

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

## **Ergebnisdossier der Kommune Walldorf**

## 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

Jan Hauenstein, M.Sc. (Planersocietät)  
Tim Wiesler, M.Sc. (Planersocietät)

### Datum der Erfassung

November 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 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 umfassen kleine bis umfangreiche Maßnahmen. Durch die Gliederung in sechs Kategorien lassen sich schnell und einfach Handlungserfordernisse und hierfür hilfreiche Maßnahmenvorschläge erkennen. Die Handlungsimpulse können in der Kommune als erster Baustein hin zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte genutzt werden. Sie basieren auf der Einschätzung der beauftragten Büros und wurden ohne Einbeziehung des Landes, weiterer Bau- lastträger, 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.

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

# 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/visualisierung-vorhernachher/>

## 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/service/service-stelle-ortsmitten/>

## 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

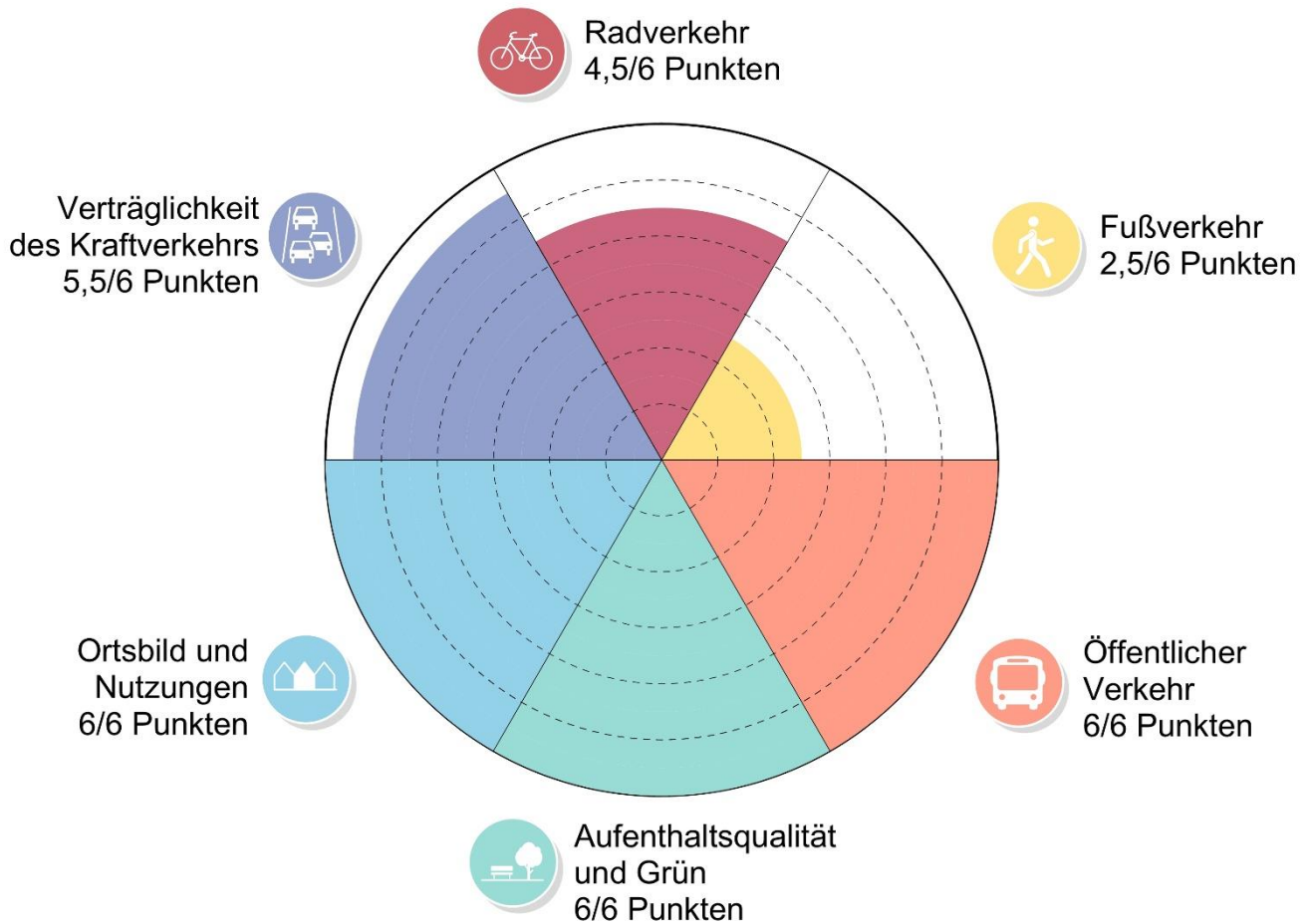
Mail: [info@ortsmitten-bw.de](mailto:info@ortsmitten-bw.de)

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



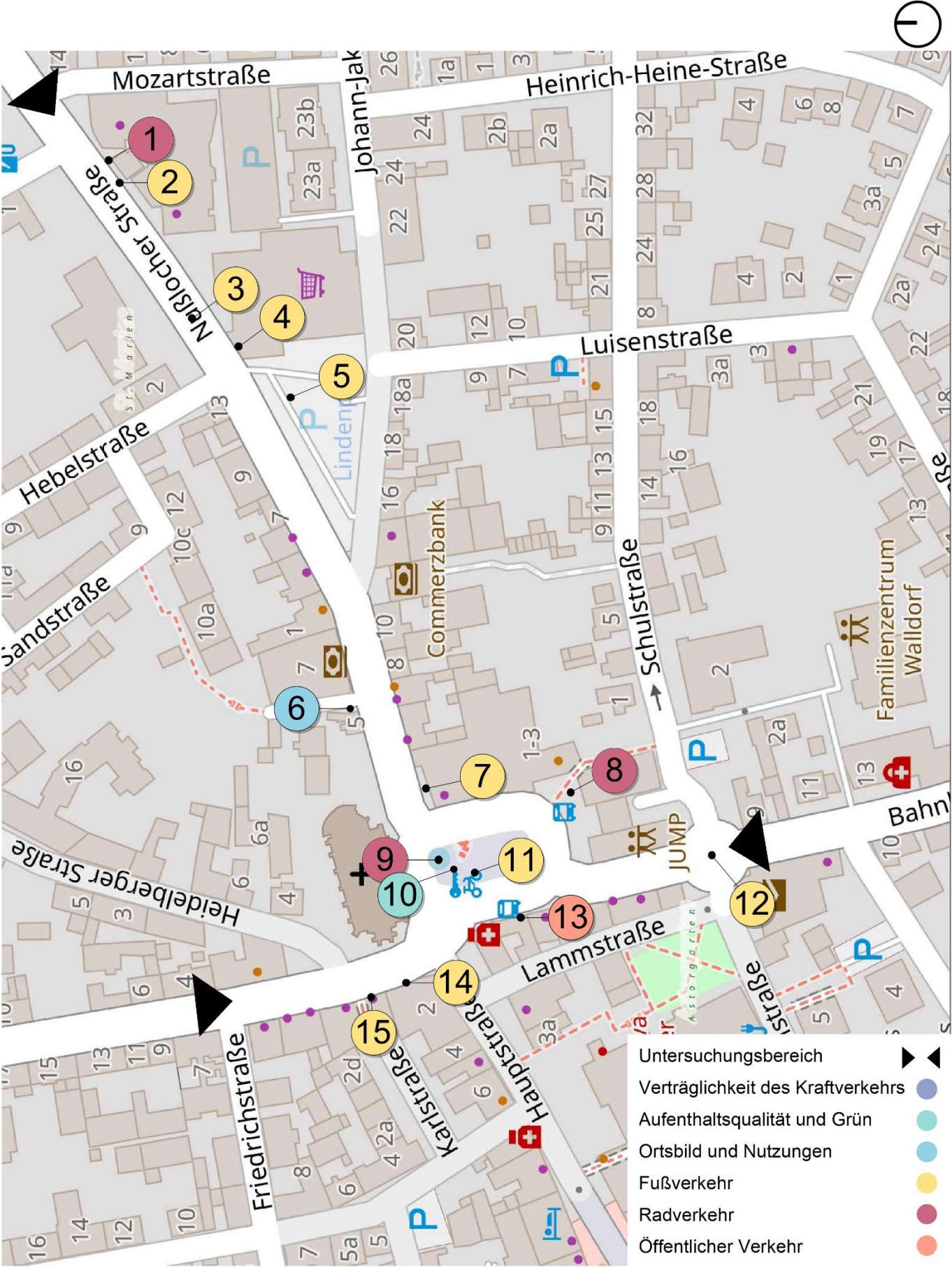
# Zusammenfassende Bewertung

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>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



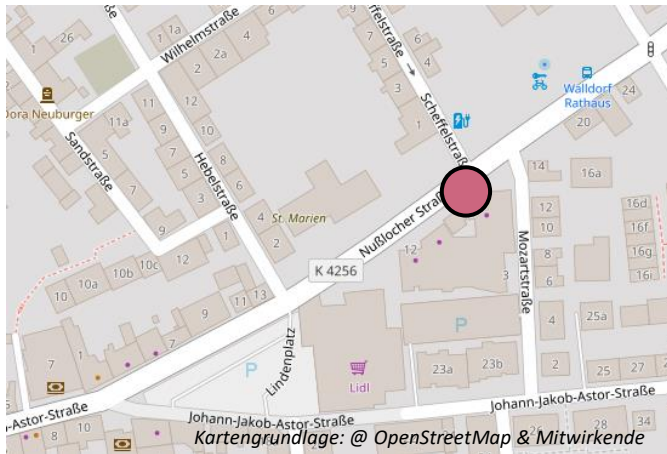
Kategorie Radverkehr

## Lage

Nußlocher Straße, südlicher Seitenraum auf Höhe des Bekleidungsgeschäft (Haus Nr. 14)

## Mangelbeschreibung

Es besteht eine Gefährdung des Radverkehrs durch fehlende Sicherheitsräume zwischen den Parkständen und der Fahrbahn. Sich öffnende Kfz-Türen schwingen auf den Fahrbereich von Radfahrenden („Dooring-Unfälle“).



## Handlungsimpuls



Kennzeichnung eines 0,75 m breiten Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrbahn und Längsparkständen. Dieser ist notwendig, um einen ausreichenden Abstand zwischen parkenden Kfz und Radfahrenden herzustellen und gefährliche Konflikte zu vermeiden. Ein Sicherheitstrennstreifen markiert den Bereich zwischen dem eigentlichen Parkstand und der Fahrbahn, welche von Radfahrenden genutzt wird. Die Tiefe der Ausbuchtung zwischen Fahrbahnrand und Gehweg beträgt < 2,90 m. Daher muss der Sicherheitstrennstreifen mit einer unterbrochenen Breitstrichmarkierung auf der Fahrbahn begrenzt werden.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Mögliche Reduzierung von Parkständen vor dem Bekleidungsgeschäfts zu Gunsten des Fußverkehrs.

## 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>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



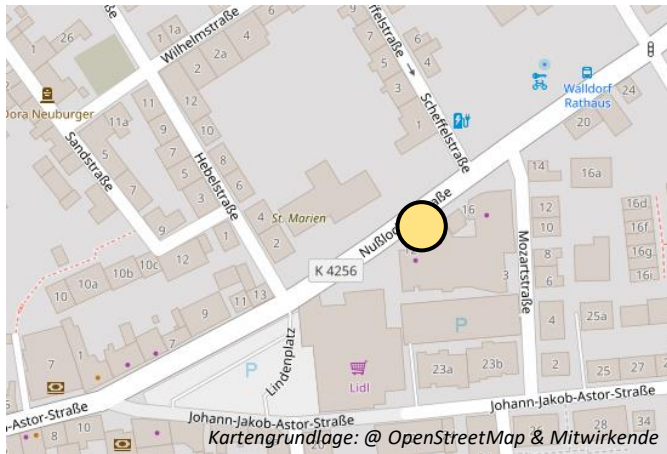
Kategorie Fußverkehr

## Lage

Nußlocher Straße, südlicher Seitenraum auf Höhe des Bekleidungsgeschäftes (Haus Nr. 14)

## Mangelbeschreibung

Im Bereich des Bekleidungsgeschäftes entsteht durch den Längsparkstände und die Auslagen/Aufsteller eine Engstelle im Gehwegbereich. Zu Fuß Gehende, vor allem Personen mit Rollstühlen oder Rollatoren, werden dadurch behindert.



## Handlungsimpuls



Reduktion von Parkständen direkt vor der Verkaufsfläche des Bekleidungsgeschäftes. So kann die nutzbare Gehwegbreite und die Aufenthaltsqualität vor den Geschäften erhöht werden. Die Aufsteller und Auslagen können weiter bestehen bleiben. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität im Straßenraum. Eine Breite von 2,50 m des Gehwegs sollte gegeben sein. Ansprüche des ruhenden Verkehrs sind dem unterzuordnen.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

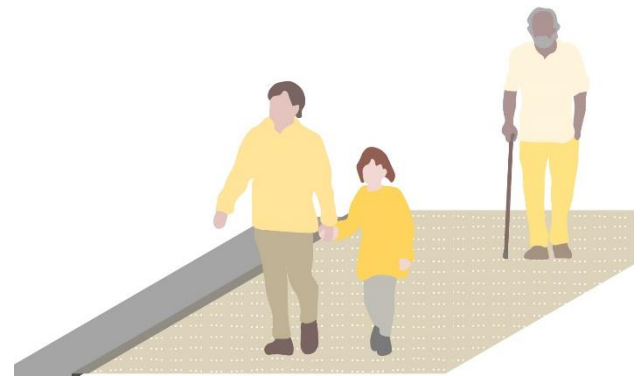
## Realisierungshilfe

Keine.

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

# Handlungsimpuls Nr. 3

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



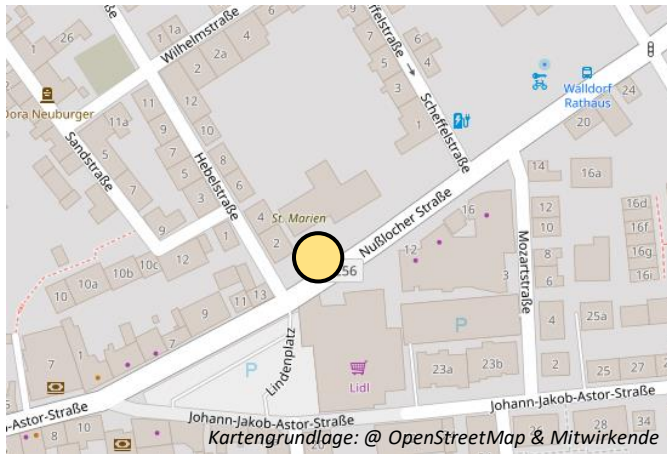
Kategorie Fußverkehr

## Lage

Nußlocher Straße, Fußgängerüberweg auf Höhe Haus Nr. 10

## Mangelbeschreibung

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



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs. 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. 4

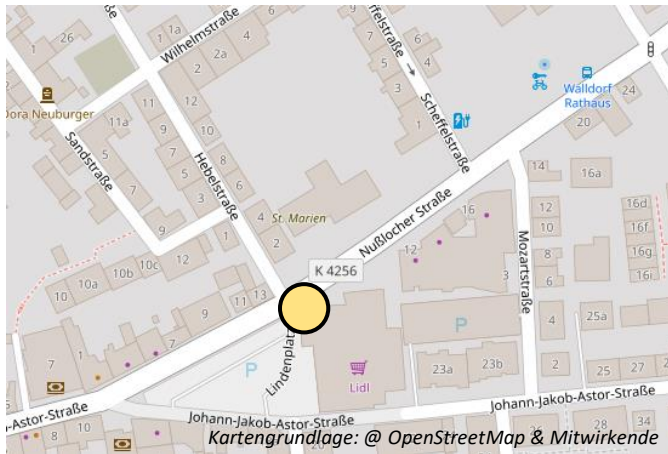
<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Nußlocher Straße, Seitenraum auf der Südseite, Gebäudeüberstand Lidl

## Mangelbeschreibung

Fahrräder werden außerhalb der Radabstellanlage zwischen der Wand und dem Gebäude abgestellt. Die nutzbare Gehwegbreite wird so stark reduziert.



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls



Ordnen des Abstellens von Fahrrädern in diesem Bereich durch Beschilderung und ggf. Erhöhung des Angebots an Radabstellanlagen auf Flächen in der Nähe. So kann die nutzbare Gehwegbreite erhöht und Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden verringert werden. Absprachen mit dem Grundstückseigentümer sind zur Umsetzung regelnder Maßnahmen notwendig.

## 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. 5

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Nußlocher Straße, Seitenraum auf der Südseite entlang des Lindenplatz

## Mangelbeschreibung

Die Ausrichtung der Sitzbänke und Baumscheiben reduzieren die nutzbare Gehwegbreite. Dadurch ist das Begehen von zu Fuß Gehenden nicht möglich und Personen mit Rollator oder Rollstuhl können nicht problemlos den Weg begehen.



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls



Neuordnung des Seitenraums zu Gunsten der nutzbaren Gehfläche. So kann ein durchgängiger Fußweg ohne Hindernisse bzw. Engstelle angeboten werden. Sitzbänke sollten nicht gegenüber den Baumscheiben platziert werden, da so der Gehweg durch Sitzende eingeschränkt wird.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

An einer anderen Stelle in der Nähe Sitzgelegenheiten schaffen.

## 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>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

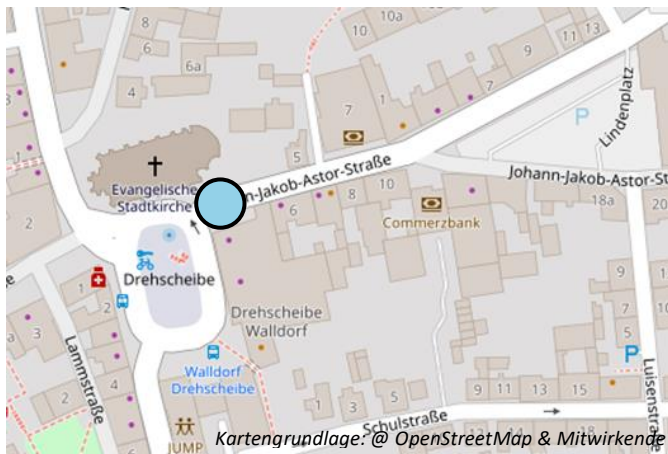
Johann-Jakob-Astor-Straße, Haus Nr. 5



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

## Mangelbeschreibung

Der Gebäudeleerstand hat eine negative Auswirkung auf das Ortsbild. Die zusätzliche bauliche Engstelle durch eine Treppe schränkt die Gehfläche stark ein.



## Handlungsimpuls

Behebung des Leerstands. Dies kann ggf. durch Ankauf des Gebäudes oder die Förderung der Ansiedlung neuer Geschäfte umgesetzt werden. So kann das Ortsbild attraktiver gestaltet werden.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Suche nach Lösungen zur Behebung der baulichen Engstelle durch die Treppe, z. B. Bereitstellen von alternativen Zugängen des Gebäudes.

## Realisierungshilfe

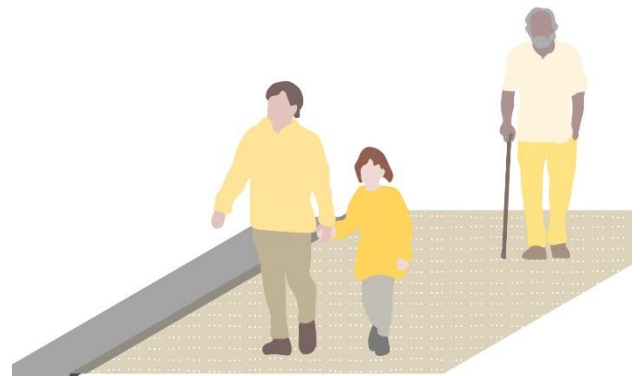
Keine.

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



# Handlungsimpuls Nr. 7

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



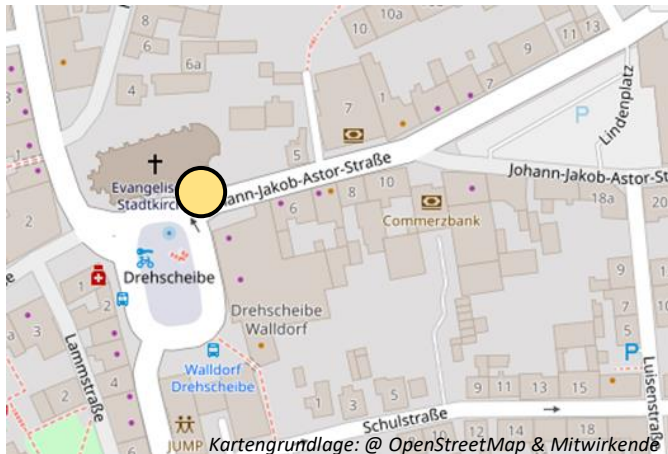
Kategorie Fußverkehr

## Lage

Johan-Jakob-Astor Straße, Ostseite auf Höhe der Drehscheibe

## Mangelbeschreibung

Abgefahrene Markierung des Fußgängerüberwegs auf der Fahrbahn. Damit ist die vollständige Markierung des Fußgängerüberwegs nicht gegeben.



## Handlungsimpuls



Nachmarkierung des Fußgängerüberwegs zur Vervollständigung der Markierung des Fußgängerüberwegs und Verdeutlichung der Relevanz für die Sicherheit.

## 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. 8

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



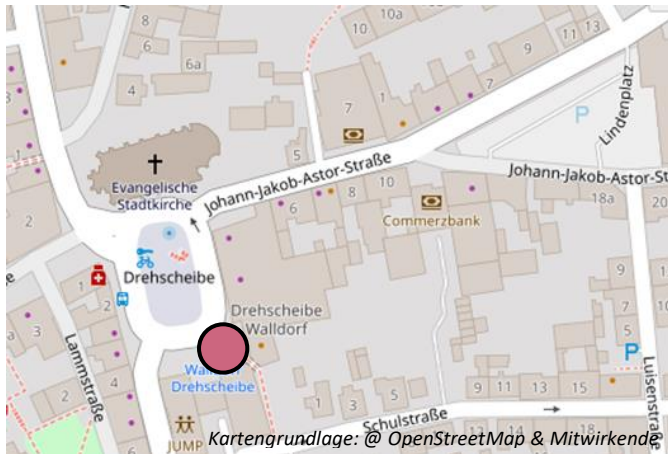
Kategorie Radverkehr

## Lage

Bahnhofsstraße, Bereich vor dem Hausarzt-Zentrum  
Walldorf (Hausnr. 1 - 3)

## Mangelbeschreibung

Fehlende Radabstellanlagen vor dem Hausarzt-Zentrum und daher unkontrollierte Nutzung des Seitenraums zum Abstellen von Fahrrädern.



## Handlungsimpuls



Schaffung von Radabstellanlagen mit ausreichenden Halterungen. Somit wird die Nutzung von Fahrrädern attraktiver gemacht und das unkontrollierte Parken von Fahrrädern in diesem Bereich unterbunden. Empfohlen werden Anlehnhalterungen für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Halterungen.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Hinweis auf weitere Radabstellanlagen in der Nähe.

## 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>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

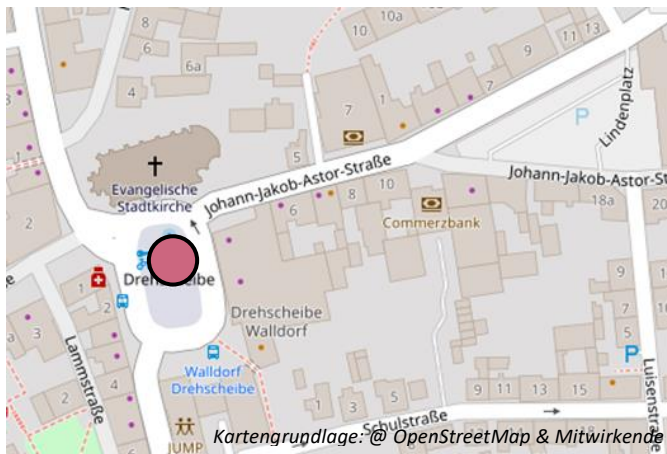
Platz bei der Drehscheibe, Bahnhofstraße



Kategorie Radverkehr

## Mangelbeschreibung

Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr entstehen durch die Befahrung des Platzes durch Radfahrende. Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs über den Platz ist nicht vorgesehen und wird auch aufgrund des Konfliktpotenzials nicht empfohlen.



## Handlungsimpuls



Verhinderung der Querung der Radfahrenden über den Platz durch bauliche Elemente an den Querungskorridoren des Platzes. Verdeutlichung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn der Drehscheibe durch Piktogramme. So wird der Radverkehr auf die Fahrbahn verwiesen und das Konfliktpotenzial zwischen dem Fuß- und Radverkehr wird minimiert.

## 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. 10

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

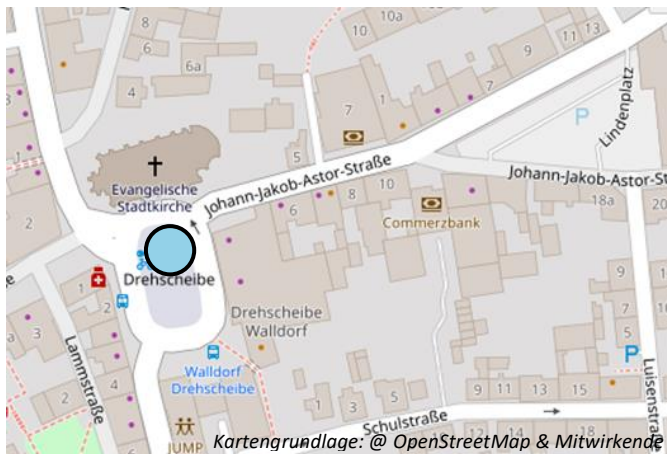
Platz bei der Drehscheibe, Bahnhofstraße



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

## Mangelbeschreibung

Es existieren keine barrierefreien/generationsgerechten Sitzmöglichkeiten auf dem Platz der Drehscheibe nur informelle Sitzmöglichkeiten. Mobilitätseingeschränkte Personen können die Sitzmöglichkeiten somit teilweise nicht nutzen.



## Handlungsimpuls



Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten auf dem Platz bei der Drehscheibe. 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

Keine.

## Realisierungshilfe

Keine.

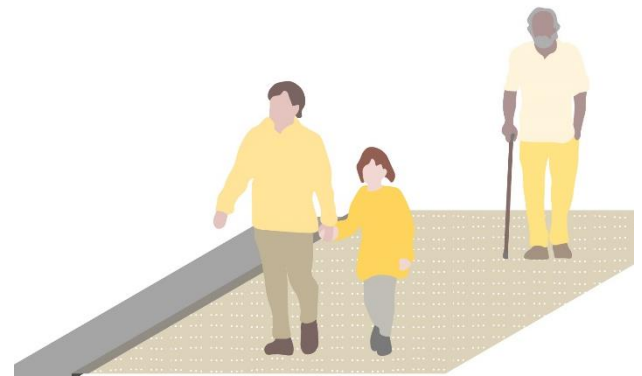
<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 11

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Drehscheibe



Kategorie Fußverkehr

## Mangelbeschreibung

Die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sind über den Platz der Drehscheibe durch die Fußgängerüberwege an den Einmündungen vorgegeben. Insbesondere die Querungsbeziehung von Ost nach West ist dadurch nicht optimal abgebildet und zu Fuß Gehende queren an ungesicherten Stellen die Drehscheibe.



## Handlungsimpuls



Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h im Bereich der Drehscheibe. Dadurch wird die Geschwindigkeit in dem Bereich der Drehscheibe reduziert und flächenhaftes Queren des Fußverkehrs sicherer. Die damit verbundene Verkehrsberuhigung verbessert zusätzlich die Aufenthaltsqualität. Eine Beibehaltung der Fußgängerüberwege ist bei einer streckenbezogenen Anordnung, im Gegensatz zu einem verkehrsberuhigten Bereich oder Geschäftsbereich, in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich möglich und wird in diesem Fall empfohlen. Sofern deren Anordnung widerrufen wird, wird das gestalterische Hervorheben von Stellen mit gebündeltem Querungsbedarf und deren barrierefreien Ausbau empfohlen.

## Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für eine streckenweisen Geschwindigkeitsbegrenzung. Konkret kann der Einsatz über die Anzahl von flächenhaften Querungen durch zu Fuß Gehende argumentiert werden.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

Keine.

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

# Handlungsimpuls Nr. 12

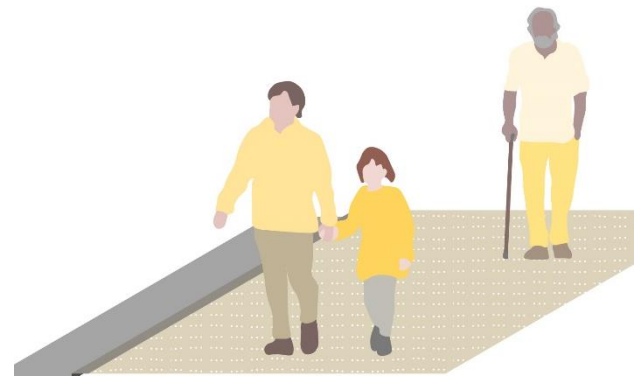
<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Kreisverkehr Bahnhofstraße/ Obere Grabenstraße / Schulstraße

## Mangelbeschreibung

An dem Kreisverkehr fehlen in den Einfahrten Querungsanlagen für den Fußverkehr. Zum Queren müssen zu Fuß Gehende einen Umweg in Kauf nehmen oder queren ungesichert die klassifizierte Straße.



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls



Einrichtung von Fußgängerüberwegen in den drei Kreisverkehrsarmen (Schulstraße, südlichen Bahnhofstraße und Obere Grabenstraße) und Verlegung des Fußgängerüberwegs in der nördlichen Bahnhofstraße in Richtung Süden. Durch die Fußgängerüberwege kann der querende Fußverkehr gesichert und priorisiert werden, was insbesondere besonders schutzbedürftigen Gruppen wie Kindern und älteren Menschen zugutekommt. Außerdem wird durch den Fußgängerüberweg an der oberen Grabenstraße eine direkte Fußverkehrsachse von der Fußgängerzone in der Hauptstraße über die Lammstraße durch den Fußgängerüberweg geboten.

## Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Erreichung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage von Fußgängerüberwegen in den Einfahrten. Ist die Verlegung des Fußgängerüberwegs in der nördlichen Bahnhofstraße aufgrund von Rahmenbedingungen nicht möglich, ist eine Abwägung der Einrichtung der anderen Fußgängerüberwege vorzunehmen: Eine einheitliche Ausbildung der Kreisverkehrsarme ist in diesem Fall nicht möglich und die Einrichtung von Fußgängerüberwegen an den anderen Kreisverkehrsarmen kann daher hinfällig sein.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## 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>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Kreisstraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

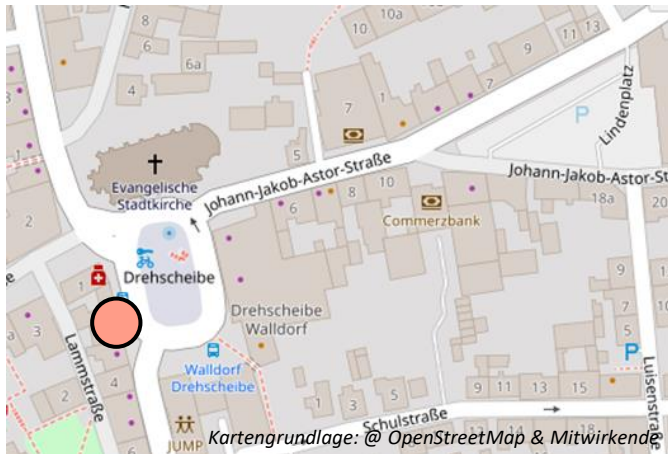
Haltestelle Drehscheibe, Bussteig A



Kategorie Öffentlicher Verkehr

## Mangelbeschreibung

Aufsteller engen die Wartefläche der Haltestelle ein und überdecken taktile Leitelemente.



## Handlungsimpuls



Abprache mit Eigentümern und Kontrolle der Freihaltung der Wartefläche und taktilen Leitelementen. Hierdurch wird die Nutzung des Nahverkehrs attraktiver gemacht und der Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht.

## Voraussetzungen

Keine.

## Begleitende Maßnahmen

Keine.

## Realisierungshilfe

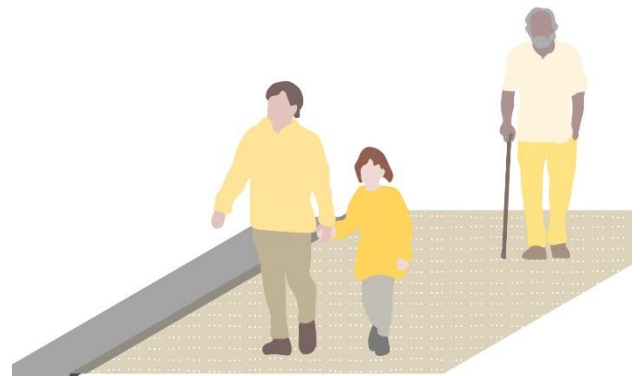
Keine.

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



# Handlungsimpuls Nr. 14

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h



Kategorie Fußverkehr

## Lage

Schwetzingen Str., Seitenraum auf der Westseite, im Bereich des Bäckers

## Mangelbeschreibung

Einschränkung des Seitenraums durch bewegliche Radabstellanlagen, die teilweise nicht platzsparend ausgerichtet sind. Abgestellte Fahrräder stehen bei einer senkrechten Ausrichtung der Anlagen stark in die Gehbahn rein.



## Handlungsimpuls



Befestigung der Abstellbügel in platzsparender Ausrichtung. So kann die nutzbare Gehwegbreite erhöht und hindernisfrei Gehwege angeboten 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. 15

<b>Kommune / Ortsteil</b>	Walldorf
<b>Straßenkategorie</b>	Gemeindestraße
<b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b>	Rhein-Neckar-Kreis
<b>DTV<sup>2</sup></b>	5.036 [Kfz/24 h]
<b>V<sub>zul</sub></b>	30 km/h

## Lage

Schwetzingener Str., Seitenraum auf der Westseite, im Bereich der Bäckerei

## Mangelbeschreibung

Außerhalb der gekennzeichneten Flächen parkende Fahrzeuge reduzieren stark die nutzbare Gehwegbreite (< 1m) und schränken damit die Barrierefreiheit ein.



Kategorie Fußverkehr

## Handlungsimpuls



Verhinderung von Parkvorgängen durch Installation von Pollern. So kann die nutzbare Gehwegbreite erhöht und barrierefreie Gehwege angeboten werden. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität im Straßenraum. Eine Breite von 2,50 m des Gehwegs sollte gegeben sein. Ansprüche des ruhenden Verkehrs sind unterzuordnen.

## 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>	Nebeneinanderaufstellung von Kfz an Knotenamen möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegestrome an LSA, ausgenommen)	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Freier Rechtsabbieger vorhanden	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Fehlende Parkraumbewirtschaftung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
		Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen	Mind. 1 Parkierungsanlage	-1	-1
		Überbreite Fahrspur	Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite > 6,50 m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1
Summe Abzüge:					-1
<b>Zuschläge</b>	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf $\leq$ 20 km/h, Verengung oder Versatz zur Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	1	-
	Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung oder -sensibilisierung	Radarmessstelle, Dialogdisplay etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Durchfahrtsbeschränkung für 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
		Stellplätze außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderstellplätze in einem Multifunktionsstreifen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Summe Zuschläge (Max. 2):				
<b>Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis</b>					5,5

# Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Aufenthalts- qualität und Grün	Fehlende Aufenthaltsbereiche	Keine Aufenthaltsbereiche vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-	
	Zu geringer Grünflächenanteil	Grünflächenanteil < 5 %	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	Fehlende Sitzgelegenheiten	Keine Standorte von Sitzgelegenheiten an Aufenthaltsflächen vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-	
	Fehlende Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten nicht/ nur punktuell barrierefrei (Ausstattung Rückenlehne + Armstütze)	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5	
	Keine beschatteten Bereiche	Keine beschatteten Bereiche an Aufenthaltsflächen vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-	
	Aufenthaltsbereiche nur eingeschränkt nutzbar	Einschränkung der Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen, z.B. aufgrund von Lärm, schlechtem Zustand, mangelnder Sauberkeit etc.	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-	
	Summe Abzüge: -1,5					
	Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	1	1
	Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	0,5	-
Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	0,5	-	
Kinderspielelemente	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	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	1	
Summe Zuschläge (Max. 2):						
Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis					6	

# 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 <b>punktuell</b> (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf <b>nicht</b> ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf <b>zahlreich</b> (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf <b>nicht</b> ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	Keine soziale Infrastruktur	Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden nicht vollständig gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
	Fehlende Barrierefreiheit der nicht öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von nicht öffentlichen Gebäuden überwiegend nicht gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	keine Nahversorgung	Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-	
				Summe Abzüge:	-2	
		Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		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	0,5	
	Außenflächen für Gastronomie	Außenfläche für Gastronomie vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	0,5	
			Summe Zuschläge (Max. 2):		2	
			<b>Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis</b>		<b>6</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 (FGU, LSA)	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,00$ m	Mind. 1 Abschnitt	-1	-	
	Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege	Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege	Belag Pflaster (uneben), gehäufte Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "wellige" Grundstückszufahrt	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-	
	Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktklämmen	Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktkarm	Mind. 1 Knotenarm	-1	-1	
	Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA $> 40$ Sekunden	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-	
	Querungsanlagen mehrheitlich nicht barrierefrei	Mind. eine Querungsanlagen ist nicht vollständig barrierefrei (Bordabsenkung und Bodenindikatoren)	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-1	
	Unvollständige Beschilderung von Fußgängerüberwegen	FGU mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGU kein VZ über der Fahrbahn	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Zu große Länge einer Querung	Fahrbahnbreite/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-	
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Summe Abzüge:				-4	
		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	-	
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitten im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	0,5	
Summe Zuschläge (Max. 2):				0,5		
<b>Fußverkehr - Endergebnis</b>					<b>2,5</b>	



# Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Radverkehr	Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr	Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h oder DTV > 8.000 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
	Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden	Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h, <b>zusätzlich Netzbedeutung</b> vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt	Schäden auf einer Radverkehrsanlage (exkl. Mischverkehr)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
	Zu schmale Radverkehrsanlage	Breite einer RV-Anlage unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen Radinfrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Beeinträchtigung des Radverkehr durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur	Beeinträchtigung: ruhender Verkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, Begrünung, Einbauten, Engstellen, Verschwengungen/enge Winkel	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr	Kein Abstand $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Fahrbahn mit <b>Führungsform Mischverkehr</b>	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
	Kein Sicherheitstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage	Kein deutlicher Sicherheitstreifen $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und <b>Führungsform Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen</b>	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung	Stellplätze in Radabstellanlagen zu $\geq 50$ % mit Vorderradhalterung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv	Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
Summe Abzüge: <b>-3,5</b>					
	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, Radservice Punkt, Verleih oder Überwachung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	1
	Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	$\geq 50$ % der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	1
	Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Führungsform getrennt vom Kfz-Verkehr (mit korrekter Ausführung) oder Fahrradstraße oder Mischverkehr bei $V_{zul} \leq 20$ km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Breite Radverkehrsinfrastruktur	Breite der Radverkehrsinfrastruktur oberhalb der Regelbreiten entsprechend jeweiliger Netzfunktion (s. Qualitätsstandards Radinfrastruktur BW); Sicherheitstreifen vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
Summe Zuschläge (Max. 2):					<b>2</b>
<b>Radverkehr - Endergebnis</b>					<b>4,5</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	-	
	<b>Abzüge</b>	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
	Summe Abzüge:					0
	<b>Zuschläge</b>	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	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	1
ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruffaxi, Bürgerbus...)		ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruffaxi, Bürgerbus etc.)	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	0,5	-	
Alle ÖV-Haltepunkte mit weiterer Zusatzausstattung		Mind. 3 versch. Arten von Zusatzausstattung (excl. Fahrgastunterstand, Beleuchtung) an allen Haltepunkten	Alle ÖV-Haltepunkte	0,5	0,5	
Summe Zuschläge (Max. 2):					2	
<b>Öffentlicher Verkehr - Endergebnis</b>					<b>6</b>	