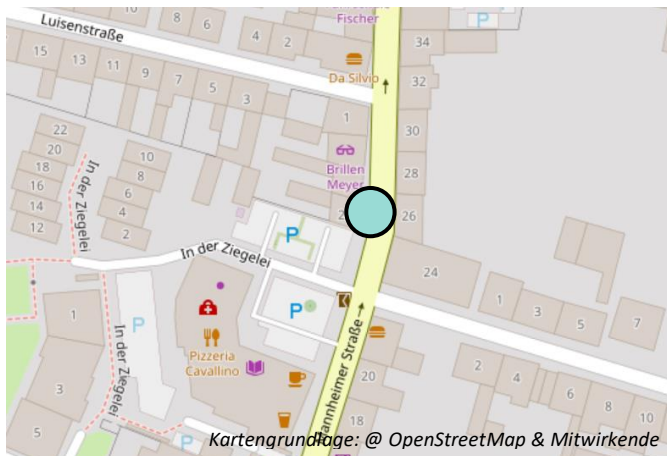
<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Mannheimer Straße (Höhe Haus-Nr. 23)

## Mangelbeschreibung

Auf Grund von falschparkenden Fahrzeugen auf diesem Parkplatz kam es zu Einschränkungen im Linienbusverkehr. Durch das temporäre Platzieren eines Blumenkübels wurde diese Problematik gelöst. Dieser temporäre Zustand ist zu einem Dauerzustand mit geringer Aufenthaltsqualität geworden, die Fläche ist weiterhin versiegelt.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

## Handlungsimpuls



Rückbau der Pflanzkübel und des darunter liegenden Parkplatzes zur Anlage einer Grünfläche mit Baum. Durch die Entsiegelung von Flächen kann Regenwasser vor Ort genutzt werden oder langsam versickern. Zusätzliche Bäume leisten einen wichtigen Beitrag zur Kühlung und Verschattung von Straßenräumen. Dadurch kann die Aufenthalts- und Grünqualität in diesem Bereich gesteigert werden.

## Voraussetzungen

Zu beachten ist die Einhaltung der Fahrbahnbreite (auch in Kombination mit Handlungsimpuls Nr. 4) sowie des lichten Raums des Buslinienverkehrs.

## Begleitende Maßnahmen

Ggf. Ergänzende Nutzung des Raumes durch das Aufstellen von Radabstellanlagen oder barrierefreien Sitzgelegenheiten (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7).

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 9

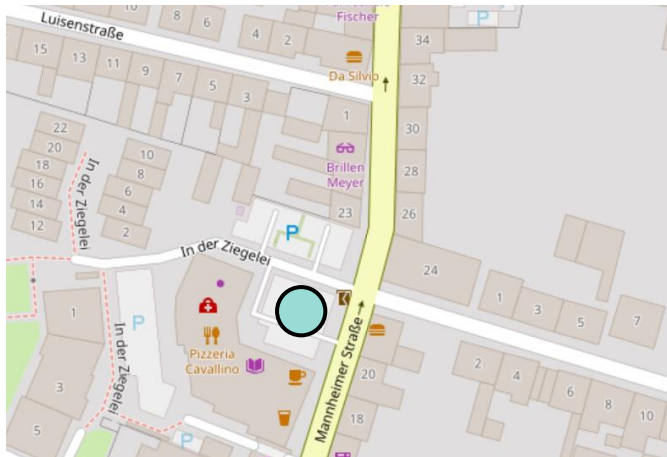
<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Lindenplatz

## Mangelbeschreibung

Der öffentliche Parkplatz weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. Darunter leidet die Aufenthalts- und Grünqualität des Platzes. Auf dem Platz ist viel Potenzial für Außengastronomie vorhanden, dieses wird nur teilweise temporär genutzt.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

## Handlungsimpuls

Entsiegelung von Flächen und Schaffung von Retentionsflächen. Im Sinne der Anpassung an den Klimawandel ist auf eine angemessene Begrünung und Verschattung der Straßenräume zu achten. Eine Mehrfachnutzung der Flächen für Aufenthalt oder Begrünung ist anzustreben. Dabei kann das Potenzial für die Außengastronomie durch eine verstärkte Ausweisung von Flächen stärker genutzt werden.

## Voraussetzungen

Abstimmung mit ansässiger Gastronomie.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

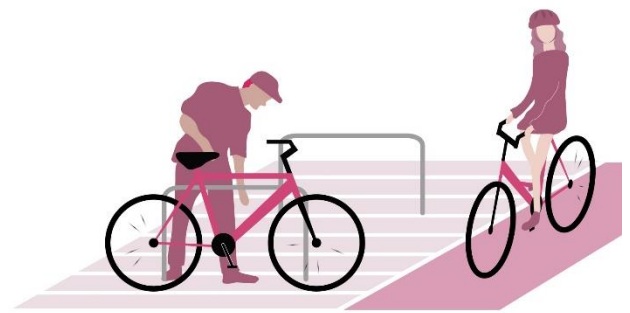
## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 10

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



Kategorie Radverkehr

## Lage

Mannheimer Straße (östliche Straßenseite südlich des Lindenplatzes sowie Einmündung Friedrich-Ebert-Straße)

## Mangelbeschreibung

Es kommt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr im Längsverkehr im Seitenraum auf Grund einer Gehwegfreigabe für den Radverkehr sowie Konflikte am Übergang von Seitenraum zu Mischverkehr auf Höhe der Friedrich-Ebert-Straße.



## Handlungsimpuls



Rücknahme der Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr. Die Trennung des Fuß- und Radverkehrs ist Voraussetzung für einen sicheren und qualitätvollen Straßenraum. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist in der Mannheimer Straße gut verträglich.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Änderung der Pflasterung zur Aufhebung einer Zweiteilung des Seitenraums sowie Rückbau der Einleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn auf Höhe des Knotenpunktes Friedrich-Ebert-Straße.

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 11

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Mannheimer Straße, z.B. vor Haus-Nr. 5



Kategorie Fußverkehr

## Mangelbeschreibung

Teilweise finden sich im Untersuchungsgebiet nicht-barrierefreie Bodenbeläge (Kopfsteinpflaster, große Fugen, etc.) wieder. Dies schränkt die Begehbarkeit von mobilitätseingeschränkten Personen ein.



## Handlungsimpuls



Schaffung eines gut berollbaren, barrierefreien Belags des Gehwegs im gesamten Verlauf der Mannheimer Straße (z.B. durch Vereinheitlichung von Bodenbelägen oder Rückbau von Kopfsteinpflaster). Somit kann die Begehbarkeit des Gehweges für mobilitätseingeschränkte Personen (mit beispielsweise Rollstuhl oder Rollator) verbessert werden.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

Keine.

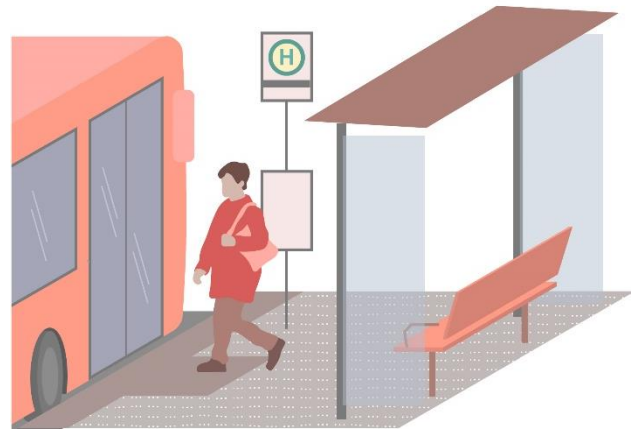
<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 12

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

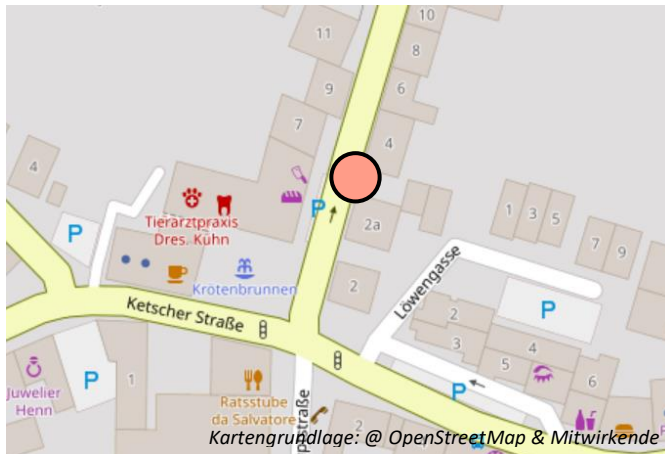
Haltestelle Drogerie Hartmann, in Fahrtrichtung Norden



Kategorie Öffentlicher Verkehr

## Mangelbeschreibung

Der Zustieg an der Haltestelle ist für Fahrgäste nicht barrierefrei möglich. Der vollständige, barrierefreie Ausbau ist auf Grund von privaten Grundstückseinfahrten an dieser Stelle nicht möglich.



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Teilausbau der Haltestelle am aktuellen Standort. Durch die Ausstattung mit taktilen Leitelementen wird die Nutzung für sehingeschränkte Personen ermöglicht. Denkbar ist auch die Prüfung eines verkürzten barrierefreien Ausbaus der Haltestelle durch eine geringfügige Verlegung der Haltestelle nach Norden, sodass der Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen an mind. einer Tür vereinfacht werden kann und die Zufahrt zu Privatgrundstücken weiterhin gewährleistet werden kann.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Langfristige Suche nach einem alternativen Standort zum vollständigen barrierefreien Ausbau der Haltestelle. So kann die uneingeschränkte Nutzung für alle Personengruppen ermöglicht werden.

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 13

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



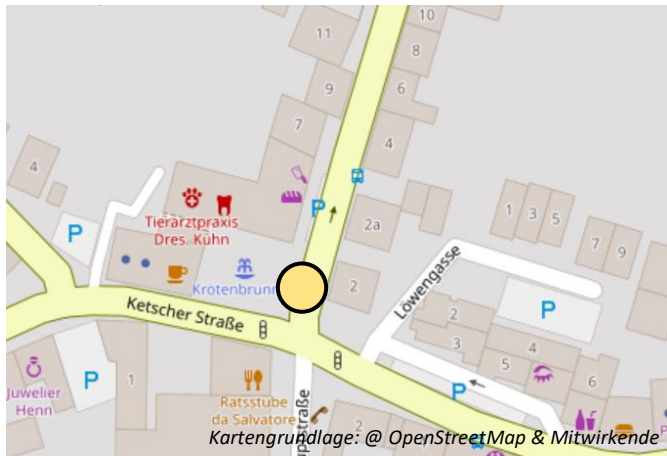
Kategorie Fußverkehr

## Lage

Knotenpunkt Mannheimer Straße / Ketscher Straße / Schwetzingener Straße (nördlicher Knotenpunktarm)

## Mangelbeschreibung

Auf Grund des möglichen Auftretens von Schutzbedürftigen wurde die direkte Querungsbeziehung mit Ketten versperrt, sodass die Querung abgesetzt vom Knotenpunkt stattfindet. Die Bordsteinkanten sind in diesen Bereichen teilweise nicht abgesenkt, die Querung ist v.a. für mobilitätseingeschränkte Personen nur eingeschränkt möglich.



## Handlungsimpuls



Verbesserung der Querungsmöglichkeit in diesem Bereich. Die abgesetzte Querung kann in diesem Bereich auf Grund der einbiegenden Fahrzeuge aufrechterhalten werden. Durch das Absenken der Bordsteinkanten kann die Barrierefreiheit an dieser Stelle verbessert werden. So wird die uneingeschränkte Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht. Auf die Ketten kann an dieser Stelle verzichtet werden, wenn die Abtrennung zur Fahrbahn in anderer Form, z.B. über niedrige Grünstrukturen, ausgestaltet wird.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Ausgestaltung der Querungsstelle mit taktilen Leitelementen sowie einer differenzierten Bordhöhe.

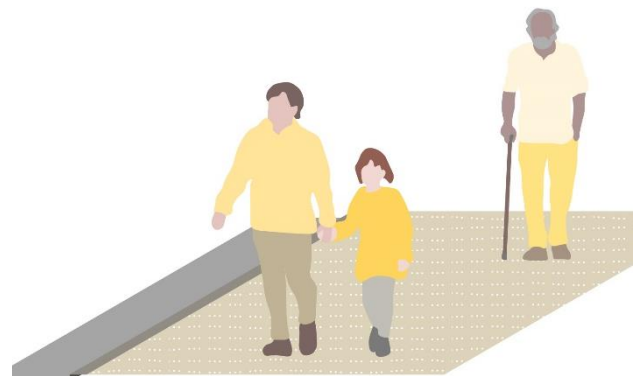
## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 14

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Brühl
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Gemeinde
<b>DTV<sup>2</sup></b>	keine Daten
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



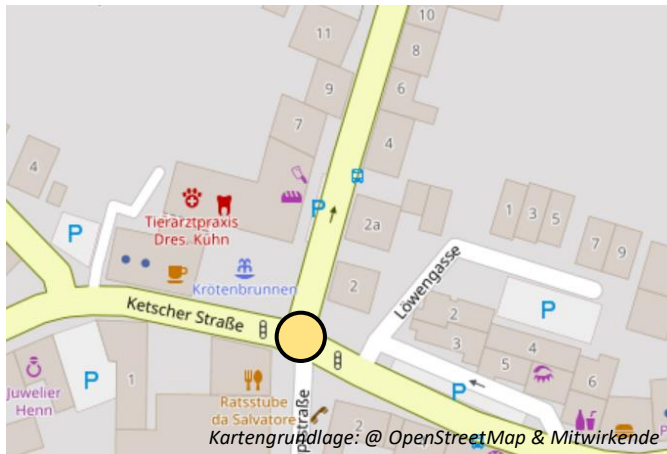
Kategorie Fußverkehr

## Lage

Knotenpunkt Mannheimer Straße / Ketscher Straße / Schwetzingener Straße (nördlicher Knotenpunktarm)

## Mangelbeschreibung

Die Lichtsignalanlagen im Untersuchungsgebiet sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.



## Handlungsimpuls



Vollständiger barrierefreier Ausbau der Lichtsignalanlagen. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst taktile Leitsysteme, differenzierte Bordhöhen und akustische Signale.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

Keine.

<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg



# Anhang 1:

## Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

### Hinweise

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

# Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Verträglichkeit des Kraftverkehrs	Hohe Verkehrsbelastung	DTV $\geq$ 8.200 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Hohes Schwerverkehrsaufkommen	DTV (SV) > 410 Fz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit $\geq$ 50 km/h	$V_{zul} \geq$ 50 km/h	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	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	-
	<b>Abzüge</b>	Nebeneinandraufstellung an Knotenamen möglich	(Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegeströme an LSA, ausgenommen)	-0,5	-
		Freier Rechtsabbieger vorhanden	Freier Rechtsabbieger an einem Knoten vorhanden	-0,5	-
		Fehlende Parkraumbewirtschaftung	Nicht alle öffentlichen Parkstände sind zeitlich und monetär bewirtschaftet	-1	-1
		Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen	Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden	-1	-1
		Überbreite Fahrspur	Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite > 6,50 m bei geradlinigem Verlauf	-1	-
			Summe Abzüge:		-2
	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	1
	Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf $\leq$ 20 km/h, Verengung oder Versatz zur Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	1	1
	Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung oder -sensibilisierung	Radarmessteile, Dialogdisplay etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Durchfahrtsbeschränkung für Schwerverkehr	Durchfahrtsbeschränkung VZ 253 (> 3,5t) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	2	-
	Besondere Gestaltung von Knotenpunktbereichen	Besondere Gestaltung durch Pflasterung, Einfärbung, Aufpflasterung etc.	Mind. 1 Knoten	0,5	0,5
	Parkstände außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderparkstände in einem Multifunktionsstreifen	Parkstände befinden sich nicht im öffentlichen Raum oder sind als Sonderparkstände (z.B. Carsharingparkstand, Behindertenparkstand, E-Ladestation, Taxiparkstand oder Ladezone) in Multifunktionsstreifen integriert	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
			Summe Zuschläge (Max. 2):		2
			Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis		6

# Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Aufenthaltsqualität 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 Baumbestandorte (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
	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 Baum Schatten)	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	1	
Summe Abzüge:				-2,5	
Summe Zuschläge (Max. 2):					2
<b>Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis</b>					<b>5,5</b>

# 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 <b>punktuell</b> (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf <b>nicht</b> ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-	
	Sehr hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf <b>zahlreich</b> (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf <b>nicht</b> ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	<b>Abzüge</b>	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	
						<b>Summe Abzüge: -3</b>
		Flächendeckend Identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 Identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	<b>Zuschläge</b>	Vierfältige 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	
					<b>Summe Zuschläge (Max. 2): 1,5</b>	
					<b>Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis 4,5</b>	

# 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 (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 "weilige" Grundstückszufahrt	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
	Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktarmen	Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktarms	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 Mittelinsell/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:				
Zuschläge	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (0 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 $\leq 15$ Sekunden	Alle Lichtsignalanlagen	1	1
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	-
Summe Zuschläge (Max. 2):					<b>1</b>
<b>Fußverkehr - Endergebnis</b>					<b>0</b>



# 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	-	
	Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	< 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet	Gesamter Untersuchungsraum	-4	-	
	Abzüge	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-1
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-1
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-1
		ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-1
	Summe Abzüge:				-4	
	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 taktlichen 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	-	
Summe Zuschläge (Max. 2):				0	0	
<b>Öffentlicher Verkehr - Endergebnis</b>					<b>2</b>	