



Qualitätserfassung Ortsmitten

Ergebnisdossier

Güglingen

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	Güglingen
Landkreis	Heilbronn
Einwohnerzahl der Kommune ¹	6.351
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

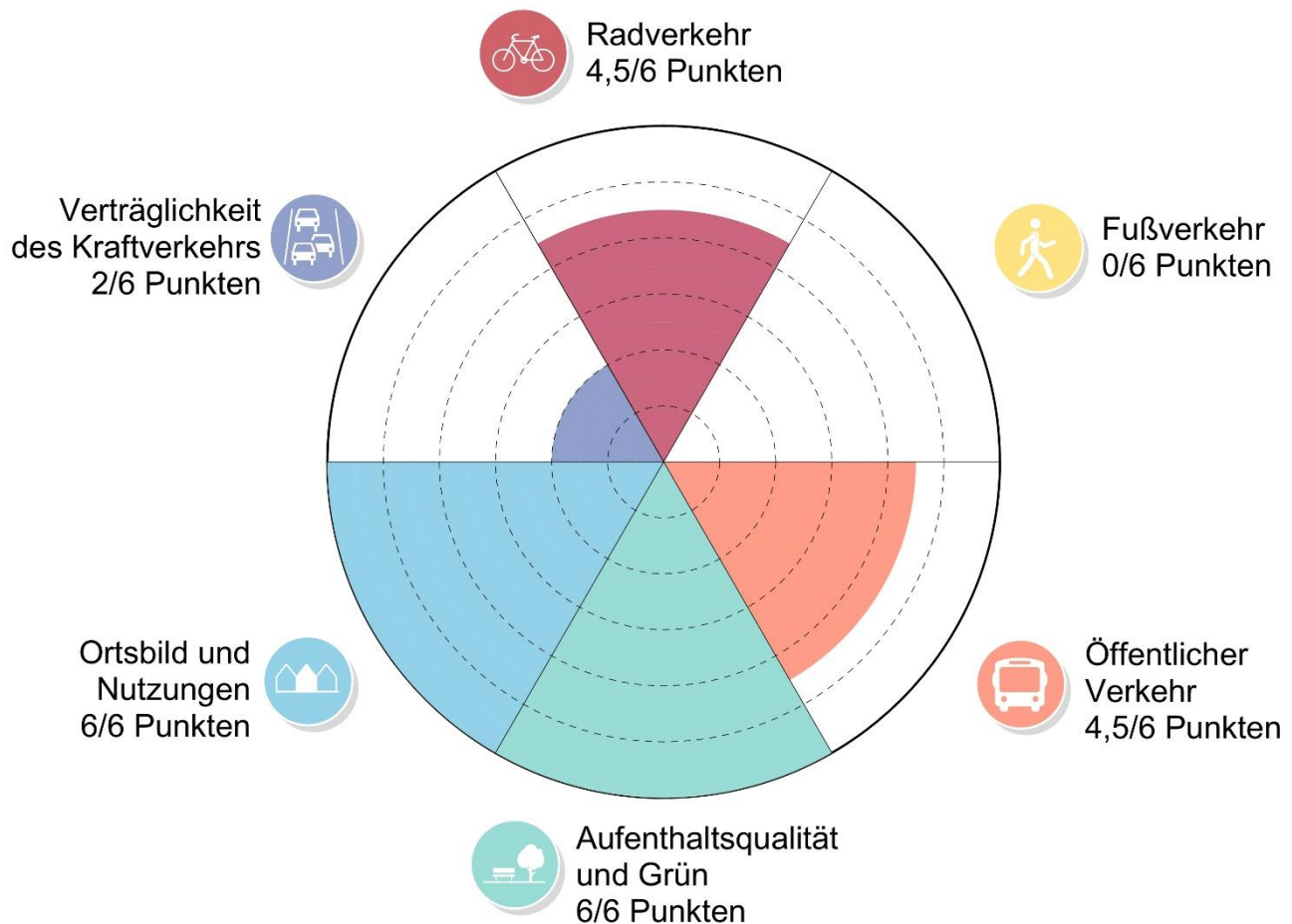
Servicestelle Ortsmitten

Mail: info@ortsmitten-bw.de

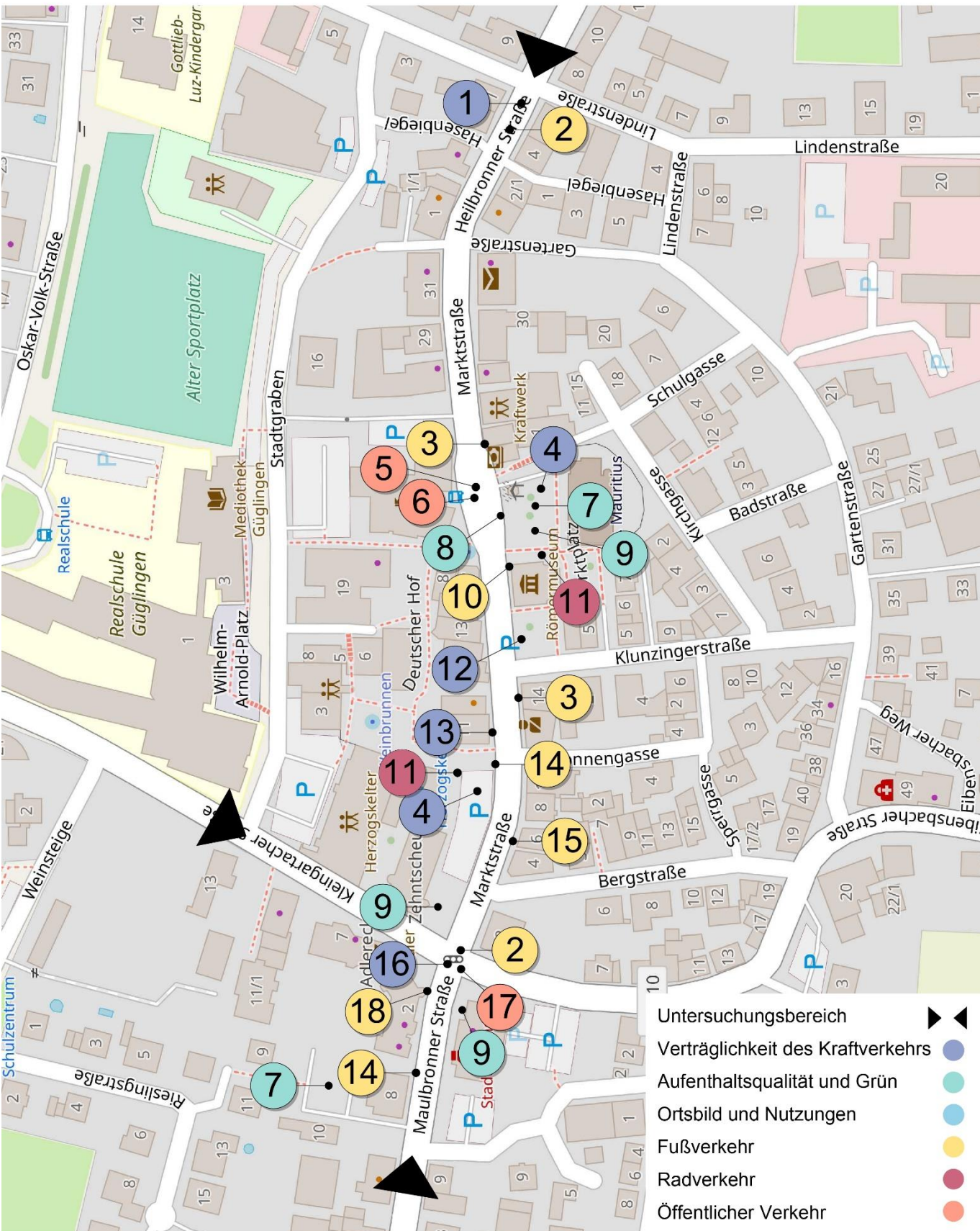
Tel.: +49 6251 8263287 (Mo. - Fr. 09:00 Uhr bis 17:00 Uhr)

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	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Marktstraße und Heilbronner Straße

Mangelbeschreibung

Aufgrund der durch die Ortsumgehung stark gesunkenen Verkehrsstärke und -bedeutung besteht das Potenzial, den Straßenraum, der insbesondere im Osten eine breite Fahrbahn und Gehwegparken aufweist, an die geänderten Nutzungsansprüche anzupassen und durch eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit aufzuwerten. Die Parkplätze schränken nicht nur die Breite des Gehwegs, sondern auch dessen Potenzial als Aufenthaltsfläche ein.



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs



Handlungsimpuls

Langfristige Umgestaltung des zentralen Bereichs durch Neuaufteilung des Straßenraums mit einer ausreichenden Gehweg- und einer reduzierten Fahrbahnbreite sowie Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs („Tempo 20-Zone“). Denkbar ist auch ein Ausbau mit „Shared-Space“-Charakter. Dadurch werden der Straßenraum an die geringere Verkehrsbelastung durch die Ortsumgehung angepasst und die Voraussetzungen für eine lebendige Ortsmitte gestärkt. Es können durch eine Reduzierung der breiten Fahrbahn mehr sichere Flächen für den Fußverkehr entstehen, insbesondere bei Engstellen wie auf Höhe der Nr. 20, sowie mehr Begrünung durch stellenweise Entsiegelung, was die Aufenthaltsqualität erhöht und nach dem Prinzip eines klimaangepassten Straßenraums zu einem angenehmeren Mikroklima beitragen kann. Der Straßenraum kann durch eine Pflasterung oder optische Abhebung als Ortsmitte hervorgehoben werden und steigert so die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs. Im Rahmen von sog. Multifunktionsstreifen kann zudem der Seitenraum neu aufgeteilt und der ruhende Verkehr geordnet werden. Statt des Gehwegparkens können in der östlichen Marktstraße dadurch neben Grünflächen und Längsparkständen auch Bereiche mit Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten, Flächen für Außengastronomie, Warenauslagen für Geschäfte sowie Flächen für Mülltonnen an Leerungstagen entstehen.

Voraussetzungen

Räumlicher Entwurf unter Berücksichtigung des Linienbusverkehrs.

Begleitende Maßnahmen

Mögliche Erweiterung der Tempo 20-Zone in den Straßen südlich der Marktstraße bis zur Gartenstraße. Einrichtung von Radabstellanlagen in den Multifunktionsstreifen (vgl. Handlungsimpuls 11). Entfall der Busbucht (vgl. Handlungsimpuls 5).

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 2

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	2.975 - 4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h



Lage

Lichtsignalanlage östliche Heilbronner Straße und Knotenpunkt Maulbronner Straße/Kleingartacher Straße/Marktstraße/Eibensbacher Straße

Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Die Lichtsignalanlagen sind nicht barrierefrei ausgebaut und daher nicht für alle zu Fuß Gehenden / Personen mit Sehbeeinträchtigung uneingeschränkt nutzbar. Insbesondere gibt es in der westlichen Marktstraße am nördlichen Gehweg keine Bordsteinabsenkung. Zudem besteht das Potenzial, die Wartezeiten für zu Fuß Gehende aufgrund der stark gesunkenen Verkehrsstärken zu verkürzen und die Freigabezeiten zu verlängern, da z.B. an der Maulbronner Straße die Freigabezeit nur den Mindestwert von 5 Sekunden beträgt.



Handlungsimpuls



Barrierefreier Ausbau der Querungsanlagen und Prüfung einer Verkürzung der Umlaufzeiten der Lichtsignalanlagen sowie Prüfung der Verlängerung von Freigabezeiten für den Fußverkehr. Hierdurch wird die Voraussetzung für die eigenständige und sichere Verkehrsteilnahme von Menschen mit Einschränkungen geschaffen und es kann die Wahrscheinlichkeit von ungesicherten Querungen bei langen Wartezeiten minimieren. Der barrierefreie Ausbau umfasst i.d.R. taktile Leitsysteme und differenzierte Bordhöhen sowie akustische Signale.

Voraussetzungen

Die Maßnahme am Knotenpunkt Maulbronner Straße/Kleingartacher Straße/Marktstraße/Eibensbacher Straße entfällt bei einer Umgestaltung zu einem Kreisverkehr (vgl. Handlungsimpuls 16). Verkehrstechnische Prüfung, ob eine Anpassung der Freigabe- und Umlaufzeiten unter den gegebenen verkehrlichen Rahmenbedingungen möglich ist.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 3

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

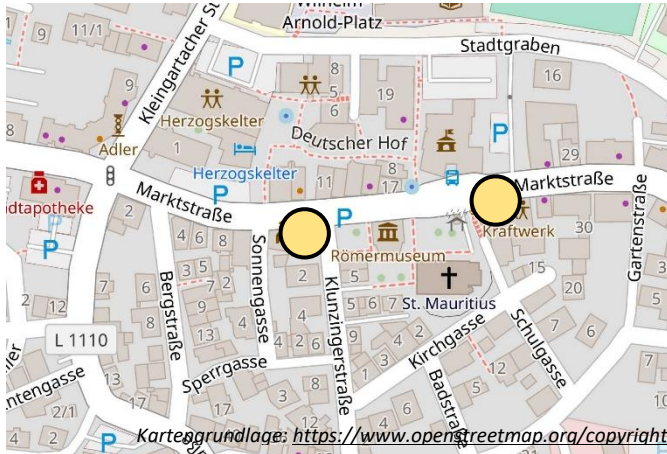
Marktstraße Höhe Nr. 14 und Nr. 20



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Auf Höhe der Hausnummern 14 und 20 befinden sich auf dem südlichen Gehweg der Marktstraße Engstellen durch eine Treppe bzw. durch die Häuserkante, sodass dort der Gehweg nur 0,30 m bzw. 0,65 m breit ist. Die verbleibende Gehwegbreite ist nicht ausreichend, sodass zu Fuß Gehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen.



Handlungsimpuls

Verbreiterung des Gehwegs im Bereich der Engstellen, um eine ausreichend nutzbare Gehwegbreite herzustellen und die Gefährdung von zu Fuß Gehenden zu reduzieren. Dies kann ggf. durch die Umsetzung von Handlungsimpuls 1 passieren. Alternativ kann auch eine kurze Engstelle auf der Fahrbahn in Betracht gezogen werden. Diese muss im Gesamtkontext betrachtet werden. Dem Schutz von zu Fuß Gehenden in der Ortsmitte ist oberste Priorität zuzuweisen.

Voraussetzungen

Die Herstellung der Aufweitung des Seitenraums bzw. die Schaffung der kurzen Engstelle auf der Fahrbahn ist nur unter Prüfung der Zusammensetzung des Verkehrs und Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs möglich (im Bereich der Engstelle sind die Seitenräume mittels Hochboard von der Fahrbahn zu trennen). Ausreichende Sichtbeziehungen müssen gegeben sein. Eine mögliche entstehende Engstelle sollte zudem entsprechend gekennzeichnet werden.

Begleitende Maßnahmen

Im Rahmen einer Umgestaltung des Straßenraums (vgl. Handlungsimpuls 1) Verbreiterung der Gehwege.

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 4

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

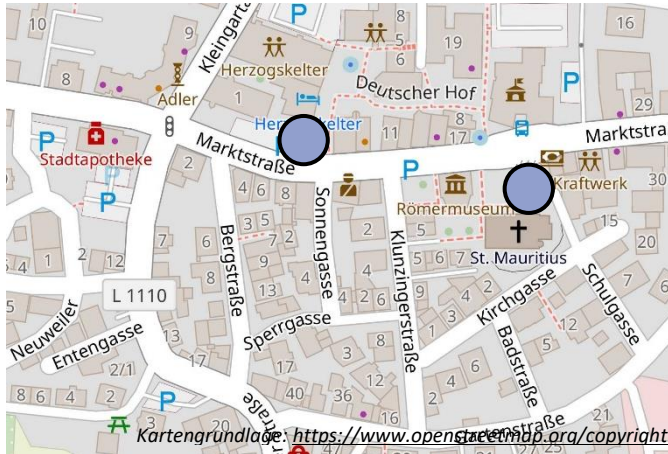
Marktplatz und Herzogskelter



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Die Parkplätze im Zentrum sind nicht bewirtschaftet und daher auch für lange Parkvorgänge nutzbar. Die Anordnung der Parkstände auf dem Marktplatz fördert zudem ein erhöhtes Konfliktpotenzial beim Ein- und Ausfahren. Sie nehmen Flächen auf dem Marktplatz in Anspruch, die der Aufenthaltsqualität zugutekommen könnten.



Handlungsimpuls



Schaffung einer zeitlichen und/oder monetären Bewirtschaftung der Parkstände an der Herzogskelter. Dadurch kann eine Dauerbelegung verhindert werden und Parkstände stehen insbesondere Besuchenden von Handel und Gastronomie in der Ortsmitte zur Verfügung. Die Parkstände auf dem Marktplatz sollten für eine Steigerung der Aufenthaltsqualität umgenutzt werden (vgl. Handlungsimpuls 7).

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 5

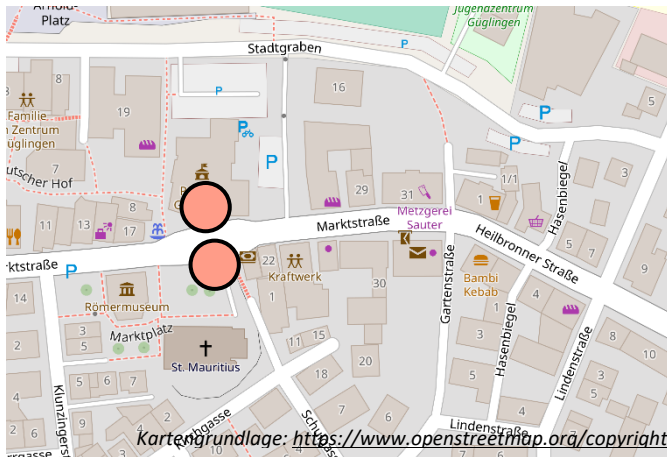
Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Haltestelle Neues Rathaus/Kirche

Mangelbeschreibung

Die Busbucht als Haltestellenform am nördlichen Haltepunkt verbraucht anderweitig nutzbare Flächen im Straßenraum und ist bei dem geringen Verkehrsaufkommen voraussichtlich nicht notwendig. Die nördliche Wartefläche am Rathausdurchgang ist wenig einladend. Die Haltepunkte sind zudem nicht barrierefrei ausgebaut.



Kategorie Öffentlicher Verkehr

Handlungsimpuls



Aufgrund der durch Einrichtung einer Ortsumfahrung stark gesunkenen Verkehrszahlen ist der Einsatz von Busbuchten vrstl. nicht mehr aktuell. Daher sollte die Umgestaltung des nördlichen Haltepunkts als Haltestelle am Fahrbahnrand in Betracht gezogen werden. Durch den Entfall der Busbucht kann der Bus gerade und präzise an das Bord fahren, sodass keine Lücke entsteht. Die Lage am Fahrbahnrand beruhigt den fließenden Verkehr und erleichtert das Freihalten des Haltestellenbereichs von parkenden Fahrzeugen. Die gewonnene Fläche im Seitenraum kann z.B. für barrierefreie Sitzgelegenheiten und einen einladend gestalteten Fahrgastunterstand genutzt werden. Zudem sollte ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle erfolgen - in Anlehnung an bestehende Planungen. Hierzu gehören unter anderem ein barrierefreier Einstieg und ein taktiles Leitsystem, was die Nutzung auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste verbessert.

Voraussetzungen

Grundsätzlich sollten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger in die Abstimmung miteinbezogen werden.

Begleitende Maßnahmen

Umgestaltung des Straßenraums (vgl. Handlungsimpuls 1)

Realisierungshilfe

Musterelement (in Bearbeitung)

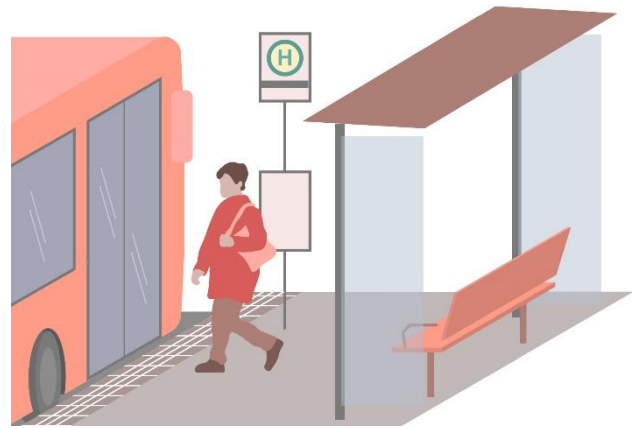
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 6

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

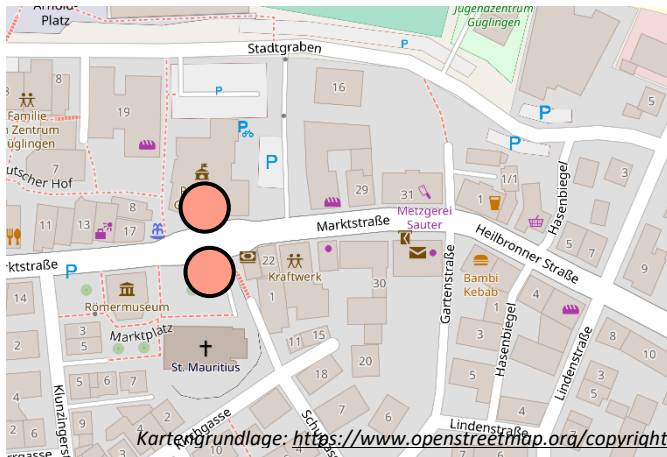
Haltestelle Neues Rathaus/Kirche



Kategorie Öffentlicher Verkehr

Mangelbeschreibung

Die Ortsmitte weist in den Randzeiten eine niedrige Frequentierung auf und ist dadurch in den Randzeiten nur eingeschränkt mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Außerdem besteht außerhalb der Schultage eine unzureichende Busverbindung zwischen der Ortsmitte und dem Ortsteil Eibensbach. Dadurch wird die Nutzung des ÖPNV weniger attraktiv.



Handlungsimpuls

Ausweitung der Taktung in den Randzeiten, sodass die Ortsmitte attraktiv auch in den Randzeiten mit dem ÖPNV erreicht werden kann. 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 der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 7

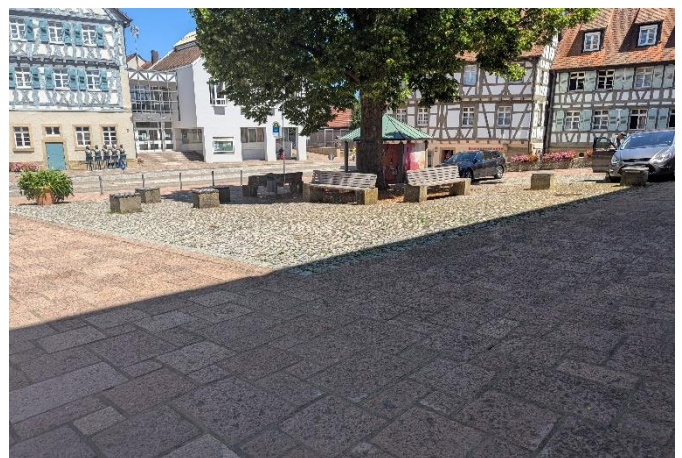
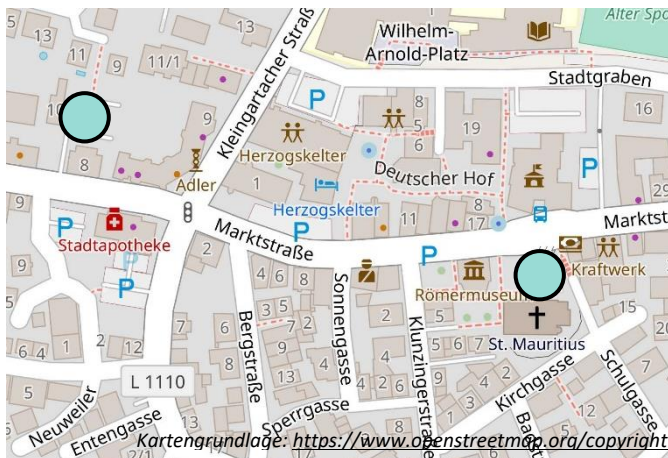
Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 bzw. 4.442 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

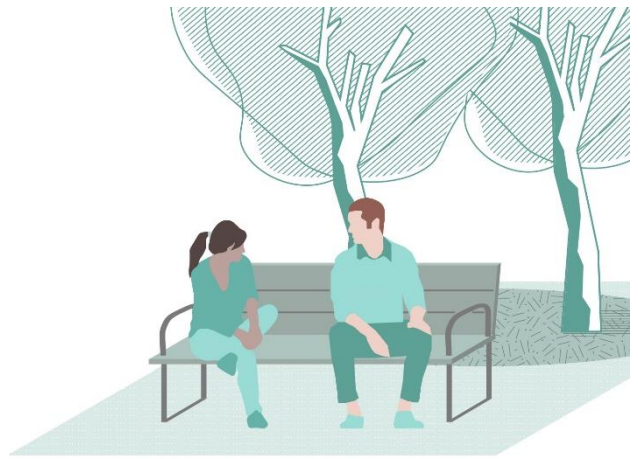
Marktplatz und Parkplatz Maulbronner Straße

Mangelbeschreibung

Die Ortsmitte weist einen hohen Versiegelungsgrad auf, insbesondere Flächen wie der Marktplatz oder der Parkplatz hinter der Maulbronner Straße Nr. 8 haben wenig bzw. keine entsiegelten Flächenanteile. Dies widerspricht den Anforderungen eines klimaangepassten Straßenraums. Zudem wird die Aufenthaltsqualität des Marktplatzes insbesondere im Sommer durch die Bildung von Hitzereäumen beeinträchtigt.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün



Handlungsimpuls

Entsiegelung von Flächen und Ergänzung von mehr Bäumen und Grünflächen auf dem Marktplatz und dem westlichen Parkplatz. Im Sinne der Anpassung an den Klimawandel ist auf eine angemessene Begrünung und Verschattung der Straßenräume zu achten. Entsiegelungen tragen nicht nur zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei, sondern nach dem Prinzip eines klimaangepassten Straßenraums auch zu einem angenehmeren Mikroklima und mehr Versickerung bei Starkregenereignissen. Die Fläche auf dem Marktplatz kann weiter aufgewertet werden, indem zusätzliche Elemente ergänzt werden, wie beispielsweise ein Trinkbrunnen, ein Bücherschrank oder Spielgeräte für Kinder.

Voraussetzungen

Berücksichtigung von temporär genutzten Flächen auf dem Marktplatz aufgrund von Veranstaltungen.

Begleitende Maßnahmen

Kombination mit barrierefreien Sitzgelegenheiten im Schatten der Bäume (vgl. Handlungsimpuls 9).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 8

Kommune / Ortsteil	Gügingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Gügingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Marktplatz

Mangelbeschreibung

Poller im Straßenraum haben eine negative Auswirkung auf das Ortsbild und sind ohne Kontrastierung für sehingeschränkte Personen schlecht erkennbar.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls

Ersetzen der Poller durch Elemente, welche deren Funktion (z.B. Verhindern des Befahrens des Marktplatzes) mit einer weiteren Funktion oder einer optischen Aufwertung verbinden, wie beispielsweise Pflanzkübel. Diese steigern die Aufenthaltsqualität. Die Schutzwirkung für zu Fuß Gehende bleibt gleichermaßen bestehen. Trennelemente sollten jedoch sofern möglich so angeordnet werden, dass sie kein Hindernis für den Fußverkehr darstellen und den Ablauf von Veranstaltungen nicht beeinträchtigen.



Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Die Gestaltung von Pflanzkübeln kann mit der Aufwertung des Marktplatzes einhergehen (vgl. Handlungsimpuls 7).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 9

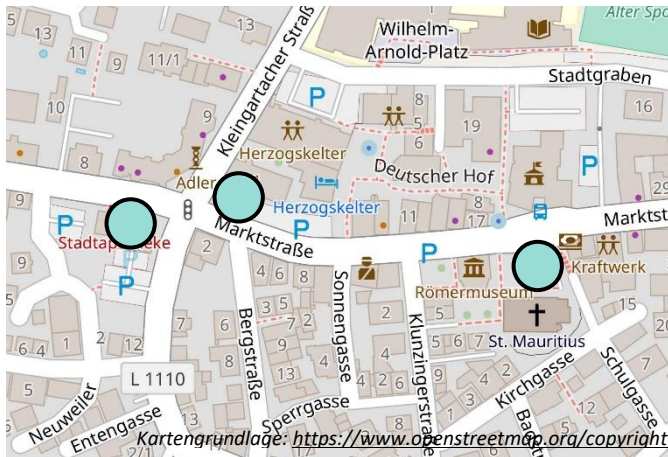
Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 bzw. 4.442 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Gesamtes Untersuchungsgebiet

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsgebiet gibt es kaum vollständig barrierefreien Sitzgelegenheiten, sodass kein ausreichendes, für alle Personen uneingeschränkt nutzbares Angebot vorhanden ist.



Kategorie Aufenthaltsqualität und Grün

Handlungsimpuls



Schaffung von mehr vollständig barrierefreien Sitzgelegenheiten. Eine Ausstattung einzelner, vorhandener Sitzgelegenheiten sowohl mit Rückenlehne als auch Armstützen ermöglicht es insbesondere älteren und mobilitätseingeschränkten Personen, Sitzgelegenheiten sicher und komfortabel zu nutzen. Barrierefreie Sitzgelegenheiten können etwa am Marktplatz, an der Apotheke und an der Volksbank vorgesehen werden, um regelmäßige Ruheplätze zu bieten. 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 der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 10

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Marktplatz und Marktstraße

Mangelbeschreibung

Die Pflasterung im Bereich des Marktplatzes ist aufgrund der gewellten, roten Pflastersteine uneben.



Kategorie Fußverkehr



Handlungsimpuls



Schaffung eines Komfortstreifens als durchgehende Gehbahn mit glattem Belag. Dieser sollte mindestens 1,20 m breit sein und könnte als Umrandung Römermuseums, des Marktplatzes sowie entlang des südlichen Gehwegs verlaufen. Gehwegoberflächen im öffentlichen Straßenraum sollten möglichst eben und somit gut befahrbar sein. Somit kann die Nutzbarkeit des Gehweges und die Erschließung der Ortsmitte für mobilitätseingeschränkte Personen, die auf Hilfsmittel wie Rollator und Rollstuhl angewiesen sind oder z.B. einen Kinderwagen mit sich führen, gewährleistet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

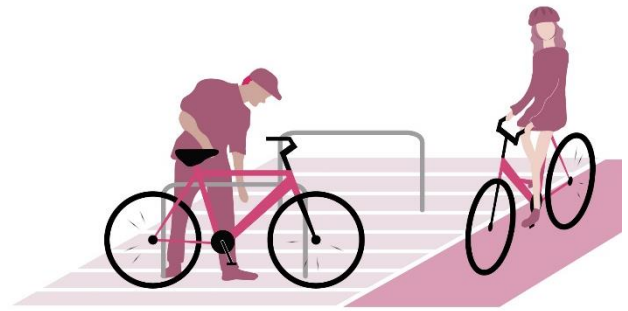
¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 11

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

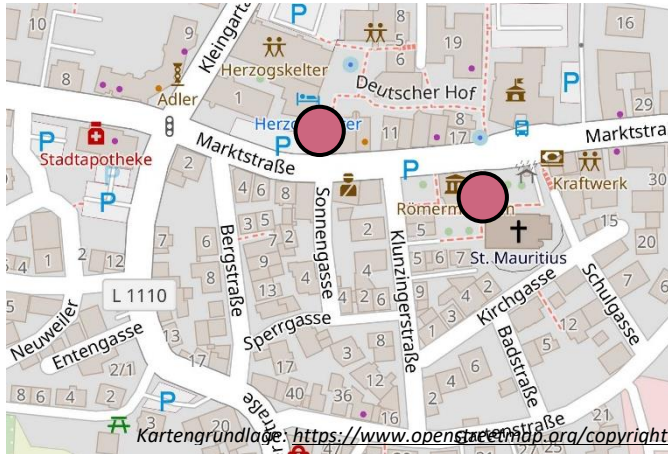
gesamtes Untersuchungsgebiet



Kategorie Radverkehr

Mangelbeschreibung

Im Untersuchungsraum sind kaum Radabstellanlagen vorhanden. Bestehende Radabstellanlagen weisen teilweise nur Vorderradhalterungen mit einem unsicheren Stand sowie fehlender Möglichkeit zum Anschluss des Fahrradrahmens auf. Es besteht die Gefahr, dass Fahrräder auf Gehwegen abgestellt werden und den Fußverkehr beeinträchtigen.



Handlungsimpuls



Einrichtung weiterer Radabstellanlagen, beispielsweise am Marktplatz und am Deutschen Hof. Sichere, komfortable und ausreichend dimensionierte Fahrradabstellmöglichkeiten sind ein elementarer Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Die Radabstellanlagen müssen eine ausreichende Anzahl an Anlehnhalterungen mit 1,50 m Abstand zueinander aufweisen.

Voraussetzungen

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

Begleitende Maßnahmen

Radabstellanlagen können im Rahmen von Multifunktionsstreifen eingerichtet werden (vgl. Handlungsimpuls 1).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 12

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Parkplatz Römermuseum



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Die Abgrenzung der Parkraumbewirtschaftung am Parkplatz westlich des Römermuseums ist unklar, da die Beschilderung 314-10 fehlt und die genaue Verortung der drei Kundenstellplätze nicht ersichtlich ist.



Handlungsimpuls



Ergänzung des Schilds 314-10 zur Abgrenzung des Parkplatzes sowie deutliche Kennzeichnung der Kundenstellplätze. In dem Zuge kann zudem das vorhandene Schild gereinigt werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 13

Kommune / Ortsteil	Gügingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Gügingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Marktstraße Höhe Deutscher Hof



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

Der einzeln markierte Parkstand, der von Kund:innen genutzt wird, schränkt die nutzbare Gehwegbreite zu sehr an der Engstelle der Treppe ein. Die Restgehwegbreite beträgt 0,90 m, sodass ein Durchkommen ohne Mitbenutzung der Treppe z.B. mit Kinderwagen oder Rollstuhl nicht möglich ist.



Handlungsimpuls



Prüfung, ob der Parkstand entfallen oder auf den Parkplatz am Herzogskelter verlegt werden kann. Alternativ sollte die Markierung so versetzt werden, dass die Engstelle im Gehweg entfällt und mit einer Kennzeichnung als Kundenparkstand versehen werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Im Rahmen einer Neuaufteilung des Straßenraums (vgl. Handlungsimpuls 1) kann der Parkstand ggf. als Parkbuch mit ausreichenden Gehwegbreiten integriert werden.

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 14

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 bzw. 4.442 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

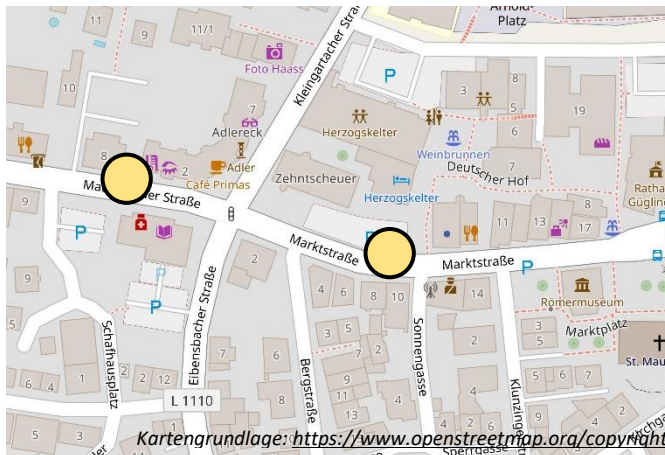
Westliche Markstraße und Maulbronner Straße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Es sind stellenweise Schäden auf dem Gehweg vorhanden. Diese Unebenheiten schränken die barrierefreie Nutzbarkeit des Gehwegs, z.B. mit rollenden Hilfsmitteln (Rollstuhl, Rollator) weiter ein.



Handlungsimpuls



Behebung der Schäden im Pflaster. Hierdurch werden Beeinträchtigungen des Fußverkehrs vermieden und die Barrierefreiheit verbessert/gewährleistet.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Die Behebung von Schäden im Pflaster kann im Rahmen einer Umgestaltung des Knotenpunkts und der Verbreiterung der Gehwege einhergehen (vgl. Handlungsimpuls 16).

Realisierungshilfe

Keine.

¹ kann im Einzelfall abweichen ² Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 15

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Westliche Marktstraße



Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

In der westlichen Marktstraße ist die Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des südlichen Gehwegs durch Straßenbeleuchtung eingeschränkt. Die verbleibende Gehwegbreite ist nicht ausreichend.



Handlungsimpuls

Versatz der Straßenbeleuchtung an einen Standort, der den Gehweg nicht in seiner Nutzbarkeit einschränkt. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität. Eine Breite des Gehwegs von mind. 2,50 m sollte daher angestrebt werden. Innerhalb der Gehwegbreite von mindestens 2,50 m sollte ein durchgehender Verkehrsraum von 1,80 m (Gehbahn) vorhanden sein, welcher durchgängig frei von Hindernissen wie Einbauten ist. Sofern ein Versatz der Straßenbeleuchtung nicht möglich ist, sollte mindestens eine Kontrastierung der Masten erfolgen, sodass die Poller von sehingeschränkten Personen als Hindernisse besser wahrgenommen werden können und so die Begehrbarkeit der Gehwege sicherer gestaltet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Die Umsetzung kann mit der Verbreiterung des Gehwegs (vgl. Handlungsimpuls 16) kombiniert werden.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 16

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	2.975 - 4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Knotenpunkt Maulbronner Straße/Kleingartacher Straße/Marktstraße/Eibensbacher Straße



Kategorie Verträglichkeit des Kraftverkehrs

Mangelbeschreibung

In der Maulbronner Straße und der Marktstraße sind separate Linksabbiegestreifen für das Abbiegen in die Eibensbacher Straße bzw. Kleingartacher Straße vorhanden. Deren Notwendigkeit ist seit der Ortsumfahrung nicht mehr eindeutig gegeben und sollte geprüft werden. Durch das Vorhandensein der Abbiegespur wird eine Fläche im Straßenraum beansprucht, welche alternativ für andere Nutzungsansprüche zur Verfügung stehen könnte.



Handlungsimpuls

Umgestaltung des Knotenpunkts zur Verbesserung der Übersichtlichkeit und der Bedingungen für die aktive Mobilität. Aufgrund der gesunkenen Verkehrsstärken auf der Maulbronner Straße und der Marktstraße sind die Verkehrsstärken gleichmäßiger auf die vier Knotenarme verteilt. Daher sollte geprüft werden, ob eine Umgestaltung des Knotenpunktes als Kreisverkehr möglich ist. Dieser sollte mit Fußgängerüberwegen an allen Knotenarmen ausgestattet sein, was die Querbarkeit für den Fußverkehr verbessert. Diese Knotenpunktform hat eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung und reduziert zudem die Unfallgefahr. Durch geringere Kfz-Geschwindigkeiten wird zudem eine sichere Befahrbarkeit für den Radverkehr auf der Fahrbahn ermöglicht. Sofern eine Umgestaltung nicht möglich ist, sollten die Linksabbiegestreifen entfallen und die gewonnenen Flächen zur Verbreiterung der Gehwege genutzt werden.

Voraussetzungen

Verkehrstechnische Leistungsfähigkeitsberechnung einer Knotenpunktumgestaltung sowie räumlicher Entwurf.

Begleitende Maßnahmen

Bei einer Umgestaltung des Knotenpunkts entfällt die ÖPNV-Priorisierung (vgl. Handlungsimpuls 17). Sofern eine Umgestaltung des Knotenpunkts nicht möglich ist, sollten die Querungsstellen des Fußverkehrs an der Signalanlage barrierefrei ausgebaut werden (vgl. Handlungsimpuls 2).

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 17

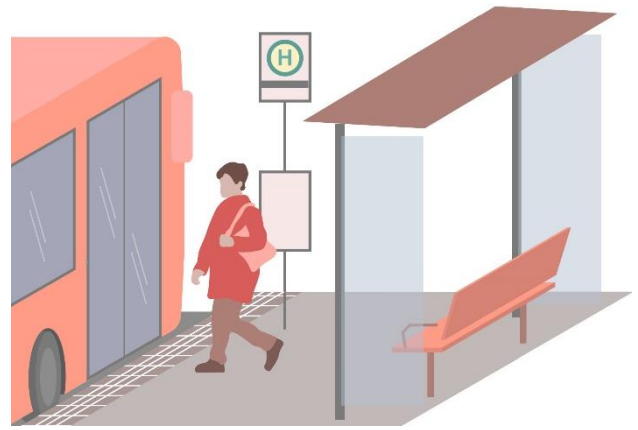
Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.442 – 4.679 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h

Lage

Lichtsignalanlage Maulbronner Straße/Kleingartacher Straße/Marktstraße/Eibensbacher Straße

Mangelbeschreibung

Die Lichtsignalanlagen sind nicht angemessen auf die Bedürfnisse des ÖPNV abgestimmt. Durch Rotphasen entstehen Wartezeiten für den ÖPNV. Dies könnte die Fahrplanstabilität und Verlässlichkeit des ÖPNV negativ beeinflussen.



Kategorie Öffentlicher Verkehr



Handlungsimpuls

Einrichtung von Busvorverrechtung an der Lichtsignalanlage. Durch signaltechnische Maßnahmen werden die Fahrzeit für den ÖPNV verkürzt und stabilisiert sowie nicht notwendige Wartezeiten der Busse vermieden. Die Bevorrechtung soll auf Anmeldung der Fahrzeuge die Freigabezeiten (Grünphase) passend verlängern oder die Sperrzeit (Rotphase) passend verkürzen. Die aktuelle ÖPNV-Taktung führt dabei voraussichtlich zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen für den übrigen Verkehr.

Voraussetzungen

Die Ausstattung der Fahrzeuge muss mit einem einheitlichen System zur Anmeldung an der Lichtsignalanlage mit dem Verkehrsverbund bzw. dem Betreiber des Busverkehrs abgestimmt werden. Sofern dieses System im Linienbündel des HNV bereits vorhanden ist, ist eine einfachere Umsetzbarkeit und damit höhere Wirtschaftlichkeit gegeben.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

1 kann im Einzelfall abweichen 2 Daten auf Basis der Kommune

Handlungsimpuls Nr. 18

Kommune / Ortsteil	Güglingen
Straßenkategorie	Landesstraße, zukünftig Gemeindestraße
Baulastträger Straße¹	Land / RP Stuttgart, zukünftig Stadt Güglingen
DTV²	4.442 [Kfz/24 h]
V_{zul}	30 km/h



Lage

Knotenpunkt Maulbronner Straße/Kleingartacher Straße/Marktstraße/Eibensbacher Straße

Kategorie Fußverkehr

Mangelbeschreibung

Die Durchgängigkeit und Barrierefreiheit des Gehwegs ist durch den Steinpoller auf Höhe der Signalanlage eingeschränkt. Die verbleibende Gehwegbreite ist nicht ausreichend. Außerdem weisen beide Poller einen niedrigen Kontrast auf und sind daher für sehingeschränkte Personen nur schwer erkennbar.



Handlungsimpuls



Entfernen des Pollers auf Höhe der Signalanlage. Die durchgängige Barrierefreiheit des Gehwegs hat die höchste Priorität. Eine Breite des Gehwegs von mind. 2,50 m sollte daher gegeben sein. Innerhalb der Gehwegbreite von mindestens 2,50 m sollte ein durchgehender Verkehrsraum von 1,80 m (Gehbahn) vorhanden sein, welcher durchgängig frei von Hindernissen wie Einbauten ist. Ggf. kann der Poller durch einen Blumenkübel ersetzt werden, um das Befahren oder Parken auf dem Gehweg weiterhin zu unterbinden, sofern der Blumenkübel die Mindestgehwegbreiten freihält. Der verbleibende Poller sollte kontrastreich gestaltet werden. Dadurch kann er von sehingeschränkten Personen als Hindernis besser wahrgenommen werden und die Begehrbarkeit der Gehwege sicherer gestaltet werden.

Voraussetzungen

Keine.

Begleitende Maßnahmen

Keine.

Realisierungshilfe

Keine.

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	Hohe Verkehrsbelastung	DTV $\geq$ 8.200 Kfz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Hohes Schwerverkehrsaufkommen	DTV (SV) $>$ 410 Fz/24h	Mind. 1 Abschnitt	-2	-
	Zulässige Höchstgeschwindigkeit $\geq$ 50 km/h	$V_{zul} \geq$ 50 km/h	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
	Unfallhäufungsstelle an Knotenpunkten	Mind. 1 UHS nachweislich vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	-
	Fahrbahn in schlechtem baulichen Zustand und Unebenheiten	Gehäufte Schäden an der Fahrbahn	Mind. 1 Abschnitt	-1	-
	Nebeneinanderaufstellung an Knotenamen 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 zweispurige und Fahrbahnbreite $>$ 6,50 m bei geradlinigem Verlauf	Mind. 1 Abschnitt	-1	-1
Summe Abzüge:					-4
Zuschläge	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend reduziert auf $<$ 50 km/h	Gesamter Untersuchungsraum	1	-
	Ergänzende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert auf $\leq$ 20 km/h, Verengung oder Versatz zur Geschwindigkeitsdämpfung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	1	-
	Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung oder -sensibilisierung	Radarmessstelle, Dialogdisplay etc. vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	0,5	-
	Durchfahrtsbeschränkung für Schwerlastverkehr	Durchfahrtsbeschränkung VZ 253 ($>$ 3,5t) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	2	-
	Besondere Gestaltung von Knotenpunktbereichen	Besondere Gestaltung durch Pflasterung, Einfärbung, Aufpflasterung etc.	Mind. 1 Knoten	0,5	-
	Parkstände außerhalb des öffentlichen Raums oder als Sonderparkstände in einem Multifunktionsstreifen	Parkstände befinden sich nicht im öffentlichen Raum oder sind als Sonderparkstände (z.B. Carsharingparkstand, Behindertenparkstand, E-Ladestation, Taxiparkstand oder Ladezone) in Multifunktionsstreifen integriert	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
Summe Zuschläge (Max. 2):					0
Verträglichkeit des Kraftverkehrs - Endergebnis					2

Kategorie: Aufenthaltsqualität und Grün

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis		
Aufenthalts- qualität und Grün	Fehlende Aufenthaltsbereiche	Keine Aufenthaltsbereiche vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-2	☐	-	
	Zu geringer Grünflächenanteil	Grünflächenanteil < 5 %	Mind. 1 Abschnitt	-1	☒	-1	
	Keine Bäume im Straßenraum	Keine Baumstandorte (klein/mittel/groß) vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐	-	
	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	☒	-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:		-1,5	
	Zuschläge	Regelmäßige Sitzgelegenheiten	Mind. 1 Standort von Sitzgelegenheiten in allen Abschnitten	Gesamter Untersuchungsraum	1	☒	1
		Barrierefreie und generationengerechte Sitzgelegenheiten	Mehrheitlich generationengerechte/barrierefreie Ausführung	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	☐	-
Witterungsschutz von Sitzgelegenheiten		Mehrheitlich Witterungsschutz vorhanden (auch Baumschatten)	Alle Abschnitte mit Sitzgelegenheiten	0,5	☐	-	
Kinderspielelemente		Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Kinderspielelementen	Mind. 1 Abschnitt	1	☐	-	
Aneignungselement-/fläche		Mind. 1 Aufenthaltsbereich mit Aneignungselement-/fläche	Mind. 1 Abschnitt	0,5	☒	0,5	
Großer Baum vorhanden		Mind. 1 großer Baum (Kronendurchmesser > 10 m) im Untersuchungsgebiet	Mind. 1 Abschnitt	1	☒	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 nicht ausgewählt)	Mind. 1 Abschnitt	-1	-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	-
				Summe Abzüge:	-2
	Flächendeckend identitätsstiftende Elemente vorhanden	Mind. 1 identitätsstiftendes Element je Abschnitt	Gesamter Untersuchungsraum	1	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):	2
				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 (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	-0,5
	Fehlende Querungsanlage oder Teilpflasterung an Knotenpunktarmen	Keine Querungsanlage oder Teilpflasterung 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	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	-0,5
	Sichtbeeinträchtigung an Querungsanlagen	Verdacht auf Sichtbeeinträchtigung vorhanden oder Sichtfelder nachweislich unzureichend	Mind. 1 Querungsanlage	-2	-2
	Querungsanlage nicht beleuchtet	Keine direkte oder indirekte Beleuchtung vorhanden	Mind. 1 Querungsanlage	-0,5	-
				Summe Abzüge:	-7
	Durchgehend hohe Gehwegbreite	Gehwegbreite durchgehend $\geq 3,00$ m, keine baulichen Engstellen	Gesamter Untersuchungsraum	2	-
	Alle Querungsanlagen sind vollständig barrierefrei	Beidseitige Bordabsenkungen (o cm oder Doppelbord) und Bodenindikatoren an allen Querungsanlagen	Alle Querungsanlagen	1	-
	Alle Lichtsignalanlagen mit barrierefreien Zusatzeinrichtungen	Jede LSA hat entweder akustischen/taktilen Signalgeber oder taktile Zusatzinformationen	Alle Querungsanlagen	0,5	-
	Geringe Wartezeiten für den Fußverkehr an Lichtsignalanlagen	Durchschnittliche gemessene Wartezeiten an LSA ≤ 15 Sekunden	Alle Lichtsignalanlagen	1	-
	Intensive Fußverkehrsbedeutung	Alle Abschnitte im Untersuchungsraum haben eine wichtige Netzbedeutung für den Fußverkehr	Gesamter Untersuchungsraum	0,5	-
				Summe Zuschläge (Max. 2):	0
				Fußverkehr - Endergebnis	0

Kategorie: Radverkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis
Radverkehr	Abzüge	Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-2	☒ -2
		Unpassender Einsatz der Führungsform Mischverkehr, Netzbedeutung vorhanden	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐ -
		Radverkehr durch Schäden auf Radverkehrsanlage eingeschränkt	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐ -
		Keine öffentliche Radabstellanlage vorhanden	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐ -
		Zu schmale Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐ -
		Beeinträchtigung des Radverkehrs durch andere Verkehrsarten oder Infrastruktur	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐ -
		Kein ausreichender Abstand zwischen Parkständen und Fahrbahn mit Radverkehr im Mischverkehr	Mind. 1 Abschnitt	-0,5	☒ -0,5
		Kein Sicherheitsstrennstreifen zwischen Parkständen und Radverkehrsanlage	Mind. 1 Abschnitt	-1	☐ -
		Mehrheit der Fahrradstellplätze mit Vorderradhalterung	Gesamter Untersuchungsraum	-1	☐ -
		Gemeinsamer Geh- und Radweg, Fußverkehrsbedeutung intensiv	Mind. 1 Abschnitt	-2	☐ -
	Summe Abzüge:				-2,5
	Zuschläge	Radabstellanlage mit Zusatzausstattung	Mind. 1 Radabstellanlage	1	☐ -
		Mehrheit der Radabstellanlagen mit Rahmenhalterung	Alle Radabstellanlagen	1	☒ 1
		Sehr gute Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐ -
		Breite Radverkehrsinfrastruktur	Gesamter Untersuchungsraum	1	☐ -
Summe Zuschläge (Max. 2):				1	
Radverkehr - Endergebnis				4,5	

Kategorie: Öffentlicher Verkehr

Kategorie	Kriterium	Genauere Beschreibung der Voraussetzung	Bezug auf	Abzug/Zuschlag	Ergebnis	
Öffentlicher Verkehr		Kein ÖV-Halt	Kein ÖV-Halt im Untersuchungsraum, auch nicht in direktem Umfeld	Gesamter Untersuchungsraum	-6	-
	Abzüge	Keine regelmäßige ÖV-Bedienung im Untersuchungsgebiet	< 1 ÖV-Linie mit mind. stündlichem Takt und Halt im Untersuchungsgebiet	Gesamter Untersuchungsraum	-4	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Fahrgastunterstand	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-
		ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	ÖV-Haltepunkte mehrheitlich ohne Bodenindikatoren	≥ 50 % der ÖV-Haltepunkte	-1	-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 taktillen 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	0,5
Summe Zuschläge (Max. 2):					0,5	
Öffentlicher Verkehr - Endergebnis					4,5	