



# Qualitätserfassung Ortsmitten Ergebnisdossier

## 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  
Mörkestraße 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

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   |
| Landkreis                                   | Tuttlingen |
| Einwohnerzahl der Kommune <sup>1</sup>      | 6.356      |
| Teilnahme am Fußverkehrs-Check <sup>2</sup> | Nein       |
| Zugehörigkeit zum RadNETZ BW <sup>3</sup>   | Nein       |

<sup>1</sup> Daten auf Basis des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg (Stichtag: 31.12.2023)

<sup>2</sup> Teilnahme ggf. mit anderem Untersuchungsraum

<sup>3</sup> 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.

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

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

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

## Hinweis

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

# Erläuterungen

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

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

€ bis 10.000 Euro (*Kleinstmaßnahmen*)

€€ bis 25.000 Euro (*punktueller Ausstattungselemente*)

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

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

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

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



Sofortmaßnahme

# Überblick zu weiteren Fördermöglichkeiten des Landes

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

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

## Was wird gefördert?

Straßen, Plätze und Ortsmitten sind vor allem dann lebendig, wenn sich Menschen gerne draußen aufhalten. Das ist dort der Fall, wo sie sich sicher fühlen, die Lärm- und die Abgasbelastung durch den Verkehr gering 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](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 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

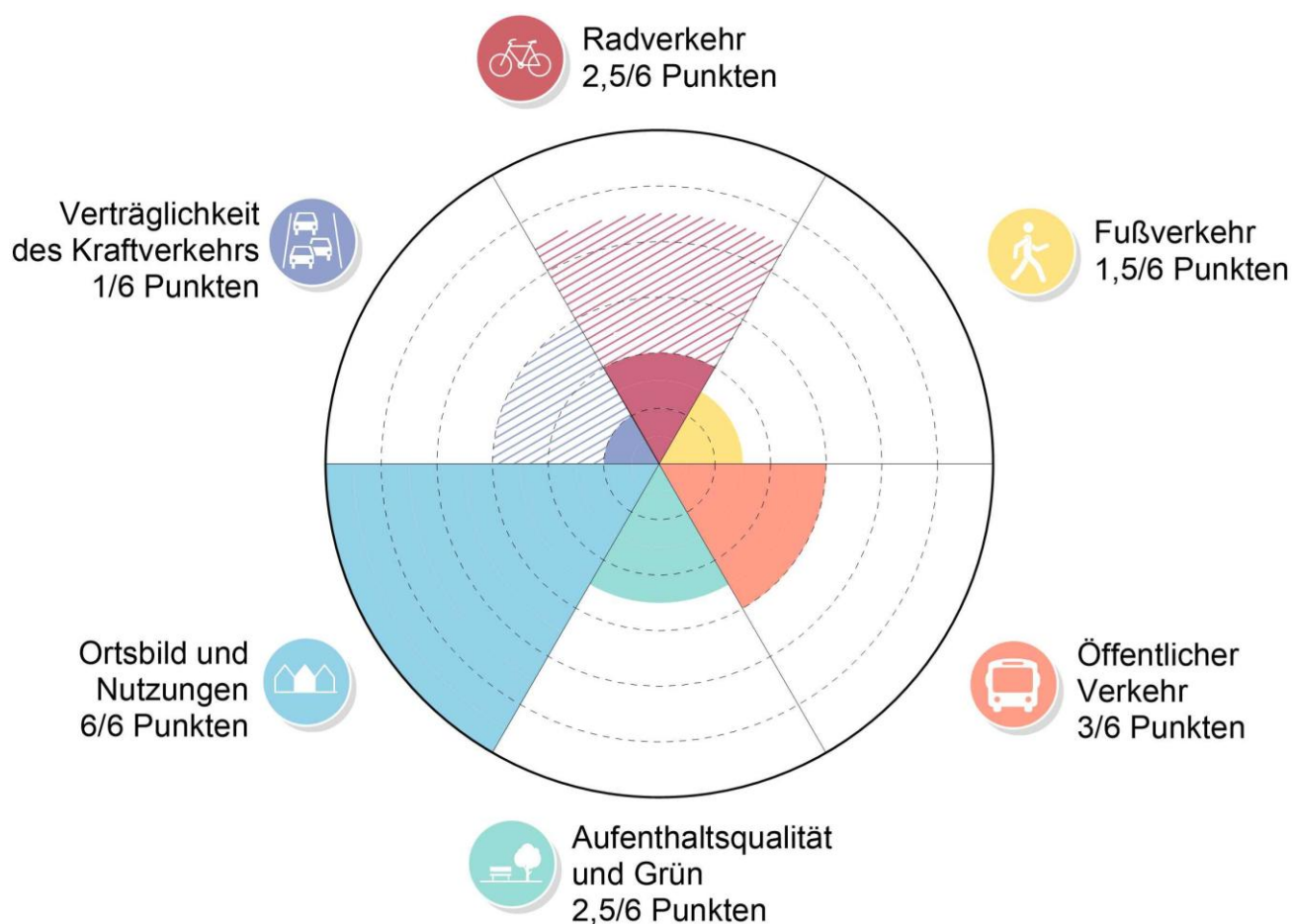
### Servicestelle Ortsmitteln

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

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

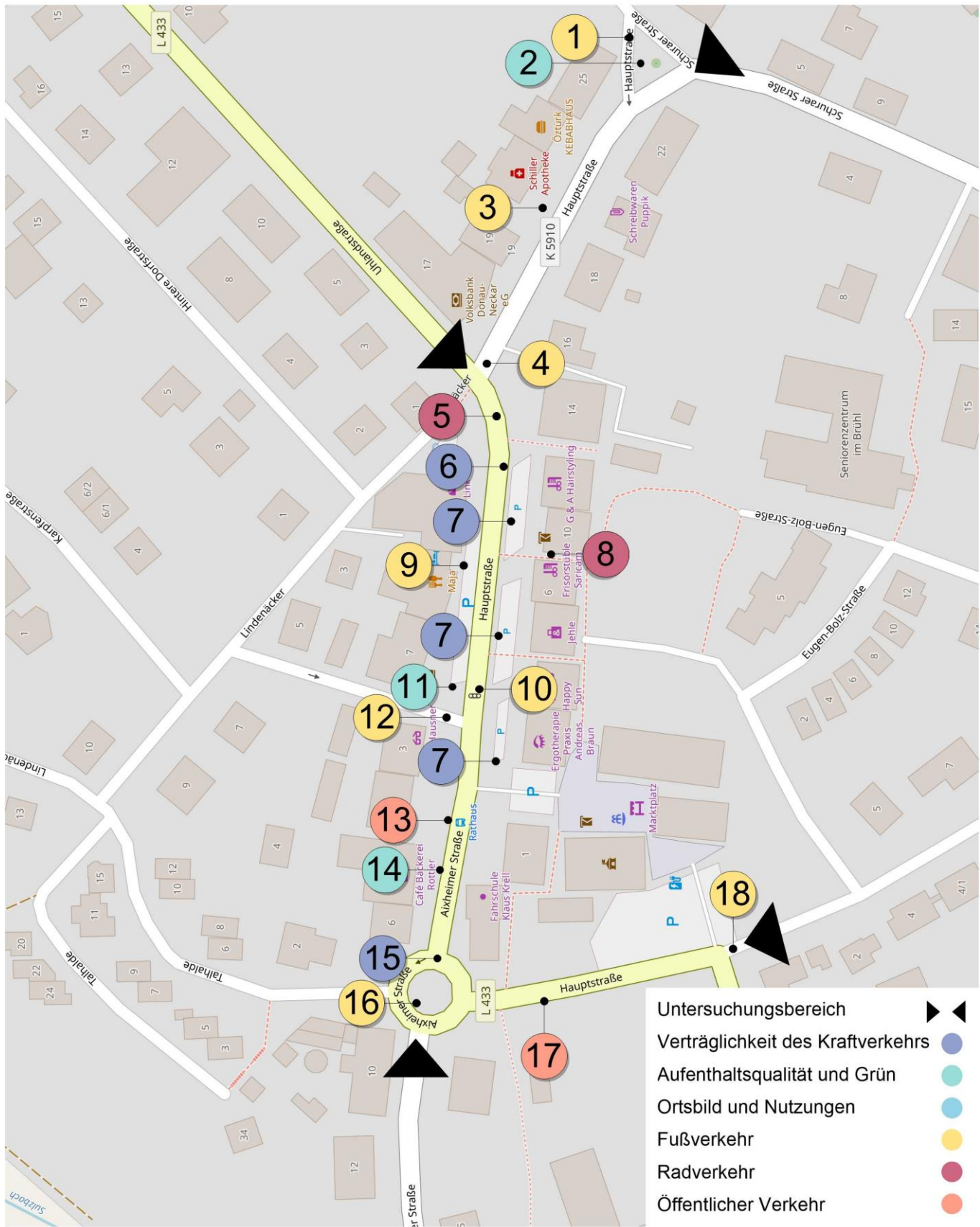
# Zusammenfassende Bewertung

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.



**Hinweis:** Die zusammenfassende Bewertung der Ortsmitte Aldingen Kernort im oben dargestellten Kompass basiert auf den Erkenntnissen zum Zeitpunkt der Erfassung im April 2025. Da sich die im Juni 2025 ausgeführte Umsetzung von Tempo 30 (siehe Handlungsimpuls Nr. 6) positiv auf die Ortsmitte auswirkt, sind die zu erwartbaren positiven Veränderungen zusätzlich dargestellt (siehe jeweils gestrichelte Einfärbung). Die Verbesserungen beziehen sich auf die Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs (Verbesserung von 1/6 auf 3/6) und auf die Kategorie Radverkehr (Verbesserung von 2,5/6 auf 4,5/6).

# Karte Handlungsimpulse



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

# Handlungsimpuls Nr. 1

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Einmündung Hauptstraße in Schuraer Straße

## Mangelbeschreibung

An der Einmündung existiert eine irritierende Doppelstruktur. Zusätzlich zur eigentlichen Einmündung, die in beide Fahrrichtungen befahrbar ist, ist nördlich eine zweite baulich getrennte Fahrbahn vorhanden. Der Bereich um die Linde ist für zu Fuß Gehende nur durch Überquerung der Straße erreichbar.



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls

Prüfung einer Auflösung der nördlichen Fahrbahn und Gestaltung als Platzfläche. Dies kommt dem Fußverkehr zugute. Zudem wird die Grünfläche um die Linde dadurch besser zugänglich.

## 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. 2

|                                         |                      |
|-----------------------------------------|----------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen             |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Kreisstraße          |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Landkreis Tuttlingen |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 3.755 [Kfz/24 h]     |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h              |

## Lage

Grünfläche an der Einmündung der Hauptstraße in die Schuraer Straße

## Mangelbeschreibung

Das Potential der Aufenthaltsfläche wird noch nicht voll genutzt. Ausstattungselemente sind vorhanden, wirken jedoch wenig einladend. In der Ortsmitte sind zu wenige Sitzgelegenheiten vorhanden.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

## Handlungsimpuls

Aufwertung der Grünfläche und Schaffung einer attraktiven Aufenthaltsfläche für Bürger:innen und Besucher:innen. Eine einladende Aufenthaltsfläche ist ein wichtiger Bestandteil einer attraktiven Ortsmitte.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Keine

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

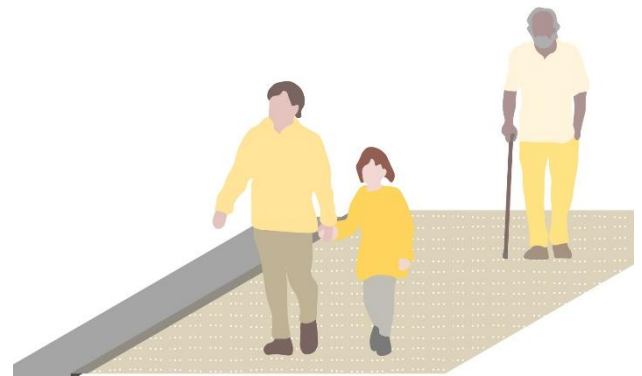
<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 3

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

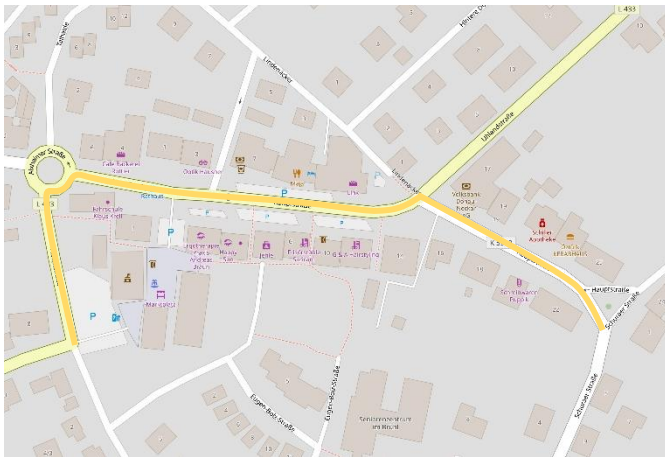
Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Fußverkehr

## Mangelbeschreibung

Die Gehwege weisen in längeren Abschnitten keine ausreichenden Breiten auf. Hierdurch wird die durchgängige Barrierefreiheit der Gehwege beeinträchtigt und Begegnungsfälle von zu Fuß Gehenden werden erschwert. Die Fahrbahnbreite ist mit ca. 7,50 m überdimensioniert.



## Handlungsimpuls



Neuaufteilung des Straßenraumquerschnitts und Herstellung einer durchgängigen größeren Gehwegbreite. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat eine hohe Priorität im Straßenraum. 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)

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

# Handlungsimpuls Nr. 4

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Einmündung Uhlandstraße in die Hauptstraße

## Mangelbeschreibung

Die Mittelinsel ist nicht barrierefrei ausgebaut und weist keine ausreichende Breite auf. Dies erschwert die Querung für ältere oder mobilitätseingeschränkte Personen. Durch die Aufweitung der Hauptstraße im Bereich der Einmündung ist die Querungsdistanz für zu Fuß Gehende lang.



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Mittelinsel. Herstellung der Barrierefreiheit durch Absenkung der Bordsteinkanten und die Einrichtung taktiler Leitsysteme. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geschaffen. Prüfung einer Verbreiterung der Mittelinsel für eine komfortable und barrierefreie Nutzung.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Prüfung der Reduzierung der Aufweitung der Fahrbahn im Einmündungsbereich. Die Schleppkurve der Bemesungsfahrzeuge muss bei der Radienwahl berücksichtigt werden.

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

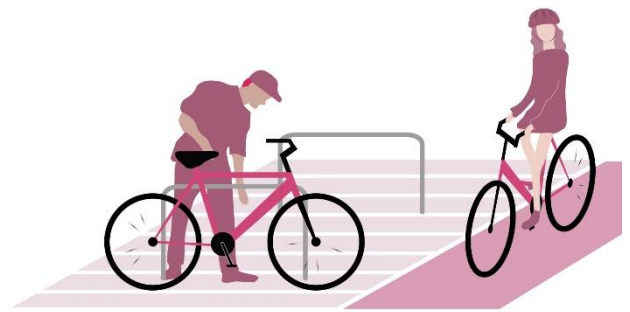
<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 5

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Gesamter Untersuchungsraum



Kategorie Radverkehr

## Mangelbeschreibung

Die ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 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

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

Umsetzung des Lärmaktionsplans (Handlungsimpuls Nr. 6)

## 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>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

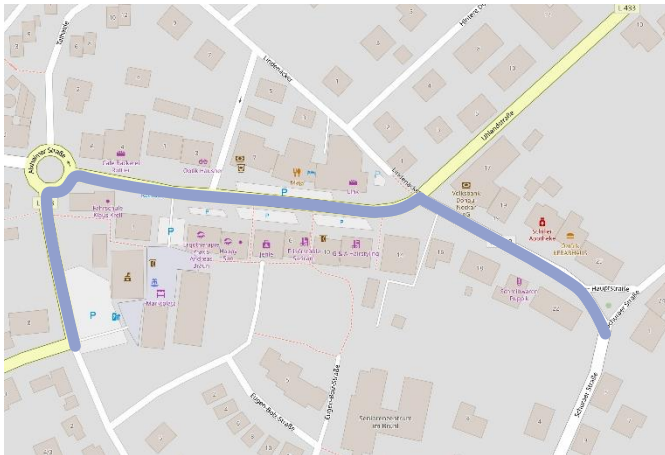
Gesamter Untersuchungsraum



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 Aldingens 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 Untersuchungsbereich. 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. 5)

## Realisierungshilfe

Lärmaktionsplan Aldingen Kernort, Rapp AG

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

# Handlungsimpuls Nr. 7

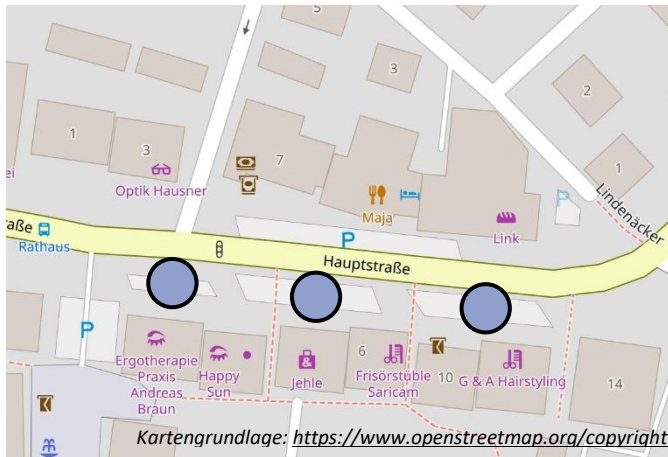
|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Parkstände südlich der Hauptstraße

## Mangelbeschreibung

Die Schrägparkstände stellen durch die fehlenden Sichtbeziehungen beim Ausparken eine Gefährdung für Radfahrende dar. Die Anordnung bedingt einen hohen Flächenbedarf im Seitenraum, welcher an dieser zentralen Stelle in der Ortsmitte anderweitig genutzt werden kann.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

## Handlungsimpuls

Prüfung einer Auflösung der Schrägparkstände und Einrichtung von Längsparkständen. Durch die Längsparkstände wird die Gefährdung bei Ein- und Ausparkmanövern minimiert. Ein Sicherheitstrennstreifen sollte zur Vermeidung von Dooring-Unfällen zusätzlich im Seitenraum angelegt werden. Die gewonnene Fläche im Seitenraum kommt den angrenzenden Nutzungen wie z.B. der Gemeindebücherei oder den Gewerbetreibenden zugute und verbessert deren Lagequalität.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Keine

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

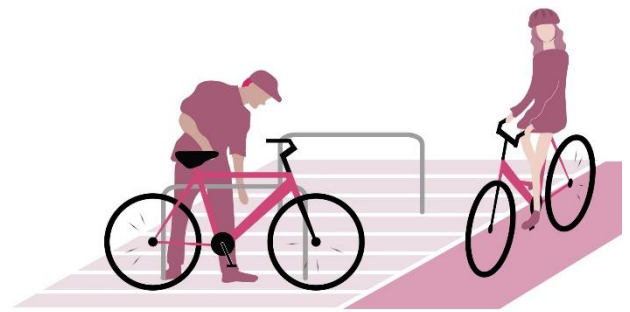
<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 8

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Hauptstraße Nr. 10



Kategorie Radverkehr

## Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum besteht ein Mangel an Radabstellanlagen. Es besteht die Gefahr, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden und den Fußverkehr beeinträchtigen. Die Radabstellanlagen im Bereich von Gebäude Hauptstraße Nr. 10 bestehen aus Vorderradhaltern. Die Halterungen bieten keinen ausreichenden Halt für abgestellte Fahrräder und ermöglichen nicht, den Fahrradrahmen mit einem Schloss an der Anlage zu sichern.



## Handlungsimpuls



Einrichtung von Radabstellanlagen an den wichtigsten Quell- und Zielorten des Radverkehrs z.B. an der Haltestelle Aldingen, Rathaus Süd. Empfohlen werden Anlehnhalterungen zur Fixierung des Fahrradrahmens für einen stabilen Stand abgestellter Fahrräder mit einem Abstand von 1,50 m zwischen den Halterungen. Sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein elementarer Baustein zur Förderung des Radverkehrs.

## Voraussetzungen

Die Radabstellanlagen müssen eine ausreichende Anzahl an Anlehnhalterungen mit 1,50 m Abstand zueinander aufweisen.

## Begleitende Maßnahmen

Keine

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

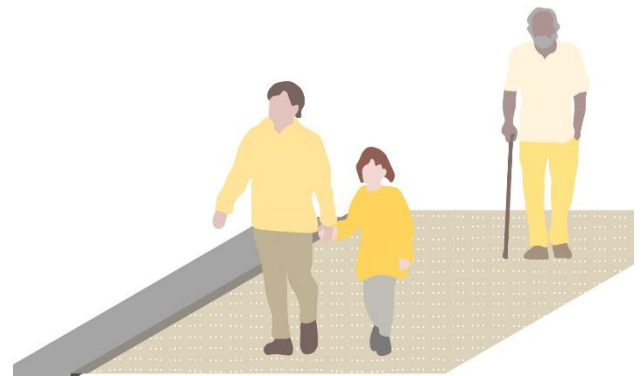
<sup>1</sup> kann im Einzelfall abweichen    <sup>2</sup> Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

# Handlungsimpuls Nr. 9

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

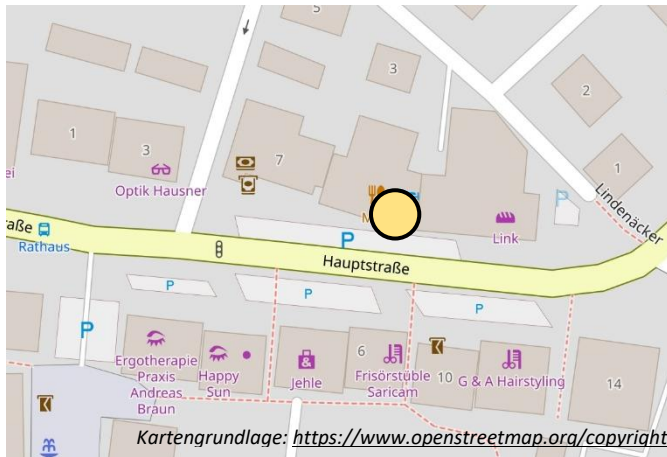
Hotelgebäude Hauptstraße Nr. 11



Kategorie Fußverkehr

## Mangelbeschreibung

Auf der Nordseite der Hauptstraße existiert kein Gehweg. Für zu Fuß Gehende besteht lediglich die Möglichkeit, über die gastronomische Außenflächen des Hotels zu gehen. Die Gemeinde hat an dieser Stelle ein Gehrecht eingeräumt.



## Handlungsimpuls



Anbringung eines Piktogramms zur Erkennbarkeit der Flächen für zu Fuß Gehende. Dies verbessert die innerörtlichen Fußwegeverbindungen.

## Voraussetzung

Abstimmung mit den Eigentümer:innen und Verweis auf die Auflage der Baugenehmigung.

## 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

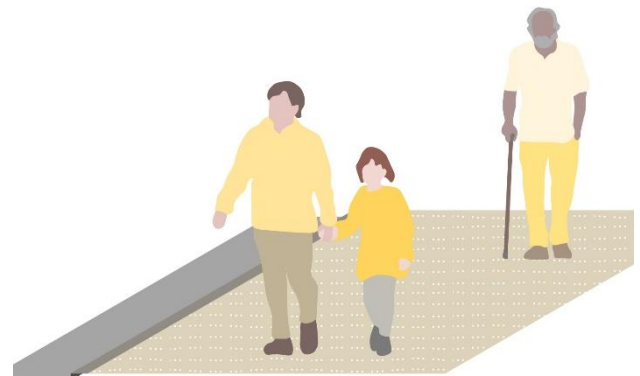
|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Lichtsignalanlage Hauptstraße Nr. 7

## Mangelbeschreibung

Die Lichtsignalanlage ist nicht barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden und Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Lichtsignalanlage. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst i.d.R. taktile Leitsysteme und differenzierte Bordhöhen. Für Lichtsignalanlagen sollten außerdem akustische Zusatzsignale vorgesehen werden.

## Voraussetzungen

Abstimmung mit der zuständigen Baulastträgerbehörde.

## 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. 11

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Unklassifizierte Straßeneinmündung auf Hauptstraße

## Mangelbeschreibung

In der Ortsmitte ist keine zentrale Aufenthaltsfläche für Anwohner:innen und Besucher:innen vorhanden. Hierdurch fehlt ein öffentlicher Raum, welcher zum Verweilen, Treffen und weiteren Nutzungen zur Verfügung steht. Im Bereich Hauptstraße 5 besteht durch die Verfügbarkeit von Flächen und bereits einzelner Baumstandorte und Sitzgelegenheiten Potenzial für eine Aufwertung.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

## Handlungsimpuls

Entwicklung einer kleinen zentralen Aufenthaltsfläche in der Ortsmitte. Dabei kann die Fläche weiter aufgewertet und um zusätzliche temporäre Möblierung ergänzt werden. Weitere barrierefreie und verschattete Sitzgelegenheiten sowie Grünelemente tragen zu einer höheren Aufenthaltsqualität bei.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Temporäre Möblierung (Ortsmitten-Programm)

## Realisierungshilfe

Ortsmitten Visualisierung

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

# Handlungsimpuls Nr. 12

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Einmündung Einbahnstraße in Hauptstraße

## Mangelbeschreibung

An der Einmündung der Einbahnstraße in die Hauptstraße ist keine Querungsanlage für den Fußverkehr vorhanden. Dabei besteht an dieser Stelle besonderer Querungsbedarf durch Schulkinder und Besucher:innen der Innenstadt.



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)

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

# Handlungsimpuls Nr. 13

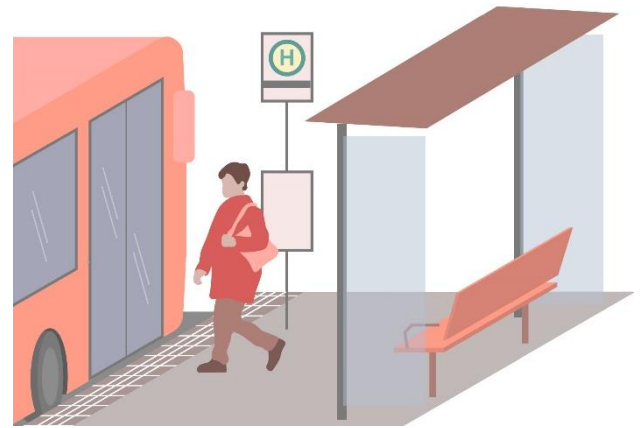
|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

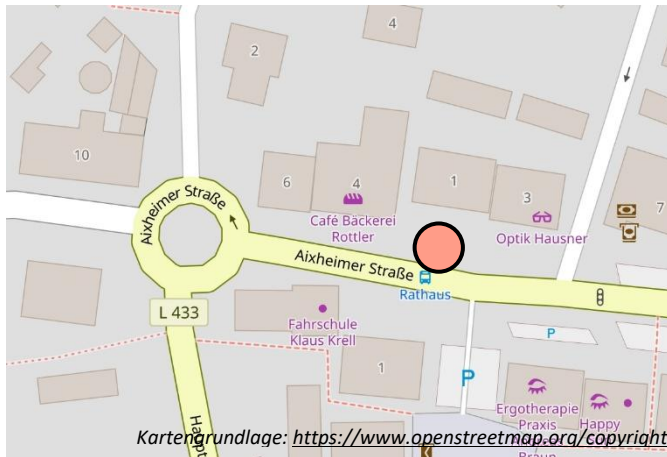
Haltestelle Aldingen, Rathaus Nord

## Mangelbeschreibung

Die Busbucht als Haltestellenform verbraucht anderweitig nutzbare Flächen im Straßenraum und ist bei dem geringen Verkehrsaufkommen nicht notwendig. Der Haltepunkt ist nicht barrierefrei ausgebaut.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



## Handlungsimpuls



Umgestaltung als Haltestelle am Fahrbahnrand mit barrierefreiem Ein- und Ausstieg und taktilem Leitsystem. Da der Bus gerade und präzise an das Bord fahren kann und keine Lücke entsteht, wird die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert. Die Lage am Fahrbahnrand beruhigt den fließenden Verkehr und erleichtert das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen.

## 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. 14

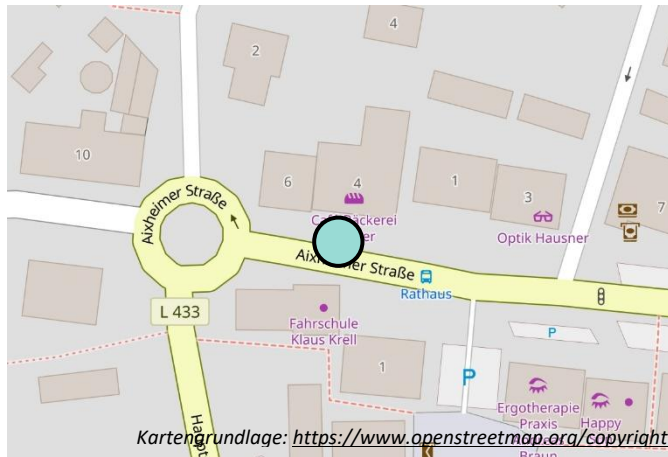
|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Parkstände vor Bäckerei (Aixheimer Straße Nr. 4)

## Mangelbeschreibung

Es sind wenige Grünelemente im öffentlichen Raum vorhanden. Die vorhandene gepflasterte Fläche im Seitenraum beträgt mehr als 1,50 m. Derzeit wird an dieser Stelle ungeordnet geparkt.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

## Handlungsimpuls

Einrichtung einer einseitigen 2,90 m breiten Multifunktionsfläche für Längsparkstände, Bäume und Sitzgelegenheiten. Diese Flächenaufteilung wird den Nutzungsansprüchen einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte gerecht und bietet neben dem Parken mehr Flächen für Begrünung und Aufenthaltsmöglichkeiten mit barrierefreien Sitzgelegenheiten. Dies steigert die Qualität der Außengastronomie.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Die Längsparkstände können in Form von Kurzzeitparken beschränkt werden.

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

# Handlungsimpuls Nr. 15

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

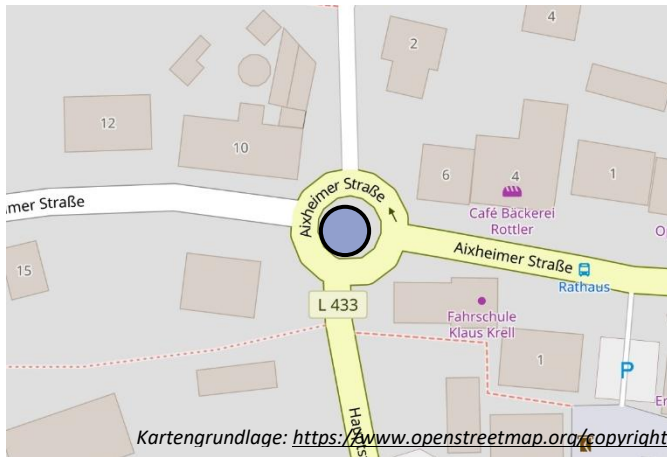
Kreisverkehr



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

## Mangelbeschreibung

Der Fahrbahnbelag im Bereich des Kreisverkehrs und seiner Zufahrten ist schadhaft.



## Handlungsimpuls

Sanierung des Fahrbahnbelags. Eine Sanierung durch das Regierungspräsidium ist im Jahr 2027 geplant. Diese Maßnahme minimiert Gefahrenstellen und reduziert die Lärmbelastung für die Anwohner:innen. Eine Fahrbahnsanierung kommt darüber hinaus auch der Sicherheit aller Radfahrenden zugute. Prüfung eines Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnbelägen.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Barrierefreier Ausbau der Mittelinseln und Ergänzung von Fußgängerüberwegen (Handlungsimpuls Nr. 16)

## Realisierungshilfe

Keine

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

# Handlungsimpuls Nr. 16

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

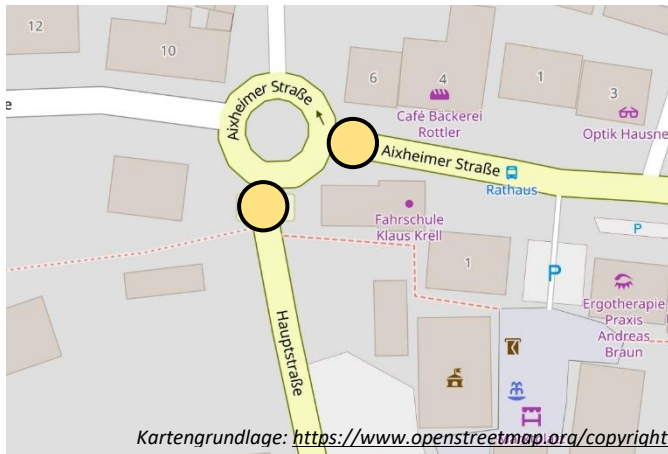
Kreisverkehr



Kategorie Fußverkehr

## Mangelbeschreibung

Die Mittelinseln im Bereich des Kreisverkehrs sind nicht barrierefrei ausgebaut und daher nicht für Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar. Es sind keine Querungsanlagen vorhanden, die den Fußverkehr bevorzugen.



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Mittelinseln und Ergänzung von Fußgängerüberwegen an allen Knotenpunktarmen. Durch den barrierefreien Ausbau wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst i.d.R. taktile Leitsysteme und differenzierte Bordhöhen. Durch die Ergänzung von Fußgängerüberwegen wird allen zu Fuß Gehenden eine sichere, bevorzugte Querung ermöglicht.

## Voraussetzungen

Keine

## Begleitende Maßnahmen

Sanierung des Fahrbahnbelags (Handlungsimpuls Nr. 15)

## Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

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

# Handlungsimpuls Nr. 17

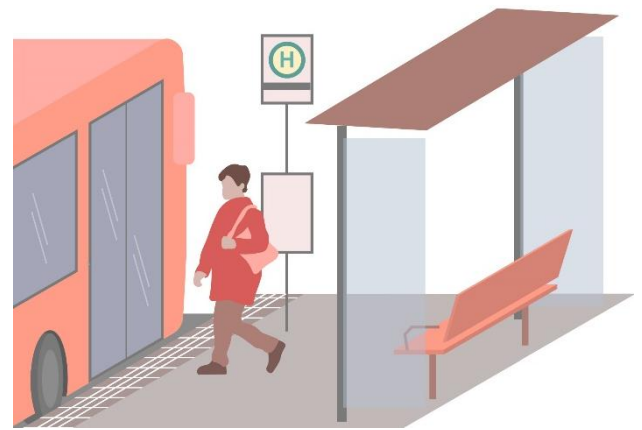
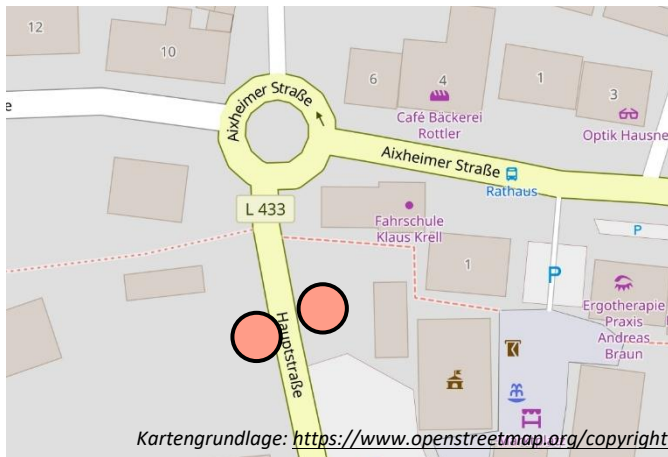
|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Haltestelle Aldingen, Ortsmitte West

## Mangelbeschreibung

Die Haltestelle Aldingen, Ortsmitte West ist nicht barrierefrei für Fahrgäste ausgebaut. Der vorhandene Wartebereich verfügt über keine Möblierung. Damit gehen Komforteinbußen einher und die Nutzung des ÖPNV ist weniger attraktiv.



Kategorie Öffentlicher Verkehr

## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes mit barrierefreiem Einstieg, taktilen Leitsystem und optional dynamischen Fahrgastinformationen. So kann eine Nutzung auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste gewährleistet werden.

## Voraussetzungen

Beachtung der Platzverhältnisse im Seitenraum.

## 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. 18

|                                         |                     |
|-----------------------------------------|---------------------|
| <b>Kommune / Ortsteil</b>               | Aldingen            |
| <b>Straßenkategorie</b>                 | Landesstraße        |
| <b>Baulastträger Straße<sup>1</sup></b> | Land / RP Stuttgart |
| <b>DTV<sup>2</sup></b>                  | 4.890 [Kfz/24 h]    |
| <b>V<sub>zul</sub></b>                  | 50 km/h             |

## Lage

Fußgängerüberweg am Spielplatz

## Mangelbeschreibung

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



Kategorie Fußverkehr



## Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau des Fußgängerüberwegs. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen. Der barrierefreie Ausbau umfasst i.d.R. 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

# Anhang 1:

## Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

### Allgemeine Hinweise

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

### Erläuterung des Bewertungssystems

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

# Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

| Kategorie                         | Kriterium                                                                                             | Genauere Beschreibung der Voraussetzung                                                                                                                                                                              | Bezug auf                  | Abzug/Zuschlag | Ergebnis |  |
|-----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------|----------|--|
| Verträglichkeit des Kraftverkehrs | Hohe Verkehrsbelastung                                                                                | DTV ≥ 8.200 Kfz/24h                                                                                                                                                                                                  | Mind. 1 Abschnitt          | -2             | -        |  |
|                                   | Hohes Schwerverkehrsaufkommen                                                                         | DTV (SV) > 410 Fz/24h                                                                                                                                                                                                | Mind. 1 Abschnitt          | -2             | -        |  |
|                                   | Zulässige Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h                                                             | V <sub>zul</sub> ≥ 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             | -1       |  |
|                                   | Abzüge                                                                                                | Nebeneinanderaufstellung an Knotenarmen möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegeströme an LSA, ausgenommen)                                                                                 | Mind. 1 Knoten             | -0,5           | -        |  |
|                                   |                                                                                                       | Freier Rechtsabbieger vorhanden                                                                                                                                                                                      | Mind. 1 Knoten             | -0,5           | -        |  |
|                                   | Fehlende Parkraumbewirtschaftung                                                                      | Nicht alle öffentlichen Parkstände sind zeitlich und monetär bewirtschaftet                                                                                                                                          | Gesamter Untersuchungsraum | -1             | -1       |  |
|                                   | Konfliktfördernde Anordnung von Kfz-Parkständen                                                       | Senkrecht- oder Schrägparkstände vorhanden                                                                                                                                                                           | Mind. 1 Parkierungsanlage  | -1             | -1       |  |
|                                   | Überbreite Fahrspur                                                                                   | Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite > 6,50 m bei geradlinigem Verlauf                                                                                                                                                 | Mind. 1 Abschnitt          | -1             | -1       |  |
| Summe Abzüge:                     |                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                      |                            | -5             |          |  |
| Zuschläge                         | Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit                                                      | Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h                                                                                                                                                  | Gesamter Untersuchungsraum | 1              | -        |  |
|                                   | Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung                                                     | Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf ≤ 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 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                                                       |                                                                                                                                                                                                                      |                            |                | 1        |  |

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

# Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

| Kategorie                                  | Kriterium                                       | Genauere Beschreibung der Voraussetzung                                                                                      | Bezug auf                                                   | Abzug/Zuschlag                        | Ergebnis                                 |                            |
|--------------------------------------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------------|----------------------------|
| Aufenthalts-<br>qualität und<br>Grün       | Fehlende Aufenthaltsbereiche                    | Keine Aufenthaltsbereiche vorhanden                                                                                          | Gesamter Untersuchungsraum                                  | -2                                    | <input type="checkbox"/> -               |                            |
|                                            | Zu geringer Grünflächenanteil                   | Grünflächenanteil < 5 %                                                                                                      | Mind. 1 Abschnitt                                           | -1                                    | <input checked="" type="checkbox"/> -1   |                            |
|                                            | Keine Bäume im Straßenraum                      | Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden                                                                            | Mind. 1 Abschnitt                                           | -2                                    | <input checked="" type="checkbox"/> -2   |                            |
|                                            | Fehlende Sitzgelegenheiten                      | Keine Standorte von Sitzgelegenheiten vorhanden                                                                              | Mind. 1 Abschnitt                                           | -1                                    | <input checked="" type="checkbox"/> -1   |                            |
|                                            | Fehlende Barrierefreiheit von Sitzgelegenheiten | Sitzgelegenheiten nicht/ nur punktuell barrierefrei (Ausstattung Rückenlehne + Armstütze)                                    | Mind. 1 Abschnitt                                           | -0,5                                  | <input checked="" type="checkbox"/> -0,5 |                            |
|                                            | Keine beschatteten Bereiche                     | Keine beschatteten Bereiche an Aufenthaltsflächen vorhanden                                                                  | Mind. 1 Abschnitt                                           | -0,5                                  | <input type="checkbox"/> -               |                            |
|                                            | Aufenthaltsbereiche nur eingeschränkt nutzbar   | Einschränkung der Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen, z.B. aufgrund von Lärm, schlechtem Zustand, mangelnder Sauberkeit etc. | Mind. 1 Abschnitt                                           | -0,5                                  | <input checked="" type="checkbox"/> -0,5 |                            |
|                                            |                                                 |                                                                                                                              | Summe Abzüge:                                               |                                       |                                          | -5                         |
|                                            | Zuschläge                                       | Regelmäßige Sitzgelegenheiten                                                                                                | Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten | Gesamter Untersuchungsraum            | 1                                        | <input type="checkbox"/> - |
|                                            |                                                 | Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten                                                                     | Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung  | Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten | 0,5                                      | <input type="checkbox"/> - |
| Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten     |                                                 | Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)                                                                  | Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten                       | 0,5                                   | <input type="checkbox"/> -               |                            |
| Kinderspielelemente                        |                                                 | Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen                                                                          | Mind. 1 Abschnitt                                           | 1                                     | <input type="checkbox"/> -               |                            |
| Aneignungselement-fläche                   |                                                 | Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement-fläche                                                                      | Mind. 1 Abschnitt                                           | 0,5                                   | <input checked="" type="checkbox"/> 0,5  |                            |
| Großer Baum vorhanden                      |                                                 | Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet                                                        | Mind. 1 Abschnitt                                           | 1                                     | <input checked="" type="checkbox"/> 1    |                            |
|                                            |                                                 | Summe Zuschläge (Max. 2):                                                                                                    |                                                             |                                       | 1,5                                      |                            |
| Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis |                                                 |                                                                                                                              |                                                             |                                       | 2,5                                      |                            |

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

# 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                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        | Hoher Sanierungsbedarf                                   | Sanierungsbedarf <b>punktuell</b> (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf <u>nicht</u> ausgewählt) | Mind. 1 Abschnitt                                                                             | -1                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        | Sehr hoher Sanierungsbedarf                              | Sanierungsbedarf <b>zahlreich</b> (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf <u>nicht</u> ausgewählt)      | Mind. 1 Abschnitt                                                                             | -2                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        | Keine soziale Infrastruktur                              | Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte                                                                | Gesamter Untersuchungsraum                                                                    | -1                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        | Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude       | Barrierefreie Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden nicht vollständig gegeben                            | Mind. 1 Abschnitt                                                                             | -2                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        | Fehlende Barrierefreiheit der nicht öffentlichen Gebäude | Barrierefreie Erreichbarkeit von nicht öffentlichen Gebäuden überwiegend nicht gegeben                      | Mind. 1 Abschnitt                                                                             | -1                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        | Keine Nahversorgung                                      | Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden | Mind. 1 Abschnitt                                                                             | -2                         | <input type="checkbox"/> |                                     |
|                        |                                                          |                                                                                                             |                                                                                               | Summe Abzüge:              | 0                        |                                     |
|                        | Zuschläge                                                | Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden                                                       | Mind. 1 identitätsstiftendes Element je Abschnitt                                             | Gesamter Untersuchungsraum | 1                        | <input checked="" type="checkbox"/> |
|                        |                                                          | Vielfältige Nahversorgung vorhanden                                                                         | Mind. 2 verschiedene Arten von Nahversorgung in der Ortsmitte vorhanden                       | Gesamter Untersuchungsraum | 1                        | <input checked="" type="checkbox"/> |
|                        |                                                          | Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen               | Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen | Mind. 1 Abschnitt          | 0,5                      | <input type="checkbox"/>            |
|                        |                                                          | Außenflächen für Gastronomie                                                                                | Außenfläche für Gastronomie vorhanden                                                         | Mind. 1 Abschnitt          | 0,5                      | <input checked="" type="checkbox"/> |
|                        |                                                          |                                                                                                             | Summe Zuschläge (Max. 2):                                                                     | 2                          |                          |                                     |
|                        |                                                          |                                                                                                             | Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis                                                          | 6                          |                          |                                     |

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

# 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 (zusätzlich zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m)                                                                         | Mind. 1 Abschnitt          | -1             | -1       |
|                           | Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege                               | Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung                                                           | Mind. 1 Abschnitt          | -1             | -1       |
|                           | Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege                                | Belag Pflaster (uneben), punktuelle Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "wellige" Grundstückszufahrt                                                               | Mind. 1 Abschnitt          | -0,5           | -        |
|                           | Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktkarmen | Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktkarm                                                                                                       | Mind. 1 Knotenarm          | -1             | -1       |
|                           | Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen                            | Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA $> 40$ Sekunden                                                                                                              | Mind. 1 Querungsanlage     | -1             | -        |
|                           | Querungsanlagen mehrheitlich nicht barrierefrei                      | Mind. eine Querungsanlagen ist nicht vollständig barrierefrei (Bordabsenkung und Bodenindikatoren)                                                                          | Mind. 1 Querungsanlage     | -1             | -1       |
|                           | Unvollständige Beschilderung von Fußgängerüberwegen                  | FGÜ mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGÜ kein VZ über der Fahrbahn | Mind. 1 Querungsanlage     | -0,5           | -        |
|                           | Zu große Länge einer Querung                                         | Fahrbahnbreite/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)                                                                                            | Mind. 1 Querungsanlage     | -0,5           | -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:                                                        |                                                                                                                                                                             |                            |                | -5,5     |
|                           | Durchgehend hohe Gehwegbreite                                        | Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen                                                                                                          | Gesamter Untersuchungsraum | 2              | -        |
|                           | Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei                   | Beidseitige Bordabsenkungen (0 cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen                                                                            | Alle Querungsanlagen       | 1              | -        |
|                           | Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen       | Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen                                                                                     | Alle Querungsanlagen       | 0,5            | -        |
|                           | Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen         | Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA $\leq 15$ Sekunden                                                                                                           | Alle Lichtsignalanlagen    | 1              | 1        |
|                           | Intensive Fußverkehrsbedeutung                                       | Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr                                                                                   | Gesamter Untersuchungsraum | 0,5            | -        |
| Summe Zuschläge (Max. 2): |                                                                      |                                                                                                                                                                             |                            | 1              |          |
| Fußverkehr - Endergebnis  |                                                                      |                                                                                                                                                                             |                            | 1,5            |          |

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

# Kategorie: Radverkehr

| Kategorie                 | Kriterium | Genauere Beschreibung der Voraussetzung                                                     | Bezug auf                  | Abzug/Zuschlag | Ergebnis |
|---------------------------|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|----------------|----------|
| Radverkehr                |           | 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          | -1             | -        |
|                           |           | Kein Sicherheitsstrennstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage                   | Mind. 1 Abschnitt          | -0,5           | -0,5     |
|                           |           | Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung                                      | Mind. 1 Abschnitt          | -1             | -        |
|                           |           | Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv                        | Gesamter Untersuchungsraum | -1             | -1       |
|                           |           |                                                                                             | Mind. 1 Abschnitt          | -2             | -        |
|                           |           |                                                                                             | Summe Abzüge:              |                | -3,5     |
|                           |           | Radabstellanlage mit Zusatzausstattung                                                      | Mind. 1 Radabstellanlage   | 1              | -        |
|                           |           | Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung                                          | Alle Radabstellanlagen     | 1              | -        |
|                           |           | Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur                                                          | Gesamter Untersuchungsraum | 1              | -        |
|                           |           | Breite Radverkehrsinfrastruktur                                                             | Gesamter Untersuchungsraum | 1              | -        |
| Summe Zuschläge (Max. 2): |           |                                                                                             |                            |                | 0        |
| Radverkehr - Endergebnis  |           |                                                                                             |                            |                | 2,5      |

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

# 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             | -        |
|                                    | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand         | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand                                                       | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte  | -1             | -1       |
|                                    | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren           | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren                                                         | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte  | -1             | -1       |
|                                    | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg     | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg                                     | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte  | -1             | -1       |
|                                    | ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung                    | ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung                                            | ≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte  | -1             | -        |
|                                    | 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              | -        |
|                                    | 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 |                                                             |                                                                                                           |                            | 3              |          |

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