



Hüfingen

ENTWURF

Schwarzwald-Baar-Kreis

Impressum

Auftraggeber



NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Rosensteinstraße 37B
70191 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

Manuel Kitzmann, M.Sc. (Planersocietät)
Tim Wiesler, M.Sc. (Planersocietät)

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

Datum der Erfassung

Juli 2025

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Informationen zum Untersuchungsgebiet

Name der Kommune	Hüfingen
Landkreis	Schwarzwald-Baar-Kreis
Einwohnerzahl der Kommune ¹	8.071
Teilnahme am Fußverkehrs-Check ²	Ja (2015)
Zugehörigkeit zum RadNETZ BW ³	Nein

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

² Teilnahme ggf. mit anderem Untersuchungsraum

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

Einführung

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

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

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

Ablauf der Qualitätserfassung

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

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

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

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

Hinweis

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

Erläuterungen

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

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

€ bis 10.000 Euro (*Kleinstmaßnahmen*)

€€ bis 25.000 Euro (*punktueller Ausstattungselemente*)

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

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

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

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



Sofortmaßnahme

Überblick zu weiteren Fördermöglichkeiten des Landes

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

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

Was wird gefördert?

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

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

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

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

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

Wer kann Fördermittel erhalten?

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

Ansprechpartner

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

Regierungspräsidium Stuttgart

Tel.: 0711/904-140 01

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60

E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de

Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02

E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de

Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52

E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Weitere Serviceangebote des Ministeriums für Verkehr

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

Visualisierung: Vorher / Nachher

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



Foto/Visualisierung: Lebendige Ortsmitten BW, 2023

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

Weitere Informationen und Beispiele gibt es hier: <https://www.aktivmobil-bw.de/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 Ortsmitten BW, 2023

Weitere Informationen zur temporären Umgestaltung und Beispiele gibt es hier:

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

Servicestelle Ortsmitten

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

Kontakt

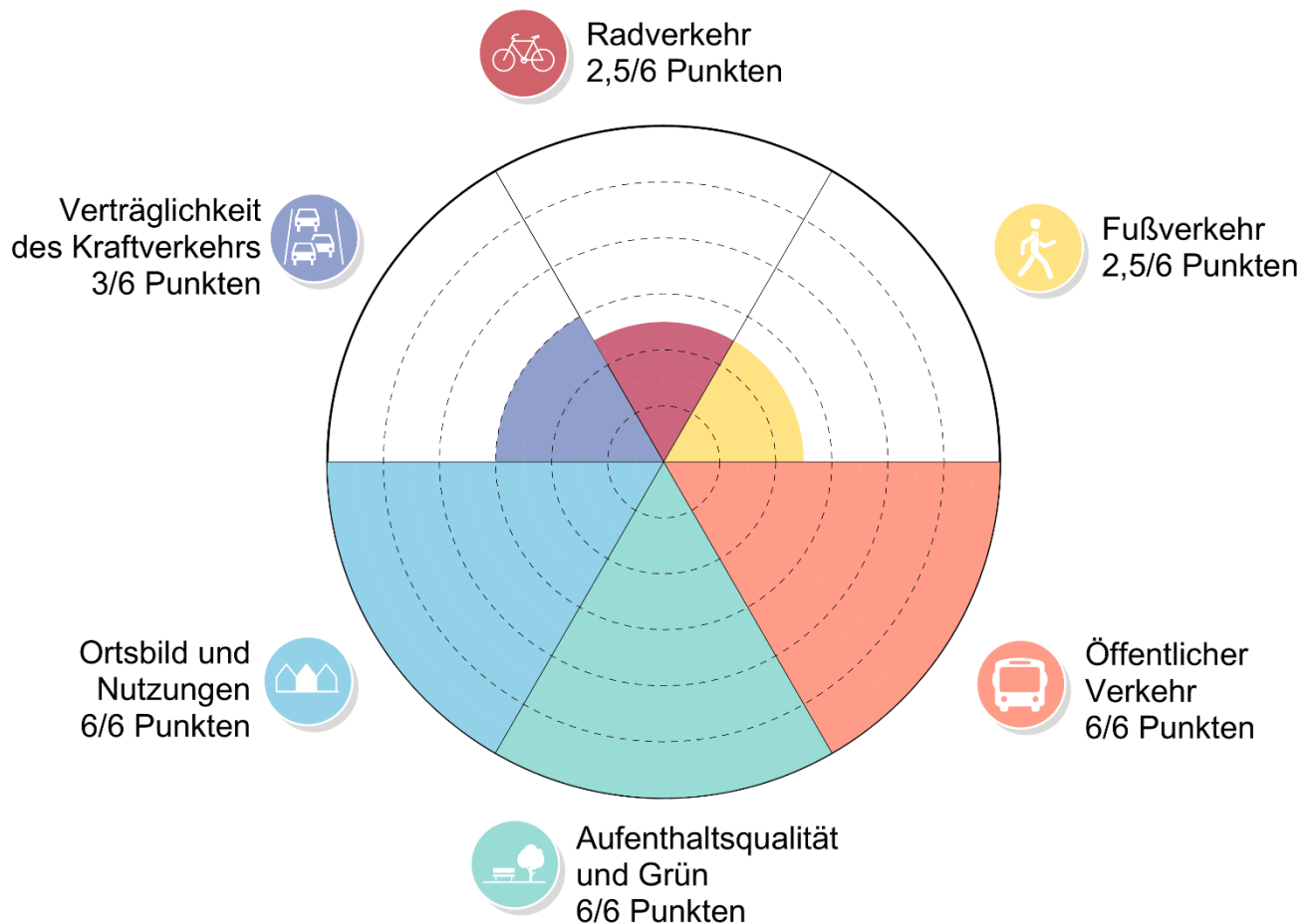
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

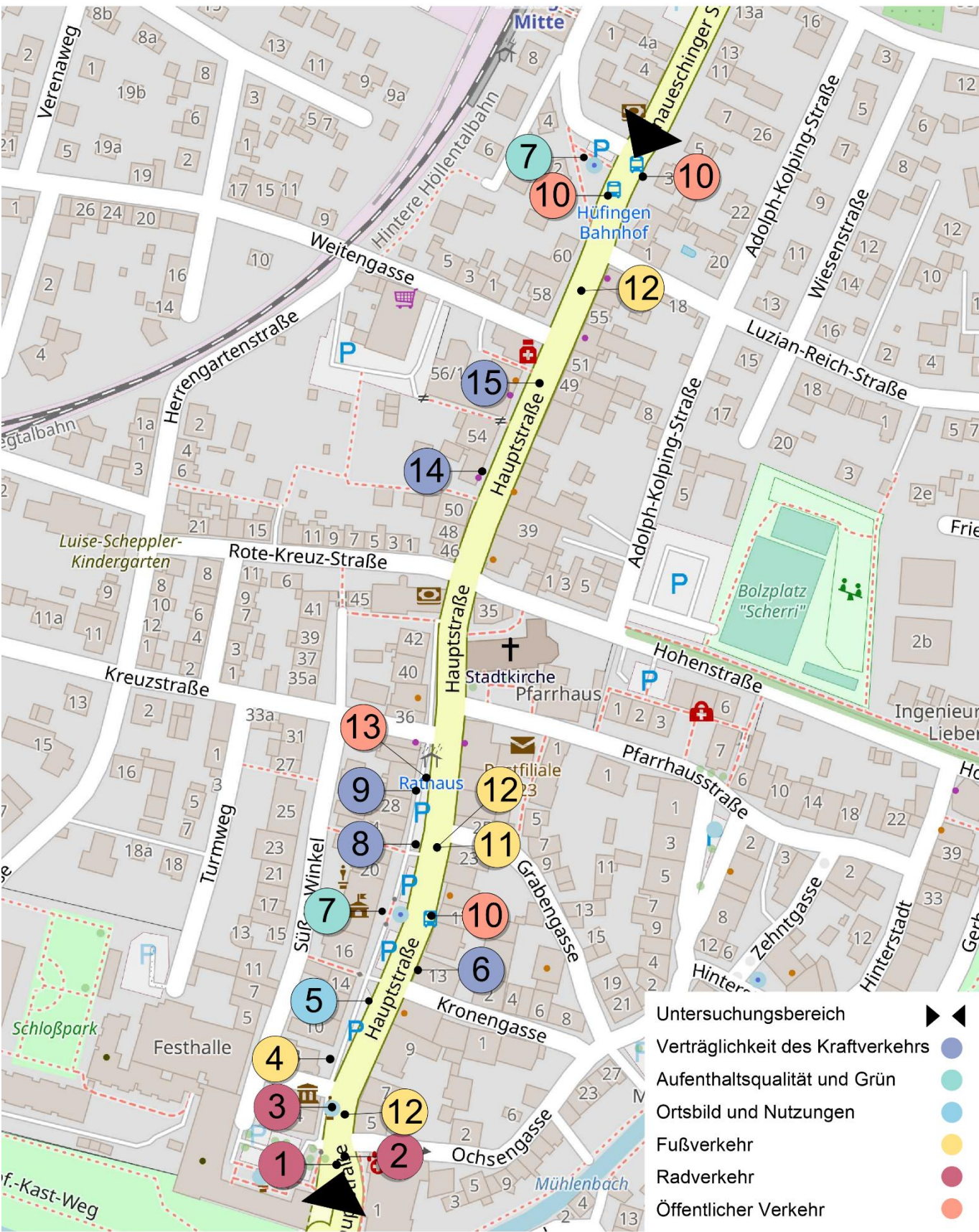
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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

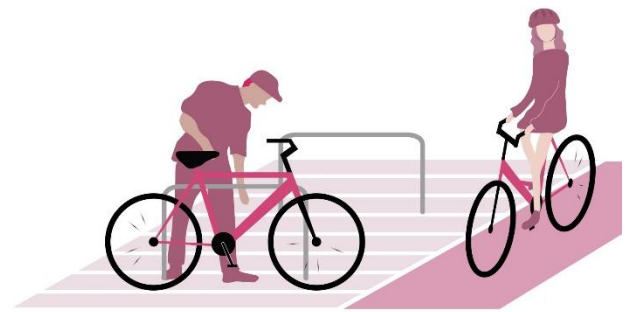
Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Hauptstraße im Bereich zwischen Bräunlinger Straße und Ochsenegasse

Mangelbeschreibung

Die Radverkehrsführung in nördlicher Richtung in diesem Abschnitt mit in kurzen Abschnitten wechselnder Führungsformen (benutzungspflichtiger Geh- und Radweg, Gehweg Rad frei (Benutzungsrecht), benutzungspflichtiger und untermaßiger Radweg ohne erkennbare Überleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn) kann zu Unklarheiten und/oder Missachtung der Regelungen führen. Durch die Ausgestaltung der Furt über die Einmündung der Straße Insel ist zu vermuten, dass viele Radfahrende nach Norden weiter den Gehweg in ggf. überhöhter Geschwindigkeit befahren. Aufgrund dessen geringer Breite sind Konflikte mit dem Fußverkehr zu erwarten.



Kategorie Radverkehr



Handlungsimpuls

Herstellung einer möglichst einheitlichen und verständlichen Radverkehrsführung in diesem Abschnitt. Eine Option ist der Lückenschluss zwischen den benutzungspflichtigen Führungsformen durch Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (VZ 240 StVO) auf der Brücke. Diese Regelung ist einheitlicher, es können jedoch weiter Konflikte mit dem Fußverkehr auftreten. Eine perspektivische Erweiterung des Seitenraums, etwa im Rahmen künftiger Arbeiten am Brückenbauwerk, wäre daher wünschenswert. Alternativ könnte, mit Ziel einer Reduzierung der Befahrung des Gehwegs, in Kombination mit einer Piktogrammreihe eine Anpassung der Furtmarkierung sinnvoll sein. Dabei würde die Furt so markiert werden, dass ein möglicher Abzweig auf die Fahrbahn (in Anlehnung an eine sog. „Fahrradweiche“) angedeutet wird. In diesem Fall sollte für eine einheitliche Führung die Benutzungspflicht des kurzen Abschnitts auf Höhe des Stadttors aufgehoben werden. Solange die Hauptstraße einer Verkehrsbelastung im aktuellen Maß ausgesetzt ist, sollte ein Benutzungsrecht des Gehwegs als Alternative für vulnerable Gruppen bestehen bleiben. Perspektivisch könnten bauliche Maßnahmen beitragen, Geschwindigkeiten zu dämpfen und die Aufmerksamkeit zu erhöhen (bspw. Reduzierung der Breite zum Vermeiden von riskanten Überholvorgängen oder aufmerksamkeitssteigernder Belagswechsel).

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Markierung von Rad-Piktogrammen auf der Fahrbahn (vgl. Handlungsimpuls Nr. 2)

Realisierungshilfe

Umsetzung ähnlich Musterblatt Basis 1b-5 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 2

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Die Straßenraumgestaltung beinhaltet keine Elemente, welche auf die Präsenz von Radverkehr hinweisen. Die durch den Kfz-Verkehr stark befahrene Hauptstraße im Bereich bis zum Knotenpunkt mit Rote-Kreuz-Straße und Hohenstraße wird in der Fortschreibung des Radverkehrsplans auf Kreisebene als Radhauptverbindung eingestuft.



Handlungsimpuls



Markierung von Rad-Piktogrammen auf der Fahrbahn. Diese erhöhen die Aufmerksamkeit auf die Präsenz von Radfahrenden im Straßenverkehr. Aufgrund der aktuell geringen Straßenraumbreite ist eine Führung als Schutzstreifen oder Radfahrstreifen nicht möglich.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Anpassung der Radverkehrsführung in einem südlichen Abschnitt der Hauptstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 1).

Realisierungshilfe

Keine.

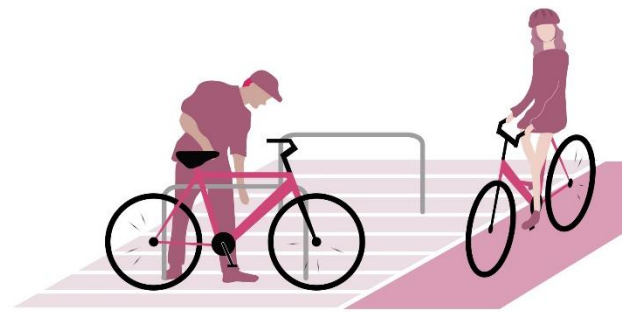
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsgebiet besteht ein Mangel an hochwertigen Radabstellanlagen. Es besteht die Gefahr, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden und den Fußverkehr beeinträchtigen.



Handlungsimpuls



Einrichtung von Radabstellanlagen an den wichtigsten Quell- und Zielorten des Radverkehrs. Aufgrund der Vielzahl an Geschäften im Untersuchungsgebiet sind eingangsnah Radabstellanlagen im Abstand von etwa 50-100 m empfehlenswert. 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. Unzureichende Radabstellanlagen wie vor der Touristen-Information sollten dahingehend angepasst werden. Zusätzliche Standorte könnten beispielsweise im Seitenraum westlich der südlichen Hauptstraße oder auf einzelnen bestehenden Längsparkständen entlang der Hauptstraße zwischen den Einmündungen Hohenstraße und Luzian-Reich-Straße (im Sinne eines sog. Multifunktionsstreifens) eingerichtet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Für zentrale Radabstellanlagen mit längerer Abstelldauer kann ein Witterungsschutz sinnvoll sein. Im Zuge eines Einrichtungsverkehrs auf der Fläche westlich der südlichen Hauptstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 9) und einem Verzicht auf Parkstände auf der östlichen Straßenseite (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6) könnten z.B. zusätzliche Flächen für andere Zwecke wie Radabstellanlagen umgenutzt werden.

Realisierungshilfe

Orientierungshilfe Nr. ORH-01 und Musterelement Nr. 2.2-01 der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

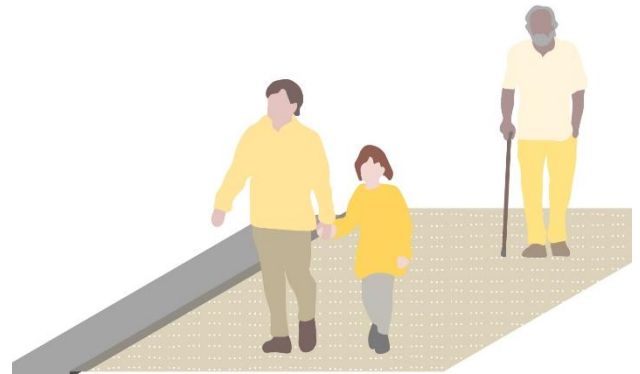
1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Im touristisch bedeutsamen Untersuchungsgebiet ist keine Wegweisung für den Fußverkehr vorhanden.



Handlungsimpuls



Schaffung von Wegweisung für den Fußverkehr mit Kennzeichnung von wichtigen Quell- und Zielorten. Aufgrund der touristischen Relevanz der denkmalgeschützten Hüfinger Innenstadt mit Nähe zur Stadt Donaueschingen könnte eine durchgehende Wegweisung ortsfremden Besucherinnen und Besuchern den Besuch erleichtern. Die Wegweisung sollte idealerweise über Entfernungs- oder Zeitangaben verfügen. Dadurch kann bspw. die fußläufige Verbindung zwischen Rathaus, Bahnhof und anderen relevanten Destinationen gestärkt und die Ortsmitte für zu Fuß Gehende attraktiver gestaltet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 5

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Hauptstraße zwischen Rote-Kreuz-Straße und Süßer Winkel

Mangelbeschreibung

Es besteht das Potenzial, durch eine attraktivere Gestaltung des Bachlaufs die Attraktivität der Ortsmitte weiter zu steigern.



Kategorie Ortsbild und Nutzungen



Handlungsimpuls

Aufwertung des Bachlaufs, etwa indem weitere Sitzgelegenheiten angeboten werden, und bestehende Sitzgelegenheiten und Aneignungselemente attraktiviert werden (z.B. Nachrüstung besitzbarer Stufen mit hölzernen Sitzflächen). Zudem könnte das Erscheinungsbild durch eine Reinigung der gepflasterten Seitenwände verbessert werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten in der Ortsmitte (vgl. Handlungsimpuls Nr. 7).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Hauptstraße zwischen Rote-Kreuz-Straße und Ochsen-gasse, Ostseite

Mangelbeschreibung

Die Längsparkstände schränken die geringe nutzbare Gehwegbreite ein. Durch den geringen Abstand zur Fahrbahn ohne ausreichende Sicherheitsräume kann es zu sog. "Dooring-Unfällen" mit dem Radverkehr kommen.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs



Handlungsimpuls



Verzicht auf die Längsparkstände zur Erhöhung der durchgängig nutzbaren Seitenraumbreite. So kann die Gehwegbreite erhöht und die Gefährdung von Radfahrenden auf der Fahrbahn, z.B. durch "Dooring" reduziert werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Auf den bislang als Parkstände genutzten Flächen könnten, wo eine ausreichende Gehwegbreite besteht, Standorte für Radabstellanlagen und Sitzgelegenheiten vorgesehen werden (vgl. Handlungsimpulse Nr. 3 und 7).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 7

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Mangelbeschreibung

Es finden sich nur wenige öffentliche Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet. Die vorhandenen Sitzgelegenheiten sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle Personen uneingeschränkt nutzbar.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün



Handlungsimpuls

Ergänzung von barrierefreien Sitzgelegenheiten insbesondere am Bahnhof und auf Höhe des Rathauses. Zusätzliche Standorte könnten auf einzelnen bestehenden Längsparkständen entlang der Hauptstraße zwischen den Einmündungen Hohenstraße und Luzian-Reich-Straße (im Sinne eines sog. Multifunktionsstreifens) eingerichtet werden. Zudem sollten im Sinne eines Grundangebots mindestens einzelne Sitzgelegenheiten mit beidseitigen Armlehnen und Rückenlehne ausgestattet werden, um das Aufstehen, gerade für ältere Personen, zu erleichtern. Vollständig barrierefreie Sitzgelegenheiten sollten entlang von Alltagswegen in regelmäßigen Abständen vorhanden sein, um Pausen für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen.



Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Sitzgelegenheiten können z.B. durch Verschattungselemente wie Bäume oder Sonnensegel ergänzt werden. Im Zuge eines Einrichtungsverkehrs auf der Fläche westlich der südlichen Hauptstraße (vgl. Handlungsimpuls Nr. 9) und einem Verzicht auf Parkstände auf der östlichen Straßenseite (vgl. Handlungsimpuls Nr. 6) könnten z.B. zusätzliche Flächen für andere Zwecke wie Radabstellanlagen umgenutzt werden.

Realisierungshilfe

Orientierungshilfe Nr. ORH-01 der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Es gibt im Untersuchungsgebiet trotz zahlreicher öffentlicher Parkstände keine Ladeinfrastruktur für E-Pkw.



Handlungsimpuls



Integration von Ladesäulen bei öffentlichen Parkständen in Form von Normal-Ladepunkten oder Schnell-Ladepunkte entsprechend des konkreten Anwendungsfall. Bei der Anordnung der Ladesäulen sollten Einschränkungen insbesondere des Fußverkehrs vermieden werden. Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur stellt eine der zentralen Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität dar.

Voraussetzungen

Betrieb ggf. durch private Akteure.

Begleitende Maßnahmen

Nein.

Realisierungshilfe

Musterelement Nr. 2.1-03 der Musterlösungen für Ortsmitteln in Baden-Württemberg

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 9

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Hauptstraße zwischen Rote-Kreuz-Straße und Ochsen-gasse, Westseite

Mangelbeschreibung

Die Verkehrsfläche westlich der Hauptfahrbahn der Hauptstraße dient insbesondere der Erschließung der Parkmöglichkeiten in diesem Bereich. Aufgrund der Befahrbarkeit in beide Richtungen kann es zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmenden kommen.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs



Handlungsimpuls



Prüfung eines Einrichtungsverkehrs, um den Rangierverkehr auf dem Parkplatz strukturierter abzuwickeln und Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmenden vorzubeugen. Des Weiteren könnte durch eine solche Regelung die erforderliche Verkehrsfläche in der Breite reduziert werden, wodurch in gewissem Umfang eine Umnutzung von Flächen z.B. für mehr Aufenthaltsqualität (vgl. Handlungsimpulse Nr. 5 und 7), Radabstellanlagen (vgl. Handlungsimpuls Nr. 3) oder Entsiegelung denkbar wäre.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 10

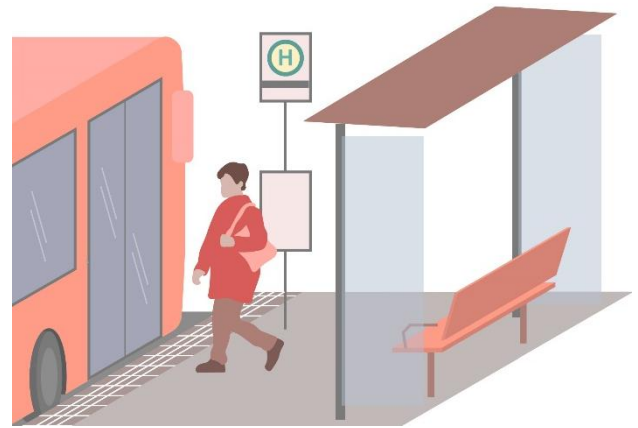
Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

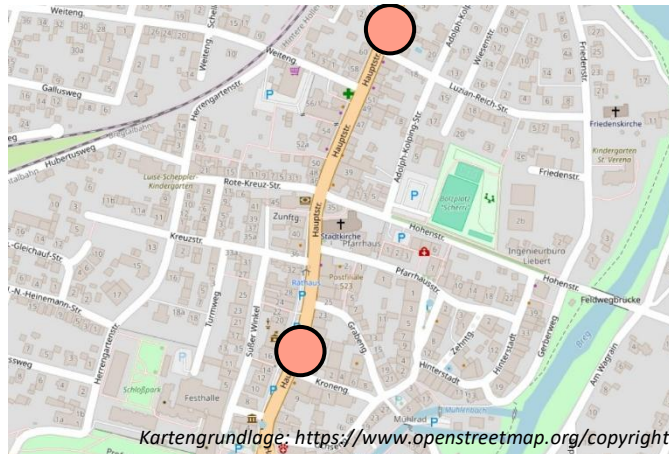
Bushaltestellen Hüfingen Bahnhof sowie Hüfingen Rathaus (Fahrtrichtung Norden)

Mangelbeschreibung

Die Bushaltestellen Hüfingen Bahnhof sowie Hüfingen Rathaus (Fahrtrichtung Norden) sind nicht barrierefrei für Fahrgäste ausgebaut.



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

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement Nr. 6.1-03 der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 11

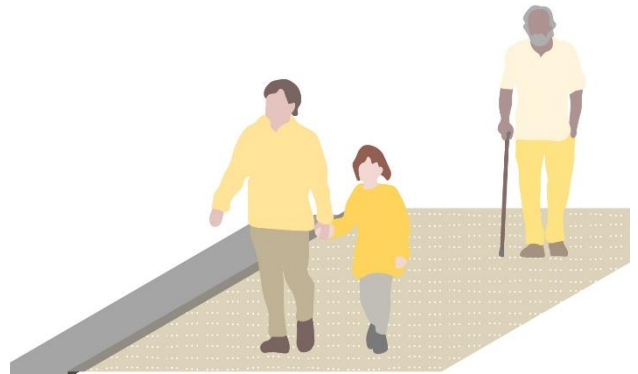
Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Fußgängerüberweg Höhe Hauptstraße Nr. 25

Mangelbeschreibung

Es wird von vermehrter Missachtung des Vorrangs für den Fußverkehr berichtet. Eine erschwerte Erkennbarkeit könnte sich, auch im Vergleich zu den anderen Fußgängerüberwegen entlang der Hauptstraße, aus der Position des westlichen Zeichen 350 StVO zwischen Baumstandorten ergeben. Über der Fahrbahn verfügt der Fußgängerüberweg nicht über ein Zeichen 350 StVO.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls



Anbringung von Zeichen 350 StVO an einem Kragarm über der Fahrbahn, um eine noch frühzeitigere Erkennbarkeit zu erzeugen und die Aufmerksamkeit für die priorisiert querenden zu Fuß Gehenden weiter zu verbessern. Zeichen 350 StVO über der Fahrbahn ist keine in jedem Fall verpflichtende Ausstattung eines Fußgängerüberwegs, kann jedoch optional die erforderlichen VZ 350 StVO neben der Fahrbahn ergänzen, wenn dies zur Verbesserung der Sichtbarkeit sinnvoll ist.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement Nr. 5.1-01a der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

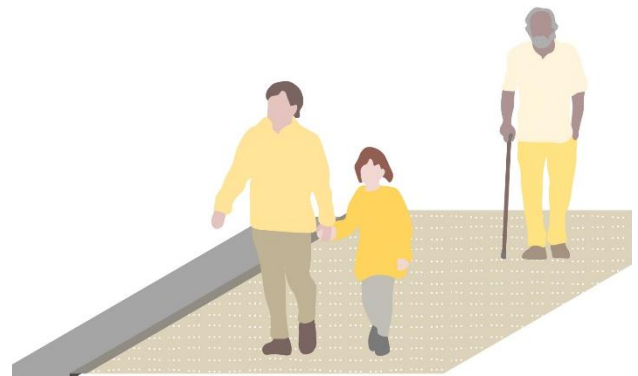
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Die Fußgängerüberwege sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden bzw. Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar.



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Fußgängerüberwege. 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. Im Idealfall (abhängig von den Platzverhältnissen) sollten, um eine barrierefreie Nutzung für Personen mit jeder Art von Mobilitätseinschränkung zu gewährleisten, differenzierte Bordhöhen vorgesehen werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement Nr. 5.1-01a der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 13

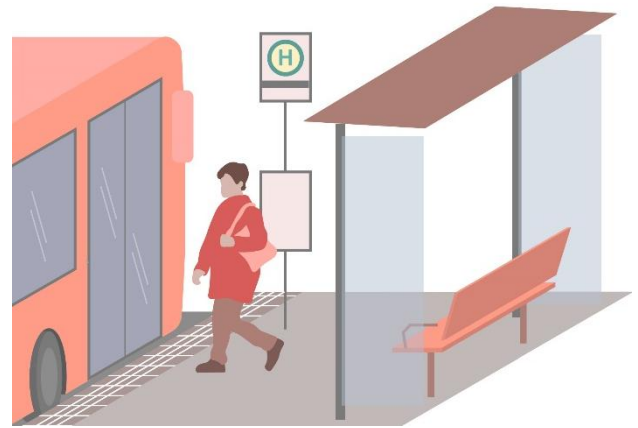
Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Bushaltestelle Hüfingen Rathaus (Fahrtrichtung Süden)

Mangelbeschreibung

Der Zustieg an der Bushaltestelle Hüfingen Rathaus (Fahrtrichtung Süden) ist für Fahrgäste nicht barrierefrei möglich. Ein barrierefreier Ausbau ist an dieser Stelle vrstl. baulich schwer realisierbar.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls



Verlegung der Haltestelle (Fahrtrichtung Süden) auf Höhe Hauptstraße Nr. 40 und dortiger barrierefreier Ausbau mit taktilen Leitelementen und ebenerdigen Zustieg (z.B. über Hochbord). So wird die uneingeschränkte Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht. An diesem Standort sind weniger Konflikte mit dem Stadtbächle sowie angrenzenden Nutzungen zu erwarten.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement Nr. 6.1-03 der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 14

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Hauptstraße, zwischen Luzian-Reich-Straße und Rote-Kreuz-Straße

Mangelbeschreibung

Die Parkstände im Seitenraum umfassen keine Ladezonen, welche exklusiv für Lade- und Lieferverkehre für umliegende Betriebe nutzbar sind.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs



Handlungsimpuls



Einrichtung von (zeitlich begrenzten) Ladezonen auf einzelnen bestehenden Parkständen. Diese ermöglichen es, den für das Parken vorgesehenen Teil des Straßenraums für Fahrzeuge vorzuhalten, welche ein besonderes Erfordernis eingangsnaher Parkmöglichkeiten haben. Dadurch wird die Anlieferung für angrenzende Geschäfte erleichtert und Konflikte mit dem fließenden Verkehr sowie Falschparken vermeiden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Orientierungshilfe Nr. ORH-02 der Musterlösungen für Ortsmitten in Baden-Württemberg

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 15

Kommune / Ortsteil	Hüfingen
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Freiburg
DTV²	11.139 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Der geradlinige Verlauf der Hauptstraße verleitet ggf. zum Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verursacht bei dem vorhandenen hohen Kfz-Verkehrsaufkommen zusätzlichen Lärm und verschlechtert den Verkehrsfluss durch Beschleunigungs- und Bremsvorgänge.



Handlungsimpuls



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.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

vgl. Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Hüfingen

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Anhang 1:

Tabellarische Erläuterung Punktzuschläge und -abzüge

Allgemeine Hinweise

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

Erläuterung des Bewertungssystems

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

Kategorie: Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Verträglichkeit des Kraftverkehrs	Abzüge	Hohe Verkehrsbelastung	DTV ≥ 8.200 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
		Hohes Schwerverkehrsaufkommen	DTV (SV) > 410 Fz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
		Zulässige Höchstgeschwindigkeit ≥ 50 km/h	V _{zul} ≥ 50 km/h	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Unfallhäufungsstelle an Knotenpunkten	Mind. 1 UHS nachweislich vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
		Fahrbahn in schlechtem baulichen Zustand und Unebenheiten	Gehaufte 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	-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	-
	Summe Abzüge:					-4
	Zuschläge	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	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):					1	
Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis					3	

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	☒
	Aufenthaltsbereiche nur eingeschränkt nutzbar	Einschränkung der Nutzbarkeit von Aufenthaltsflächen, z.B. aufgrund von Lärm, schlechtem Zustand, mangelnder Sauberkeit etc.	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	☐
				Summe Abzüge:	-2
	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	☐
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):	2
	Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis				6

Kategorie: Ortsbild und Nutzungen

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis		
Ortsbild und Nutzungen	Fehlende Identitätsstiftende Elemente	Keine Identitätsstiftenden Elemente in der Ortsmitte vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐	-	
	Hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf punktuell (nur, wenn Kriterium sehr hoher Sanierungsbedarf <u>nicht</u> ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	☒	-1	
	Sehr hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf zahlreich (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf <u>nicht</u> ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐	-	
	Keine soziale Infrastruktur	Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐	-	
	Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden nicht vollständig gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐	-	
	Fehlende Barrierefreiheit der nicht öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von nicht öffentlichen Gebäuden überwiegend nicht gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐	-	
	Keine Nahversorgung	Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐	-	
			Summe Abzüge:			-1	
	Zuschläge	Flächendeckend Identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 Identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐	-
		Viefältige Nahversorgung vorhanden	Mind. 2 verschiedene Arten von Nahversorgung in der Ortsmitte vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	☒	1
Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen		Besondere Räumliche Gestaltung bei sozialer Infrastruktur mit schützenswerten Personengruppen	Mind. 1 Abschnitt	0,5	☐	-	
Außenflächen für Gastronomie		Außenfläche für Gastronomie vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	☒	0,5	
			Summe Zuschläge (Max. 2):			1,5	
Ortsbild und Nutzungen - Endergebnis					6		

Kategorie: Fußverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Fußverkehr	Gehäufte Schäden an der Fußverkehrs-Infrastruktur	Gehäufte Schäden in mind. einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-	
	Keine Querungsanlagen, die den Fußverkehr priorisieren	Keine Querungsanlagen in der Ortsmitte mit überwiegend $V_{zul} > 20$ km/h, die den Fußverkehr priorisieren (FGÜ, LSA).	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-	
	Geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Sehr geringe Gehwegbreiten	Überwiegende Gehwegbreite $< 2,00$ m (zusätzlich zu Abzug für überwiegende Gehwegbreite $< 2,50$ m)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Hindernisfreiheit der Gehwege	Einschränkung durch ruhenden Verkehr, Lieferverkehr, Einbauten, Stadtmobiliar, bauliche Engstellen oder Begrünung	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1	
	Fehlende Barrierefreiheit der Gehwege	Belag Pflaster (uneben), punktuelle Schäden, spürbare/sichtbare Querneigung oder "wellige" Grundstückszufahrt	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5	
	Abzüge	Fehlende Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an Knotenpunktarmen	Keine Querungsanlage oder Teilaufpflasterung an einem Knotenpunktarm	Mind. 1 Knotenarm	-1	-1
		Zu hohe Wartezeiten an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA > 40 Sekunden	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-
	Querungsanlagen mehrheitlich nicht barrierefrei	Mind. eine Querungsanlagen ist nicht vollständig barrierefrei (Bordabsenkung und Bodenindikatoren)	Mind. 1 Querungsanlage	-1	-1	
	Unvollständige Beschilderung von Fußgängerüberwegen	FGÜ mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGÜ kein VZ über der Fahrbahn	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Zu große Länge einer Querung	Fahrbahnbreite/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-	
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-	
	Summe Abzüge:					-5,5
	Zuschläge	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
		Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	-
		Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen	Alle Querungsanlagen	0,5	0,5
		Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden	Alle Lichtsignalanlagen	1	1
		Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	0,5
Summe Zuschläge (Max. 2):					2	
Fußverkehr - Endergebnis					2,5	

Kategorie: Radverkehr

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

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Öffentlicher Verkehr	Abzüge	Kein ÖV-Halt	Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld	-6	□	
		Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	< 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet	-4	□	
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	-1	□	
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	-1	☑	
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien Zustieg	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne barrierefreien (ebenerdigen) Zustieg	-1	☑	
		ÖV-Haltepunkte mit fehlender Beleuchtung	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne direkte/indirekte Beleuchtung	-1	□	
	Summe Abzüge:					-2
	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 (Ruf taxi, Bürgerbus etc.)	ÖV-Zusatzangebot vorhanden (Ruf taxi, 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):					0,5	
Öffentlicher Verkehr - Endergebnis					6	