

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)
Schmidt, Lisa [M.Sc.] (Pesch Partner)
Basermann, Moritz [B.Sc.] (Pesch Partner)

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

Datum der Erfassung

April 2025

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Informationen zum Untersuchungsgebiet

Name der Kommune	Aldingen / Aixheim
Landkreis	Tuttlingen
Einwohnerzahl der Kommune ¹	1.295
Teilnahme am Fußverkehrs-Check ²	Nein
Zugehörigkeit zum RadNETZ BW ³	Nein

¹ Daten auf Basis des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Stichtag: 31.12.2023)

² Teilnahme ggf. mit anderem Untersuchungsraum

³ Zugehörigkeit mindestens eines Teilabschnitts, oder RadNETZ BW kreuzt das Untersuchungsgebiet

Einführung

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

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

Im Rahmen der Qualitätserfassung werden bestehende Potenziale und Defizite mit Blick auf die Verkehrssituation aufgezeigt und Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen. Mit der Initiative will das Land die Kommunen dabei unterstützen, ihre Ortsmitten lebendiger und attraktiver zu gestalten – teilweise auch durch praktische Verbesserungsvorschläge, die ohne großen Aufwand umsetzbar sind. Darüber hinaus sollen mit den erhobenen Daten Aussagen zur allgemeinen Situation der Ortsmitten im Land gemacht werden können.

Ablauf der Qualitätserfassung

Gemeinsam mit der Kommune wird ein zusammenhängender Abschnitt einer Ortsdurchfahrt bzw. einer Hauptverkehrsstraße als Untersuchungsgebiet festgelegt. Im Fokus stehen Qualitätskriterien für alle Verkehrsarten sowie Aufenthalts- und Nutzungsqualität. In einem eigens entwickelten Verfahren wird die Ausgangslage im Bestand in sechs maßgeblichen Kategorien (s. rechts) bewertet. Die so erfassten Daten werden systematisch ausgewertet. Für die einzelnen Kategorien werden im nächsten Schritt Handlungsimpulse entwickelt, die in Steckbriefform dargestellt und um hilfreiche Informationen ergänzt werden.

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

Die Handlungsimpulse sind auf die verschiedenen Bestandteile der Ortsmitte zugeschnitten. Sie können sowohl schnelle und konfliktarme Sofortmaßnahmen wie auch umfangreiche Umgestaltungen umfassen. Durch die Gliederung in sechs Kategorien lassen sich schnell und einfach Handlungserfordernisse und hierfür hilfreiche Maßnahmenvorschläge erkennen. Alle Handlungsimpulse werden auf Basis der Expertise der beauftragten Fachbüros auf eine grundsätzliche Umsetzbarkeit und Zulässigkeit geprüft. Gleichwohl bedarf es für einige Handlungsimpulse einer weiterführenden rechtlichen- und technischen Prüfung und Untersuchungen, welche nicht im Rahmen der Qualitätserfassung abgebildet werden können, für eine Realisierung jedoch nötig sind. Die Handlungsimpulse können in der Kommune als erster Baustein hin zu einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte genutzt werden.

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

Hinweis

Die Handlungsimpulse basieren auf der Einschätzung der beauftragten Büros und wurden ohne Einbeziehung des Landes, weiterer Baulastträger, Träger öffentlicher Belange oder von Genehmigungsbehörden erstellt. Viele Maßnahmen sind nur mit Genehmigung der Verkehrsbehörden oder Zustimmung der Regierungspräsidien (bei Vorhaben im Zuge von Bundes- und Landesstraßen) umsetzbar. Wir empfehlen daher, diese Akteure frühzeitig einzubeziehen.

Erläuterungen

Folgende Punkte sind in Bezug auf die Darstellungen in diesem Ergebnisdossier zu beachten:

- Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) basiert auf Daten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (Stand: 2022). Falls eine abweichende Quelle vorliegt, ist dies auf den Steckbriefen gekennzeichnet.
- Der angegebene Baulastträger kann im Einzelfall abweichen.
- Die Eigentumsverhältnisse der von Handlungsimpulsen betroffenen Flurstücke werden nicht gesondert berücksichtigt.
- Für eine erste Einschätzung zum erwartbaren Maßnahmenumfang sind für ausgewählte Handlungsimpulse überschlägige Kostenkorridore als Brutto-Werte dargestellt. Der Kostenkorridor bezieht sich hierbei auf die Umsetzung eines Einzelelements. Er beschreibt nicht die Kosten der Prüfung einer Maßnahme oder die Gesamtkosten für mehrere Elemente gleichen Typs. Die angegebenen Kostenorientierungen staffeln sich wie folgt:

€ bis 10.000 Euro (*Kleinstmaßnahmen*)

€€ bis 25.000 Euro (*punktueller Ausstattungselemente*)

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

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

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

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



Sofortmaßnahme

Überblick zu weiteren Fördermöglichkeiten des Landes

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

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

Was wird gefördert?

Straßen, Plätze und Ortsmitten sind vor allem dann lebendig, wenn sich Menschen gerne draußen aufhalten. Das ist dort der Fall, wo sie sich sicher fühlen, die Lärm- und die Abgasbelastung durch den Verkehr gering und die Aufenthaltsqualität durch Sitzgelegenheiten, schattenspendende Bäume und Bepflanzung hoch ist. Das Land Baden-Württemberg unterstützt Kommunen mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) dabei, verkehrsberuhigte Ortsmitten und Stadtteilzentren mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Bezuschusst werden unter anderem der Um- und Rückbau innerörtlicher Straßen sowie Maßnahmen, die den Rad- und Fußverkehr fördern.

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

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

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

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

Wer kann Fördermittel erhalten?

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

Ansprechpartner

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

Regierungspräsidium Stuttgart

Tel.: 0711/904-140 01

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60

E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de

Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02

E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de

Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52

E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Weitere Serviceangebote des Ministeriums für Verkehr

Das Land Baden-Württemberg will noch in diesem Jahrzehnt deutlich mehr verkehrsberuhigte und lebendige Ortsmitteln 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 Ortsmitteln nachdenken, bietet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine unkomplizierte Möglichkeit, anschauliche Bilder alternativer Gestaltungen des öffentlichen Raums im Bereich der Ortsmitteln, 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 Ortsmitteln BW, 2023

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

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

Temporäre Umgestaltung

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

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



Foto: Yannick Wegner / Lebendige Ortsmitteln BW, 2023

Weitere Informationen zur temporären Umgestaltung und Beispiele gibt es hier:

<https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung>

Servicestelle Ortsmitteln

Die Servicestelle Ortsmitteln steht Kommunen als erste Ansprechpartnerin zur Verfügung. Sie beantwortet Fragen zu lebendigen, verkehrsberuhigten Ortsmitteln, gibt einen Überblick zu Fördermaßnahmen und berät zu den kostenlosen Landesangeboten.

Kontakt

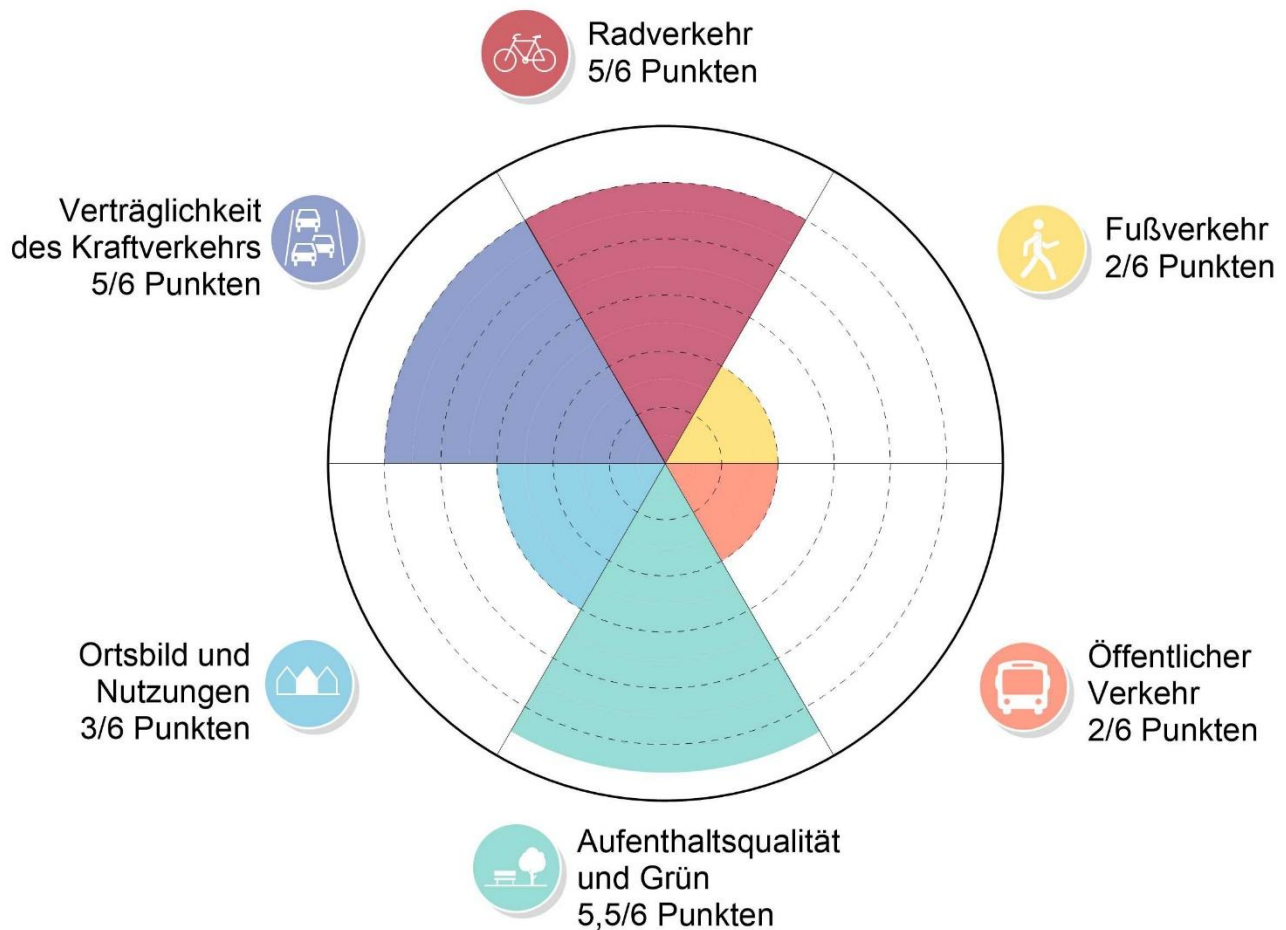
Servicestelle Ortsmitteln

Mail: info@ortsmitten-bw.de

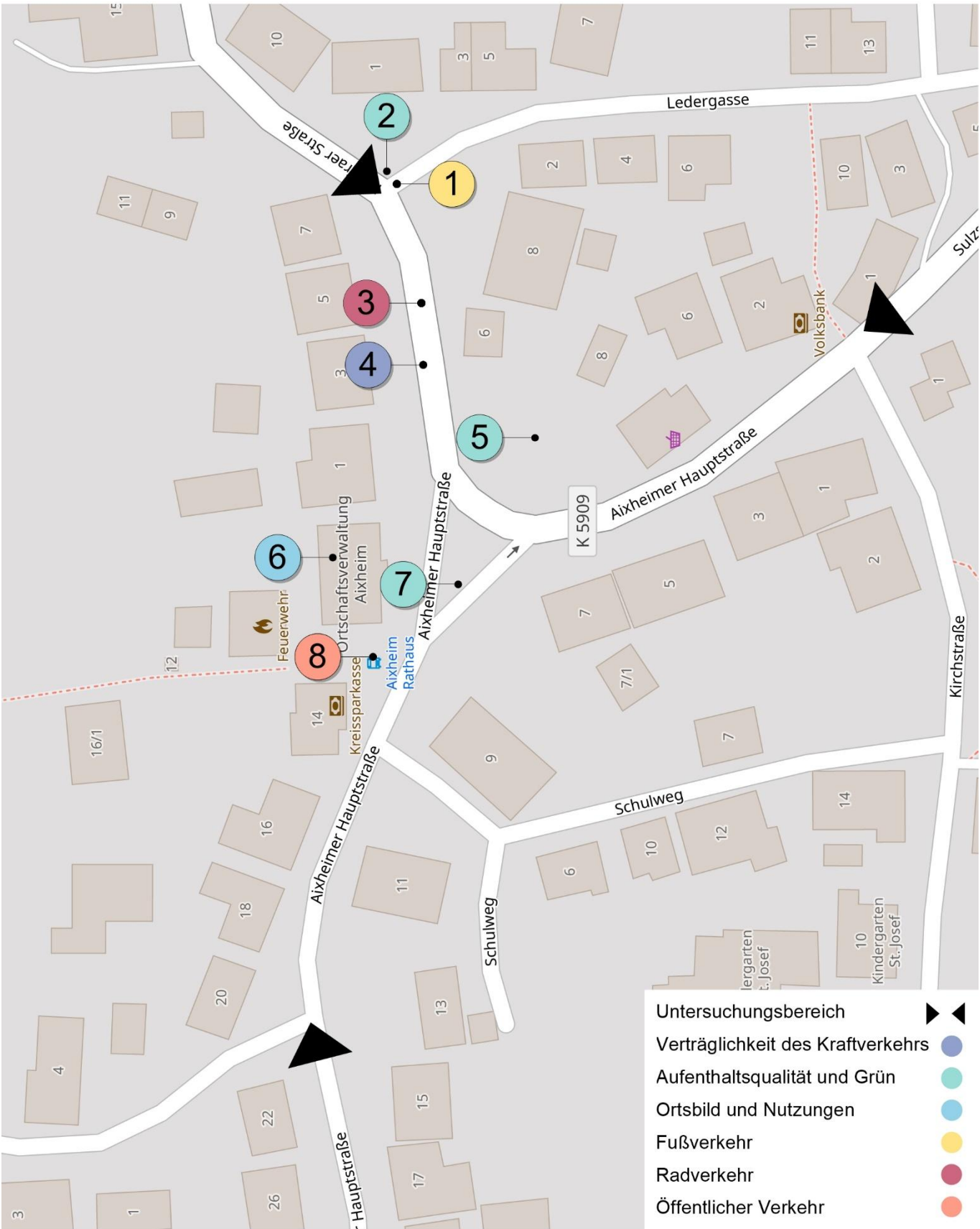
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

Zusammenfassende Bewertung

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



Karte Handlungsimpulse



Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/copyright>

Handlungsimpuls Nr. 1

Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

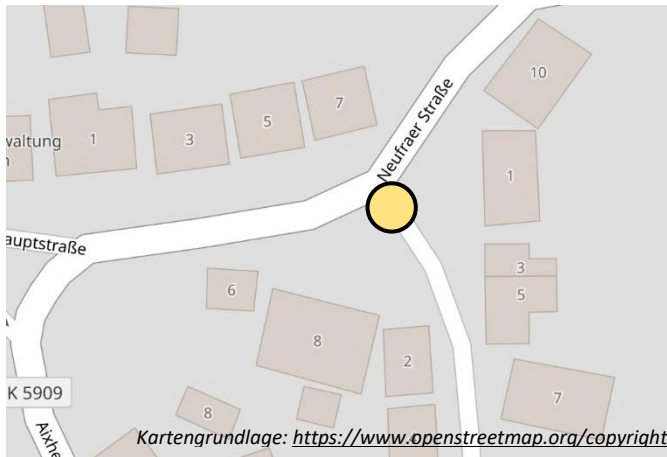
Einmündung Ledergasse / Neufraer Straße

Mangelbeschreibung

An der Einmündung ist keine Querungsanlage für den Fußverkehr vorhanden.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls

Priorisierung des querenden Fußverkehrs durch die Anlage einer Gehwegüberfahrt. Diese ist eine geeignete Möglichkeit für untergeordnete, wenig befahrene Einmündungen, um den Fußverkehr entlang von Hauptverkehrsachsen zu fördern. Zur Verdeutlichung des Vorrangs des Fußverkehrs ist eine durchgängige Gestaltung erforderlich.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 2

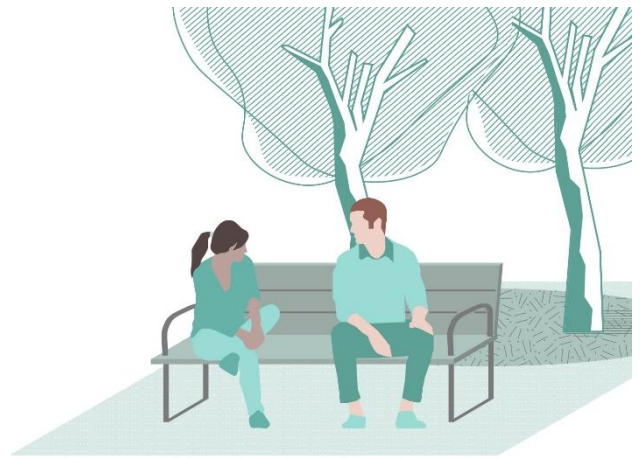
Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

Einmündung Ledergasse / Neufraer Straße

Mangelbeschreibung

Die Grünflächen im Bereich der Einmündung der Ledergasse in die Neufraer Straße wirken wenig einladend. Die Flächen sind nur geringfügig mit Grünelementen und Stadtmobiliar ausgestattet.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Aufwertung der Grünfläche zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. Teil einer Aufwertung kann die Schaffung barrierefreier Sitzgelegenheiten, einer ebenen Oberfläche und zusätzliche Begrünungselemente sein. Eine barrierefreie Sitzgelegenheit hat Rücken- und Armlehnen, um das Aufstehen zu erleichtern.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

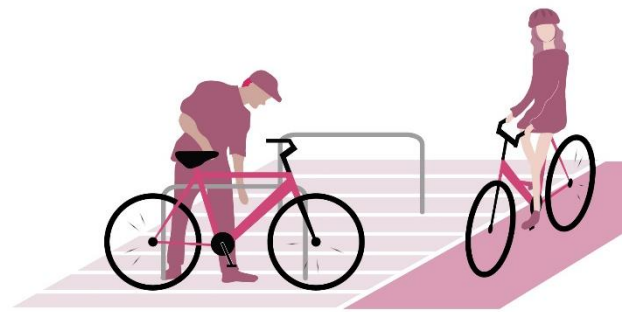
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

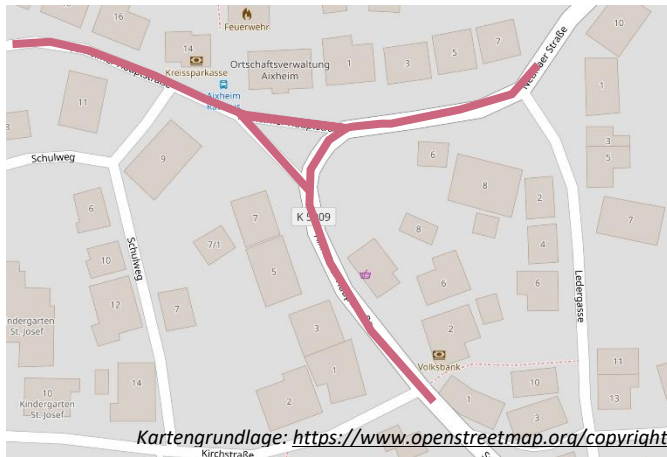
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Die ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 und hohem Schwerverkehrsaufkommen, dies begünstigt enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden.



Handlungsimpuls



Anordnung von Tempo 30. Hierdurch können Begegnungs- und Überholvorgänge sicherer stattfinden und das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden erhöht werden.

Voraussetzungen

[Ggf.] Diese Maßnahme ist nach der aktuellen Fassung der StVO und den aktuell gegebenen Rahmenbedingungen nicht möglich, muss jedoch für eine zukünftige Umsetzung vorgemerkt werden.

Begleitende Maßnahmen

Lärmaktionsplan Aldingen Aixheim, Rapp AG

Realisierungshilfe

Keine

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

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

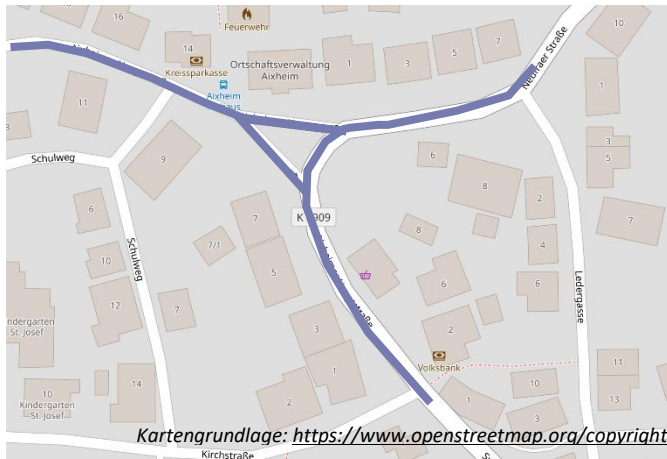
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Die Straße mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verursacht starken Verkehrslärm. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität und die Wohnqualität aller Anwohner:innen Aixheims eingeschränkt.



Handlungsimpuls



Umsetzung des Lärmaktionsplans. Dieser enthält konkrete Maßnahmen zur Lärminderung. Es wird vorgeschlagen, die Ausweisung von Tempo 30 nahezu durchgängig anzuordnen. Dies betrifft den gesamten Untersuchungsraum. Diese Maßnahme erhöht die Lebensqualität der Anwohner:innen erheblich und kommt der Sicherheit aller Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zugute.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Einrichtung einer ortsfesten Geschwindigkeitskontrolle oder eines Dialogdisplay mit Geschwindigkeitsanzeige, um die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit zu verbessern. Ziel ist die Gewährleistung von homogen niedrigen Geschwindigkeiten, um die Lärm- und Schadstoffbelastung zu reduzieren.

Anordnung von Tempo 30 (Handlungsimpuls Nr. 3)

Realisierungshilfe

Lärmaktionsplan Aldingen Kernort, Rapp AG

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

Handlungsimpuls Nr. 5

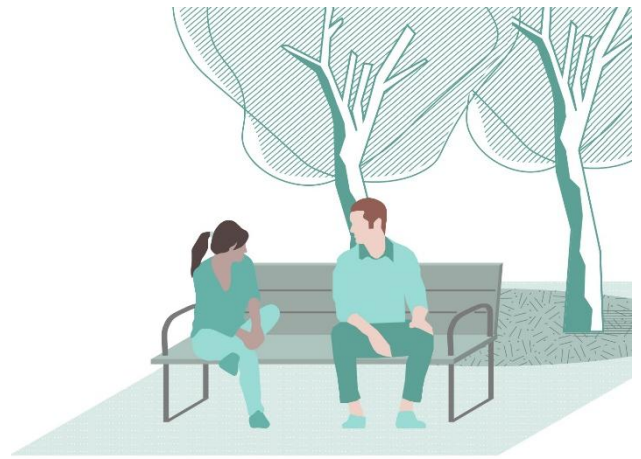
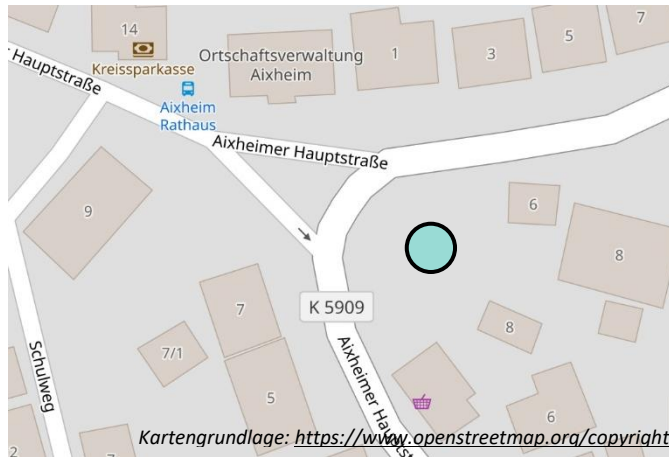
Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

Neufraer Straße / Aixheimer Hauptstraße

Mangelbeschreibung

Das Potenzial der großen Grünfläche im Stadtpark wird noch nicht voll genutzt.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Aufwertung der Grünfläche und Schaffung einer attraktiven Aufenthaltsfläche für Bürger:innen und Besucher:innen. Eine einladende Aufenthaltsfläche ist Bestandteil einer attraktiven Ortsmitte. Dabei kann die Fläche weiter aufgewertet und um zusätzliche Elemente ergänzt werden. Mögliche Nutzungen sind z.B. Spiel- und Sportmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

Rathaus Aixheim



Kategorie Ortsbild und Nutzungen

Mangelbeschreibung

Es ist kein barrierefreier Zugang zum Rathaus vorhanden. Dadurch ist nicht für alle Bürger:innen und Besucher:innen Aixheims ein Zugang zum Rathaus gewährleistet.



Handlungsimpuls

Ergänzung eines barrierefreien Zugangs zum Rathaus. Der barrierefreie Zugang sollte leicht auffindbar und ausgeschildert sein. Dies ermöglicht allen Personen den Zugang zu diesem wichtigen öffentlichen Gebäude.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Keine

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 7

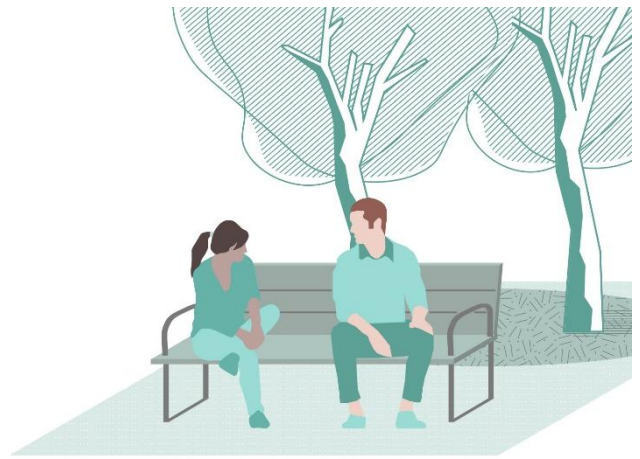
Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

Rathausvorplatz

Mangelbeschreibung

Der öffentliche Platz mit einem Wasserspiel vor dem Rathaus bildet den zentralen Treffpunkt in der Aixheimer Ortsmitte. Allerdings weist der Platz einen hohen Versiegelungsgrad auf. Dies widerspricht den Anforderungen eines klimaangepassten Straßenraums. Es gibt wenige verschattete Orte und keine überdachten Sitzgelegenheiten. Dies wirkt sich negativ auf die Aufenthaltsqualität aus.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Schaffung von Schattenplätzen durch die Ergänzung von mobilen schattenspendenden Elementen oder groß-kronigen Bäumen im Randbereich, ohne die flexible Nutzung des Platzes für Veranstaltungen einzuschränken. Bäume leisten einen wichtigen Beitrag zur Kühlung und Verschattung von Straßenräumen. Eine Beschattung der Sitzgelegenheit kann zusätzlich die Verweilqualität insbesondere im Sommer verbessern.

Voraussetzungen

Keine

Begleitende Maßnahmen

Optional Anordnung kommunikativer Sitzgelegenheiten

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

Handlungsimpuls Nr. 8

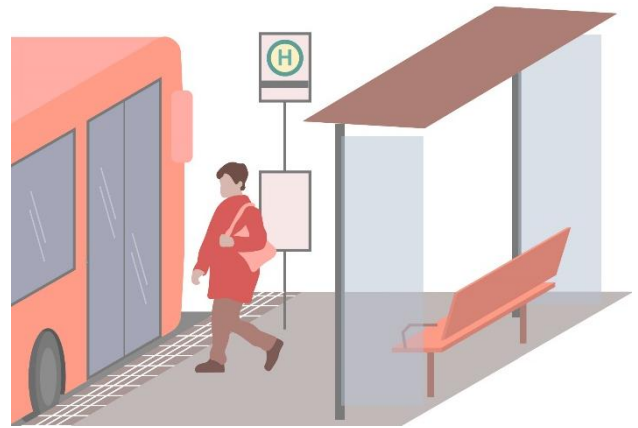
Kommune / Ortsteil	Aldingen / Aixheim
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Tuttlingen
DTV²	Keine Angabe
V_{zul}	50 km/h

Lage

Haltestelle Aixheim, Rathaus nördlich

Mangelbeschreibung

ÖPNV-Angebot ist nicht angemessen, die Taktung weniger als stündlich.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls

Taktverdichtung auf den entsprechenden Buslinien. Ein enger Takt steigert die Attraktivität des ÖPNV und erleichtert den Umstieg auf diesen Verkehrsträger. Die Haltestelle sollte mindestens einmal pro Stunde durch jede Buslinie bedient werden. Laut der ÖPNV-Strategie des Landes ist ein 30 min-Takt anzustreben.

Voraussetzungen

Prüfung der Verbesserungsmöglichkeit in Bezug auf Taktung und Anbindung in Absprache mit dem Verkehrsverbund.

Begleitende Maßnahmen

Schaffung alternativer ÖPNV-Angebote. Durch Schaffung von OnDemand-Angeboten (Ruftaxi) kann die Ortsmitte attraktiv an das bestehende ÖPNV-Netz angebunden werden.

Realisierungshilfe

Keine

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

Anhang 1:

Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

Allgemeine Hinweise

- Die Ortsmitte zum Zeitpunkt der Erfassung wird in sechs Kategorien bewertet: Verträglichkeit des Kraftverkehrs, Aufenthaltsqualität und Grün, Ortsbild und Nutzungen, Fußverkehr, Radverkehr sowie Öffentlicher Verkehr.
- Die Bewertung wird einheitlich für alle Ortsmitte angewandt, welche im Rahmen der Qualitätserfassung Ortsmitte untersucht werden.
- Das Bewertungssystem und die Gewichtung der einzelnen Kriterien wurden in enger Abstimmung zwischen dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH sowie dem Projektkonsortium entwickelt.

Erläuterung des Bewertungssystems

- In jeder der sechs Kategorien kann eine maximale Punktzahl von sechs Punkten erreicht werden. Von dieser Höchstpunktzahl ausgehend gibt es Abzüge für Mängel und anschließend Zuschläge für besonders positive Eigenschaften der Ortsmitte. Die Punktzahl kann durch Abzüge nicht unter 0 liegen.
- Damit nicht alle Mängel durch Zuschläge ausgeglichen werden können, sind die Zuschläge pro Kategorie auf ein Maximum von zwei begrenzt. Erreicht eine Kommune z.B. für eine Kategorie einen Zuschlag von drei Punkten, werden trotzdem nur zwei Punkte addiert.
- Die einzelnen Kriterien sind unterschiedlich stark gewichtet. Je Kriterium sind i.d.R. zwischen 0,5 und 2 Punkte als Zuschlag bzw. Abzug möglich. Ausnahme ist die Kategorie *Öffentlicher Verkehr*, sofern das Untersuchungsgebiet nicht durch den Öffentlichen Verkehr erschlossen wird.
- Bezugsgrößen für die einzelnen Kriterien werden auf Basis der Struktur der Erhebung festgelegt, sie können z.B. der gesamte Untersuchungsraum oder einzelne Teilbereiche („Abschnitte“) sein.

Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Verträglichkeit des Kraftverkehrs	Abzüge	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	-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	-
		Nebeneinanderaufstellung an Knotenarmen möglich	Nebeneinanderaufstellung von Kfz an einer Einmündung möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegeströme an LSA, ausgenommen)	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Freier Rechtsabbieger vorhanden	Freier Rechtsabbieger an einem Knoten vorhanden	Mind. 1 Knoten	-0,5	-
		Fehlende Parkraumbewirtschaftung	Nicht alle öffentlichen Parkstände sind zeitlich und monetär bewirtschaftet	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
		Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen	Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden	Mind. 1 Parkieranlage	-1	-
		Überbreite Fahrspur	Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite $>$ 6,50 m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Summe Abzüge:				-1	
	Zuschläge	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	Radarmesstelle, Dialogdisplay etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
		Durchfahrtsbeschränkung für Schwerlastverkehr	Durchfahrtsbeschränkung VZ 253 ($>$ 3.5t) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	2	-
		Besondere Gestaltung von Knotenpunktbereichen	Besondere Gestaltung durch Pflasterung, Einfärbung, Aufpflasterung etc.	Mind. 1 Knoten	0,5	-
		Parkstände außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderparkstände in einem Multifunktionsstreifen	Parkstände befinden sich nicht im öffentlichen Raum oder sind als Sonderparkstände (z.B. Carsharingparkstand, Behindertenparkstand, E-Ladestation, Taxiparkstand oder Ladezone) in Multifunktionsstreifen integriert	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
		Summe Zuschläge (Max. 2):				0
Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis				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	-
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Fehlende Sitzgelegenheiten	Keine Standorte von Sitzgelegenheiten vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Fehlende Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten	Sitzgelegenheiten nicht/ nur punktuell barrierefrei (Ausstattung Rückenlehne + Armstütze)	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-
	Keine beschatteten Bereiche	Keine beschatteten Bereiche an Aufenthaltsflächen vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
	Aufenthaltsbereiche nur eingeschränkt nutzbar	Einschränkung der Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen, z.B. aufgrund von Lärm, schlechtem Zustand, mangelnder Sauberkeit etc.	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
			Summe Abzüge:		-1
	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
Zuschläge	Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	-
	Kinderspielelemente	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	-
	Aneignungselement-/fläche	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement/-fläche	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Großer Baum vorhanden	Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	-
			Summe Zuschläge (Max. 2):		0,5
Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis					5,5

Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

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

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 Knotenpunktkarmen	Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktkarm	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
	Zuschläge	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	☐
		Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	☐
		Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen	Alle Querungsanlagen	0,5	☐
		Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden	Alle Lichtsignalanlagen	1	☐
		Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	☐
Summe Zuschläge (Max. 2):					0	
Fußverkehr - Endergebnis					2	

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	☐	-
		Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐	-
		Zu schmale Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	☐	-
		Kein Sicherheitsstrennstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-
		Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐	-
		Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐	-
	Summe Abzüge:				-2	
	Zuschläge	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	☐	-
		Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	☒	1
		Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐	-
		Breite Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐	-
Summe Zuschläge (Max. 2):				1		
Radverkehr - Endergebnis				5		

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Öffentlicher Verkehr	Kein ÖV-Halt	Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld	Gesamter Untersuchungsraum	-6	☐	
	Abzüge	Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	< 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet	Gesamter Untersuchungsraum	-4	☒
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	☐
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	☐
		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:				-4	
	Zuschläge	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe	Bedeutender ÖV-Halt in unmittelbarer Nähe (keine genauere Erhebung)	Gesamter Untersuchungsraum	2	☐
		Bedienung durch mindestens 2 ÖV-Linien	≥ 2 ÖV-Linien mit je mind. stündlichem Takt	Mind. 1 ÖV-Haltepunkt	1	☐
		ÖV-Haltepunkte mehr als zur Hälfte vollständig barrierefrei	Mehr als die Hälfte der ÖV-Haltepunkte mit Hochbord und 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):				0	
Öffentlicher Verkehr - Endergebnis					2	