



Qualitätserfassung Ortsmitten

Ergebnisdossier

Zaberfeld

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

Teresa Habura, M. Sc. (Planersocietät)
Tim Wiesler, M. Sc. (Planersocietät)

Datum der Erfassung

Juni 2025

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.

Illustration Titelblatt: Jochen Schievink

Informationen zum Untersuchungsgebiet

Name der Kommune	Zaberfeld
Landkreis	Heilbronn
Einwohnerzahl der Kommune ¹	4.164
Teilnahme am Fußverkehrs-Check ²	Nein
Zugehörigkeit zum RadNETZ BW ³	Nein

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

² Teilnahme ggf. mit anderem Untersuchungsraum

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

Einführung

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

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

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

Ablauf der Qualitätserfassung

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

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

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

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

Hinweis

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

Erläuterungen

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

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

€ bis 10.000 Euro (*Kleinstmaßnahmen*)

€€ bis 25.000 Euro (*punktueller Ausstattungselemente*)

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

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

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

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



Sofortmaßnahme

Überblick zu weiteren Fördermöglichkeiten des Landes

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

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

Was wird gefördert?

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

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

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

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

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

Wer kann Fördermittel erhalten?

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

Ansprechpartner

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

Regierungspräsidium Stuttgart

Tel.: 0711/904-140 01

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de

Regierungspräsidium Freiburg

Tel.: 0761/208-44 60

E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de

Regierungspräsidium Tübingen

Tel.: 07071/757-34 02

E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de

Regierungspräsidium Karlsruhe

Tel.: 0721/926-33 52

E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de

Weitere Serviceangebote des Ministeriums für Verkehr

Das Land Baden-Württemberg will noch in diesem Jahrzehnt deutlich mehr verkehrsberuhigte und lebendige 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

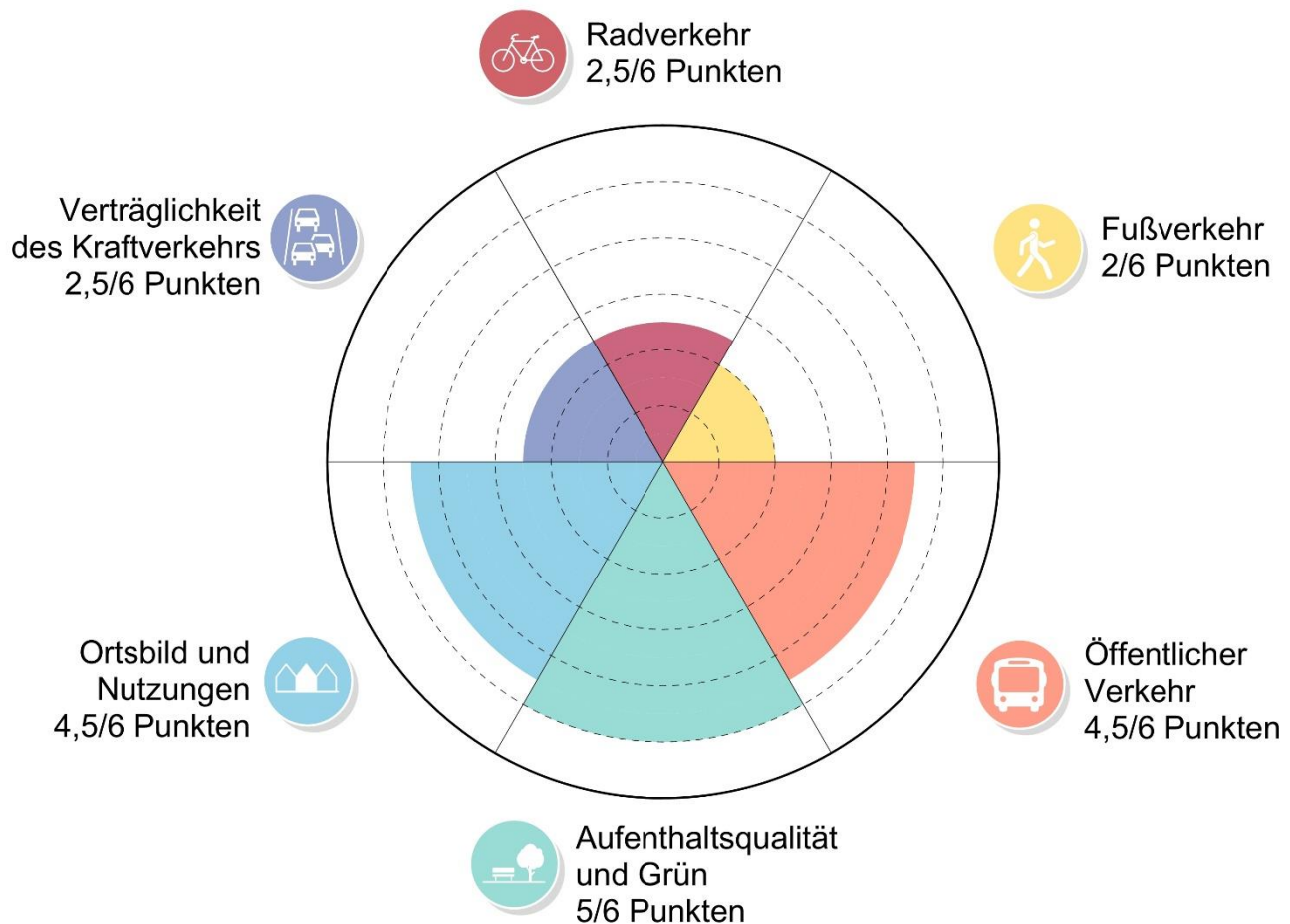
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

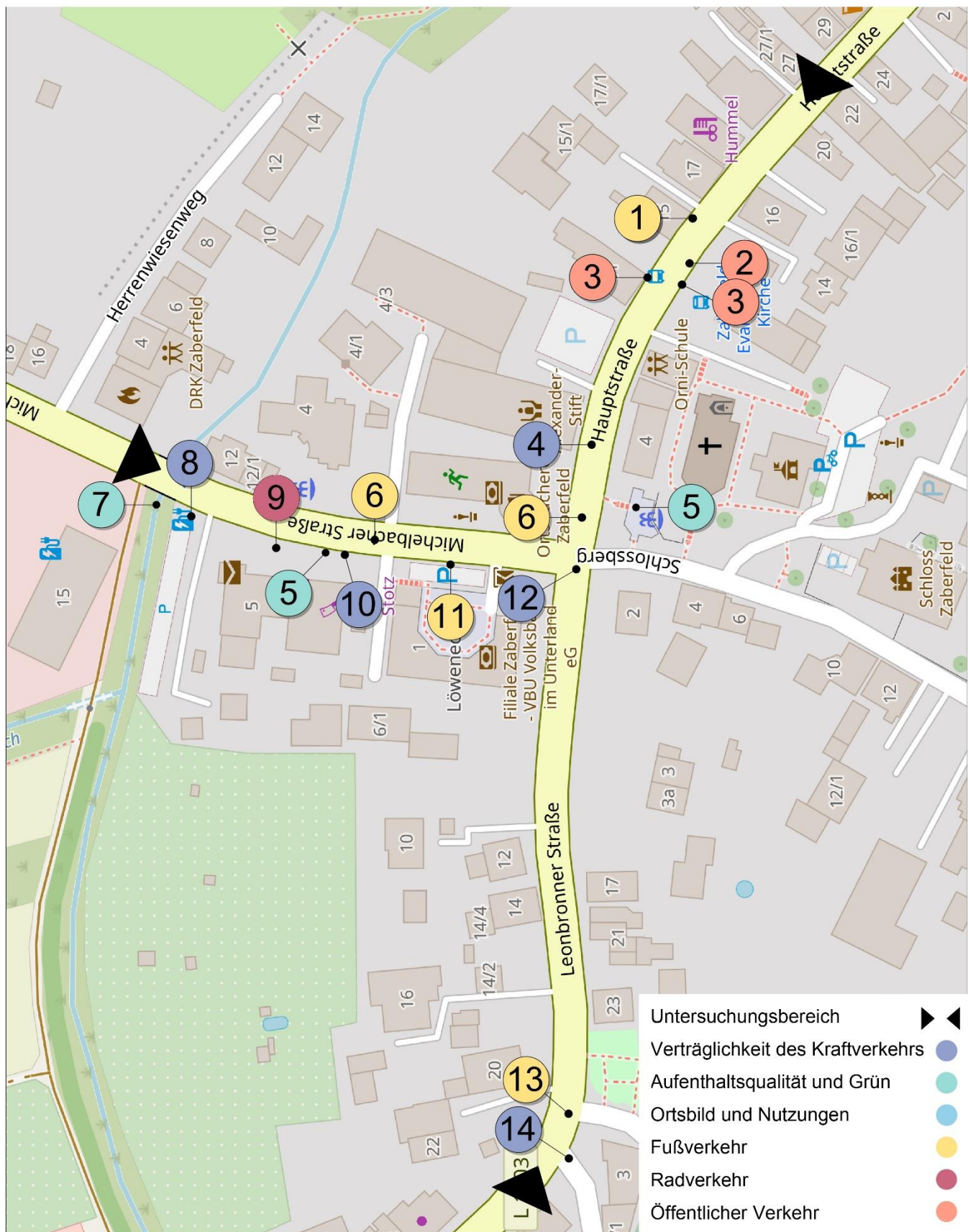
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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



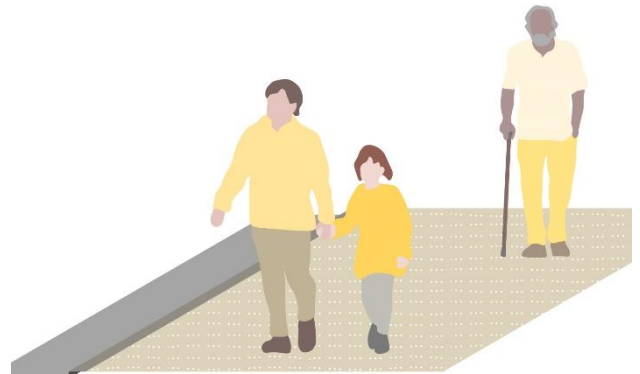
Kartengrundlage: <https://www.openstreetmap.org/copyright>

Handlungsimpuls Nr. 1

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Gehwege auf der Hauptstraße und Leonbronner Straße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Die Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs sind temporär durch Mülltonnen während Entsorgungszeiten eingeschränkt. Die Engstellen auf dem Gehweg führen dazu, dass zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen.



Handlungsimpuls

Suche nach alternativen Flächen für das temporäre Abstellen von Mülltonnen, z.B. in Form von ausgewiesenen Flächen an breiten Gehwegstellen oder an den Beginn einer Hofeinfahrt. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität. Eine Breite des Gehwegs von mind. 2,50 m sollte daher gegeben sein. Zudem soll eine Sensibilisierung der Anwohnenden und der Müllabfuhr erfolgen, um insbesondere an ohnehin engen Stellen des Gehwegs das Aufstellen zu vermeiden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Kommunikation über Medien der Gemeinde.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 2

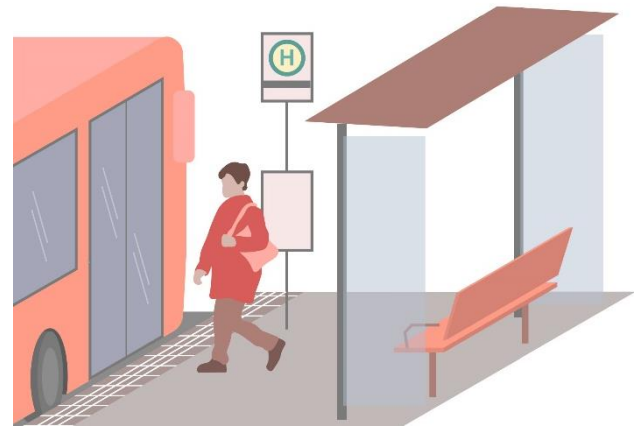
Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Hauptstraße, Haltestelle Evangelische Kirche, Südseite

Mangelbeschreibung

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



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls



Umgestaltung als Haltestelle am Fahrbahnrand mit barrierefreiem Ein- und Ausstieg und taktilem Leitsystem. Da der Bus das Bord besser anfahren kann, wird die Nutzung für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert und die Sicherheit von Fahrgästen erhöht. Die Lage am Fahrbahnrand beruhigt den fließenden Verkehr und erleichtert das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen. Durch den Entfall der Busbucht muss der Bus sich nicht in den fließenden Verkehr einfädeln, wodurch ein Fahrzeitgewinn für den Linienbetrieb erzielt werden könnte. Da der Gehweg auf der Nordseite sehr schmal ist, besteht ggf. die Möglichkeit, die Fahrbahn leicht in Richtung der Busbucht zu verlagern und so einen Teil der gewonnenen Fläche dem nördlichen Gehweg zuzurechnen. Die gewonnene Fläche im Süden kann zur Verbreiterung des Gehwegs und der Einrichtung von zusätzlichen Sitzgelegenheiten oder Mitfahrbänken (vgl. Handlungsimpuls 3) genutzt werden.

Voraussetzungen

Grundsätzlich sollten Verkehrsunternehmen und Aufgaben-/Baulastträger in die Abstimmung miteinbezogen werden.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

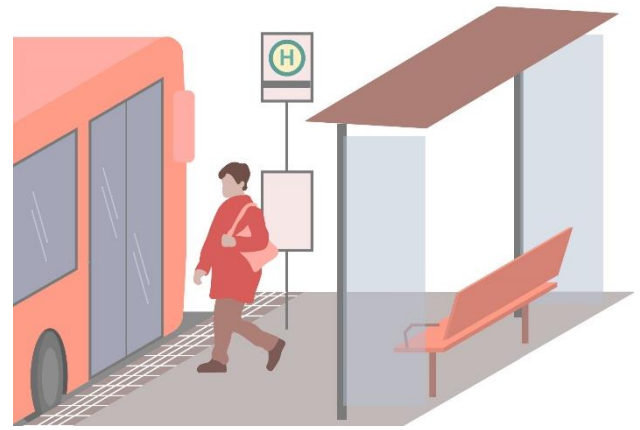
1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Hauptstraße, Haltestelle Evangelische Kirche



Kategorie Öffentlicher Verkehr

Mangelbeschreibung

Die zentral gelegene Haltestelle wird zu Randzeiten nur selten angefahren, sodass die Haltestelle dann nur eingeschränkt erreichbar ist. Das macht es für Fahrgäste weniger attraktiv, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen.



Handlungsimpuls

Ausweitung der Taktung in den Randzeiten, sodass die Ortsmitte auch in den Randzeiten mit einem attraktiven ÖPNV erreichbar ist. Die Verbesserung der Bedienung in Randzeiten sollte bei einer Fortschreibung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden und kann ggf. durch Rufbusse oder On-Demand-Angebote umgesetzt werden. Kurzfristig können Mitfahrbänke eingerichtet werden, um das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum in den Randzeiten zu ergänzen. Mitfahrbänke werden nahe den bestehenden Haltepunkten mit Zielanzeige aufgestellt, sodass Personen, die kein eigenes Fahrzeug besitzen, eine Mitfahrgelegenheit nutzen können. Mitfahrbänke fördern nicht nur die Mobilität von Menschen ohne eigenes Fahrzeug, sondern stärken zudem das Gemeinschaftsgefühl.

Voraussetzungen

Prüfung der Verbesserungsmöglichkeit in den Randzeiten in Absprache mit dem Verkehrsverbund. Bei Mitfahrbänken empfiehlt sich eine gemeindeweite, einheitliche Einrichtung. Diese sollten gut sichtbar und gut erreichbar am Straßenrand platziert und mit einem Hinweisschild versehen sein, möglich ist auch ein klappbares Richtungsschild. Denkbar ist auch eine Zusammenarbeit mit dem GVV und weiteren, umliegenden Gemeinden.

Begleitende Maßnahmen

Bei Mitfahrbänken können zur Erhöhung der Sicherheit Mitgliedsausweise und Aufkleber für die Windschutzscheibe nach einmaliger Registrierung bei der Gemeindeverwaltung abgeholt werden. Damit das Angebot von der Bevölkerung angenommen wird, ist es ratsam, sie zu beteiligen und über verschiedene Medien zu informieren.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße ¹	Land
DTV ²	Keine Daten / 6.061 [Kfz/24 h]
V _{zul}	50 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kommt es zu stärkeren Schallemissionen, was die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte einschränkt. Zudem begünstigt eine ungesicherte Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 enge Überholvorgänge und reduziert das subjektive Sicherheitsempfinden Radfahrender.



Handlungsimpuls



Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 aufgrund von Lärmschutz in der Ortsmitte (alternativ: Tempo 40), mindestens jedoch aufgrund des Sicherheitsaspekts im zentralen Bereich der Fußgängerüberwege nahe dem Pflegeheim. Hierdurch können Lärm- und Schadstoffemission reduziert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs erhöht werden, was zu einer Aufwertung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte führt. Im Bereich Radverkehr kann durch eine Anpassung der Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr ein Sicherheitsmehrwert erzeugt werden, indem Begegnungs- und Überholvorgänge sicherer stattfinden können und somit das subjektive Sicherheitsgefühl Radfahrender erhöht wird.

Voraussetzungen

Für die Anordnung einer reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Straßenverkehrsbehörde ist eine Begründung (beispielsweise nahe der Pflegeeinrichtungen oder Lärmemission im Rahmen eines LAP) erforderlich. Im Rahmen der Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes 2024 wurden zusätzliche Möglichkeiten hierzu geschaffen, wie z.B. die Anordnung von Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 5

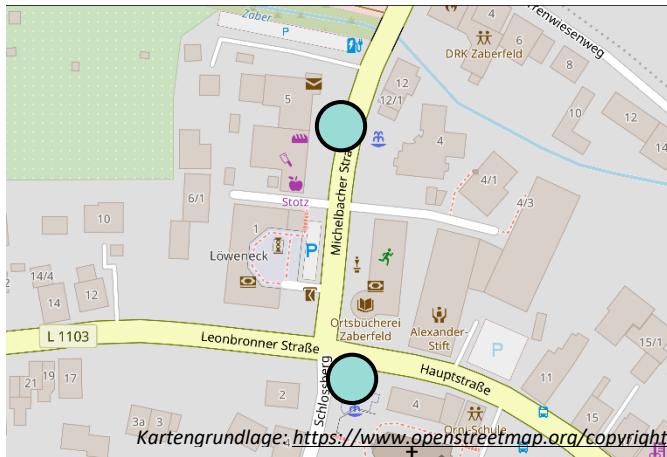
Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten / 6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Michelbacher Straße

Mangelbeschreibung

Es sind keine öffentlichen Sitzgelegenheiten im Abschnitt der Michelbacher Straße vorhanden. Aufgrund des ortsansässigen Pflegeheims und der zentralen Nutzungen besteht hierfür Bedarf.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls



Schaffung eines Grundangebots barrierefreier Sitzgelegenheiten in der Michelbacher Straße. Ruheplätze sollten in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch alle 200-300 m geschaffen werden. Diese kommen allen zu Fuß Gehenden, insbesondere Älteren, zugute. Sitzgelegenheiten sowohl mit Rückenlehne als auch Armstützen, wie sie an der Schillerstraße eingerichtet sind, ermöglicht es insbesondere älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, Sitzgelegenheiten sicher und komfortabel zu nutzen. Barrierefreie Sitzgelegenheiten können beispielsweise im Bereich der Bäckerei bzw. nahe dem Pflegeheim vorgesehen werden. Bei der Positionierung neuer Sitzgelegenheiten sollte darauf geachtet werden, dass es zu keiner Beeinträchtigung des Fußverkehrs kommt.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße/Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Land/Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten / 6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Fußgängerüberwege Hauptstraße und Michelbacher Straße

Mangelbeschreibung

Die Querungsanlagen im Untersuchungsbereich sind nicht vollständig barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar. Aufgrund der Lage der Querungsanlagen in der Nähe des Pflegeheims mit einer erhöhten Anzahl an schutzbedürftigen Personen zu rechnen.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Fußgängerüberwege inklusive Mittelinsel. 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)

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

Handlungsimpuls Nr. 7

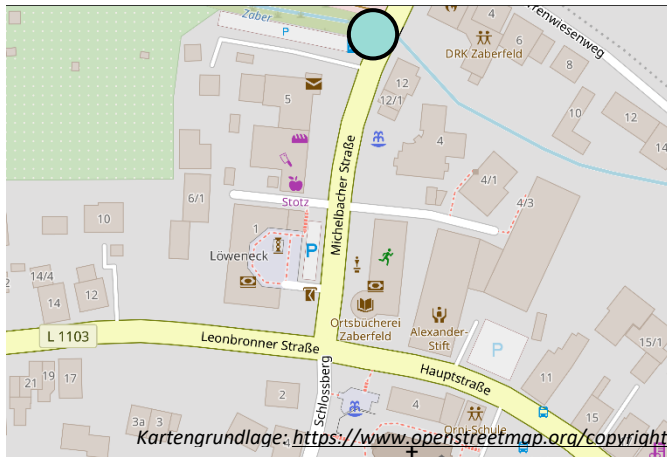
Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten
V_{zul}	50 km/h

Lage

Michelbacher Straße Höhe Zaber

Mangelbeschreibung

Es besteht das Potenzial, die Zaber in die Ortsmitte zu integrieren, damit in der Ortsmitte ein wassernaher Aufenthaltsbereich entsteht.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Erhöhung der Zugänglichkeit der Zaber in der Ortsmitte. Grundsätzlich ist eine Zugänglichkeit auch an anderen Stellen denkbar, jedoch kann der Bach besonders in der Ortsmitte als identitätsstiftendes Element wirken und als lebendiger Treffpunkt dienen, der fußläufig erreichbar ist. Durch eine bessere Zugänglichkeit kann ein kühler Aufenthaltsbereich in der Ortsmitte geschaffen werden, der die Attraktivität der Ortsmitte steigern und ein identitätsstiftendes Element im Ortsbild sein kann. Durch Sitzstufen am Bach und eine Sitzbank kann die Zaber zum lebendigen Treffpunkt werden. Außerdem kann damit unter Umständen die Resilienz gegenüber Starkregenereignissen erhöht werden. Die Bestandsbäume sollten hierbei erhalten werden. Langfristig können im Rahmen einer Umgestaltung des Areals weitere Grundstücke mitgedacht werden.

Voraussetzungen

Wasser- und planungsrechtliche Prüfung sowie Einbeziehen der zuständigen Behörden erforderlich.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

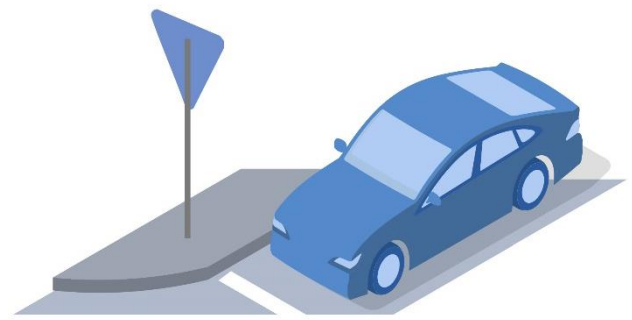
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten
V_{zul}	50 km/h

Lage

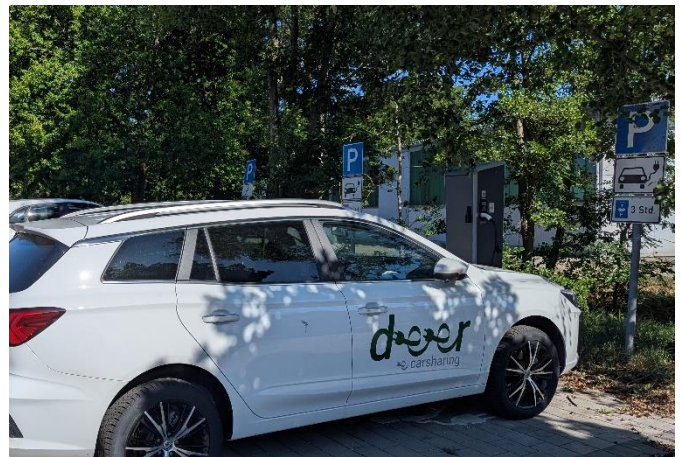
Parkplatz Michelbacher Straße Höhe Zaber



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Gemäß der aktuellen Parkscheibenbeschilderung darf das elektrische Carsharing-Fahrzeug maximal drei Stunden auf dem Parkstand für Elektrofahrzeuge parken, was ggf. beim Carsharing-Fahrzeug in der Praxis überzogen werden kann.



Handlungsimpuls



Abklären der Beschilderung des Parkstands mit dem Carsharing-Betreiber, um offiziell das Parken mit dem Carsharing auch für einen längeren Zeitraum zu ermöglichen.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

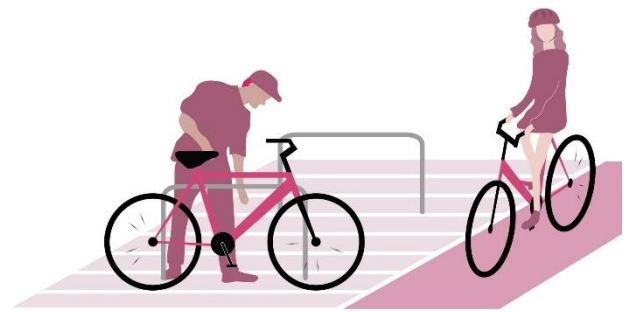
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg

Handlungsimpuls Nr. 9

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten / 6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

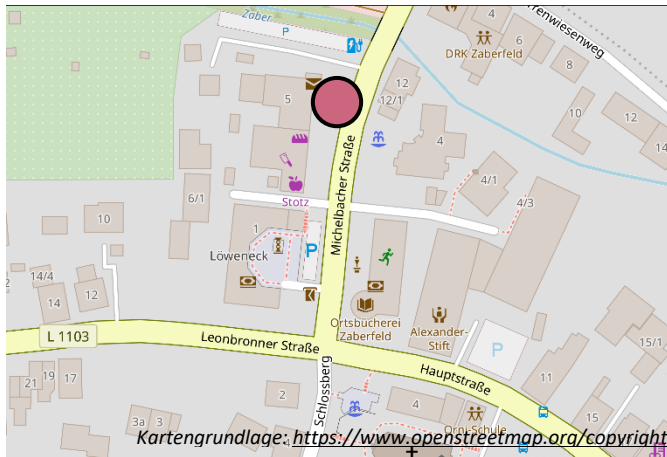
Gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum ist keine Radabstellanlage vorhanden. 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, z.B. neben der Bäckerei. 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

Radabstellanlagen sind so einzurichten, dass sie den Fußverkehr nicht beeinträchtigen.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 10

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten
V_{zul}	50 km/h

Lage

Michelbacher Straße und Fläche am Knotenpunkt Leonbronner Straße / Hauptstraße

Mangelbeschreibung

Der Straßenabschnitt im Bereich der Michelbacher Straße und des Knotenpunkts verfügt über eine geringe Aufenthaltsqualität. Stattdessen wird dem ruhenden Kfz-Verkehr eine überproportionale Fläche des Straßenraums zugewiesen, während der Fußverkehr teilweise zwischen der Fahrbahn und den Senkrechtparkständen geführt wird. Herausragende sowie ausparkende Fahrzeuge stellen dabei ein Sicherheitsrisiko dar.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs



Handlungsimpuls

Schaffung einer Aufenthaltsfläche durch Umnutzung von einem Teil der Senkrechtparkstände auf der Westseite in eine Fläche mit Grünelementen und Sitzgelegenheiten, um die Ortsmitte aufzuwerten und das Gefahrenpotenzial zu senken. Denkbar sind zur Aufwertung auch Spielelemente für Kinder. Alternativ kann im Bereich des Knotenpunkts die Fläche vor der Kirche aufgewertet werden, welche aktuell ungenutzt ist. Der Entfall der Parkstände könnte ggf. durch die vorhandenen, nahegelegenen Parkmöglichkeiten z.B. an der Zaber kompensiert werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 11

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten
V_{zul}	50 km/h

Lage

Michelbacher Straße West



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Der Gehweg auf der Westseite ist mit 1,50 m zu schmal und verläuft entlang von senkrecht angeordneten Parkständen (privat und öffentlich). Fahrzeuge, die herausragen, schränken dort die benutzbare Gehwegbreite weiter ein und können zu Fuß Gehende beim Ein- und Ausparken gefährden.



Handlungsimpuls

Umnutzung der privaten Senkrechtparkstände in Längsparkstände unter Abklärung der Grundstücksverhältnisse. Der dadurch verbreiterte Gehweg kann hinter den Längsparkständen geführt werden, um einen Abstand zwischen der Fahrbahn und dem Fußverkehr zu schaffen, was die Sicherheit der zu Fuß Gehenden erhöht. Bei der Verbreiterung des Gehwegs soll eine Regelbreite von 2,50 m angestrebt werden. Durch die Umnutzung der Senkrecht- in Längsparkstände entfällt ein Teil der Parkstände, welche ggf. durch die vorhandenen, nahegelegenen Parkmöglichkeiten z.B. an der Zaber kompensiert werden könnten.

Voraussetzungen

Prüfung der Eigentumsverhältnisse der Parkstände. Für eine Umsetzung der Maßnahme ist die Abstimmung mit potenziellen Eigentümer:innen erforderlich.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße/Kreisstraße
Baulastträger Straße¹	Land/Landkreis Heilbronn
DTV²	Keine Daten / 6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Leonbronner Straße, Knotenpunkt Michelbacher Straße / Hauptstraße / Schloßstraße



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Am Knotenpunkt Hauptstraße / Leonbronner Straße / Michelbacher Straße / Schloßstraße steht für aus Westen kommende Fahrzeuge eine separate Abbiegerspur für das Abbiegen in die Michelbacher Straße zur Verfügung. Dadurch nehmen die Flächen für den Kraftverkehr einen überproportionalen Anteil im Straßenraum ein. Diese Fläche könnte alternativ für andere Nutzungsansprüche zur Verfügung stehen.



Handlungsimpuls

Umgestaltung des Knotenpunkts zur Verbesserung der Bedingungen für die aktive Mobilität und zur Anpassung an deren Nutzungsbedürfnisse. Im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsberechnung sollte geprüft werden, ob die Abbiegespur für Linksabbieger aus der Leonbronner Straße in die Michelberger Straße entfallen kann. Alternativ kann die Umgestaltung des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr geprüft werden. Durch diese mittel- bis langfristige Neuaufteilung des Straßenraums im Knotenpunktbereich könnte es auf der Hauptstraße zu einer Verkehrsberuhigung kommen und im Seitenraum könnten Flächen aktiv umgenutzt werden. Eine Flächenneuaufteilung zugunsten des Fußverkehrs wird den Nutzungsansprüchen einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte gerecht und bietet mehr Flächen für weitere Begrünung und Sitzgelegenheiten. Sofern keine Umgestaltung des Knotenpunkts möglich ist, sollte eine Mittelsinsel in der südlichen Michelbacher Straße geprüft werden oder alternativ die Aufweitung der Michelbacher Straße reduziert und die Bordsteine der dortigen Gehwege abgesenkt werden, um das Queren über die südliche Michelbacher Straße zu erleichtern.

Voraussetzungen

Erhebung der Verkehrsstärken am Knotenpunkt als zentrale Grundlage für eine weitergehende Planung sowie verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnung einer Knotenpunktumgestaltung und räumlicher Entwurf.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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

Handlungsimpuls Nr. 13

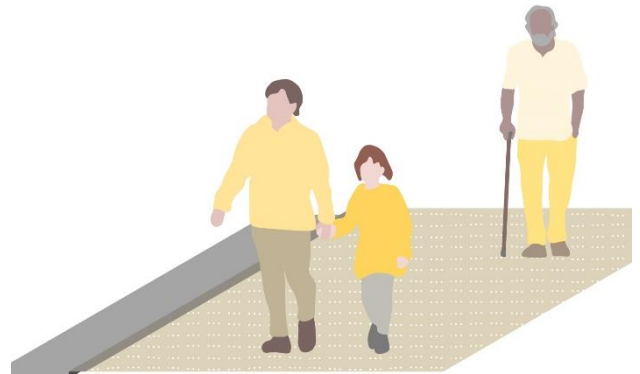
Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Landesstraße
Baulastträger Straße¹	Land
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	50 km/h

Lage

Knotenpunkt Leonbronner Straße / Seestraße / Schillerstraße

Mangelbeschreibung

Der Linksabbiegestreifen im Knotenpunkt, der eventuell auf die Spitzenwerte während der Badesaison zurückzuführen ist, beansprucht viel Platz im Straßenraum, während die Gehwege der Leonbronner Straße schmal sind bzw. in der See- und Schillerstraße teilweise fehlen. Somit nehmen die Flächen für den Kraftverkehr einen überproportionalen Anteil ein. An dieser Stelle liegt zudem ein Querungsbedarf für den Fußverkehr aufgrund des Badessees, Friedhofs und Landcafés nahe. Es fehlt jedoch eine sichere Quermöglichkeit über die Leonbronner Straße sowie zwischen der See- und Schillerstraße, sodass zu Fuß Gehende zwischen diesen Straßen die Fahrbahn benutzen müssen. Insgesamt ist an diesem Knotenpunkt viel Fläche versiegelt und er ist wenig auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs ausgerichtet.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls

Gestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs. Die Notwendigkeit des Linksabbiegestreifens sollte hinsichtlich der Verkehrsstärken während der Badesaison geprüft werden. Sofern dieser entfallen kann, können Flächen für den Fußverkehr umgenutzt werden. Eine Möglichkeit hierfür ist die Einrichtung einer Querungshilfe auf der Leonbronner Straße. Alternativ kann die gewonnene Fläche genutzt werden, um den südlichen Gehweg der Leonbronner Straße zu verbreitern und ihn zwischen See- und Schillerstraße bis zur Leonbronner Straße vorzuziehen, sodass das Queren parallel zur Leonbronner Straße erleichtert wird bzw. in Etappen stattfindet. Falls der Linksabbiegestreifen nicht entfallen kann, sollte geprüft werden, ob eine Querungshilfe westlich der Aufstellfläche oder durch Verkürzung des Abbiegestreifens im Osten vor der Aufweitung eingerichtet werden kann. Bei der Einrichtung einer Querungshilfe gilt es zu prüfen, ob die Sichtverhältnisse eingehalten werden und die Platzverhältnisse auf der Fahrbahn gegeben sind (begehbare Breite der Mittelinsel von mindestens 2,50 m). Zudem sind die Hofeinfahrten/ Garagen am Knotenpunkt zu berücksichtigen.

Voraussetzungen

Erhebung der Verkehrsstärken am Knotenpunkt als Grundlage für eine weitergehende Planung sowie verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnung einer Knotenpunktumgestaltung und räumlicher Entwurf.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

Handlungsimpuls Nr. 14

Kommune / Ortsteil	Zaberfeld
Straßenkategorie	Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Gemeinde Zaberfeld
DTV²	6.061 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Seestraße



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Das Verkehrsschild in der Seestraße ist durch Bewuchs schlecht erkennbar und in einem schlechten Zustand.



Handlungsimpuls



Reinigung des Verkehrszeichens und regelmäßiger Grünschnitt im Bereich der Einmündung.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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	$V_{zul} \geq 50$ km/h	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Unfallhäufungsstelle an Knotenpunkten	Mind. 1 UHS nachweislich vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
	Fahrbahn in schlechtem baulichen Zustand und Unebenheiten	Gehäufte Schäden an der Fahrbahn	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Abzüge	Nebeneinanderaufstellung von Kfz an einer Einmündung möglich (Markierte Aufstellflächen, z.B. für verschiedene Abbiegestrome an LSA, ausgenommen)	Mind. 1 Knoten	-0,5	-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 Parkieranlage	-1	-1
	Überbreite Fahrspur	Wenn zweispurig und Fahrbahnbreite $> 6,50$ m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Summe Abzüge:			-3,5	-
	Zuschläge	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf < 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf ≤ 20 km/h, Verengung oder Versatz zur Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	1	-
	Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	Radarmessstelle, Dialogdisplay etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung oder -sensibilisierung	Durchfahrtsbeschränkung VZ 253 ($> 3,5t$) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	2	-
	Durchfahrtsbeschränkung für Schwerlastverkehr	Besondere Gestaltung durch Pflasterung, Einfärbung, Aufpflasterung etc.	Mind. 1 Knoten	0,5	-
	Besondere Gestaltung von Knotenpunktbereichen	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					2,5

Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Aufenthalts- qualität und Grün	Fehlende Aufenthaltsbereiche	Keine Aufenthaltsbereiche vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
	Zu geringer Grünflächenanteil	Grünflächenanteil < 5 %	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Fehlende Sitzgelegenheiten	Keine Standorte von Sitzgelegenheiten vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-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:	-1
	Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	-
Zuschläge	Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	-
	Kinderspielelemente	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	-
	Aneignungselement-/fläche	Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement/-fläche	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Großer Baum vorhanden	Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	-
				Summe Zuschläge (Max. 2):	0
Aufenthaltsqualität und Grün - Endergebnis					5

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 nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Sehr hoher Sanierungsbedarf	Sanierungsbedarf zahlreich (nur, wenn Kriterium hoher Sanierungsbedarf nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Keine soziale Infrastruktur	Keine soziale Infrastruktur in der Ortsmitte	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
	Fehlende Barrierefreiheit der öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von öffentlichen Gebäuden nicht vollständig gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Fehlende Barrierefreiheit der nicht öffentlichen Gebäude	Barrierefreie Erreichbarkeit von nicht öffentlichen Gebäuden überwiegend nicht gegeben	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Keine Nahversorgung	Keine Nahversorgung (Supermarkt, gesundheitliche Versorgung, Gastronomie etc.) in einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
				Summe Abzüge:	-3
	Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Vierfältige Nahversorgung vorhanden	Mind. 2 verschiedene Arten von Nahversorgung in der Ortsmitte vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	1	1
Zuschläge	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	4,5

Kategorie: Fußverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Fußverkehr	Gehäufte Schäden an der Fußverkehrs-Infrastruktur	Gehäufte Schäden in mind. einem Abschnitt vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Keine Querungsanlagen, die den Fußverkehr priorisieren	Keine Querungsanlagen in der Ortsmitte mit überwiegend $V_{zul} > 20$ km/h, die den Fußverkehr priorisieren (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	-
	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	-
	Abzüge 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	FGU mit fehlerhafter Beschilderung (VZ nicht vorhanden oder nicht beidseitig neben der Fahrbahn) bzw. bei Notwendigkeit zur Erkennbarkeit des FGU kein VZ über der Fahrbahn	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-
	Zu große Länge einer Querung	Fahrbahnbreite/Länge der Querung $> 6,50$ m (Zwischen Bord und Mittelinsel/Bord)	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-
	Summe Abzüge:			-4	-
Zuschläge	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	-
	Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen	Alle Querungsanlagen	0,5	-
	Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden	Alle Lichtsignalanlagen	1	-
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	-
Summe Zuschläge (Max. 2):				0	0
Fußverkehr - Endergebnis				2	2

Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Radverkehr		Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h oder DTV > 8.000 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-2
		Mischverkehr bei $V_{zul} \geq 50$ km/h, zusätzlich Netzbedeutung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Schäden auf einer Radverkehrsanlage (exkl. Mischverkehr)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-1
		Breite einer RV-Anlage unterhalb der Maße der Qualitätsstandards- und Musterlösungen für Radinfrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Beeinträchtigung: ruhender Verkehr, Lieferverkehr, ÖPNV, Begrünung, Einbauten, Engstellen, Verschwenkungen/enge Winkel	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Kein Abstand $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Führungsform Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	-0,5
		Kein deutlicher Sicherheitsstrennstreifen $\geq 0,75$ m zwischen Parkständen und Führungsform Radverkehrsanlage oder Schutzstreifen	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
		Stellplätze in Radabstellanlagen zu ≥ 50 % mit Vorderradhalterung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	-
		Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung-Bedeutung intensiv	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
			Summe Abzüge:		-3,5
		Radabstellanlage mit entweder Überdachung, Ladestation, Lastenräder, Luftpumpe, RadSERVICE Punkt, Verleih oder Überwachung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	-
		≥ 50 % der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	-
Zuschläge		Führungsform getrennt vom Kfz-Verkehr (mit korrekter Ausführung) oder Fahrradstraße oder Mischverkehr bei $V_{zul} \leq 20$ km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
		Breite der Radverkehrsinfrastruktur oberhalb der Regelbreiten entsprechend jeweiliger Netzfunktion (s. Qualitätsstandards Radinfrastruktur BW); Sicherheitsstrennstreifen 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	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	-	
	Abzüge	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-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:				-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 (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	0,5	
Summe Zuschläge (Max. 2):				0,5		
Öffentlicher Verkehr - Endergebnis					4,5	