

Qualitätserfassung von Ortsmitten in Baden-Württemberg

Ergebnisdossier der Kommune Rümmingen

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
Mörkestraße 1
70176 Stuttgart
www.pesch-partner.de



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

Bearbeitung

Neubauer, Gudrun [Dipl.-Ing.] (Pesch & Partner)
Dirmeier, Lea [M. Sc.] (Pesch & Partner)

Datum der Erfassung

August 2023

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.

| |
|--|
| Verträglichkeit des Kraftverkehrs |
| Aufenthaltsqualität und Grün |
| Ortsbild und Nutzungen |
| Fußverkehr |
| Radverkehr |
| Öffentlicher Verkehr |

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

Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60

E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de

Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02

E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de

Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52

E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Weitere Serviceangebote des Ministeriums für Verkehr

Das Land Baden-Württemberg will noch in diesem Jahrzehnt deutlich mehr verkehrsberuhigte und lebendige Ortsmitten schaffen. Neben der Qualitätserfassung stehen den Kommunen weitere Serviceangebote zur Verfügung.

Visualisierung: Vorher / Nachher

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte – wie könnte Ihre Ortsmitte der Zukunft konkret aussehen? Kommunen, die über eine Umgestaltung von Ortsmitten nachdenken, bietet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine unkomplizierte Möglichkeit, anschauliche Bilder alternativer Gestaltungen des öffentlichen Raums im Bereich der Ortsmitten, eines Teilortes oder eines Stadtteilzentrums erstellen zu lassen. Die Bilder werden auf Grundlage von Fotos und Plänen der aktuellen Situation entwickelt und ermöglichen einen direkten Vorher-Nachher-Vergleich. Sie eignen sich, um Denkräume zu öffnen und Diskussionsprozesse vor Ort anzustoßen. Der Service wird kostenlos angeboten.



Foto/Visualisierung: Lebendige Ortsmitten BW, 2023

Die Visualisierung eignet sich gut, um die positiven Auswirkungen der durch die Qualitätserfassung angeregten Impulse zu veranschaulichen.

Weitere Informationen und Beispiele gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/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

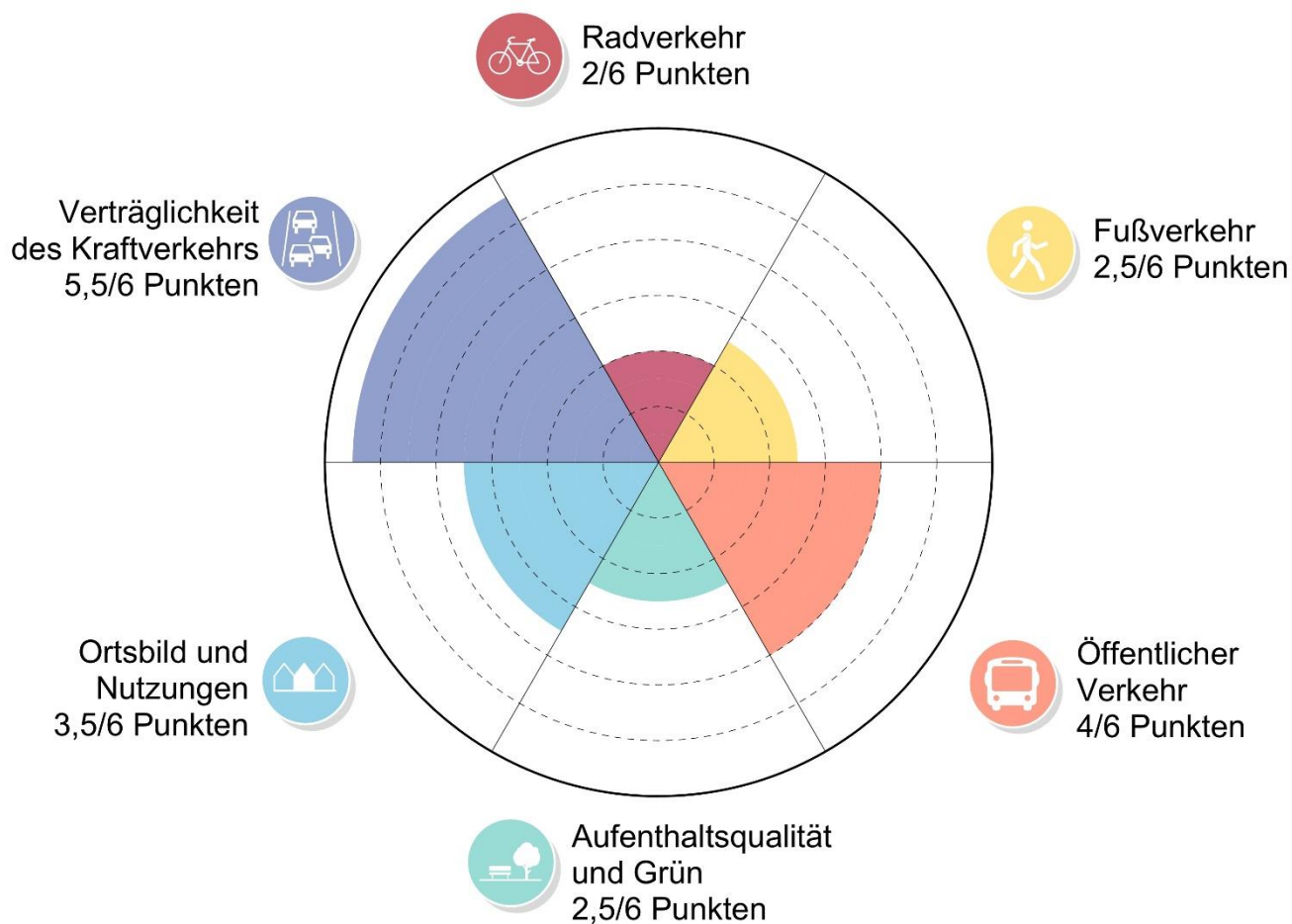
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

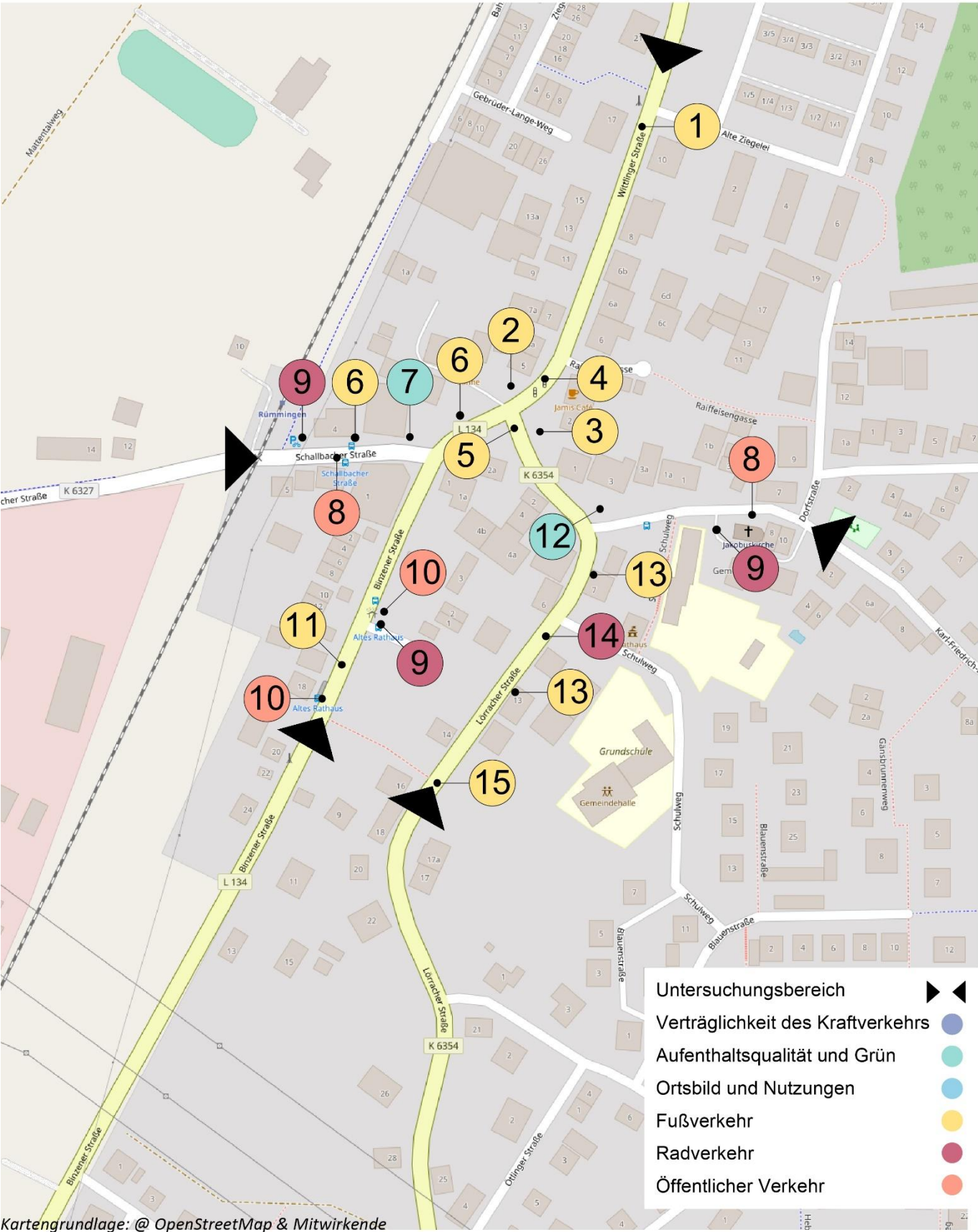
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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



Handlungsimpuls Nr. 1

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Wittlinger Straße, Einmündung Alte Ziegelei

Mangelbeschreibung

Durch die fehlende Querungsanlage über die Wittlinger Straße gibt es für zu Fuß Gehende, insbesondere für Kinder oder mobilitätseingeschränkte Personen, keine Möglichkeit die Straße sicher, barrierefrei und komfortabel zu queren.



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Wittlinger Straße. Mit diesem kann der querende Fußverkehr gesichert und priorisiert werden, was insbesondere besonders schutzbedürftigen Gruppen wie Kindern und älteren Menschen zugutekommt. Dies ist hier besonders wichtig, da südlich an der Wittlinger Straße nur ein einseitiger Gehweg besteht und der Fußgängerüberweg eine sichere und durchgängige Verbindung in die Ortsmitte gewährleistet.

Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Einhaltung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage eines Fußgängerüberweges.

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 2

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße

Mangelbeschreibung

Sehr schmaler Gehweg im Bereich des Knotenpunktes Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße vor dem Biergarten.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls

Überprüfung der Notwendigkeit einer Linksabiegerspur und der Schleppkurven im Knotenpunkt zu Gunsten breiterer Gehwege. Die Regelbreite eines Gehwegs ist 2,50 m. Diese Breite ermöglicht das Begegnen von zwei zu Fuß Gehenden, Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Personen im Rollstuhl.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

Handlungsimpuls Nr. 3

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße

Mangelbeschreibung

Der Gehweg am Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße mit Brunnen und angrenzender Grünfläche ist nicht barrierefrei. Das unebene Pflaster ist für Kinderwagen und Rollstuhlfahrende nicht befahrbar. Der geringe Abstand zwischen Brunnen und Grünflächen versperrt den Zugang zur Ampel.



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Umgestaltung des Gehwegs am Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße. Austausch des unebenen Bodenbelags durch einen ebenen gut berollbaren Pflasterbelag. Reduzierung der Breite der Grünfläche, um einen Zugang zur Ampel zu ermöglichen.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Ergänzung von einer barrierefreien Sitzgelegenheit neben dem Brunnen. Barrierefreie Sitzgelegenheiten umfassen Armlehnen und Rückenlehne.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 4

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße

Mangelbeschreibung

Die vorhandene Fußgängerampel über die Wittlinger Straße ist nicht barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden uneingeschränkt nutzbar.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Fußgängerampel über die Wittlinger Straße. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst taktile Leitsysteme, akustische Signale und differenziertere Bordhöhen.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Einrichtung einer Querungsanlage über die Lörracher Straße (Handlungsimpuls Nr. 5)

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 5

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreisstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis Lörrach |
| DTV² | 9.466 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße

Mangelbeschreibung

Fehlende Querungsanlage über die Lörracher Straße am Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße. Die vorhandene Fußgängerampel über die Wittlinger Straße ist nicht barrierefrei ausgebaut.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls

Einrichtung einer Querungsanlage, um zu Fuß Gehenden eine sichere und barrierefreie Querung über die Lörracher Straße zu ermöglichen. In Betracht kommt eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße alternativ kann ein Minikreisverkehr geprüft werden. Die Wahl der Querungsanlage ist abhängig von der vorhandenen Fläche bzw. den benötigten Schleppkurven, dem Kfz-Verkehrsaufkommen, den notwendigen Sichtbeziehungen und den vorhandenen Zufahrten im Seitenraum. Im Rahmen einer weitergehenden Planung sollten die Gehwege im Bereich des Knotenpunktes verbreitert werden. Ebenso sind die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (Schallbacher Straße) zu berücksichtigen.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Barrierefreier Ausbau der vorhandenen Fußgängerampel an der Wittlinger Straße (Handlungsimpuls Nr. 4)

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 6

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreisstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis Lörrach |
| DTV² | 9.466 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße

Mangelbeschreibung

Der Gehweg im Bereich des Knotenpunktes Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße und an der nördlichen Straßenseite der Schallbacher Straße weist keine ausreichende Breite auf (teilweise < 1,50 m).



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls



Verbreiterung der Gehwege in Verbindung mit dem Bebauungsvorhaben auf dem Grundstück Binzener Straße Nr. 2 / Nr. 6 und Schallbacher Straße Nr. 4. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat eine hohe Priorität im Straßenraum. Die dafür erforderliche Regelbreite von mind. 2,50 m sollte bei größeren Umbaumaßnahmen (nach Möglichkeiten der vorhandenen Straßenraumbreite) berücksichtigt werden.

Voraussetzungen

Bauvorhaben auf dem Grundstück Binzener Straße Nr. 2 / Nr. 6 und Schallbacher Straße Nr. 4 in Verbindung mit dem Bebauungsplan 32.021.23

Begleitende Maßnahmen

Neugestaltung des Einmündungsbereichs Schallbacher Straße Nr. 7

Realisierungshilfe

Musterlement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 7

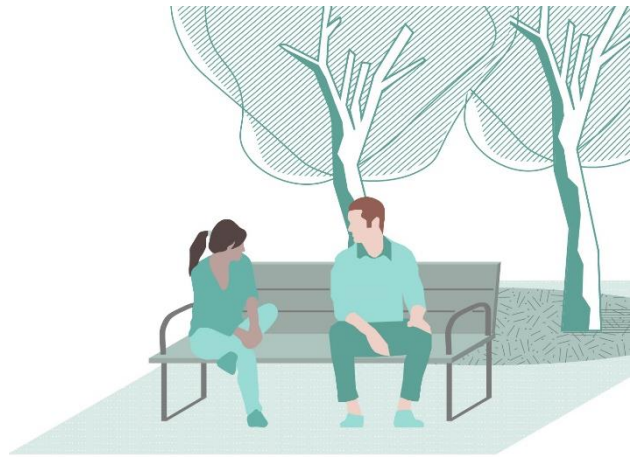
| | |
|---|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Wittlinger Straße / Lörracher Straße / Binzener Straße

Mangelbeschreibung

Es sind zu wenig Grünflächen und keine Bäume in der Ortsmitte vorhanden. Es sind Sitzgelegenheiten entlang der Ortsdurchfahrt im Rahmen der Bushaltestellen vorhanden, allerdings sind diese als sozialer Treffpunkt wenig attraktiv und die Abstände zwischen den Sitzgelegenheiten zu groß.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls



Neugestaltung des Einmündungsbereichs der Schallbacher Straße in Verbindung mit dem Bebauungsvorhaben auf dem Grundstück Binzener Straße Nr. 2 / Nr. 6 und Schallbacher Straße Nr. 4. Über eine Neugestaltung des Knotenpunktes kann die Schallbacher Straße so verlegt werden, dass eine Platzaufweitung entsteht (siehe Vorentwurf Rapp Regioplan). Die Platzaufweitung kann mit Bäumen und kommunikativen Sitzgelegenheiten gestaltet werden. Bäume leisten einen wichtigen Beitrag zur Kühlung und Verschattung von Straßenräumen. In Kombination mit Retentionselementen kann Regenwasser zurückgehalten werden und die Wasserverfügbarkeit der Bäume verbessert werden. Dies reduziert die Notwendigkeit zur künstlichen Bewässerung. Auch ist eine entsprechend klimaangepasste Baumart, z.B. nach Galk-Liste, zu wählen.

Voraussetzungen

Umsetzung des Bebauungsplans 31.01.23

Begleitende Maßnahmen

Umgestaltung der Schallbacher Straße (siehe Vorentwurf Rapp Regioplan)

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

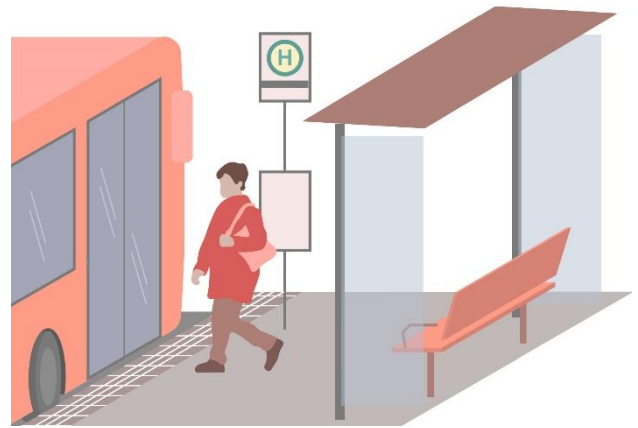
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 8

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreis- / Gemeindestr. |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis / Gemeinde |
| DTV² | 4.192 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h bzw. 20 km/h |

Lage

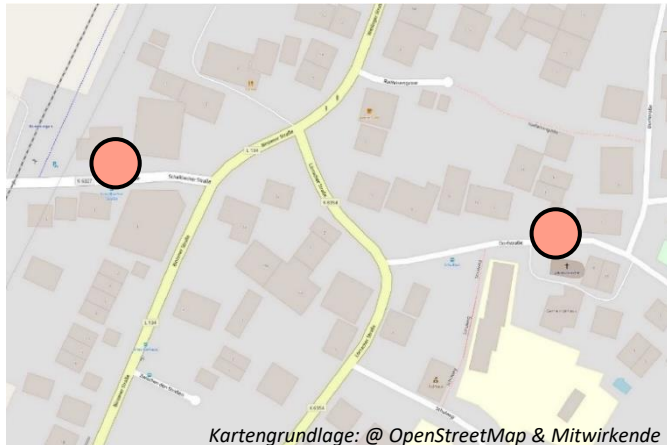
Haltestelle Altes Rathaus, Beide Fahrtrichtungen



Kategorie ÖPNV

Mangelbeschreibung

Der Zustieg an der Haltestelle Schallbacher Straße und Rümmingen Schule ist für Fahrgäste nicht barrierefrei möglich. An der Haltestelle Schallbacher Straße in Fahrtrichtung West gibt es keine Sitzgelegenheit.



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle ermöglicht eine eigenständige Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen. Der barrierefreie Ausbau umfasst den barrierefreien Ein- und Ausstieg, taktile Leitelemente und ein dynamisches Fahrgastinformationssystem mit Ansage. In Verbindung mit dem Bauvorhaben der Schallbacher Straße ist eine überdachte Wartefläche mit Sitzgelegenheit und Radabstellanlage auf einer zusätzlichen Fläche außerhalb des Gehwegs zu integrieren.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Umgestaltung der Schallbacher Straße in Verbindung mit der Umsetzung des Bebauungsplans 31.01.23

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 9

| | |
|---|------------------------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße / Gemeindestraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg / Gemeinde |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] / keine Angabe |
| V_{zul} | 30 km/h bzw. 20 km/h |

Lage

Gesamter Untersuchungsbereich



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum ist keine öffentlichen Radabstellanlage vorhanden. Fehlen Möglichkeiten Fahrräder sicher abzustellen und anzuschließen, werden diese entweder behelfsmäßig abgestellt und können so den Gehweg einschränken oder es werden andere Verkehrsmittel gewählt.



Handlungsimpuls



Einrichtung von Radabstellanlagen an den wichtigsten Quell- und Zielorten des Radverkehrs, z.B. an der Bushaltestelle Altes Rathaus, am Platz an der Dorfstraße oder an der zukünftigen Platzaufweitung an der Schallbacher Straße. Radabstellanlagen sind als Anlehnhalterungen auszubilden, um ein sicheres Abstellen und Anschließen zu ermöglichen und so den Radverkehr zu fördern.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Ergänzung der Radabstellanlage mit einer Überdachung z.B. an den Bushaltestellen, wenn Fahrräder längere Zeit abgestellt werden.

Realisierungshilfe

Keine

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

Handlungsimpuls Nr. 10

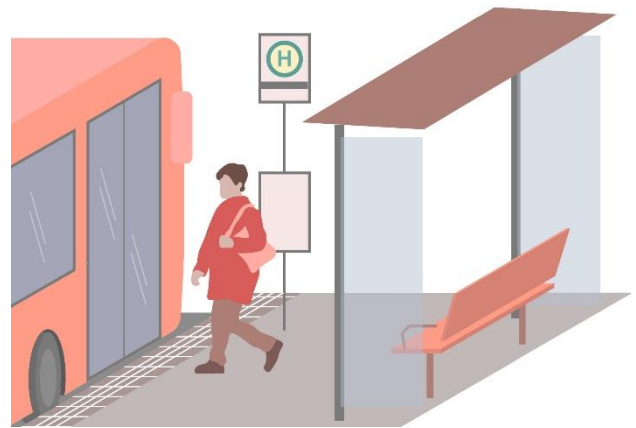
| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Haltestelle Altes Rathaus, beide Fahrtrichtungen

Mangelbeschreibung

Der Zustieg an der Haltestelle Altes Rathaus ist für Fahrgäste in beide Richtungen nicht barrierefrei möglich. An der Haltestelle in Fahrtrichtung Süd gibt es keine Sitzgelegenheit.



Kategorie ÖPNV



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle ermöglicht eine eigenständige Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen. Der barrierefreie Ausbau umfasst den barrierefreien Ein- und Ausstieg, taktile Leitelemente und ein dynamisches Fahrgastinformationssystem mit Ansage. In Fahrtrichtung Süd sollte in Abstimmung mit dem angrenzenden Grundstückseigentümer eine barrierefreie Sitzgelegenheit ermöglicht werden.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs (Handlungsimpuls Nr. 9)

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 11

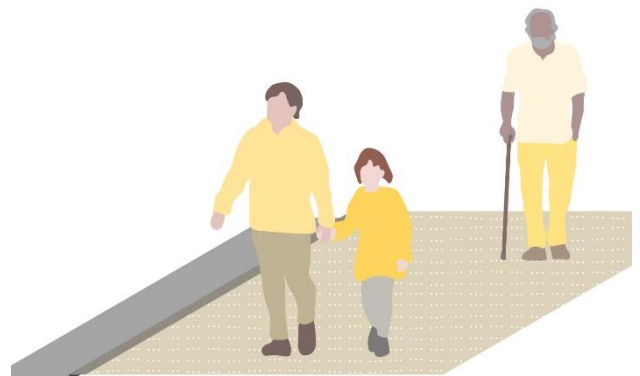
| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Landesstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Land, RP Freiburg |
| DTV² | 8.808 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Fußgängerüberweg bei der Haltestelle Altes Rathaus

Mangelbeschreibung

Der Fußgängerüberweg ist nicht barrierefrei ausgebaut. Die Borde sind zwar auf beiden Seiten abgesenkt, es fehlen jedoch taktile Elemente, welche sehbeeinträchtigten Personen das Auffinden des Fußgängerüberwegs ermöglichen.



Kategorie Fußverkehr

Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs, um allen Personen eine eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme zu ermöglichen. Der barrierefreie Ausbau umfasst ein taktiles Leitsystem und differenzierte Bordhöhen.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Altes Rathaus (Handlungsimpuls Nr. 8)

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 12

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreisstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis Lörrach |
| DTV² | 9.466 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Knotenpunkt Lörracher Straße / Dorfstraße

Mangelbeschreibung

Es gibt keine Sitzgelegenheit am Brunnen im Bereich des Knotenpunktes Lörracher Straße / Dorfstraße. Es ist unklar, ob der Brunnen Trinkwasser enthält.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls



Ergänzung einer barrierefreien Sitzgelegenheit am Brunnen im Bereich des Knotenpunktes Lörracher Straße / Dorfstraße, anstelle der Beschilderung für Absolutes Halteverbot. Eine Sitzgelegenheit neben dem Brunnen schafft einen attraktiven Ruheplatz. Ruheplätze in regelmäßigen Abständen kommen allen zu Fuß Gehenden, insbesondere Älteren, zugute. Ergänzung einer Kennzeichnung, ob der Brunnen Trinkwasser enthält oder nicht.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Keine

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

Handlungsimpuls Nr. 13

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreisstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis Lörrach |
| DTV² | 9.466 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Lörracher Straße, bei Haus Nr. 7 und Haus Nr. 13



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Der nur auf einer Seite vorhandene Gehweg ist an zwei baulichen Engstellen unter 1,50 m breit. Zu Fuß Gehende, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen, haben durch die geringe Gehwegbreite keine Möglichkeit den nur auf einer Seite vorhandenen Gehweg zu benutzen.



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende



Handlungsimpuls

Prüfung der Reduzierung der Fahrbahnbreite im Bereich der baulichen Engstellen, um einen nutzbaren, sicheren und barrierefreien Gehweg auf mindestens einer Straßenseite zu ermöglichen. Bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 3,50 m besteht keine Begegnungsmöglichkeit für Kraftfahrzeuge. Wer an einer Fahrbahnverengung an einem Hindernis links vorbeifahren will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen. Dies gilt nicht, wenn der Vorrang durch Verkehrszeichen (Zeichen 208, 308 StVO) anders geregelt ist. Alternativ kann auch mit einer Signalisierung der Engstelle gearbeitet werden, z.B. wenn die Sichtbeziehungen nicht ausreichend sind. Im Bereich der Fahrbahnverengung sind Hochborde auszubilden, um ein Überfahren des Gehwegs zu verhindern. Die Fahrbahnverengung soll optisch verdeutlicht werden, z.B. helle Borde, Borde mit Weißvorsatz, Materialwechsel, optische Einengungen oder Bepflanzung.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

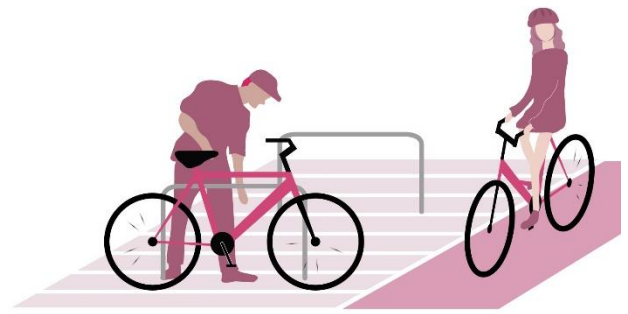
1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 14

| | |
|---|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreisstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis Lörrach |
| DTV² | 9.466 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Lörracher Straße



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Der Radverkehr wird bei hohem Verkehrsaufkommen (über 8.000 Kfz/Tag) auf der Lörracher Straße im Mischverkehr geführt. Die Strecke stellt als Teil des RadnetzBW eine wichtige Radverkehrsverbindung dar. Es gibt zwar eine Piktogrammspur, dennoch begünstigt das hohe Verkehrsaufkommen riskante Überholmanöver und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden.



Kartengrundlage: @ OpenStreetMap & Mitwirkende



Handlungsimpuls



Erstellung eines Radverkehrskonzeptes und Ausweisung einer Alternativroute. Trotz einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollte der Radverkehr bei einem Verkehrsaufkommen von über 8.000 Kfz/Tag bei 30 km/h nicht im Mischverkehr geführt werden. Auf Grund der schmalen Fahrbahnbreite, den baulichen Engstellen und des Verkehrsaufkommens ist es nicht möglich, einen Schutzstreifen oder einen Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn einzurichten. Eine Alternativroute sollte die regionale Vernetzung im Rahmen des RadnetzBW berücksichtigen.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Keine

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

Handlungsimpuls Nr. 15

| | |
|------------------------------|-------------------|
| Kommune / Ortsteil | Rümmingen |
| Straßenkategorie | Kreisstraße |
| Baulastträger Straße¹ | Landkreis Lörrach |
| DTV² | 9.466 [Kfz/24 h] |
| V_{zul} | 30 km/h |

Lage

Lörracher Straße, am Fußweg zur Binzener Straße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Fehlende Querungsanlage über die Lörracher Straße. Da nördlich an der Lörracher Straße nur ein einseitiger Gehweg besteht, muss hier die Straße überquert werden.



Handlungsimpuls



Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Lörracher Straße, um eine sichere Querung für zu Fuß Gehende zu ermöglichen. Eine Querungshilfe an dieser Stelle verbessert die Erreichbarkeit der Bushaltestellen in der Binzener Straße und ermöglicht ein durchgängiges und komfortables Wegenetz für zu Fuß Gehende.

Voraussetzungen

Rechtliche und technische Prüfung der Einhaltung der verkehrlichen Einsatzbereiche für die Anlage eines Fußgängerüberweges.

Begleitende Maßnahmen

Instandsetzung des Fußwegs zwischen Lörracher und Binzener Straße.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

1 kann im Einzelfall abweichen 2 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 | Mind. 1 Abschnitt | -2 | -2 |
| | | Hohes Schwerverkehrsaufkommen | Mind. 1 Abschnitt | -2 | - |
| | | Zulässige Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | | Unfallhäufungsstelle an Knotenpunkten | Gesamter Untersuchungsraum | -2 | - |
| | | Fahrbahn in schlechtem baulichen Zustand und Unebenheiten | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | Abzüge | Nebeneinanderaufstellung an Knotenarmen möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegeströme an LSA, ausgenommen) | Mind. 1 Knoten | -0,5 | -0,5 |
| | | Freier Rechtsabbieger vorhanden | Mind. 1 Knoten | -0,5 | - |
| | | Fehlende Parkraumbewirtschaftung | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | - |
| | | Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen | Mind. 1 Parkierungsanlage | -1 | - |
| | | Überbreite Fahrspur | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | Summe Abzüge: | | | -2,5 | |
| Zuschläge | | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | 1 |
| | | Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung | Mind. 1 Abschnitt | 1 | 1 |
| | | Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung oder -sensibilisierung | Mind. 1 Abschnitt | 0,5 | 0,5 |
| | | Durchfahrtsbeschränkung für Schwerlastverkehr | Mind. 1 Abschnitt | 2 | - |
| | | Besondere Gestaltung von Knotenpunktbereichen | Mind. 1 Knoten | 0,5 | - |
| | | Parkstände außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderparkstände in einem Multifunktionsstreifen | Gesamter Untersuchungsraum | 2 | - |
| | | Summe Zuschläge (Max. 2): | | | 2 |
| Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis | | | | 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 | -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 | - | |
| | 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: | -4 | |
| | Zuschläge | 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 | 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 | - |
| | | Großer Baum vorhanden | Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet | Mind. 1 Abschnitt | 1 | - |
| | | | Summe Zuschläge (Max. 2): | 0,5 | | |
| | | | Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis | | 2,5 | |

Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

| Kategorie | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | Ergebnis |
|------------------------|-----------|---|----------------------------|----------------|----------|
| Ortsbild und Nutzungen | | Fehlende identitätsstiftende Elemente | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | - |
| | | Hoher Sanierungsbedarf | Mind. 1 Abschnitt | -1 | -1 |
| | | Sehr hoher Sanierungsbedarf | Mind. 1 Abschnitt | -2 | - |
| | Abzüge | Keine soziale Infrastruktur | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | - |
| | | Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude | Mind. 1 Abschnitt | -2 | - |
| | | Fehlende Barrierefreiheit der nicht öffentlichen Gebäude | Mind. 1 Abschnitt | -1 | -1 |
| | | Keine Nahversorgung | Mind. 1 Abschnitt | -2 | -2 |
| | | Summe Abzüge: | | | -4 |
| | | Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | - |
| | Zuschläge | Vielfältige Nahversorgung vorhanden | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | 1 |
| | | Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen | Mind. 1 Abschnitt | 0,5 | - |
| | | Außenflächen für Gastronomie | Mind. 1 Abschnitt | 0,5 | 0,5 |
| | | Summe Zuschläge (Max. 2): | | | 1,5 |
| | | Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis | | | 3,5 |

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 | ▣ | |
| | Sehr geringe Gehwegbreiten | Überwiegende Gehwegbreite < 2,00 m (zusätzlich zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite < 2,50 m) | Mind. 1 Abschnitt | -1 | ▤ | |
| | Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege | Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung | Mind. 1 Abschnitt | -1 | □ | |
| | Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege | Belag Pflaster (uneben), punktuelle Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "wellige" Grundstückszufahrt | Mind. 1 Abschnitt | -0,5 | ▣ | |
| | Abzüge | Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktarmen | Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktarm | Mind. 1 Knotenarm | -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 | ▣ |
| | 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 | ▤ | |
| | Summe Abzüge: | | | | | -4,5 |
| | Zuschläge | Durchgehend hohe Gehwegbreite | Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen | Gesamter Untersuchungsraum | 2 | □ |
| | | Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei | Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen | Alle Querungsanlagen | 1 | ▤ |
| | | Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen | Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen | Alle Querungsanlagen | 0,5 | ▤ |
| | | Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen | Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden | Alle Lichtsignalanlagen | 1 | ▣ |
| | | Intensive Fußverkehrsbedeutung | Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr | Gesamter Untersuchungsraum | 0,5 | ▤ |
| Summe Zuschläge (Max. 2): | | | | | 1 | |
| Fußverkehr - Endergebnis | | | | | 2,5 | |

Kategorie: Radverkehr

| Kategorie | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | Ergebnis | |
|---------------------------|---------------|---|---|----------------------------|----------|----|
| Radverkehr | Abzüge | Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr | Mind. 1 Abschnitt | -2 | -2 | |
| | | Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden | Mind. 1 Abschnitt | -1 | -1 | |
| | | Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt | Schäden auf einer Radverkehrsanlage (exkl. Mischverkehr) | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | | Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden | Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | -1 |
| | | Zu schmale Radverkehrsanlage | Breite einer RV-Anlage unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen für Radinfrastruktur | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | | Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur | Beeinträchtigung: ruhender Verkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, Begrünung, Einbauten, Engstellen, Verschwenkungen/enge Winkel | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | | Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr | Kein Abstand $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Führungsform Mischverkehr | Mind. 1 Abschnitt | -0,5 | - |
| | | Kein Sicherheitsrennstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage | Kein deutlicher Sicherheitsrennstreifen $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Führungsform Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen | Mind. 1 Abschnitt | -1 | - |
| | | Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung | Stellplätze in Radabstellanlagen zu ≥ 50 % mit Vorderradhalterung | Gesamter Untersuchungsraum | -1 | - |
| | | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv | Mind. 1 Abschnitt | -2 | - |
| | Summe Abzüge: | | | | -4 | |
| | Zuschläge | Radabstellanlage mit Zusatzausstattung | Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung | Mind. 1 Radabstellanlage | 1 | - |
| | | 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 $V_{zu} \leq 20$ km/h | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | - |
| | | Breite Radverkehrsinfrastruktur | Breite der Radverkehrsinfrastruktur oberhalb der Regelbreiten entsprechend jeweiliger Netzfunktion (s. Qualitätsstandards Radinfrastruktur BW); Sicherheitsrennstreifen vorhanden | Gesamter Untersuchungsraum | 1 | - |
| Summe Zuschläge (Max. 2): | | | | 0 | | |
| Radverkehr - Endergebnis | | | | 2 | | |

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

| Kategorie | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung | Bezug auf | Abzug/Zuschlag | Ergebnis | |
|----------------------|-----------|---|---|----------------------------|----------|---|
| Öffentlicher Verkehr | Abzüge | Kein ÖV-Halt | Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld | -6 | - | |
| | | Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet | < 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet | -4 | - | |
| | | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand | -1 | -1 | |
| | | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren | -1 | -1 | |
| | | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg | -1 | -1 | |
| | | ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung | -1 | - | |
| | Zuschläge | | | Summe Abzüge: -3 | | |
| | | 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 mehrheitlich vollständig barrierefrei | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich mit Hochbord und taktilen Leitelementen | > 50 % der Haltepunkte | 1 | - |
| | | ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruftaxi, Bürgerbus etc.) | ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruftaxi, Bürgerbus etc.) | Mind. 1 ÖV-Haltepunkt | 0,5 | - |
| | | Alle ÖV-Haltepunkte mit weiterer Zusatzausstattung | Mind. 3 versch. Arten von Zusatzausstattung (excl. Fahrgastunterstand, Beleuchtung) an allen Haltepunkten | Alle ÖV-Haltepunkte | 0,5 | - |
| | | Summe Zuschläge (Max. 2): 1 | | | 1 | |
| | | Öffentlicher Verkehr - Endergebnis | | | 4 | |