



Lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten

Qualitätserfassung Ortsmitten Ergebnisdossier

Brühl | Rohrhof

Rhein-Neckar-Kreis

Impressum

Auftraggeber



NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin:
Melanie Kupferschmid, Referentin Ortsmitten
Team Fußverkehr, Ortsmitten
E-Mail: melanie.kupferschmid@nvbw.de

Auftragnehmer



Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Mörikestraße 1
70176 Stuttgart
www.pesch-partner.de



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

Bearbeitung

Jonas Schmid, 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

September 2024

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Informationen zum Untersuchungsgebiet

Name der Kommune	Brühl
Landkreis	Rhein-Neckar-Kreis
Einwohnerzahl der Kommune ¹	14.238
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/ortsmit-ten/visualisierungen>

Temporäre Umgestaltung

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

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



Foto: Yannick Wegner / Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Weitere Informationen zur temporären Umgestaltung und Beispiele gibt es hier:

<https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmit-ten/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

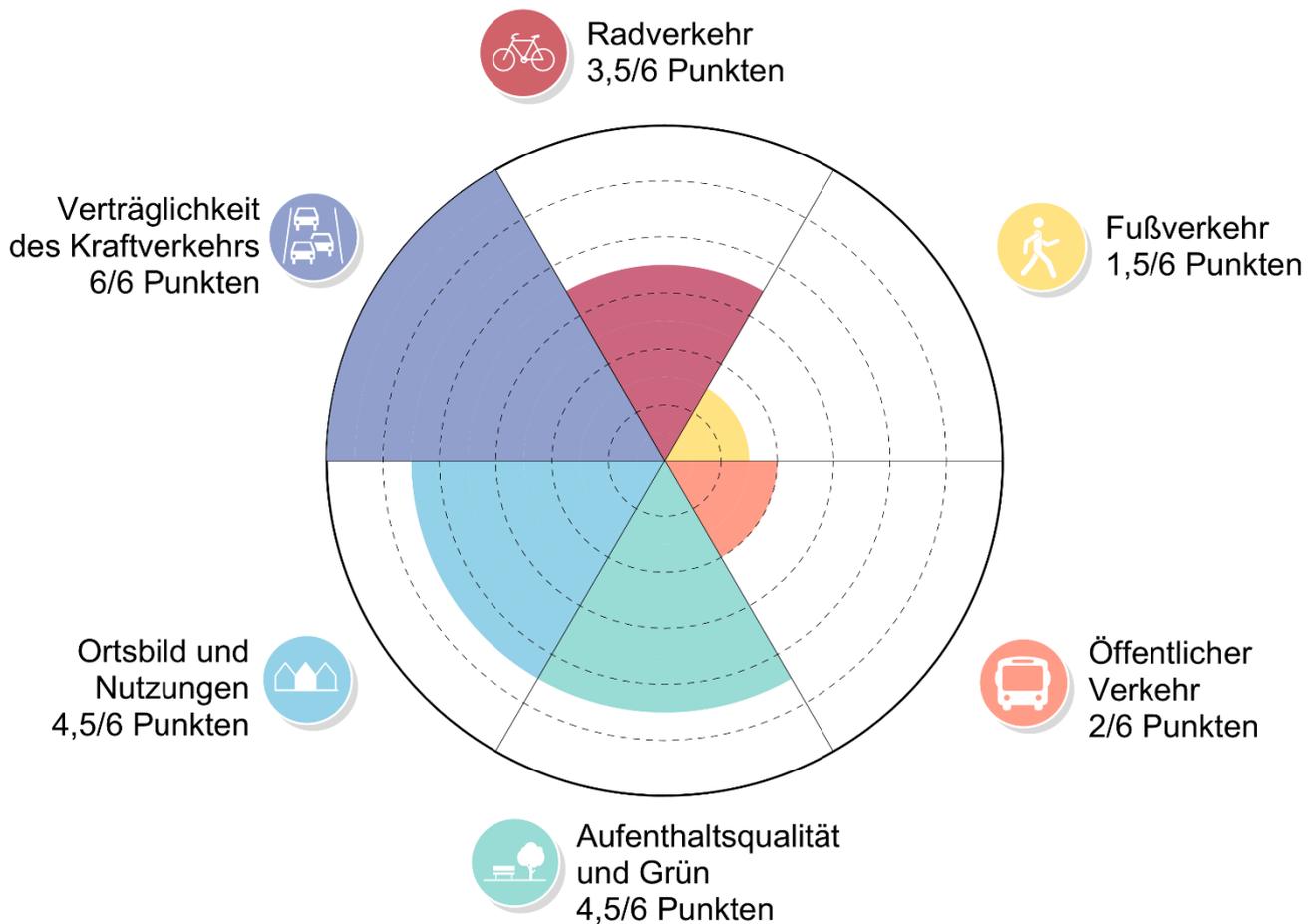
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmit-ten-bw.de

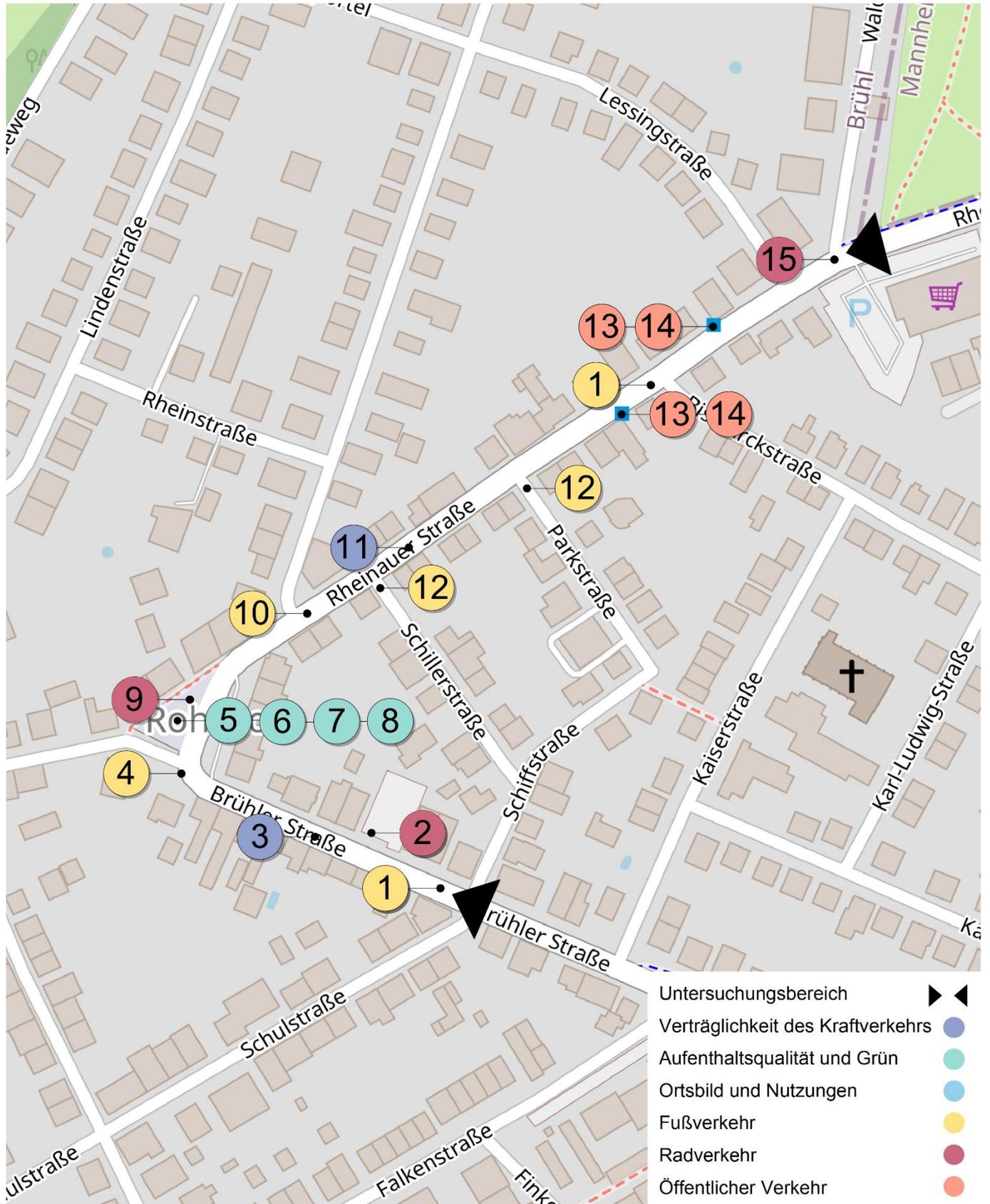
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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://openstreetmap.org/copyright>

Handlungsimpuls Nr. 1

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

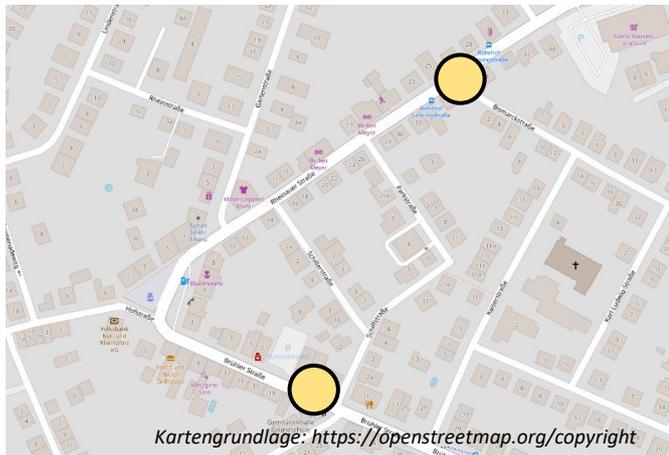
Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Rheinauer Straße / Bismarckstraße und Brühler Straße / Schulstraße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Die Querungsanlagen im Untersuchungsbereich 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 i.d.R. taktile Leitsysteme, differenzierte Bordhöhen und akustische Signale.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Barrierefreier Ausbau aller Querungsanlagen im Gemeindegebiet (vgl. Handlungsimpulse Nr. 4 und 14 im Ergebnisdossier für den Ortsteil Brühl).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung).

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 2

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Stabhalterplatz



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Am Stabhalterplatz sind keine Radabstellanlagen vorhanden. Auf Grund bedeutender Ziele in der direkten Umgebung für den alltäglichen Bedarf und des Wochenmarkts auf dem Platz wird ein Bedarf zur Erreichbarkeit mit dem Fahrrad deutlich. Es besteht die Gefahr, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden und den Fußverkehr beeinträchtigen.



Handlungsimpuls



Schaffung von Radabstellanlagen mit einer ausreichenden Anzahl von Halterungen. Dadurch kann die Erreichbarkeit der Ortsmitte mit dem Radverkehr attraktiviert werden. Empfohlen werden Anlehnhalterungen für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Halterungen. Die Halterungen müssen so positioniert werden, dass eine Beeinträchtigung des Fußverkehrs ausgeschlossen ist. Bei Bedarf können z.B. Pkw-Parkstände auf dem Stabhalterplatz umfunktioniert werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

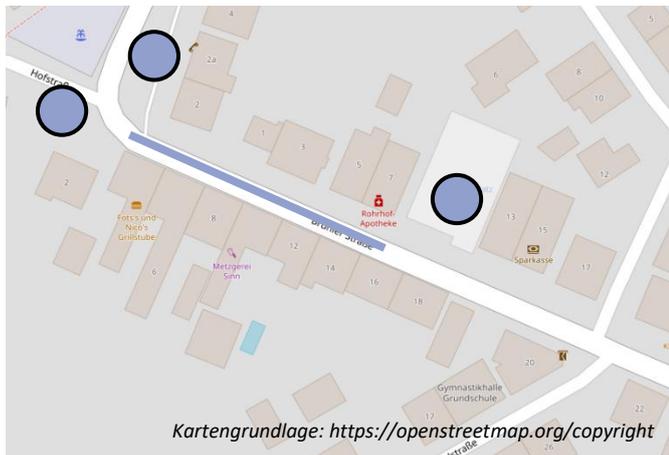
Brühler Straße, Stabhalterplatz



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum gibt es auf kurzer Distanz mehrere unterschiedliche Regelungen zur Parkdauer. Die mögliche Parkdauer variiert zwischen 0,5 h und zeitlich unbegrenzt. Vor allem durch die Ungleichheit in der zeitlichen Bewirtschaftung (unbegrenzt / begrenzt) kann es zu Falschparkvorgängen oder längeren Parkdauern kommen. Dies hat negative Folgen für die Erreichbarkeit der Ortsmitte.



Handlungsimpuls



Einführung von zeitlichen Beschränkungen in allen Parkflächen. Dadurch können Dauerparker oder längere Parkvorgänge (über eine Erledigung hinaus) in der direkten Ortsmitte unterbunden werden und die Erreichbarkeit von beispielsweise Einzelhandel und Gastronomie in der Ortsmitte kann gesteigert werden. Eine Varianz zwischen Kurzzeitparken und einer erweiterten Parkdauer für Erledigungen in der Ortsmitte ist denkbar, hier sollte auf eine klare Beschilderung und Abgrenzung geachtet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Regelmäßige stichpunktartige Kontrollen zur Einhaltung der Parkdauer.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Brühler Straße, Haus-Nr. 2-4 und Goggelbrunnenplatz

Mangelbeschreibung

Die Poller mit Ketten zur Verhinderung des Gehwegparkens schränken an diesen beiden konkreten Stellen die Durchgängigkeit des Fußverkehrs ein und bedingen eine harte gestalterische Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Seitenraum.



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Überprüfen der Notwendigkeit der Poller und Ketten an diesen Stellen. Falls eine Notwendigkeit von einem der beiden Elemente nicht mehr gegeben ist, dann Entfernung der Ketten oder Rückbau der Poller zur Herstellung einer durchgängig nutzbaren Gehwegbreite. Falls für die Poller weiterhin eine Notwendigkeit gegeben ist, sollten diese durch einzelne Pflanzkübel, schmale Grünbeete oder Objekte, welche als informelle Sitzgelegenheiten genutzt werden können, ersetzt werden. Dadurch kann eine gestalterisch ansprechendere Alternative zu den aktuellen Pollern bereitgestellt werden, die gleichermaßen zur Verhinderung des Gehwegparkens geeignet sind. Bei der Nutzung alternativer Objekte sollte die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs berücksichtigt werden, diese besitzt eine hohe Priorität im Straßenraum.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 5

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Goggelbrunnenplatz



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Mangelbeschreibung

Trotz der Platzgestaltung mit kleinen Bäumen und dem Goggelbrunnen, weist der Platz einen hohen Versiegelungsgrad auf. Dies ist nicht zielführend in Anbetracht der Gestaltung eines klimaangepassten Straßenraums. Zudem wird die Aufenthaltsqualität auf dem Platz insbesondere im Sommer durch die Bildung von Hitzerräumen an diesem stark versiegelten Ort beeinträchtigt. Dennoch zeigt sich an der ein oder anderen Stelle noch Potenzial für zusätzliche Begrünung



Handlungsimpuls

Entsiegelung von Flächen auf dem Platz und Schaffung von Retentionsflächen. Zusätzlich Ergänzung von Grünflächen und Bäumen in unterschiedlicher Variation. Eine Mehrfachnutzung der Flächen für Aufenthalt und Begrünung ist anzustreben. Im Sinne der Anpassung an den Klimawandel ist auf eine angemessene Begrünung und Verschattung der Straßenräume zu achten.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Entsiegelung weiterer Flächen im Gemeindegebiet (vgl. Handlungsimpuls Nr. 9 im Ergebnisdossier für den Ortsteil Brühl), Stärkung von blau-grüner Infrastruktur im öffentlichen Raum (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6) sowie Umnutzung von vorhandener Infrastruktur, z.B. Begrünung der vorhandenen Glasdächer der Sitzgelegenheiten (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7).

Realisierungshilfe

Keine.

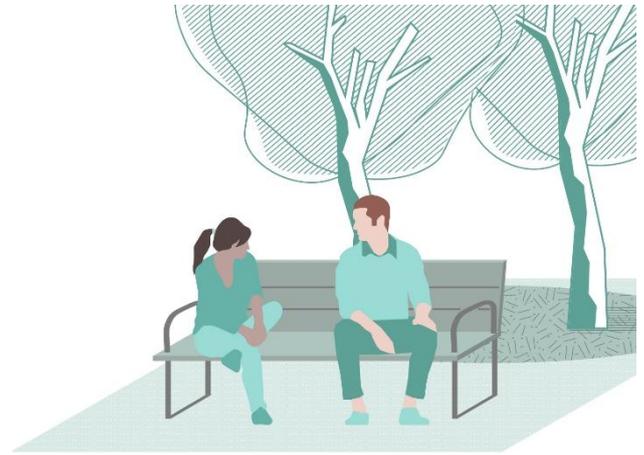
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Goggelbrunnenplatz



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Mangelbeschreibung

Der vorhandene Brunnen befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand und ist aktuell außer Betrieb. Vor allem im Sommer könnte dieser die Anziehungskraft des Goggelbrunnenplatzes steigern und die Aufenthaltsqualität auf diesem erhöhen.



Handlungsimpuls

Sanierung und erneute Inbetriebnahme des Brunnens. Im Sinne der Anpassung an den Klimawandel übernehmen Brunnen und andere Wasserflächen im öffentlichen Raum eine wichtige Funktion zur Kühlung des Straßenraums. Der Brunnen kann zudem als informelles Spielelement im öffentlichen Raum die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Platzes steigern und zu einer Belebung der Ortsmitte führen.

Voraussetzungen

Einhaltung der Hygiene-Standards und Vorgaben zur Wasserqualität zur Nutzung eines öffentlichen Brunnens und der Möglichkeit zur Nutzung als Wasserspielplatz.

Begleitende Maßnahmen

Ergänzung von Grünstrukturen auf dem Platz (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5) sowie Maßnahmen zur Verschattung des Platzes (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 7

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Goggelbrunnenplatz

Mangelbeschreibung

Die Sitzgelegenheiten sind mit einem Glasdach überdacht. Durch eine starke Sonneneinstrahlung im Sommer heizen sich die unter dem Glasdach liegenden Bänke auf und der Raum wird nur eingeschränkt nutzbar. Abgesehen von diesen Flächen gibt es keine weitere Überdachung bzw. Beschattung auf dem Platz. Auf Grund des häufig frequentierten Bücherschranks auf dem Platz besteht ein Bedarf für komfortabel nutzbare Sitzgelegenheiten.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Umbau der Glasdächer mit anderen Materialien über den Sitzgelegenheiten. Hier ist die Nutzung von getönten Glasscheiben genauso denkbar wie die Ausgestaltung eines begrüntes Daches. Für eine Dachbegrünung könnten die vorhandenen Stützen der Dachkonstruktion genutzt und ein Flachdach inklusive Pflanzflor installiert werden. Genügsame Pflanzen, wie beispielsweise Gewächse aus der Sedum-Familie, könnten an dieser Stelle einen Beitrag zur Wasserspeicherung, Biodiversität und Klimaanpassung leisten. Durch die Umgestaltung stehen die Sitzgelegenheiten ganzjährig nutzbar zur Verfügung, dadurch wird die Attraktivität des Platzes gesteigert und die Verweildauer (in Kombination mit dem vorhandenen Bücherschrank) kann gesteigert werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Ergänzung von weiteren Grünstrukturen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 5), Inbetriebnahme des Goggelbrunnens (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6) und barrierefreier Ausbau der Sitzgelegenheiten (vgl. Handlungsimpuls Nr. 8).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Goggelbrunnenplatz, Stabhalterplatz

Mangelbeschreibung

Die vorhandenen Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet sind nicht vollständig barrierefrei ausgeführt.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls



Schaffung eines Grundangebots an vollständig barrierefreien Sitzgelegenheiten mit beidseitigen Armlehnen und Rückenlehne, um das Aufstehen, gerade für ältere Personen, zu erleichtern. Zusätzlich kann das Angebot an Sitzgelegenheiten in der Ortsmitte, z.B. auf dem Stabhalterplatz, um weitere Sitzmöbel ergänzt werden. Neue Sitzgelegenheiten könnten so angelegt werden, dass sie den kommunikativen Aspekt des Verweilens z.B. durch eine nähere und einander zugewandte Anordnung fördern.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Aufstellen von Sitzgelegenheiten in verschatteten Bereichen, dazu ist eine Ergänzung bzw. Veränderung der Verschattung am Goggelbrunnenplatz (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7) notwendig.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 9

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 - 6.803 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Goggelbrunnenplatz



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Die Radabstellanlagen auf oder in der Nähe des Platzes 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.



Handlungsimpuls



Umbau der Radabstellanlage mit Anlehnhaltern für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Haltern. Falls es städtebaulich verträglich ist, ist zusätzlich die Herstellung eines Witterungsschutzes möglich.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Ergänzung von Radabstellanlagen an anderen Stellen im Untersuchungsgebiet (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2). Zusätzliche Ergänzung durch einen RadSERVICE-Punkt mit Luftpumpe und Werkzeugen denkbar.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 10

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Rheinauer Straße, Knotenpunkt Gartenstraße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

In der Rheinauer Straße gibt es westlich der Lichtsignalanlage Bismarckstraße keine weitere gesicherte Querungsanlage. Personen aus dem Wohngebiet nördlich der Rheinauer Straße queren diese auf dem Weg in Richtung Ortsmitte auf Höhe der Einmündung Gartenstraße. Auch Schulkinder auf dem Weg zur Schillerschule nutzen diese Stelle der Rheinauer Straße zur Querung, um über Schillerstraße-Schiffstraße zur Schule zu kommen. Auf Grund dessen kann ein Querungsbedarf verortet werden.



Handlungsimpuls



Einrichtung einer Querungsanlage, beispielsweise eines Fußgängerüberwegs, östlich der Einmündung Gartenstraße. Mit dieser Querungsanlage kann der querende Fußverkehr gesichert und priorisiert werden, was insbesondere besonders schutzbedürftigen Gruppen wie Kindern und älteren Menschen zugutekommt. Durch die Anlage einer Querungsanlage kann die Zugänglichkeit in Richtung Stabhalterplatz / Ortsmitte sowie in Richtung Schillerschule ausgebaut werden und diese wichtigen Fußverkehrsachsen gestärkt werden.

Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage eines Fußgängerüberwegs.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 11

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Rheinauer Straße



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

In der Rheinauer Straße finden sich nur wenige eingezeichnete Parkstände, diese sind als legales Gehwegparken ausgezeichnet. Gehwegparken außerhalb von eingezeichneten Stellen wird darüber hinaus in der Rheinauer Straße toleriert. Dies bringt Einschränkungen für den Fußverkehr mit sich – insbesondere bei Begegnungen. Rollstuhlfahrende, Personen mit Kinderwagen und andere mobilitätseingeschränkte Personen benötigen ausreichend Platz, um sich sicher und attraktiv fortzubewegen. Zusätzlich kommt es durch Parkvorgänge auf beiden Straßenseiten zu Einschränkungen im ÖPNV, was zu einer Verzögerung des Betriebsablaufs führen kann.



Handlungsimpuls

Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Rheinauer Straße. Ausweisung von Parkständen auf der Fahrbahn in bspw. einer alternierenden Anordnung. Diese Anordnung fördert eine Verkehrsberuhigung in der Rheinauer Straße und kann zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses im Kfz-Verkehr und ÖPNV führen. Der Fußverkehr im Längsverkehr profitiert von einer Hindernisfreiheit der Gehwege. Die Neuordnung des Straßenquerschnitts sollte mit Grünflächen ergänzt werden. Die Ausgestaltung der Grünflächen (z.B. kleinkronige Bäume, Pflanzkübel) richtet sich dabei nach der Flächenverfügbarkeit. Zudem sind die Grünflächen und Neupflanzungen an die zunehmende Trockenheit und häufigere Starkregenereignisse anzupassen.

Voraussetzungen

Eine Neuordnung ist nur möglich unter Berücksichtigung der notwendigen Fahrbahn- und Gehwegbreiten. Die Standorte für die Grünflächen müssen nach Platzverfügbarkeit ausgewählt werden. Der Verkehrsfluss (insbesondere für den ÖPNV) soll weiterhin möglich sein. Zudem dürfen die gewählten Grünstrukturen keine Sichteinschränkungen mit sich bringen, wodurch Bäume z.B. nur an manchen Stellen möglich sind.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

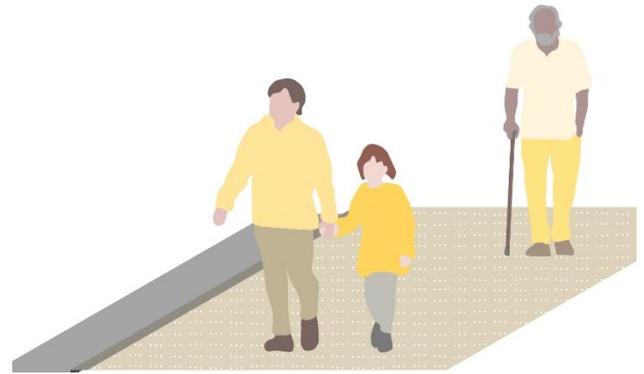
1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Rheinauer Straße, Knotenpunkte Parkstraße und Schillerstraße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Der entlang der Rheinauer Straße querende Fußverkehr ist beim Queren der einmündenden Nebenstraßen (insbesondere an den Knotenpunkten Parkstraße und Schillerstraße) nicht priorisiert. Die Sichtbeziehungen werden teilweise durch haltende oder parkende Fahrzeuge im Knotenpunktbereich eingeschränkt.



Handlungsimpuls



Priorisierung des querenden Fußverkehrs durch die Anlage von Gehwegüberfahrten. Diese sind eine für untergeordnete, wenig befahrene Einmündungen geeignete Möglichkeit, 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

Anlage von Gehwegüberfahrten an anderen Standorten (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1 im Ergebnisdossier für den Ortsteil Brühl). Denkbar wäre beispielsweise auch eine analoge Übertragung auf die Einmündung der Schiffstraße in die Brühler Straße, um die Zufahrten in das Wohnquartier Parkstraße-Schillerstraße-Schiffstraße gleich auszugestalten.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

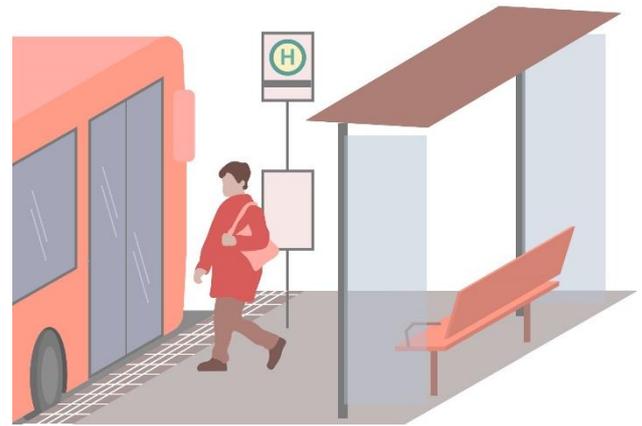
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 13

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

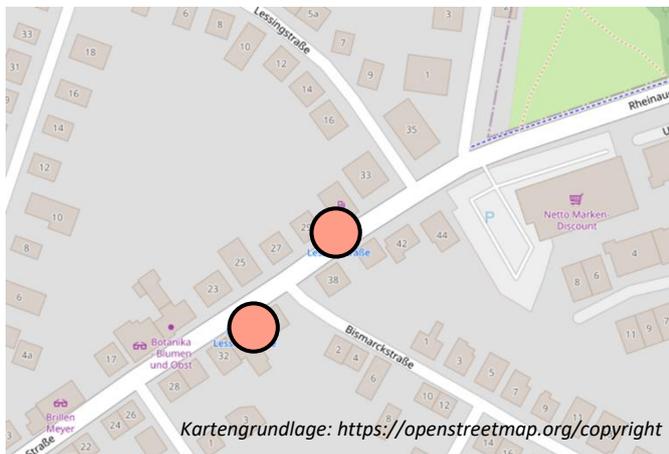
Haltestelle Rohrhof, Lessingstraße



Kategorie Öffentlicher Verkehr

Mangelbeschreibung

Der Zustieg an den Haltepunkten Rohrhof, Lessingstraße ist für Fahrgäste nicht barrierefrei möglich.



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Haltepunkte mit taktilen Leitelementen und ebenerdigem Zustieg (z.B. über Hochbord). So wird die uneingeschränkte Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht. Dabei wird die vorhandene Haltestellenform mit einer Haltestelle am Fahrbahnrand beibehalten, um einen gesicherten Fahrgastwechsel zu ermöglichen, da der Kraftverkehr hinter dem Bus zum Stehen kommt.

Voraussetzungen

Zu beachten sind ein barrierefreier Einstieg sowie ein taktiler Leitsystem.

Begleitende Maßnahmen

Verbesserung der Ausstattung an den Bushaltestellen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 14). Barrierefreier Ausbau von anderen Bushaltestellen im Gemeindegebiet (vgl. Handlungsimpulse Nr. 3 und 12 im Ergebnisdossier für den Ortsteil Brühl).

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 14

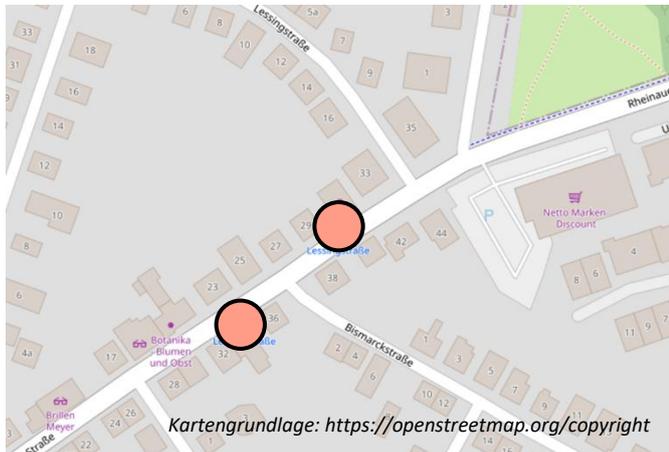
Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Haltestelle Rohrhof, Lessingstraße

Mangelbeschreibung

Die Haltestelle Rohrhof, Lessingstraße ist nicht angemessen ausgestattet. Fahrgästen stehen weder Sitzgelegenheiten noch eine Überdachung als Witterungsschutz zur Verfügung. Damit gehen Komforteinbußen einher und die Nutzung des ÖPNV ist weniger attraktiv.



Kategorie Öffentlicher Verkehr

Handlungsimpuls



Verbesserung der Ausstattung der Haltepunkte. Zur Grundausrüstung einer attraktiven Haltestelle in der Ortsmitte zählen barrierefreie, generationengerechte Sitzgelegenheiten, eine Überdachung als Witterungsschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung der Haltepunkte und des Wartebereichs.

Voraussetzungen

Beachtung der Platzverhältnisse im Seitenraum und den Möglichkeiten im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Haltepunkte (siehe Handlungsimpuls Nr. 13).

Begleitende Maßnahmen

Eine Umsetzung ist im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Haltepunkte (siehe Handlungsimpuls Nr. 13) denkbar.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 15

Kommune / Ortsteil	Brühl / Rohrhof
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Brühl
DTV²	5.028 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

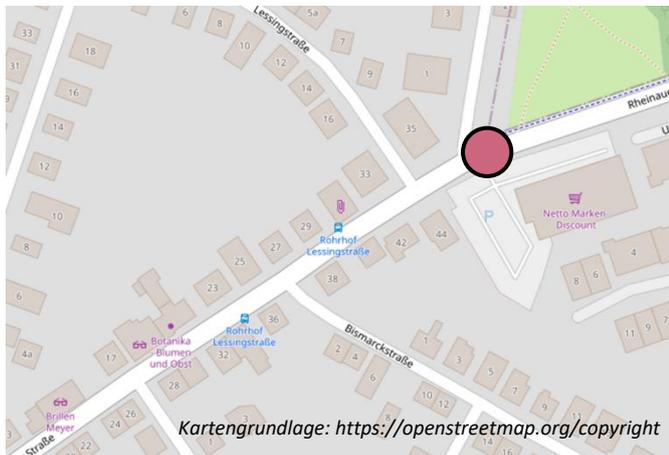
Rheinauer Straße, Einmündung Waldweg



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Der gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr beginnt bzw. endet auf Höhe der Einmündung Waldweg – in der Rheinauer Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Aktuell fehlt eine Auflösung des Zweirichtungsradwegs und eine Überleitung in den Mischverkehr, auf Grund dessen kommt es zu Konflikten zwischen dem Radverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden (Fußverkehr, Kfz-Verkehr).



Handlungsimpuls

Auflösung des Zweirichtungsradwegs auf Höhe der Einmündung Waldweg. Der Radverkehr in Richtung Westen wird nach der Einmündung Waldweg auf die Fahrbahn geleitet, dazu wird der Bordstein an dieser Stelle abgesenkt und die Einleitung farbig (rot) markiert. In Fahrtrichtung Osten nutzt der im Mischverkehr fahrende Radverkehr die Einmündung Waldweg zum mittigen Aufstellen sowie Linksabbiegen und wird dann auf den gemeinsamen Geh- und Radweg in Richtung Osten eingeleitet. Durch die Auflösung des Zweirichtungsradwegs wird der Radverkehr sicher durch die Ortsmitte geführt und der Gehweg für den Fußverkehr sicher gestaltet. Neben dieser Auflösung kann die Furt über die Einmündung Waldweg farbig (rot) markiert werden, um die Aufmerksamkeit auf diese Situation sowie den Fuß- und Radverkehr zu steigern.

Voraussetzungen

Eine Voraussetzung ist die Beibehaltung des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr bei Tempo 30 – es kann darüber nachgedacht werden auf Grund der veränderten Geschwindigkeitsbegrenzung und der geringen Verkehrsstärke eine Führung im Mischverkehr bis zum Ortsschild weiterzuführen. Eine Auflösungs-/Einleitungsmaßnahme würde dann außerhalb des Untersuchungsbereichs (z.B. am Kreisverkehr Mannheimer Landstraße / Rohrhofer Straße) notwendig werden.

Begleitende Maßnahmen

Zur erweiterten Verdeutlichung des Querungsbedarfs von Radfahrenden kann die Rheinauer Straße vor der Querungsstelle leicht eingeeengt werden, sodass die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr gesteigert wird.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Anhang 1:

Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

Allgemeine Hinweise

- Die Ortsmitte zum Zeitpunkt der Erfassung wird in sechs Kategorien bewertet: Verträglichkeit des Kraftverkehrs, Aufenthaltsqualität und Grün, Ortsbild und Nutzungen, Fußverkehr, Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr.
- Die Bewertung wird einheitlich für alle 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 \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	-
	Abzüge	Nebeneinanderaufstellung an Knotenarmen möglich	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Freier Rechtsabbieger vorhanden	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Fehlende Parkraumbewirtschaftung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-1
		Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen	Mind. 1 Parkierungsanlage	-1	-1
		Überbreite Fahrspur	Mind. 1 Abschnitt	-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	Radarmessstelle, Dialogdisplay etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Durchfahrtsbeschränkung für Schwerverkehr	Durchfahrtsbeschränkung VZ 253 (> 3,5f) 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 Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	Fehlende Sitzgelegenheiten	Keine Standorte von Sitzgelegenheiten vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten nicht/ nur punktuell barrierefrei (Ausstattung Rückenlehne + Armstütze)	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-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	-	
				Summe Abzüge:		-3
		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	-
	Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	-	
	Kinderspielelemente	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	-	
	Aneignungselement-/fläche	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement-/fläche	Mind. 1 Abschnitt	0,5	0,5	
	Großer Baum vorhanden	Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	1	
			Summe Zuschläge (Max. 2):		1,5	
			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	-	
	Hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf punktuell (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf zahlreich (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	Keine soziale Infrastruktur	Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-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	-1	
	Keine Nahversorgung	Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
			Summe Abzüge:		-3	
		Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 Identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Vielfältige Nahversorgung vorhanden	Mind. 2 verschiedene Arten von Nahversorgung in der Ortsmitte vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	1
	Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen	Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-	
	Außenflächen für Gastronomie	Außenfläche für Gastronomie vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	0,5	
		Summe Zuschläge (Max. 2):			1,5	
		Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis			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 (FGÜ, LSA).	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,00$ m (zusätzlich zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege	Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege	Belag Pflaster (uneben), punktuelle Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "wellige" Grundstückzufahrt	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	FGÜ mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGÜ kein VZ über der Fahrbahn	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Zu große Länge einer Querung	Fahrbahnbreite/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-	
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-0,5	
				Summe Abzüge:	-5,5	
		Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	-	
	Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Jede LSA hat entweder akustischen/faktischen 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	1	
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	-	
			Summe Zuschläge (Max. 2):		1	
			Fußverkehr - Endergebnis		1,5	

Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Radverkehr	<p>Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr</p> <p>Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden</p> <p>Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt</p> <p>Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden</p> <p>Zu schmale Radverkehrsanlage</p> <p>Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur</p> <p>Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr</p> <p>Kein Sicherheitsstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage</p> <p>Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv</p>	<p>Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h oder $DTV > 8.000$ Kfz/24h</p> <p>Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h, zusätzlich Netzbedeutung vorhanden</p> <p>Schäden auf einer Radverkehrsanlage (exkl. Mischverkehr)</p> <p>Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden</p> <p>Breite einer RV-Anlage unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen für Radinfrastruktur</p> <p>Beeinträchtigung: ruhender Verkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, Begrünung, Einbauten, Engstellen, Verschwenkungen/enge Winkel</p> <p>Kein Abstand $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Führungsform Mischverkehr</p> <p>Kein deutlicher Sicherheitsstreifen $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Führungsform Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen</p> <p>Stellplätze in Radabstellanlagen zu ≥ 50 % mit Vorderradhalterung</p> <p>Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv</p>	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
			Mind. 1 Abschnitt	-1	-
			Mind. 1 Abschnitt	-1	-
			Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
			Mind. 1 Abschnitt	-1	-
			Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
			Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
			Mind. 1 Abschnitt	-1	-
			Gesamter Untersuchungsraum	-1	-1
			Mind. 1 Abschnitt	-2	-
Summe Abzüge: -2,5					
<p>Zuschläge</p>	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	-
	Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	≥ 50 % der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	-
	Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Führungsform getrennt vom Kfz-Verkehr (mit korrekter Ausführung) oder Fahrradstraße oder Mischverkehr bei $V_{zul} \leq 20$ km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Breite Radverkehrsinfrastruktur	Breite der Radverkehrsinfrastruktur oberhalb der Regelbreiten entsprechend jeweiliger Netzfunktion (s. Qualitätsstandards Radinfrastruktur BW); Sicherheitsstreifen vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
Summe Zuschläge (Max. 2):					
Radverkehr - Endergebnis 3,5					

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	-	
	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	
Öffentlicher Verkehr - Endergebnis					2	