



Ortsmitten –

gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Kommunaler Abschlussbericht Pfinztal

Januar 2022

Impressum

Auftraggeber



NVBW – Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH
Wilhelmsplatz 11
70182 Stuttgart
www.nvbw.de

Ansprechpartnerin
Laura Hoyler, Team Fuß- und Radverkehr
Telefon: 0711/23991-115
E-Mail: laura.hoyler@nvbw.de

Auftragnehmer



pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Mörikestraße 1
70176 Stuttgart
www.pesch-partner.de

Bearbeitung

Robin Baniseth, M.Sc.



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnisse	4
1 Einführung	6
1.1 Hintergründe zum Modellprojekt	6
1.2 Ausgangslage Pfinztal - Berghausen	8
2 Ortsmitten-Check	9
2.1 Methodik	9
2.2 Bewertung des Untersuchungsbereichs	10
2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen	17
3 Beteiligungskonzept	19
3.1 Kommunaler Planungsworkshop	19
3.2 Online-Dialog	20
3.3 Planungsspaziergang	23
4 Zielplan und Maßnahmen	27
5 Planungsleitbild	40
Anhang	41

Verzeichnisse

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Pfinztal	7
Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks	9
Abbildung 3: Luftbild	10
Abbildung 4: Gasthof "Zum Laub"	11
Abbildung 5: Bahnhofplatz	11
Abbildung 6: Unterführung	11
Abbildung 7: Sitzgelegenheiten an der Karlsruher Straße	12
Abbildung 8: Blick auf die Pfinz	12
Abbildung 9: Engstelle für den Fußverkehr	12
Abbildung 10: Fehlende Barrierefreiheit an einem Fußgängerüberweg/ Zebrastreifen	13
Abbildung 11: Zugang der Bahnanlage	13
Abbildung 12: SPNV-Haltestelle	13
Abbildung 13: Wegweisung im Radverkehr	14
Abbildung 14: Radverkehrsfurt	14
Abbildung 15: Gemeinsamer Geh- und Radweg	14
Abbildung 16: Schwerverkehr in Berghausen	15
Abbildung 17: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmitten-Checks	16
Abbildung 18: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale	17
Abbildung 19: Teilnehmende digitaler kommunaler Planungsworkshop	19
Abbildung 20: Gesamtübersicht der interaktiven Karte	21
Abbildung 21: Prozentualer Anteil der Beiträge nach Kategorien	21
Abbildung 22: Aspekte einer lebensvollen Ortsmitte	23
Abbildung 23: Route des Planungsspaziergangs	24
Abbildung 24: Impression des Planungsspaziergangs (1)	25
Abbildung 25: Impression des Planungsspaziergangs (2)	25
Abbildung 26: Impression des Planungsspaziergangs (3)	25
Abbildung 27: Impression des Planungsspaziergangs (4)	25
Abbildung 28: Zielplan	28
Abbildung 29: Bahnhofplatz – atmosphärisches Beispiel	30
Abbildung 30: Pfinz – atmosphärisches Beispiel	31
Abbildung 31: Haltepunkt eines Laufbusses (Beispiel)	33
Abbildung 32: Haltestelle für Eltern (Beispiel)	33
Abbildung 33: Straßenraum Karlsruher Straße – atmosphärisches Beispiel	34
Tabelle 1: Maßnahmentabelle Aufenthaltsqualität	35
Tabelle 2: Maßnahmentabelle Barrierefreiheit	36
Tabelle 3: Maßnahmentabelle Aktive Mobilität	37

Abkürzungsverzeichnis

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen

LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLR	Ministerium für Ernährung, Ländlicher Raum und Verbraucherschutz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
SM BW	Ministerium für Gesundheit, Soziales und Integration
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
VwV-LGVFG	Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

Quellenverzeichnis

FGSV 2001 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ). Köln, 2001.

FGSV 2002– Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Köln, 2002.

FGSV 2006a – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006.

FGSV 2006b – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Merkblatt zur Anlage von Kreisverkehren. Köln, 2006.

FGSV 2011 – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. Köln, 2011.

VM BW 2017 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Stuttgart, 2017.

VM BW 2019 – Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Fußgängerüberwege. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2019.

VwV-LGVFG 2020 – Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 4 September 2020.

VwV-StVO 2017 – Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001.

1 Einführung

Als eine von 20 Modellkommunen im interministeriellen Modellprojekt „Ortsmitten - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ hat Pfinztal die Chance, ihre Ortsmitte als zentralen Treffpunkt des gesellschaftlichen Lebens und als Ort der Beteiligung zu etablieren und weiterzuentwickeln. Gemeinsam mit Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, Verwaltung und Politik wurden im Jahr 2021 Vorschläge für eine lebenswerte und barrierefreie Gestaltung der Ortsmitte gesammelt und gemeinsam daraus Maßnahmenvorschläge, ein Zielplan und ein Planungsleitbild entwickelt.

1.1 Hintergründe zum Modellprojekt

Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat 2019 das ressortübergreifende Impulsprogramm für den gesellschaftlichen Zusammenhalt ins Leben gerufen. Unter dem Motto „Na klar, zusammen halt ...“ soll im Rahmen verschiedener und konkreter Projekte das Miteinander im Land gestärkt werden. Eines dieser Projekte läuft unter dem Namen „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“. Es wurde unter Federführung des Ministeriums für Verkehr (VM) gemeinsam mit dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz (MLR) und dem Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration (SM) konzipiert. Unter der Leitung des Bereichs Neue Mobilität der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) entwickeln die beiden Fachbüros pesch partner architekten stadtplaner GmbH und Planersocietät in 20 baden-württembergischen Kommunen Planungsleitbilder für barrierefreie und lebenswerte Ortsmitten.

Ausgangssituation und Ziel

Der öffentliche Raum hat durch den zunehmenden Verkehr häufig seine Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlich und vielfältig nutzbarer Raum eingebüßt. Insbesondere im Ländlichen Raum und in peripheren Stadtteilen fehlt es vielen Kommunen an lebenswerten und barrierefreien Ortsmitten, die ein Gemeinschaftsgefühl aufkommen lassen. Viel mehr sind sie durch nicht mehr zeitgemäß gestaltete Aufenthaltsflächen, funktionale Mängel und Lärm gekennzeichnet oder fehlen schlichtweg. Eine lebendige Ortsmitte kennzeichnet sich durch eine ansprechende, vielfältig nutzbare Straßenraum- und Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität aus. Sie verfügt neben Einrichtungen des täglichen Bedarfs auch über ausreichend medizinische, soziale oder kulturelle Angebote. Es gibt generationsübergreifende Treffpunkte, ergänzt durch eine gute ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsanbindung. Diese Faktoren bilden einen funktionellen Raum der Identifikation, des Austauschs und der Teilhabe für Jung und Alt.

Vor diesem Hintergrund soll das Projekt sowohl einen ersten richtungsweisenden Beitrag leisten, das vom VM ausgegebene Ziel zu erreichen, 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten bis 2030 im Land zu schaffen, als auch dem aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung gerecht werden. Für mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten sollen Mittel zum Städtebau, zur Entwicklung des Ländlichen Raums und des LGVFG eingesetzt werden.

Mit Hilfe der gesammelten Erfahrungen aus den 20 Ortsmitten wird ein Leitfaden entstehen, der das Modellprojekt in die Fläche bringen und anderen Kommunen Ideen und Inspirationen für eigene Aktivitäten liefern soll.

Bewerbungsprozess und Auswahl

Alle Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg waren aufgefordert, am Bewerbungsauftrag für das Projekt teilzunehmen. Insgesamt sind 73 Bewerbungen eingegangen. Eine Jury, bestehend aus Vertreter:innen des VM, SM und MLR, der NVBW, des Gemeindetag BW, des Städtetag BW und des Landkreistags BW, nahm die Auswahl der 20 Kommunen vor. Bemerkenswert war die hohe Diversität unter den Kommunen: So gingen Bewerbungen aus allen Landesteilen und Raumkategorien von Kommunen mit 750 bis 100.000 Einwohnern:innen ein.

Als Modellkommunen ausgewählt wurden: Aalen (Waldhausen), Allensbach (Kaltbrunn), Bad Saulgau, Crailsheim, Denkendorf, Hechingen (Weilheim), Kehl (Kork), Keltern (Dietlingen), Laichingen (Feldstetten), Langenburg, Limbach, Münsingen (Bichishausen), Neuler, Nürtingen (Reudern), Oppenweiler, Pfinztal (Berghausen), Radolfzell am Bodensee, Remchingen (Nöttingen), Titisee-Neustadt (Neustadt) und Weinstadt (Großheppach). Die Bekanntgabe dieser 20 Kommunen erfolgte im Rahmen einer offiziellen Auftaktveranstaltung digital via Webex im November 2020.

Bearbeitungsprozess auf kommunaler Ebene

Im Rahmen eines systematisierten Verfahrens wurde in den 20 Modellkommunen, in Zusammenarbeit mit Verwaltung, Politik, gesellschaftlichen Akteuren und der Bürgerschaft, der Transformationsprozess der Ortsmitten gestartet und gestaltet. Feste Bestandteile des Bearbeitungsprozesses waren der durch die Fachbüros durchgeführte Ortsmitten-Check (vgl. Kapitel 2), ein auf die Kommune zugeschnittenes Beteiligungskonzept mit unterschiedlichen Bausteinen (vgl. Kapitel 3), welches die kommunalen Herausforderungen berücksichtigt, und die abschließende Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, einem Zielplan und einem Planungsleitbilds (vgl. Kapitel 4 und 5).

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Pfinztal



Quelle: Martin Stollberg

1.2 Ausgangslage Pfinztal - Berghausen

Was macht den Untersuchungsbereich aus?

Die Gemeinde Pfinztal, mit ihren rund 18.000 Einwohnenden, liegt in Baden-Württemberg und ist dort die größte Gemeinde ohne Stadtrecht. Pfinztal grenzt unmittelbar an die Großstadt Karlsruhe und liegt im Osten des Landkreises Karlsruhe. Außerdem grenzt sie im Osten an den Enzkreis und liegt innerhalb verkehrlich bedeutsamer Wegeverbindungen zwischen Karlsruhe/Heilbronn und Karlsruhe/Pforzheim. Die regionale Schienenanbindung in Form der S-Bahnlinie 5 gewährleistet einen guten Anschluss auf der Strecke Karlsruhe – Pfinztal – Pforzheim. Des Weiteren besteht im Ortsteil Berghausen mit der S-Bahnlinie 4 eine Anbindung an Heilbronn. Durch die Bundesstraßen B10/B293 ist Pfinztal gut in das überörtliche Verkehrsnetz eingebunden. Desgleichen sind die Autobahnen A5 (Frankfurt/Freiburg) und A8 (Karlsruhe/Stuttgart/München) in wenigen Minuten Fahrzeit zu erreichen.

Das heutige Gemeindegebiet Pfinztals ist auf die baden-württembergische Gemeindereform 1974 zurückzuführen und setzt sich aus den Gemeinden Berghausen, Kleinsteinbach, Söllingen und Wöschbach zusammen. Berghausen, Söllingen und Kleinsteinbach gelten als die drei Geschwister, da sich ihre Siedlungskerne im Tal der Pfinz befinden und sie weiterführend durch den Verlauf der B10 und der S5 in einem funktionsräumlichen Zusammenhang stehen. Wöschbach hingegen liegt abseits und ist aufgrund der topografischen Ausdehnung nicht aus dem Tal sichtbar.

Im Fokus des Projektes „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ steht das Quartier rund um den Bahnhofplatz im Ortsteil Berghausen, der mit rund 8.000 Einwohnenden der einwohnerstärkste Ortsteil ist. In Berghausen sind viele wichtige öffentliche Einrichtungen, wie z. B. das Bildungszentrum Pfinztal bestehend aus einem Gymnasium, einer Realschule sowie einer Grund- und Werkrealschule. Ebenfalls ist dort der S-Bahn-Haltepunkt der Stadtbahnlinie, die direkt nach Karlsruhe und Pforzheim führt, verortet. Außerdem wird der Ortsteil vom überregionalen RadNETZ-BW durchzogen. Durch die zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten in Berghausen übernimmt der Ortsteil für die gesamte Gemeinde Pfinztal eine wichtige Funktion, so dass ihm im gesamtstädtischen Kontext eine hohe Bedeutung zukommt.

Eckdaten des Bearbeitungsprozesses

Am 19.02.2021 fand das Auftaktgespräch zum Projekt Ortsmitten mit Vertreter:innen der Gemeindeverwaltung Pfinztal und dem Bearbeitungsteam der Planersocietät statt. Im Dialog wurde über die Ortsmitte, den Untersuchungsbereich und mögliche Beteiligungsbausteine diskutiert. Konsens war es den Bahnhofplatz als Fokusfläche im Untersuchungsbereich zu definieren. Da in Berghausen zahlreiche wichtige Planungen parallel laufen, wurde als erster Beteiligungsbaustein im März 2021 ein kommunaler Planungsworkshop mit der Gemeindeverwaltung und den entsprechenden Planungsbüros durchgeführt. Damit auch aktuelle Mängel, Ideen und Anregungen von der Bürgerschaft eingeholt werden konnten, belief sich der zweite Beteiligungsbaustein pandemiekonform auf einen Online-Dialog, der zwischen April und Mai 2021 stattfand. Es folgte im September ein Planungsspaziergang mit zufällig ausgewählten Bürger:innen und Vertreter:innen der Gemeindeverwaltung.

2 Ortsmitten-Check

Der Ortsmitten-Check wurde speziell für das Modellprojekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ durch die beiden Fachbüros entwickelt. Das Instrument stellt eine systematisierte Stärken- und Schwächenanalyse dar, die das Ziel verfolgt, die Ortsmitte anhand eines definierten Indikatorensets zu untersuchen. Aus der Analyse lassen sich Entwicklungspotenziale ableiten, die mit den Erkenntnissen der Beteiligungsbausteine rückgekoppelt werden können. Der Ortsmitten-Check wurde in allen 20 Modellkommunen innerhalb eines abgegrenzten Untersuchungsbereichs durchgeführt und fand in der Regel im Frühjahr 2021 seine Anwendung.

2.1 Methodik

Die Bewertung der einzelnen Indikatoren erfolgte durch die Projektarbeitenden der Fachbüros im Rahmen einer Vor-Ort-Betrachtung. Grundlage bildeten die fünf Hauptindikatoren: Ortsbild und Nutzung, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Aktive Mobilität und Verkehrssituation. Diese wurden feingliedrig durch Unterindikatoren ergänzt. Die Auswahl der Indikatoren stand in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Ziel einer lebendigen, barrierefreien und verkehrsberuhigten Ortsmitte. Die Bewertung der einzelnen Unterindikatoren erfolgte in den Bewertungsstufen gut (+), eingeschränkt (o) und unzureichend (-).

Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks



Quelle: Eigene Darstellung

Mit dem Indikator *Ortsbild und Nutzung* werden die Lage, bauliche Qualitäten, wie zum Beispiel identitätsstiftende Elemente oder die lokale Ökonomie untersucht. Bei der *Aufenthaltsqualität* spielten vor allem die Nutzungs- und Verweilqualität eine bedeutende Rolle: Welche Nutzungen gibt es im öffentlichen Raum? Wo finden soziale Interaktionen statt und welche Ausruhe- und Spielmöglichkeiten liegen vor? Gemäß des Gestaltungsprinzips *Design for all* stellt die *Barrierefreiheit* eine immer wichtiger werdende Eigenschaft von öffentlichen Räumen in der Gesellschaft dar – so auch im Ortsmitten-Projekt. Hierbei werden unter anderem Gehwegbreiten oder Querungsmöglichkeiten sowie die Zugänglichkeiten zu öffentlichen Einrichtungen untersucht. Eine verkehrsberuhigte Ortsmitte entsteht durch die Priorisierung *aktiver Mobilität*. Bei diesem Indikator steht der ÖPNV sowie der Fuß- und Radverkehr im Mittelpunkt. Durch den fünften Indikator, die *Verkehrssituation*, wird der fließende und ruhende motorisierte Individualverkehr genauer untersucht: Wie sind die Flächen zwischen dem motorisierten Verkehr und den zu Fuß Gehenden aufgeteilt? Wie belastend ist die Verkehrsmenge für die Ortsmitte?

Im Endergebnis des Ortsmitten-Checks wurde die Bewertung der einzelnen Indikatoren grafisch in einer kompassähnlichen Abbildung dargestellt und Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die einzelnen Haupt- und Unterindikatoren können den Plänen im Anhang entnommen werden.

2.2 Bewertung des Untersuchungsbereichs

Im Folgenden werden die Ergebnisse des Ortsmitten-Checks prägnant zusammengefasst und abschließend kartografisch dargestellt. Der Analyseplan mit der zusammenfassenden Bewertung der Haupt- und Unterindikatoren (Lage- oder Luftbildplan) findet sich vergrößert im Anhang. Ebenso wie eine bebilderte Bestandsanalyse.

Ortsbild und Nutzung

Die zwei Ortsmitten mit dem Europaplatz und der evangelischen Martinskirche und dem Bahnhofplatz liegen zentral in Berghausen und fungieren als Ankerpunkte. Zwischen ihnen liegen verschiedene Wegeverbindungen und eine Vielzahl an Nebenstraßen. Ein zusammenhängendes Radwegenetz ist nicht ersichtlich. Der Fußverkehr kann sich über attraktive Nebenrouten zwischen den Ortsmitten bewegen. Die Pfinz und die Bahnanlagen wirken als Barrieren und trennen Berghausen in mehrere Bereiche.

Abbildung 3: Luftbild



Quelle: Gemeinde Pfinztal

Der Untersuchungsbereich weist einige identitätsstiftende Gebäude auf. Zu nennen ist u.a. der Gasthof „Zum Laub“ oder die neu gestalteten Gebäude am Europaplatz mit dem Selmnitzsaal und der Ortsverwaltung sowie das naheliegende evangelische Gemeindehaus mit der Martinskirche. Negativ fügt sich aktuell die alte Gaststätte „Zum Adler“ am Bahnhofsplatz aufgrund einer fehlenden Nutzung ein.

Abbildung 4: Gasthof "Zum Laub"



Quelle: Eigene Aufnahme

Aufenthaltsqualität

Der öffentliche Raum im Untersuchungsbereich weist keine Nutzungsvielfalt für unterschiedliche Nutzergruppen (Kinder, Senior:innen) auf. Auf dem Bahnhofsplatz finden regelmäßig temporäre Nutzungen, wie ein Wochenmarkt statt, welcher von der Berghausener Bevölkerung gut angenommen wird.

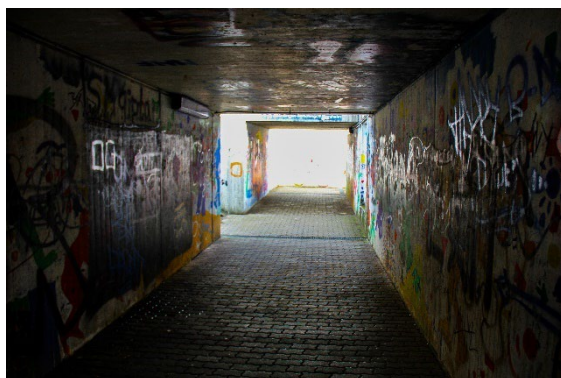
Die soziale Sicherheit ist maßgeblich von der Belebung und Bespielung des öffentlichen Raums abhängig. Im Untersuchungsgebiet ist diese an mehreren Stellen eingeschränkt z. B. die Fußgängerunterführung zwischen dem Bahnhofsplatz und der Wöschbacher Straße mit Anbindung zu den S-Bahn- und Bushaltestellen sowie die gesamte Unterführung entlang der Bahnstrecke. An diesen Stellen ist Verweilqualität stark eingeschränkt, zum Teil werden diese als Angsträume empfunden, welche eher gemieden werden.

Abbildung 5: Bahnhofsplatz



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 6: Unterführung



Quelle: Eigene Aufnahme

Im Untersuchungsbereich mangelt es im öffentlichen Raum flächendeckend an Spiel- und Verweilmöglichkeiten für Jung und Alt. Beispielhaft kann hier die Platzsituation vor der Eisdieler „il gelato“ genannt werden, an der die Sitzgelegenheiten zur Karlsruher Straße und nicht zum Platz gewandt sind. Des Weiteren folgt die Möblierung im öffentlichen Raum keiner einheitlichen Gestaltung – wiederkehrende Elemente sind daher nicht erkennbar.

Grün- und Freiflächen sind im Untersuchungsgebiet zwar vorhanden, können aber aufgrund von fehlenden Zugänglichkeiten nur eingeschränkt genutzt werden. Ein Beispiel hierfür stellt die Pfinz dar. Entlang des Flusslaufs der Pfinz sind Wege und Flächen mit einem hohen Potenzial für ein Verweilen im öffentlichen Raum vorhanden. Die Aufenthaltsqualität ist jedoch derzeit als gering einzuschätzen, da u.a. Sitzmöglichkeiten fehlen und auch kein angelegter Zugang zum Wasser besteht.

Barrierefreiheit

Die Regelbreite für Gehwege beträgt 2,50 m und geht von einer ungehinderten Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden inklusive der erforderlichen Sicherheitsabstände zu festen oder beweglichen Hindernissen aus (FGSV 2006: 81ff). Im Untersuchungsgebiet sind aufgrund der dörflichen Strukturen viele Gehwege schmäler als 1,60 m und werden zum Teil durch Hindernisse wie parkende Pkw noch weiter eingeschränkt z.B. im östlichen Teil der Karlsruher Straße insbesondere im Abschnitt nach der Kelterstraße. Im Hinblick auf eine barrierefreie Mobilität sollten 1,60 m nicht unterschritten werden, da dies das Mindestmaß bei dem sich Personen mit

Abbildung 7: Sitzgelegenheiten an der Karlsruher Straße



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 8: Blick auf die Pfinz



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 9: Engstelle für den Fußverkehr



Quelle: Eigene Aufnahme

Rollstühlen oder Rollatoren sicher fortbewegen können, darstellt (FGSV 2011:40).

Die vorhandenen Querungsanlagen im Untersuchungsbereich sind nicht barrierefrei ausgebaut. Dies gilt u.a. für die Lichtsignalanlagen an der Karlsruher Straße/ Brückstraße und die Fußgängerüberwege an der Brückstraße und Am Bahnhofplatz. Auch stellen die nichtabgesenkten Bordsteine an vielen Querungsstellen im Untersuchungsgebiet eine erhebliche Barriere dar.

Die mangelnde Barrierefreiheit des Untersuchungsbereichs wird durch die Bahnanlage weiter verdeutlicht. Diese ist derzeit aufgrund eines fehlenden Aufzuges und erheblichen Höhenunterschieden für Personen mit rollenden Fahrzeugen wie Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen nicht zugänglich. Für Personen mit Seheinschränkungen fehlen Bodenindikatoren und Kontraste.

Aktive Mobilität

Durch den S-Bahn-Anschluss nach Karlsruhe und Heilbronn ist Berghausen ideal an die umliegenden Oberzentren angebunden. Es besteht eine Bushaltestelle nördlich des Bahnhofs in der Straße An der Bahn auf Höhe der Steigstraße, welche eine Verbindung zwischen Berghausen und Wöschbach ermöglicht. Erst seit Dezember 2021 schließt die Buslinie 152 Karlsbad Langensteinbach und Berghausen Bahnhof an.

Abbildung 10: Fehlende Barrierefreiheit an einem Fußgängerüberweg/ Zebrastreifen



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 11: Zugang der Bahnanlage



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 12: SPNV-Haltestelle



Quelle: Eigene Aufnahme

Durch den Untersuchungsbereich verläuft das RadNETZ-BW. Die regional gut ausgebaute Radinfrastruktur wird in Berghausen nicht weitergeführt. So ist es insbesondere auf den Straßen (B10/B293), welche eine höhere Pkw- und Schwerlastverkehrbelastung aufweisen, trotz Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h unattraktiv für den Radverkehr. Der Fuß- und Radverkehr wird in einigen Bereichen, z. B. an der Jöhlinger Straße, auf gemeinsamen Flächen geführt, dies führt zu häufigen Nutzungskonflikten. Im öffentlichen Raum sind nur wenige Radabstellanlagen installiert. Ein gutes Beispiel findet sich an der S-Bahn- und Bushaltestelle wieder. Insgesamt fehlt es aber an einer durchgängigen Radverkehrsinfrastruktur.

Zu Fuß Gehende finden oftmals keine idealen Voraussetzungen auf den Gehwegen vor, die Gehwege entsprechen häufig nicht dem Regellaß, werden durch parkende Pkw eingeschränkt oder gemeinsam mit dem Radverkehr genutzt. Dies kann aufgrund der höheren Geschwindigkeiten von Fahrrädern mit Elektroantrieb zu Konflikten und Unsicherheiten führen. Als Beispiele hierfür können die Gehwege Am Bahnhofsvorplatz, Schloßgartenstraße, Karlsruher Straße sowie an der Friedhofsstraße aufgezählt werden. Für einen attraktiven Fußverkehr sind neben adäquaten Gehwegen ein enges Netz an Querungen Voraussetzung. Fahrbahnüberquerungen stellen im Alltag häufig die größte Herausforderung für zu Fuß Gehende dar. Diese sind im Untersuchungsbereich u.a. an der Jöhlinger Straße und Karlsruher Straße zu finden.

Abbildung 13: Wegweisung im Radverkehr



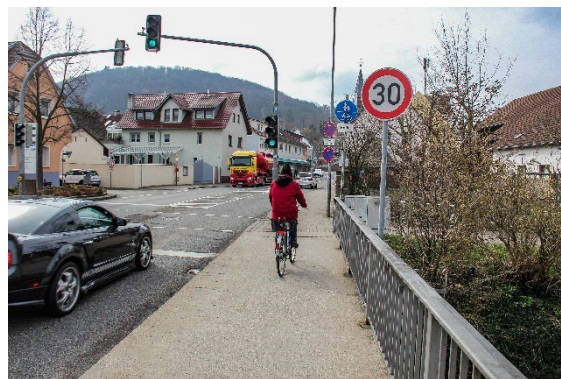
Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 14: Radverkehrsfurt



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 15: Gemeinsamer Geh- und Radweg



Quelle: Eigene Aufnahme

Verkehrssituation

Die Straßen im Untersuchungsbereich zeichnen sich insbesondere durch eine Dominanz des fließenden und ruhenden motorisierten Verkehrs aus. Dies zeigt sich in der Flächenaufteilung, bei dem nur ein geringer Teil dem Fuß- und Radverkehr zugesprochen wird. Dies gilt für die beiden Bundesstraßen, aber auch für umliegende Nebenstraßen (Am Bahnhofplatz, Schulstraße, Am Stadion, Kelterstraße). In Teilen sind temporäre Beschränkungen der Parkdauer für den ruhenden Verkehr vorhanden (Brückstraße), dennoch fehlt ein flächendeckendes Parkraummanagement. Die Einmündung von der B293 in die Brückstraße stellt aufgrund eingeschränkter Sichtbeziehungen und einer fehlenden Querungsanlage für zu Fuß Gehende eine gewisse Gefahrenstelle dar. Auch in der Unterführung der Bahnlinien kommt es aufgrund der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr zu Konfliktsituationen.

Im Analyseplan (nachstehende Abbildung) sind die einzelnen Indikatoren des Ortsmitten-Checks verortet. Hierbei sei der Hinweis gegeben, dass nicht jede analysierte Einzelheit, sondern lediglich die wichtigsten Merkmale für eine aussagekräftige Analyse mit aufgenommen wurden. Anhand des Plans wird ersichtlich, dass insbesondere am Bahnhofplatz sowie an den Bundesstraßen zahlreiche Aspekte mit in die Analyse eingeflossen sind. Hier besteht besonderer Handlungsbedarf, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist stark eingeschränkt und die Voraussetzungen für die aktiven Mobilitätsformen weisen größere Mängel auf.

Abbildung 16: Schwerverkehr in Berghausen



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 17: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmittens-Checks

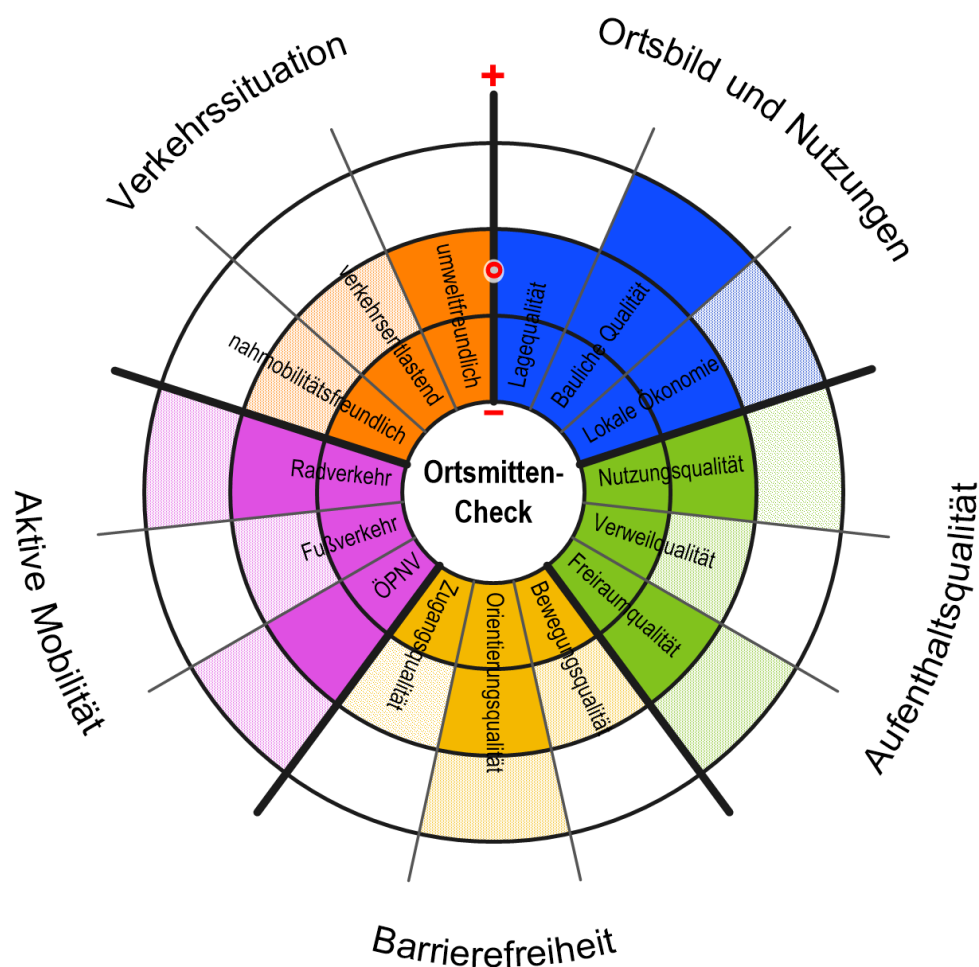


Quelle: Eigene Darstellung

2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden in Form eines Bewertungskompasses übersichtlich dargestellt. Insgesamt 15 Cluster beschreiben die Bestandsituation der fünf Hauptindikatoren. Je weiter die Kompassnadel nach außen zeigt, desto besser der aktuelle Zustand bzw. desto positiver die Bewertung des jeweiligen Clusters. Darüber hinaus zeigt die Kompassnadel in welchen Bereichen die Herausforderungen und Entwicklungspotenziale der Kommune für die Neugestaltung der Ortsmitte liegen.

Abbildung 18: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale



Quelle: Eigene Darstellung

Legende:

Bestandsituation		Herausforderungen & Entwicklungspotenziale	
------------------	--	--	--

Der Ortsmitten-Check zeigt, dass in Berghausen verschiedene Herausforderungen für eine attraktive Ortsmitte herrschen. Negativ bewertet wird in Berghausen insbesondere die fehlende **Barrierefreiheit**, sowohl im öffentlichen Raum an wichtigen Querungsstellen, als auch im Zugang der S-Bahn- und Bushaltestelle. Ein barrierefreies Wegenetz sowie eine barrierefreie Zugänglichkeit zu öffentlichen Einrichtungen (Rathaus, ÖPNV-Haltestellen, Kirche etc.) sind ausschlaggebende Eigenschaften, damit sich alle Personen im öffentlichen Raum einwandfrei fortbewegen können. Demzufolge sind sie essentiell für einen belebten öffentlichen Raum.

Besonders die **aktive Mobilität** in Form von Fuß- und Radverkehr müssen in Berghausen neben dem barrierefreien Ausbau des öffentlichen Raums priorisiert werden. Über die Nebenrouten ist aktuell eine sichere Fortbewegung möglich. Dennoch fehlen gesicherte Querungsstellen an wichtigen Überwegen. Berghausen verfügt über Gehwegbreiten, wie sie standardmäßig in Gemeinden ähnlicher Größe und Struktur, bedingt durch die historische Entwicklung, zu finden sind. Die zukünftigen kurz- und mittelfristigen Handlungsfelder sollten sich demnach insbesondere in einer Verbesserung des Längs- und Querverkehrs orientieren. Dazu zählen eine Verbesserung der Querneigung, das Absenken des Bordsteins an Kreuzungspunkten sowie das Schaffen von neuen Querungsanlagen entlang der Hauptstraße. Ein weiterer Teil der aktiven Mobilität nimmt der Radverkehr ein. Hier weist Pfinztal kaum entsprechende Infrastrukturen auf.

Des Weiteren fehlt eine generelle **Aufenthaltsqualität** im öffentlichen Raum. An wenigen Orten bestehen Sitz- und Verweilmöglichkeiten. Es fehlt an einer Nutzungsvielfalt, so dass diese sowohl für jüngere als auch ältere Menschen genutzt werden können. Auf der anderen Seite fehlt eine Nutzungsmöglichkeit, die eine Bespielung des öffentlichen Raums zur Folge hätte. So könnten neben Spielmöglichkeiten auch systematisch Verweil- und Rastmöglichkeiten zwischen den Ankerpunkten – den Ortsmitten – errichtet werden. Für den Bahnhofplatz als zentraler Ankerpunkt gilt es, diesen mehr zu beleben. Die großräumige Freifläche eignet sich zudem neben dem Wochenmarkt für weitere temporäre Bespielungen, die auch regelmäßig stattfinden können. Ein weiteres Beispiel ist die Pfinz, die ein hohes Potenzial für eine zukünftige Aneignung bzw. bewusste Nutzung aufweist.

Somit liegen die wesentlichen Handlungsfelder und Entwicklungen von Maßnahmen in den Bereichen: Barrierefreiheit; Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum; Förderung von Fuß- und Radverkehr.

3 Beteiligungskonzept

In Pfinztal wurden insgesamt drei Beteiligungsbausteine verwendet, die individuell auf die Kommune zugeschnitten und gemeinsam mit den Projektbeteiligten der Gemeinde konzipiert und durchgeführt wurden. Die unterschiedlichen Beteiligungsbausteine dienten dazu die Bürger:innen für die Entwicklung der Ortsmitte zu sensibilisieren. Die sich aus dem offenen und kreativen Prozess mit den Bürger:innen und weiteren Akteur:innen ableitenden inhaltlichen Ziele und räumlichen Schwerpunktbereiche wurden zusammengefasst und ausgewertet und bilden die wichtige Grundlage für die Maßnahmenvorschläge, den Zielplan und das Planungsleitbild.

3.1 Kommunalen Planungsworkshop

Zum Zeitpunkt des Starts des Projektes haben sich verschiedene Planungsbüros mit den verkehrlichen Fragestellungen im Untersuchungsbereich befasst. Das Büro Querplaner Buck+Heilig ist beauftragt eine verkehrliche Analyse des Ortsteils vorzunehmen, MODUS CONSULT erstellt ein Radverkehrs- und Parkraumkonzept und das Büro Faktorgruen plant die zukünftige Grünraumgestaltung. Darüber hinaus besteht bereits ein Bebauungsplan der Gemeinde Pfinztal, der den Bahnhofplatz miteinschließt. Zusätzlich wurde die Architektin Bettina Holzleiter zum kommunalen Planungsworkshop eingeladen, da sie zukünftig zahlreiche Beteiligungsprozesse in Pfinztal begleiten wird und so bereits einen umfassenden Einblick der laufenden Projekte erhält. Verwaltungsmitarbeiter:innen ergänzten den Teilnehmerkreis.

Ziel des Workshops war es, insbesondere die Planungsbüros untereinander zu vernetzen sowie die laufenden Planungen gegenseitig vorzustellen. So fand der Beteiligungsbaustein aufgrund der pandemischen Umstände als Online-Videokonferenz nachmittags am 15. März 2021 statt. In zwei getrennten Blöcken stellten die Fachbüros ihre laufenden Arbeiten und anstehende Planungen vor, so dass anschließend über mögliche Synergien diskutiert wurden.

Abbildung 19: Teilnehmende digitaler kommunaler Planungsworkshop



Quelle: Eigene Darstellung

Einig waren sich die Teilnehmenden, dass als mittel- bis langfristiges Projekt der barrierefreie Ausbau der S-Bahnhaltestelle Pfinztal-Berghausen erfolgen muss. Hierzu gilt es in erster Linie KVV und AVG sowie weitere Akteur:innen miteinzubeziehen. Der Zeitplan soll nach dem Abschluss des Ortsmitten-Projektes weiter konkretisiert werden.

Im weiteren Verlauf des Workshops wurde insbesondere auf die hohe Bedeutung der Unterführung zwischen Bahnhaltestelle und Bahnhofplatz hingewiesen. Hier bestehen aktuell keine Qualitäten für den Fuß- und Radverkehr, da die Querung nicht barrierefrei ist. Bei der Verbindung über die Gleisanlagen hinweg gilt es vor allem Ältere und Kleinkinder zu berücksichtigen. Außerdem wurde betont, dass es in ganz Berghausen an Begegnungsstätten für Jung und Alt fehlt. Diese sollen

zukünftig unter Abstimmung der verschiedenen Konzepte entwickelt werden. Darüber hinaus wird festgehalten, dass es weiterhin erlaubt sein soll in den einzelnen Projekten „groß zu denken“, dennoch auch kleine Zwischenschritte, die kurzfristig umsetzbar sind, notwendig sind.

Innerhalb der einzelnen Projekte finden zahlreiche Beteiligungsformate statt. Diese gilt es in Zukunft aufeinander abzustimmen, damit eventuelle Synergieeffekte aus verschiedenen Ansätzen entstehen. Der erste Beteiligungsbaustein des Ortsmitten-Projektes diente hier zur Vernetzung der einzelnen Akteur:innen. Die Pfinztaler Bürgerschaft ist in Bezugnahme zu weiteren Beteiligungsformen „müde“, so dass die Anzahl, ohne die Beteiligungsqualität einzuschränken, durch Abstimmung reduziert werden muss. Durch das Ortsmitten-Projekt wird der Gemeinde Pfinztal ein umfassender Baukasten unterschiedlicher Beteiligungsformate zur Verfügung gestellt.

Abschließend erfolgte der Hinweis, dass alle Maßnahmen in Bezug zum Gemeindeentwicklungskonzept 2035 stehen müssen. Mithilfe des Ortsmitten-Projektes soll ebenfalls eine Vernetzung und Akquirierung von verschiedenen Fördermitteln geprüft werden, sowie eine Bündelung der wesentlichen Handlungsfelder in Kombination mit anschließenden Maßnahmen erfolgen.

Eine ausführliche Dokumentation des kommunalen Planungsworkshops findet sich im Anhang.

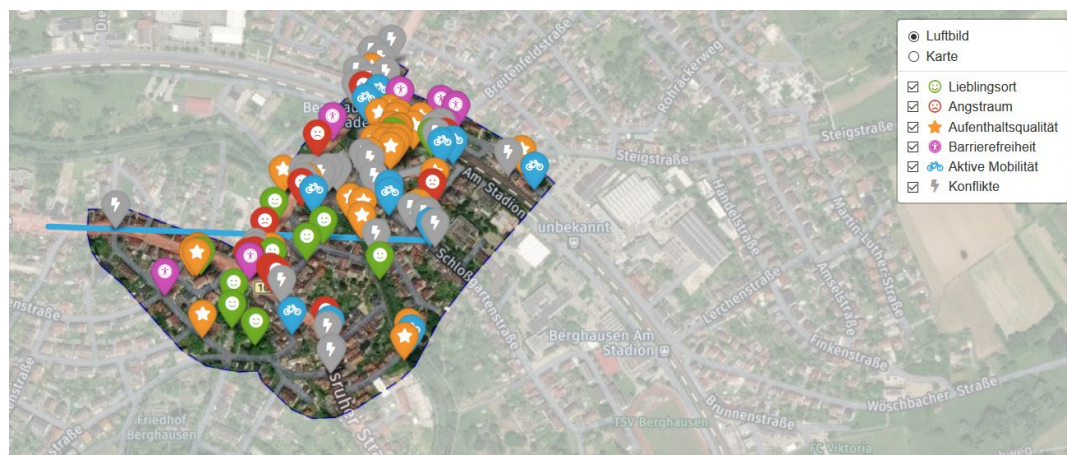
3.2 Online-Dialog

Als zweiter Beteiligungsbaustein wurde der Online-Dialog in Form einer interaktiven Karte ausgewählt. So bestand für die Pfinztaler Bürgerschaft unter dem Link www.ideenkarte.de/pfinztal ab dem 23. April 2021 für vier Wochen die Möglichkeit, Erfahrungen sowie Anregungen online zu teilen. In den Kategorien Aufenthaltsqualität, Lieblingsort, Angstraum, Barrierefreiheit, Konflikte und aktive Mobilität konnten auf der interaktiven Karte Stecknadeln gesetzt werden. Die platzierten Beiträge waren öffentlich einsehbar und konnten darüber hinaus mit einem Like bzw. Dislike versehen werden. Des Weiteren bestand die Möglichkeit drei feststehende Anfangssätze zu beenden:

- Eine lebensvolle Ortsmitte zeichnet sich für mich durch folgende Aspekte aus: ...
- Aktuell fehlen mir in der Ortsmitte von Pfinztal Berghausen folgende Aspekte: ...
- Der wichtigste Punkt der Ortsmitte ist für mich: ...

In dem o. g. Zeitraum sind insgesamt 124 Beiträge eingegangen. Ob die Beiträge inhaltlich in der passenden Kategorie eingeordnet wurden, konnte im Zuge der Auswertung nicht geprüft werden. So besteht die Möglichkeit, dass es zu inhaltlichen Überschneidungen der Kategorien kommen kann (bspw. Angstraum und Konflikt). Es zeigt sich, dass zu allen sechs Kategorien Pins gesetzt wurden. Sichtbar wird daraus, dass die interaktive Karte in Pfinztal intensiv genutzt wurde und, dass die Pfinztaler Bevölkerung viele Ideen und Anregungen hat. Ein Beteiligungsformat wie die interaktive Karte wird erfahrungsgemäß vorrangig genutzt, um auf Missstände und Handlungserfordernisse hinzuweisen und weniger, um bereits positive Situationen hervorzuheben.

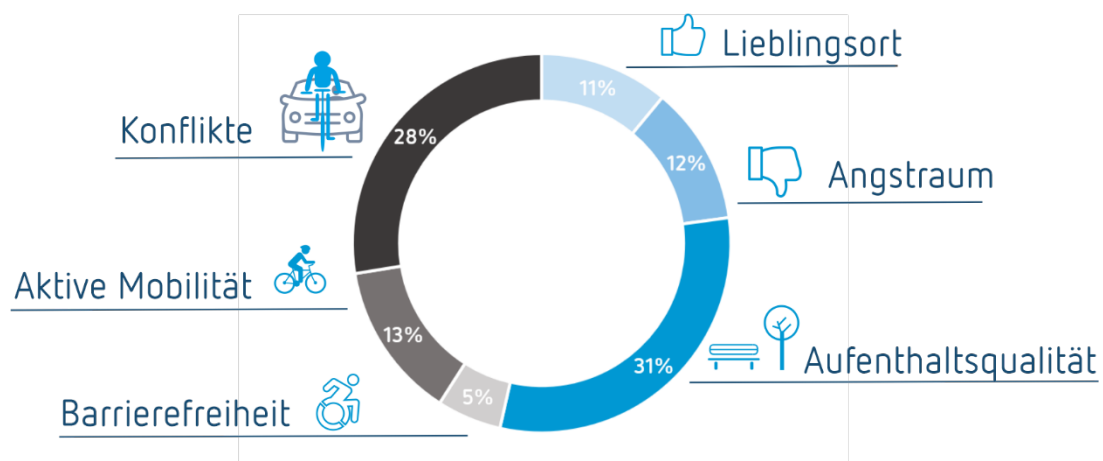
Abbildung 20: Gesamtübersicht der interaktiven Karte



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von HERE 2021

An einigen Stellen wurden mehrfach Pins mit Beiträgen gesetzt. Im Untersuchungsbereich ist dies vor allem für die Bereiche Bahnhofsplatz, Kreuzung B10/B293, Europaplatz und im Bereich der Pfinz, der Fall. Insgesamt wurden bei den Beiträgen **229 Likes** und **18 Dislikes** vergeben. Große Bestätigungen erfuhr eine Idee aus der Kategorie Aufenthaltsqualität bezüglich der Renaturierung der Pfinz. Hier sind Verweilmöglichkeiten sowie ein durchgängiger Fuß- und Radweg erwünscht. Des Weiteren erfuhren sämtliche Ideen zur Bespielung des Bahnhofsplatzes mit gastronomischen Angeboten sowie einer gezielten Begrünung, die einen Raum der Begegnung schaffen, hohe Befürwortung. Die Anmerkungen verteilen sich wie folgt auf die Kategorien:

Abbildung 21: Prozentualer Anteil der Beiträge nach Kategorien



Quelle: Eigene Darstellung

Fast ein Drittel der Beiträge wurden in der Kategorie Aufenthaltsqualität abgegeben. Mehr als ein Viertel der Beiträge weist auf Ideen bzw. Veränderungsbedarf in der Kategorie Konflikte hin. Etwas über zehn Prozent der Beiträge beschäftigen sich mit der Aktiven Mobilität, den Lieblingsorten und den Angsträumen. Die übrigen fünf Prozent entfallen auf die Kategorie der Barrierefreiheit. Besonders bei der prozentualen Verteilung wird deutlich, dass die Themen Aufenthaltsqualität und Konflikte besonderes Augenmerk der Pfinztaler Bevölkerung erhalten. Lieblingsorte wurden vor allem in den verkehrsberuhigteren Bereichen hinter den Bundesstraßen platziert. So z. B. entlang der

Pfinz oder nahe dem Gemeindehaus. Die Angsträume konzentrieren sich auf die Bundesstraße und auf die Unterführung entlang der S-Bahn-Gleise. Im Wesentlichen sind durch den Online-Dialog in der Kategorie Aufenthaltsqualität zahlreiche Ideen zur Neugestaltung des Bahnhofsplatzes eingegangen. Eine Auswahl der Vorschläge ist:

- Spielplatz für Kleinkinder
- Gastronomie mit Außenbereich, Biergarten
- Integration umliegender Grünflächen, neue attraktive Bepflanzungen
- Multifunktionale Bühne (z. B. für Künstler:innen)

Weiterführend wurde die nicht-vorhandene Aufenthaltsqualität am Europaplatz angemerkt.

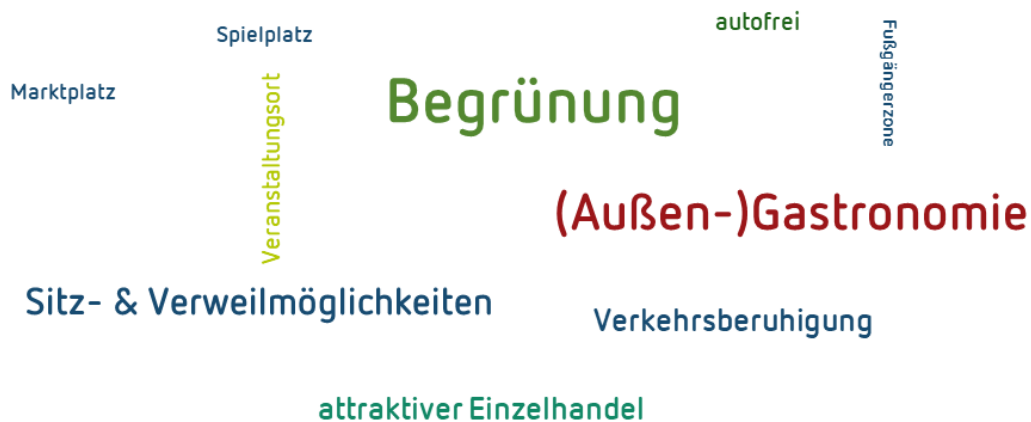
Ebenso die Renaturierung der Pfinz, als zentraler Aspekt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität. In der Kategorie Barrierefreiheit wird bemängelt, dass Gehwege und Querungsstellen nicht barrierefrei ausgebaut sind. Zudem reduziert der ruhende Kfz-Verkehr die tatsächlich nutzbare Gehwegbreite. Auch die Steigerung der aktiven Mobilität wurde in der interaktiven Karte diskutiert. So wird sich mehr Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende gewünscht.

Die Pins der Kategorie Konflikte ballen sich bei der Unterführung, Wöschbacher Straße /Jöhlinger Straße, der Unterführung zwischen Bahnhofplatz und den Bahnanlagen, der Kreuzungssituation zwischen der B293 und Brückstraße, entlang der B10 sowie im Schulbereich entlang der Schloßgartenstraße.

Außerdem nutzten 37 Teilnehmende die Möglichkeit die o. g. Sätze zu vervollständigen. Mit dem ersten zu vervollständigen Satz („Eine lebensvolle Ortsmitte zeichnet sich für mich durch folgende Angebote aus: ...“) sollte die Bürgerschaft die Möglichkeit bekommen, ihre konkreten Vorstellungen und Wünsche einer generellen Ortsmitte mitzuteilen. Die nachstehende Wordcloud verdeutlicht, dass die Teilnehmenden unter einer lebendigen Ortsmitte einen begrünten Ort, der mit zahlreichen gastronomischen Angeboten als Kommunikations- und Begegnungsort dient, verstehen. Dazu sind ausreichende Sitz- und Verweilmöglichkeiten besonders wichtig. Neben einem attraktiven Einzelhandelsangebot wird auch ein verkehrsberuhigter Bereich gefordert. In der Auswertung wurden die eingegangenen Beiträge nach Schlagwörtern gefiltert und so in einer Wordcloud dargestellt. Je größer das Schlagwort erscheint, desto häufiger wurde es erwähnt.

Abbildung 22: Aspekte einer lebensvollen Ortsmitte

Kommunikations- & Begegnungsort



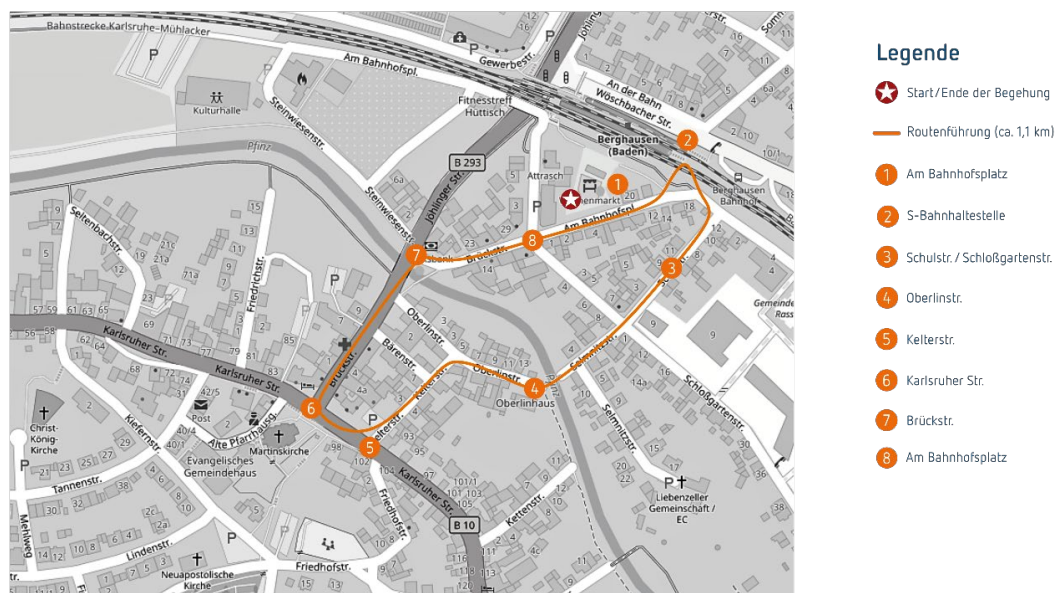
Quelle: Eigene Darstellung

Eine ausführliche Dokumentation des Online-Dialogs findet sich im Anhang.

3.3 Planungsspaziergang

Als dritter Beteiligungsbaustein wurde ein Planungsspaziergang durchgeführt, der am 23. September 2021 stattfand. Hierzu wurde vom Planungsbüro in Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung Pfinztal eine Route mit thematischen Schwerpunkten ausgearbeitet. Die thematischen Schwerpunkte orientieren sich an den Ergebnissen aus dem Ortsmitten-Check und den bereits durchgeführten Beteiligungsbausteinen (s. o.). Ziel war es, vorhandene Mängel vor Ort aufzuzeigen und über Verbesserungsvorschläge bzw. mögliche resultierende Maßnahmen zu diskutieren. So standen im Fokus potenzielle verkehrsberuhigte Bereiche, neu zu gestaltende barrierefreie Querungsmöglichkeiten und Gestaltungsideen, um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen. Damit die Zielgruppen möglichst heterogen ausfällt, wurden 100 Zufallsbürger:innen postalisch angeschrieben, je ein Drittel aus den Altersgruppen 18-39, 40-59, und über 60 Jahre. Zusätzlich wurden Vertreter:innen aus dem Gemeinschafts- und Ortschaftsrat eingeladen.

Abbildung 23: Route des Planungsspaziergangs



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage von © OSM und Mitwirkende

Den Startpunkt der 1,1 km langen Route bildete die Ortsmitte mit dem Bahnhofsplatz. Nach einer Begrüßung des Ortsvorstehers von Pfinztal Berghausen, Herrn Rothweiler, leitete Herr Baniseth (Planersocietät) den Planungsspaziergang mit Hintergründen des Modellprojekts ein. Als thematischer Einstieg wurde die fehlenden Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofsplatz diskutiert und mögliche Verweilmöglichkeiten und Begrünungen vorgeschlagen. Zusätzlich wurde über den Charakter des Platzes, den dieser in Zukunft einnehmen soll, debattiert. Von den Teilnehmenden wurde angemerkt, dass auch in Zukunft eine gewisse Freifläche vorhanden bleiben soll, die verschiedenen Nutzungen (Wochenmarkt, Veranstaltungen, Boule) zugeführt werden kann. Neben einem Trinkwasserbrunnen besteht der Wunsch nach einer temporären gastronomischen Nutzung, evtl. in Form eines Bauwagens. Mit dem Start der Route stand als nächster Aspekt ein barrierefreier Ausbau der gesamten Bahnhofsanlage im Fokus. Herr Keller von der Gemeindeverwaltung Pfinztal erörterte die spezielle Diskussion in Berghausen und berichtete über vorhandene Ideen zur Errichtung eines Aufzuges oder einer Rampe. Er erläuterte den Teilnehmenden, dass für eine barrierefreie Umsetzung zu wenig Fläche zur Verfügung steht. Hier muss in naher Zukunft eine Lösung mit allen beteiligten Akteuren (Bahn, Gemeindeverwaltung etc.) gefunden werden.

Abbildung 24: Impression des Planungsspaziergangs (1)



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 25: Impression des Planungsspaziergangs (2)



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 26: Impression des Planungsspaziergangs (3)



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 27: Impression des Planungsspaziergangs (4)



Quelle: Eigene Aufnahme

Anschließend wurde anhand des Fußgängerüberwegs am Bahnhofsplatz die Notwendigkeit von barrierefreien Querungen erläutert. Als nächste Station der Route wurde die Schulstraße/Schloßgartenstraße anvisiert, wo das Thema sicherer Schulweg besprochen wurde. Hier wurde dieverkehrliche Anbindung des Schulstandorts von den Teilnehmenden kritisiert. Die Bundesstraßen werden als große Barrieren angesehen, da Quermöglichkeiten fehlen. Aufgrund dessen bringen zahlreiche Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Als Gefahrenstelle wird hier explizit die Querungsstelle an der Schloßgartenstraße unmittelbar vor der Schule beschrieben, da diese von vielen Verkehrsteilnehmenden nicht wahrgenommen wird. Daher wird die zulässige Geschwindigkeit und eine Sperrung der Straße für den MIV zu Schulzeiten diskutiert. An der Kreuzung Kelterstraße/Karlsruher Straße stand vor allem der Aspekt der Straßenraumaufteilung zur Diskussion. Zudem wurde der Wunsch geäußert, dass der Parkplatz zum Aufenthaltsort mit Sitz- und Spielmöglichkeiten umgestaltet wird. Die vorhandenen Sitzgelegenheiten sind in schlechtem Zustand und mit Blickrichtung zur Karlsruher Straße, wodurch die Aufenthaltsqualität als gering angesehen wird. Darüber hinaus wird zur Diskussion eine sichere Querung am Übergang zwischen der Friedhofstraße und Kelterstraße gefordert, so dass der Schulweg direkt zur Fußgängerbrücke über die Pfinz und nicht entlang der Bundesstraßen führt. Außerdem wird die lange Wartezeit an der Fußgängerampel an der Kreuzung der Bundesstraßen bemängelt. Der Planungsspaziergang endete an der Einmündung zur Brückstraße, die perspektivisch umgestaltet werden soll. Die Teilnehmenden bemängeln den

unübersichtlichen Straßenraum, der durch viele verschiedene Verkehrsteilnehmende sowie einer schlechten Einsehbarkeit geprägt ist. Vorgeschlagen werden für diesen Bereich eine Einbahnstraßenregelung, welche für den Radverkehr freigegeben ist oder einen Verkehrsberuhigten Bereich mit klaren Parkregelungen, bei dem vor allem für den Fußverkehr mehr Aufenthaltsqualität entsteht. Insgesamt wird der dritte Beteiligungsbaustein von den Teilnehmenden positiv bewertet. Die zuvor durch das Fachbüro aufgenommenen Mängel im öffentlichen Raum konnten mit den Teilnehmenden vor Ort diskutiert werden, so dass zahlreiche weitere Anmerkungen sowie Ideen und Lösungsansätze geäußert wurden.

Eine Dokumentation des Planungsspaziergangs findet sich im Anhang.

4 Zielplan und Maßnahmen

Aus den in der vorangestellten Analyse und den Beteiligungsprozessen gewonnen inhaltlichen und räumlichen Erkenntnissen wurde eine Zielplanung für eine barrierefreie Gestaltung einer lebenswerten Ortsmitte abgeleitet und konkrete Handlungsempfehlungen für die Kommunen entwickelt. Die Zielplanung führte die Maßnamenvorschläge in den gemeinsam definierten Schwerpunktbereichen räumlich zusammen und beschreibt das Bild der neuen Ortsmitte. Ergänzt wurde das räumliche Bild durch eine Maßnahmenübersicht mit Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsperspektive.

Zusammenfassender Zielplan

Der Zielplan für Pfinztal stellt übergreifend den Rahmen für die Zielsetzung der städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumbezogenen Maßnahmen dar. Schwerpunkt bilden die beiden ausgemachten Ortsmitteln mit dem Bahnhofs- und Europaplatz, die zukünftig ihre Ankerwirkung in Berghausen stärker entfalten sollen. Ziel ist es daher auch, die dazwischen liegenden Straßen und Wege mit der angrenzenden Bebauung attraktiv zu gestalten. Zum Untersuchungsbereich des Ortsmitteln-Projekts zählen zudem das im Osten liegende Bildungsquartier sowie der Nahversorgung am TIPP-Areal.

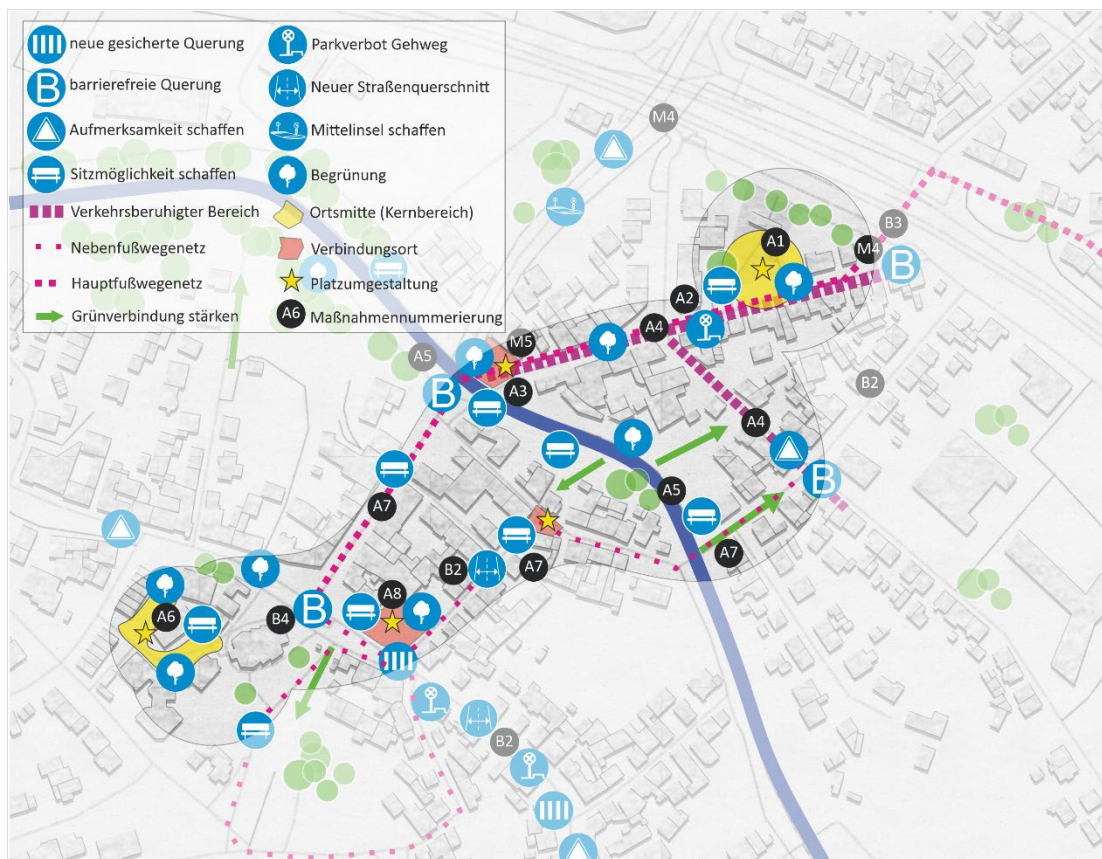
Einen zentralen Abschnitt bilden die Hauptverkehrsstraßen Karlsruher Straße (B10) und Brückstraße (B293). Dieser Abschnitt soll mit unterschiedlichen verkehrlichen Maßnahmen und Veränderungen im öffentlichen Raum aufgewertet werden. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr soll durch verkehrssicherheitsfördernde Maßnahmen wie weitere Querungsanlagen sowie durch eine Reduzierung von Pkw-Parkmöglichkeiten gestärkt werden. Zusätzlich soll eine Temporeduzierung sowie die Aufwertung der Seitenräume durch Sitzmöglichkeiten und Grünstrukturen in den Nebenstraßen rund um das Bildungsquartier erfolgen. Langfristig ist eine Straßenraumneuverteilung anzustreben, die eine weichere Separation von Verkehrsräumen z.B. durch einen niveaugleichen Ausbau zulässt. Als Pilotprojekt kann hier die Straße am Bahnhofsplatz dienen, so dass bei erfolgreicher Umsetzung eine Ausdehnung auf weitere Straßenzüge geprüft werden kann.

Bei den Handlungsfeldern und Maßnahmen soll sich auf verschiedene Räume konzentriert werden: **Der Bahnhofsplatz** als Gesamtensemble mit der Zugänglichkeit zur Bahnanlage steht im Fokus der zukünftigen Entwicklungen. Durch den Abriss des Bahnhofsgebäudes in der Vergangenheit sowie den Leerstand der ehemaligen Gaststätte „Zum Adler“ wird der Bahnhofsplatz nur noch zum Transit und durch temporäre Veranstaltungen wie den Wochenmarkt genutzt. Ziel ist ein öffentliches Wohnzimmer für Berghausen, welches zum Verweilen einlädt. Dafür bedarf es einer neuen Platzgestaltung. Als Maßnahmen werden eine Begrünung, Freiflächen zur Bespielung, Spielmöglichkeiten und zum Verkehr abgewandte variable Sitzmöglichkeiten empfohlen, damit der zentral liegende Platz für verschiedene Nutzergruppen, wie z. B. Fahrradtourist:innen, Anwohnende, auf die Bahn Wartende, Kindern, Familien und Senior:innen eine Aufenthaltsmöglichkeit schafft.

Neben den Bahnhofsplatz soll sich auf **den umliegenden Raum** konzentriert werden. Hierzu zählen das Bildungszentrum, das Nahversorgungszentrum, die Pfinz, die „Laubkreuzung“ sowie die Ladenstraße. Am Bahnhofsplatz/Brückstraße. Dies sind wichtige Zielorte für die Anwohnenden, so dass

hier das Fußwegenetz genauer betrachtet wird. Eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Fußverkehr, die eine sichere Fortbewegung gewährleistet, stellt die Grundlage für einen belebten öffentlichen Raum dar. Hier müssen insbesondere die schutzbedürftigen Personengruppen (Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Kinder, Senior:innen) in den Blick genommen werden. Als Ziele der Planung werden hier bauliche Maßnahmen wie die Installation einer gesicherten Querungsanlage und die Aufwertung der Seitenräume durch kleine Mikroräume (Sitzmöglichkeit, Beschattung, Verbreiterung der Gehwege) vorgesehen. Ein weiterer Fokus liegt auf dem **Europaplatz** als zweite Ortsmitte. Anzumerken ist hierbei, dass die Entwicklungen am Bahnhofsplatz gegenüber dem Europaplatz als prioritär angesehen werden. Mit dem Rathaus, der Verwaltung, der Kirche und dem Gemeindehaus sind am Europaplatz wichtige öffentliche und soziale Nutzungen verortet. Diese gilt es in den Gesamtkontext zum Bahnhofsplatz und dem öffentlichen Raum zwischen den beiden Ankerpunkten zu setzen. Fußwegerouten, Aufenthaltsräume und weitere Aufwertungen des öffentlichen Raums müssen vom Europaplatz, über die Wegeverbindungen bis zum Bahnhofsplatz und darüber hinausgedacht werden.

Abbildung 28: Zielplan



Quelle: Eigene Darstellung Kartengrundlage: Gemeinde Pfinztal

Konkrete Maßnahmenvorschläge aus dem Zielplan

Ergänzend zum Zielplan werden im Folgenden Ausführungen der Maßnahmenvorschläge unterschiedlich ausgiebig erläutert und einfach visualisiert. Mit den Visualisierungen sollen in Berghausen mögliche Atmosphären vermittelt werden, die zu weiteren Planungsschritten (z. B. Wettbewerbe, weitere Planungswerkstätten, Detailprüfungen) und Umsetzungen anregen sollen. Es

werden die Maßnahmenvorschläge nach den priorisierten Handlungsfeldern Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Aktive Mobilität eingeordnet und strukturiert. Das Kapitel schließt mit entsprechend übersichtlichen Maßnahmentabellen.

A1: Fokus Bahnhofswplatz – Umgestaltung/ Weiterentwicklung

Um die Hintergründe der aktuellen Platzgestaltung zu verstehen, muss ein Blick auf die Entstehungsgeschichte gerichtet werden. Der Platz entstand im Zuge eines freiraumplanerischen (nicht städtebaulichen) Wettbewerbs Anfang der 80er Jahre an einer Straße mit einem bestehenden Kriegerdenkmal, das versetzt werden sollte. Der Grundgedanke des Architekten war eine offene Halle mit Überdachung für Marktstände zu schaffen, so dass die Pergola als multifunktionale Fläche dienen sollte. Aktuell fehlt es vor allem an Raumkanten, die ebenfalls durch Grünelemente gebildet werden könnten.

Priorität soll somit eine zeitgemäße Weiterentwicklung des Bahnhofswplatzes genießen. Bereits im ersten Beteiligungsbaustein, dem kommunalen Planungsworkshop, wurde die aktuelle Fehlfunktion des Platzes im Gesamtgemeindegefüge deutlich. In der Vergangenheit fungierte der Bahnhofswplatz als Entrée in die Stadt, der aufgrund seiner Bedeutung als Bahnhofshaltepunkt belebt wurde und als Interaktionsraum diente. Heutzutage wirkt der Platz ungenutzt, so dass er lediglich durch den Wochenmarkt und den Boule-Verein, die bei den Neuplanungen des Platzes mitbedacht werden müssen, eine regelmäßige Nutzung erfährt.

Zukünftig soll der Bahnhofswplatz wieder als Ankerpunkt in Berghausen agieren: Verschiedene Nutzungsformate, wie z. B. Veranstaltungen (Weihnachtsmarkt, Weihnachtsdorf, Kleinkunsthühne, Volksfest, Ausdehnung des Angebotes des Wochenmarkts), können in einem regelmäßigen Turnus eingeführt werden, so dass der Ort am Wochenende eine regelmäßige Nutzung erfährt. Dauerhaft soll der Platz durch eine Neuausrichtung der Baumstrukturen begrünt werden. Darüber hinaus dienen große Bäume als natürliche Schattenspender, die den sich im Sommer stark aufheizenden Schotterplatz angenehm kühlen. Ein neu gestalteter Brunnen mit einem zusätzlichen Trinkwasserbrunnen sorgen für ein angenehmes Mikroklima. Weiterführend werden Sitzgelegenheiten für Jung und Alt sowie mobilitätseingeschränkte Personen in verschiedenen Strukturen angeordnet, so dass ein individuelles und kollektives Verweilen ermöglicht wird. Insbesondere das gastronomische Angebot durch die ehemalige Gaststätte „Zum Adler“ vermissen die Berghausener:innen. Da die Liegenschaft aktuell nicht im kommunalen Besitz ist, könnte ein temporärer Foodtruck mit Außenbestuhlung als Lösung dienen. Der eingangs erwähnte historische Bezug zum Bahnhofswplatz kann durch Schautafeln wieder aufgegriffen werden, so wird den Berghausener:innen und den Besuchenden die Bedeutung des Ortes anschaulich nahegebracht.

Zukünftig gilt es zu prüfen, ob die an den Bahnhofswplatz angrenzenden Immobilien in den kommunalen Besitz übergehen können. Neue Baustrukturen in Form von Mehrfamilienhäusern würden das Quartier und somit den Platz automatisch beleben.

Abbildung 29: Bahnhofsplatz – atmosphärisches Beispiel



Quelle: Eigene Darstellung (pesch partner architekten stadtplaner GmbH / Planersocietät)

A3: Aufwertung „Laubkreuzung“

Die Laubkreuzung stellt einen verkehrlichen und funktionalen Schnittpunkt im Berghausener Gemeindegefüge dar. Zukünftig soll sie nicht nur räumlich, sondern auch ästhetisch den Verbindungspunkt der beiden Ortsmitten – Bahnhof- und Europaplatz – einnehmen. Demzufolge soll hier ein kleiner Interaktions- und Verweilort mit hoher Aufenthaltsqualität durch neue und zahlreiche Sitzgelegenheiten entstehen. Der Straßenzug Am Bahnhofsplatz bis zur Laubkreuzung soll als Erweiterung der lebendigen Ortsmitte betrachtet werden.

A5: Zugang zur Pfinz

Bürger:innen beklagen in den verschiedenen Beteiligungsbausteinen die eingeschränkte Zugänglichkeit der Pfinz. Das Gewässer dient aktuell nicht als Verweil- und Erholungsort sowie als grüne Oase inmitten Berghausens. So gilt es künftig durch Anfrage der entsprechenden Akteure (der Fluss liegt im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Karlsruhe) mit einer Machbarkeitsstudie zu prüfen, welche Möglichkeiten es zum Einbezug der Pfinz als Naherholungsort gibt. Durch eine breite Uferpromenade mit vielen Verweilmöglichkeiten, wie z. B. einem angrenzenden Steg, der die Barrieren der Pfinz abbaut, kann ein neuer Naherholungsort mitten in Berghausen geschaffen werden.

Abbildung 30: Pfinz – atmosphärisches Beispiel



Quelle: Eigene Darstellung (pesch partner architekten stadtplaner GmbH / Planersocietät)

A7: Attraktivierung öffentlicher Raum

Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie anderer externer Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Durch ein hohes Kfz- und Lkw-Aufkommen auf den Bundesstraßen in Berghausen werden diese von den Bewohnenden als sehr laut und unattraktiv empfunden. Die vermeintlich erhöhte Geschwindigkeit und gleichzeitig schmale Gehwege sowie fehlende Sitzmöglichkeiten lassen den Untersuchungsbereich unattraktiv erscheinen und laden nicht zum Aufenthalt ein. Zur Attraktivierung der Ortsmitte wird empfohlen in regelmäßigen Abständen und einem einheitlichen Design Sitz-, Spiel- und Grünelemente zu etablieren. Neben Sitz- und Spielelementen sorgen auch Grünelemente für einen attraktiven öffentlichen Raum. Auch bei geringem Platz können zum Beispiel Blumenampeln an Lichtmasten befestigt werden oder Pflanzkästen aufgestellt werden, die den Straßenraum beleben. Daneben können diese Elemente auch genutzt werden, um einen Raum (wie den Bahnhofplatz) gestalterisch zu fassen und ein „Eingangstor“ zu besonders sensiblen Verkehrsräumen darzustellen. Zur Regulierung der Stadtmöbel im öffentlichen Raum wird empfohlen eine Gestaltungssatzung zu erarbeiten.

B1: Barrierefreie Querungen

Barrierefreie Querungen sind für ein intaktes Fußverkehrsnetz essenziell. Neben älteren Menschen profitieren auch Personen mit Mobilitätseinschränkungen oder Menschen, die z. B. mit einem Kinderwagen unterwegs sind, von einem barrierefreien Ausbau. In Berghausen sind erste Fortschritte mit der barrierefreien Lichtsignalanlage an der S-Bahn- und Bushaltestelle zu erkennen. Nun gilt es die bereits vorhandenen gesicherten Querungsanlagen barrierefrei auszubauen und die

Wegeketten, die zu ihnen führen, mitzudenken. Für den barrierefreien Ausbau von Querungsstellen können Fördergelder der LGVFG beansprucht werden (Siehe Abschnitt Fördermöglichkeiten)

B2: Verbreitungen der Gehwege

In Berghausen sollten wichtige Straßenzüge neu geordnet werden. Das bedeutet konkret, dass zu Fuß Gehende im Seitenraum mehr Platz erhalten und ggf. Parkplätze entfallen müssen. Die Planungen müssen zukünftig mit dem Radverkehrs- und Parkraumkonzept (Büro MODUS CONSULT) zusammen verschnitten werden. Unter einem 1,60 m breiten Gehweg ist eine barrierefreie Fortbewegung nicht mehr möglich. Damit sich zwei zu Fuß Gehende problemlos begegnen können sollte der Seitenraum eine Breite von 2,50 m, im besten Fall von 3,0 Metern, aufweisen. Dies ist aber bei den gewachsenen Strukturen nur selten möglich, so dass zu prüfen gilt, wo eine Seitenraumumverteilung zu Gunsten der zu Fuß Gehenden möglich ist. Neben der Barrierefreiheit von Querungen und Verkehrsanlagen ist ebenfalls eine barrierefreie Zugänglichkeit zu öffentlichen Gebäuden und wichtigen Infrastruktureinrichtungen mit zu planen.

M1: Installation von neuen Querungsanlagen

Die im Ortsmitten-Check aufgegriffenen fehlenden gesicherten Querungsanlagen an zahlreichen Stellen in Berghausen wurden während des Planungsspaziergangs von den Teilnehmenden bestätigt. So fehlt eine gesicherte Querungsstelle in Form eines Fußgängerüberwegs an der Einmündung der Brückstraße in Richtung Bahnhofplatz, sowie an der Karlsruher Straße zur Einmündung Kelterstraße und Kettenstraße. Insbesondere an der Karlsruher Straße besteht ein erhöhter Querungsbedarf von Schüler:innen. Aktuell stellt die LSA an der Kreuzung der beiden Bundesstraßen die einzige gesicherte Querungsanlage der stark frequentierten Straße dar. Weitere Querungsanlagen würden vor allem eine höhere Sicherheit für den Schüler:innenverkehr bedeuten. Darüber hinaus würde dieser mit weiteren Querungsmöglichkeiten entzerrt werden, es entstünde eine direkte Wegeverbindung zwischen den Wohnsiedlungen südlich der Kirche und dem Bildungszentrum.

Außerdem wurde von der Bürgerschaft und auch im Online-Dialog der große Kurvenradius an der Einmündung der Brückstraße in Richtung Bahnhofplatz bemängelt. Hier sind die Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Fahrenden und zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden oftmals eingeschränkt. Zusätzlich verleitet ein großer Kurvenradius zu hohen Geschwindigkeiten beim Abbiegevorgang, so dass die Einmündung unter den Berghausener:innen als gefährlich bekannt ist. Aktuell bestehen bereits Planungen den Kurvenradius und damit auch den Fußgängerüberweg zu verringern. Somit wird die Querungsdistanz und -zeit verringert, wodurch die Sicherheit der zu Fuß Gehenden, insbesondere die der schutzbedürftigen Personengruppen (Senior:innen, Kindern, mobilitätseingeschränkte Personen), erhöht wird.

M3: Sicherer Schulweg

Das Berghausener Bildungsquartier wird täglich von zahlreichen Schüler:innen besucht. Der Schulweg erfolgt in vielen Fällen nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad, sondern per Elterntaxi, so dass es regelmäßig zu Verkehrskonflikten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden kommt. Insgesamt resultiert durch das hohe Kfz-Aufkommen ein Unsicherheitsgefühl bei den Schüler:innen. Wenn Schülerinnen und Schüler zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller zur Schule kommen, haben sie

die Möglichkeit, auf ihrem Schulweg viel zu entdecken und eine eigenständige Mobilität zu erlernen. Ziel sollte es daher sein, Eltern zu verdeutlichen, dass Schulkinder durch ein regelmäßiges Gehen ihren natürlichen Bewegungsdrang stillen sowie Bewegungsabläufe und Motorik trainieren können. Ein weiterer positiver Nebeneffekt des zu Fuß Gehens ist, dass sich die Konzentrations- und Lernfähigkeit erhöhen. Der Schulweg zu Fuß hat außerdem noch eine soziale Komponente, da sich Kinder und Jugendliche auf ihrem Weg mit Anderen austauschen können.

Voraussetzung dafür, dass Kinder zu Fuß zur Schule gehen, sollten neben infrastrukturellen Maßnahmen wie Markierung, Gestaltung und systematischer Überprüfung der Beleuchtung von Schulwegen vor allem beim schulischen Mobilitätsmanagement ansetzen. Diese integrierte Herangehensweise sichert, dass beide Seiten, also Verwaltung/Schule sowie Schüler:innen /Eltern, gemeinsam die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen. Bei den begleitenden Elementen, wie Elternhaltestellen, Laufbussen, Verkehrshelfern (Eltern/Schulkinder) oder Aktionstagen, müssen regelmäßige Impulse gegeben werden – eine einmalige Durchführung ist nicht ausreichend.

Abbildung 31: Haltepunkt eines Laufbusses (Beispiel)



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 32: Haltestelle für Eltern (Beispiel)



Quelle: Eigene Aufnahme

Der Laufbus – auch Walking Bus genannt – ist eine Maßnahme, die Kinder gemeinsam sicher zu Fuß zur Schule gehen lässt. Sie laufen dabei in einer Gruppe und werden in der Anfangszeit von einer Aufsichtsperson begleitet mit dem Ziel, den Weg später ohne Hilfestellung gehen zu können. Durch den Laufbus kann der Hol- und Bringverkehr vor den Schulen reduziert werden. In Pfinztal können Fahrgemeinschaften forciert werden, sodass die Kinder gemeinsam den letzten Weg von im Vorfeld festgelegten Punkten oder den Elternhaltestellen zur Schule laufen können. So wird der motorisierte Verkehr in den hochfrequentierten Straßen Am Bahnhofsplatz/Schloßgartenstraße/Am Stadion reduziert und entzerrt. Angefangen werden kann damit besonders gut am Aktionstag „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“. Der Aktionstag kann im gesamten Stadtgebiet genutzt werden, um Aktionen wie Laufbusse und Elternhaltestellen oder temporäre Spielstraßen erstmalig zu initiieren und durch Materialien des Aktionsbündnisses zu unterstützen. Als Pilotprojekt kann die Schloßgartenstraße dienen.

Ein weiteres mögliches Mittel, um den Hol- und Bringverkehr räumlich zu entzerren, sind Elternhaltestellen. Diese Haltezonen für Eltern, die ihr Kind mit dem Pkw zur Schule bringen, sollen durch ihre Verteilung im Raum den Verkehr direkt vor der Schule reduzieren. Dabei sollten sich diese Zonen mindestens 250 m von den Einrichtungen entfernt befinden. Eine zeitliche Begrenzung dieser

Haltebereiche ist oftmals sinnvoll und kann durch eine Beschilderung gekennzeichnet werden, da sie zumeist nur zu Beginn und Ende der Schulzeit genutzt werden. Den Rest des Tages steht die Parkfläche dann allen Nutzenden zur Verfügung. Begleitend müssen weitere Maßnahmen zur Förderung des zu Fuß Gehens umgesetzt werden, um eine hohe Akzeptanz zu erzielen. In Baden-Württemberg besteht ein Erlass „Aktion sicherer Schulweg“ welcher u.a. weitergehende Maßnahmen zum schulischen Mobilitätsmanagement beinhaltet (Weitere Informationen zur Schulwegplanung unter: www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/10_Fussverkehr/210820_Erlass_Aktion_Sicherer_Schulweg_2021-2022.pdf).

Abbildung 33: Straßenraum Karlsruher Straße – atmosphärisches Beispiel



Quelle: Eigene Darstellung (pesch partner architekten stadtplaner GmbH / Planersocietät)

Synergien

Die Erkenntnisse des Projektes können in die laufenden und weiteren Fachkonzepte eingearbeitet werden:

Das Büro Buck + Heilig erarbeitet das Mobilitätskonzept für Pfinztal. Ein wesentlicher Fokus des Konzeptes wird der Umgang mit dem Durchgangsverkehr in Berghausen bilden, wobei Fahrtbeziehungen analysiert und potenzielle Umleitungsrouten entwickelt werden. Zum Areal des Bahnhofsplatzes gibt es noch keine Maßnahmenvorschläge.

Das Büro MODUS CONSULT erarbeitet aktuell das Radkonzept für Pfinztal. Hier sind die überregionalen Radrouten, die überwiegend touristisch genutzt werden, aber auch das innerörtliche Alltagsnetz von hoher Bedeutung. Insbesondere die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr sollen hier gelöst werden. Der Bereich rund um den Bahnhofsplatz mit der Unterführung wird im Radverkehrskonzept prioritär behandelt. Bei einer Neugestaltung des Bahnhofsplatzes müssen Radverkehrs-, Freiraum- und Grünraumkonzept eng zusammengedacht werden. Die Grünraumplanung wird in Pfinztal durch das Büro faktorgruen durchgeführt. Hier besteht bereits eine enge Verzahnung zum Fuß- und Radverkehr.

Tabelle 1: Maßnahmentabelle Aufenthaltsqualität

Maßnahme	Ort/Straße	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont		
					Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
A1: Umgestaltung/ Weiterentwicklung Bahnhofplatz	Bahnhofplatz	Fehlende Aufenthaltsqualität, da fehlende Nutzungsmöglichkeiten, keine Interaktionsmöglichkeiten, aktuell kein Ankerpunkt als Ortsmitte	Etablierung von verschiedenen Nutzungsmöglichkeiten, so dass der Platz ganztägig bespielt werden kann und ein neuer Begegnungsort für Berghausen geschaffen wird, Bildung von Raumkanten, Ort der Kultur, (Prüfung Wohnbebauung)	Sehr hoch, Leuchtturmprojekt	x	x	
A2: Erwerb/ Anmietung Immobilie ehemalige Gaststätte „Zum Adler“	Am Bahnhofplatz	Leerstand und Nichtnutzung der ehemaligen Gaststätte „Zum Adler“	Durch den kommunalen Erwerb oder Anmietung (der EG-Fläche) könnte eine zukünftige gastronomische Nachnutzung mit einer Konzeptvergabe ausgesucht werden.	hoch		x	
A3: Aufwertung „Laubkreuzung“	„Laubkreuzung“	Bestehende Rastmöglichkeit aber ohne qualifizierte Aufenthaltsqualitäten	Laubkreuzung als wichtiger Trittstein zwischen den Ortsmitten erheblich aufwerten	hoch	x		
A4: Verkehrsberuhigung	Am Bahnhofplatz	Stark befahrene Straße, zahlreiche Nutzungskonflikte	Die Ausweisung eines nach Shared Spaces-Gedanken Straßenzuges, Neuordnung des Verkehrs/ Änderung der Priorität der Verkehrsträger, folglich Steigerung der Aufenthaltsqualität für die Nutzenden	mittel		x	
A5: Zugang zur Pfinz	Berghausen	Keine Nutzbarkeit der Pfinz als Verweilort	Renaturierung der Pfinz, Aufweitung einer Uferpromenade mit Steganlagen, „Menschen zum Wasser“	mittel		x	x
A6: Aufwertung Europaplatz	Europaplatz	Fehlende Aufenthaltsqualität, aktuelle „Steinwüste“	Neue Nutzungsmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten schaffen und die ansässige KITA einbeziehen, Prüfung weiterer Nutzungen	mittel/niedrig		x	x
A7: Attraktivierung öffentlicher Raum	Berghausen	Zwischen den zukünftigen Ortsmitten fehlt es an qualitativ hochwertigen Verweilqualitäten	Etablierung von Sitz-, Spiel- und Grünelementen im Corporate Design, Gestaltungssatzung	mittel	x	x	

A8: Umgestaltung Parkplatz	Kelterstraße/ Eisdiele	Attraktiv gelegener zentraler Platz wird aktuell nur zum Parken genutzt	Umnutzung des Parkplatzes mit Einbindung der Eisdiele	mittel		x	x
----------------------------	------------------------	---	---	--------	--	---	---

Tabelle 2: Maßnahmentabelle Barrierefreiheit

Maßnahme	Ort/Straße	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont		
					Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
B1: Barrierefreie Querungen	Bahnhofplatz FGÜ/Kreuzung B10/B293 LSA, Radweg Pfinz LSA	Keine barrierefreie Gestaltung der gesicherten Querungsanlagen,	Barrierefreier Ausbau der Querung + barrierefreie Wegeketten zur Querung (in Anlehnung an bereits barrierefreie Umgestaltungen Kompromisslösung)	Sehr hoch, Leuchtturmprojekt	x	x	
B2: Gehwegverbreiterungen	Im gesamten Stadtteil	Zu schmale Gehwege schränken die barrierefreie Fortbewegung erheblich ein (Beispiele: Am Bahnhofplatz, Friedhofsstraße, Schloßgartenstraße, Wöschbacher Straße, Karlsruher Straße, Jöhlinger Straße.	Ein möglicher Entfall von Kfz-Stellplätzen muss punktuell geprüft werden (Parkraumkonzept, Fußverkehrskonzept), sowie eine Straßenraumumverteilung	hoch	x	x	
B3: Bahnhaltestelle/Unterführung barrierefrei gestalten		Bahnanlage ist nicht barrierefrei zugänglich. Problem ist der benötigte Platz für eine barrierefreie Ausgestaltung.	In naher Zukunft müssen die einzubeziehenden Akteure (KVV + AVG) zusammengebracht werden, so dass in einer Machbarkeitsstudie das Thema barrierefreier Bahnhaltepunkt Pfinztal Berghausen forciert wird	hoch			x
B4: Barrierefreie Ausgestaltung Aufgang Kirche	Martinskirche	Aufgang nicht barrierefrei, wirkt sehr massiv und städtebaulich unästhetisch	Gestaltung eines neuen barrierefreien Aufgangs	mittel/niedrig		x	x

Tabelle 3: Maßnahmentabelle Aktive Mobilität

Maßnahme	Ort/Straße	Mangel	Maßnahmenempfehlung	Priorität	Umsetzungshorizont		
					Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
M1: Einrichtung von neuen Querungsanlagen	Karlsruher Straße/Schloßgartenstraße	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit zwischen Wohngebieten und Bildungsquartier, somit Bedarf durch Schülerverkehr, in Teilen ignorieren der vorgeschriebenen Geschwindigkeit	Schaffung von Querungsmöglichkeiten, Prüfung von FGÜ, Mittelinsel, ggf. Aufpflasterung. Querung Schloßgartenstraße umbauen mit besserer visueller Wahrnehmung	Sehr hoch, Leuchtturmprojekt	x	x	
M2: Ausgestaltung Fußwegeroute	Berghausen	Fußverkehr genießt keine Priorität	Ausarbeitung Fußwegenetz auf Haupt- und Nebenroute mit ausgestalteten Mindestanforderungen (Fußverkehrskonzept)	hoch	x	x	
M3: Schülerverkehr		Trotz bestehendem Schulverkehrskonzept bestehen zahlreiche Konfliktsituationen zwischen dem motorisierten Verkehr und den zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden.	Durch öffentliche Aktionen und Kampagnen wie zum Beispiel dem Walking Buses oder der Errichtung Drop-Off-Zones für Elterntaxen gilt es den Schulverkehr neu zu ordnen.	hoch	x		
M4: Entschärfung Konfliktpunkte Rad/Fuß	Am Bahnhofplatz	Radweg verläuft unklar, Konfliktpunkt an dem Aufgang der Bahnhofunterführung (weitere Konfliktpunkte bestehen bei der Unterführung Wöschbacher Straße/ Jöhlinger Straße)	Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs	hoch	x		
M5: Entschärfung Konfliktpunkte Rad/Kfz		Konflikte bestehen vor allem an der Laubkreuzung, entlang der B10 und Schloßgartenstraße.	Neuordnung Einmündung Brückstraße/Am Bahnhofplatz	hoch	x		
M6: Fahrradweg an der Pfinz		Es besteht kein durchgängiger Fahrradweg an der Pfinz	Machbarkeitsstudie eines Fahrradweges entlang der Pfinz (Radverkehrskonzept)	mittel		x	x
M7: Neuordnung Straßenraum	Oberlinstr./Kelterstr.	Schlechte Organisation des Straßenraums, zu Fuß Gehende sind hier im Wohngebiet dem MIV untergeordnet	Idee des shared space/geteiltem Straßenraum	mittel		x	x

Fördermöglichkeiten

Für die Förderung der Maßnahmen in Berghausen stehen die folgenden Möglichkeiten zur Verfügung:

Durch die LGVFG kann Infrastruktur für den Fußverkehr, wie Fußgängerüberwege (M1), Elemente zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehr und Sitzbänke (A7) mit einer Förderquote von 50 bis 75 Prozent der Investitionskosten zuzüglich einer Planungskostenpauschale von 10 Prozent gefördert werden. Einzelvorhaben unterhalb der Bagatellgrenze können gebündelt werden und zum Teil unterjährig beantragt werden, weitere Informationen unter:

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf

Maßnahmen zur Barrierefreiheit, wie abgesenkte Bordsteine (B1), Zugänge zum ÖPNV und akustische Signalgeber fördert die LGVFG ebenfalls mit einer Förderquote von 50 bis 75 Prozent der Investitionskosten zuzüglich einer Planungskostenpauschale von 10 Prozent. Einige Maßnahmen können auch unterjährig angemeldet werden, weitere Informationen unter:

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/04_Barrierefreiheit_210728.pdf

Breitere Gehwege (B2) und der Umbau von Straßen können ebenfalls durch die LGVFG gefördert werden, die Antragsfrist ist der 31.10. weitere Informationen unter:

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/13_Ortsmitten_210728.pdf

Auch Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind durch die LGVFG förderfähig, Vorhaben bis maximal 100.000 Euro, Vorhaben des Rad-NETZ BW, Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Baulast, Radschnellwege sowie Fahrradabstellanlagen und begründete Einzelfälle können jederzeit angemeldet werden, ansonsten ist die Antragsfrist der 30.09. Weitere Informationen unter:

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/15_Radverkehr_210728.pdf

Weitere Informationen zur Förderung von lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten sowie von Rad- und Fußverkehr nach LGVFG:

<https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/infrastrukturfoerderung-nach-lgvfg/>

Informationen zur Förderung von Fachkonzeptionen (u.a. Konzeption zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten, Fußverkehrskonzepte): <https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/>

Gerne können Sie sich auch an die Fußverkehrsbeauftragten der vier Regierungspräsidien wenden. Diese informieren und beraten Kommunen zu Fördermöglichkeiten und begleiten Maßnahmen und Projekte des Landes. Weitere Informationen und Kontaktdaten unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

Weitere Fördermöglichkeiten des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Integration unter:

https://www.quartier2030-bw.de/quartier_2030/strategie/_Strategie.html

Weitere Fördermöglichkeiten des Ministeriums für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz unter:

<https://mlr.baden-wuerttemberg.de/de/unsere-themen/laendlicher-raum/foerderung/elr/>

5 Planungsleitbild

Das Planungsleitbild stellt die Besonderheiten der kommunalen Zielplanung plakativ heraus und vermittelt einen ersten räumlichen Eindruck. Es dient der Fokussierung auf die wesentlichen im Prozess erarbeiteten Planungsinhalte. Die textlich beschriebenen Planungsleitbilder werden im weiteren Prozess mittels einfacher Bildsprache visualisiert und wesentlicher Bestandteil einer Broschüre zum Projekt sein. Als „roter Faden“ dienen die Planungsleitbilder der Vergleichbarkeit der 20 Modellprojekte und der Identifizierung ähnlicher Ziele und Handlungs- und Umsetzungsschwerpunkte.

Planungsleitbild Pfinztal – Berghausen: verbinden – vernetzen – verweilen

Die zukünftige Ortsmitte von Pfinztal zeichnet sich durch die beiden Ortsmitten – den Bahnhofplatz und den Europaplatz –, die als Ankerpunkte in Berghausen fungieren sowie einem vielfältig erlebbaren **Verbindungsband** aus, wobei der Bahnhofplatz als Eingangstor und Treffpunkt den Schwerpunkt für zukünftige Interaktionen der Berghausener:innen bilden soll. So werden die beiden Ortsmitten mit einer Aufwertung des öffentlichen Raums verbunden, darüber hinaus verbindet der Bahnhofplatz die einzelnen Ortsteile in Berghausen.

Insbesondere der Bahnhofplatz dient als Ausgangspunkt zur **Vernetzung** verschiedener Einrichtungen und Nutzergruppen in Berghausen. So queren den Bahnhofplatz Schüler:innen, einkehrende Tourist:innen, Bewohnende oder Reisende, die zukünftig alle auf dem Bahnhofplatz ihre Nutzungsmöglichkeit wiederfinden sollen.

Berghausen soll durch verschiedene Aufwertungen im öffentlichen Raum, durch eine Zugänglichkeit zur Pfinz, durch die Neuordnung und Neugestaltung von Sitzmöglichkeiten wieder ein Ort zum Treffen und **Verweilen** werden. Zukünftig stellt sich Berghausen als ein barrierefreier Kommunikations- und Verweilort dar.

Anhang

Anhang 01 Ortsmittencheck Kataster

Anhang 02 Ortsmittencheck Luftbild

Anhang 03 Ortsmittencheck Bildergalerie

Anhang 04 Ortsmittencheck Bewertung & Potentiale

Anhang 05 Baustein 1_Präsentation

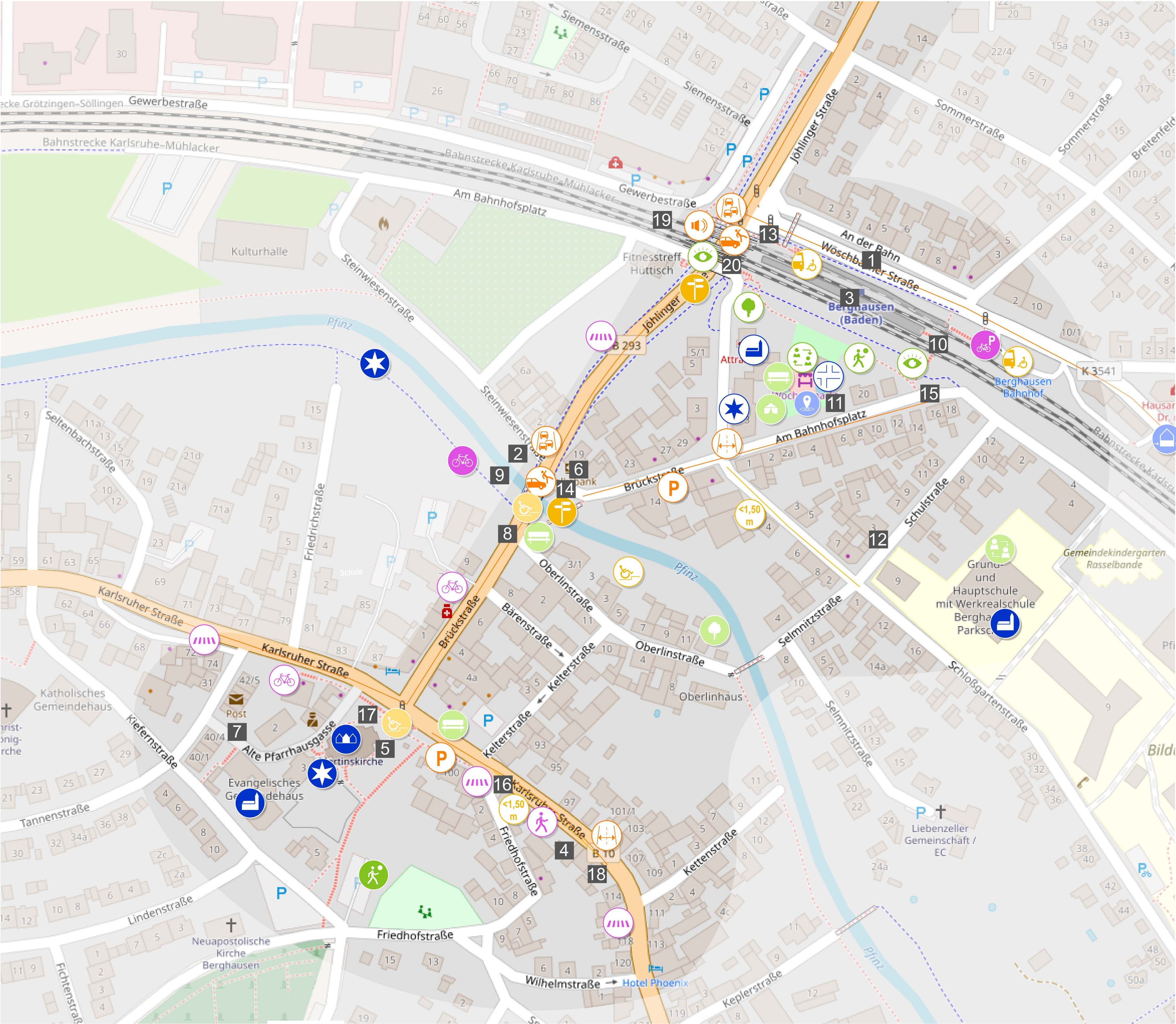
Anhang 06 Baustein 1_Dokumentation

Anhang 07 Baustein 2_Dokumentation

Anhang 08 Baustein 3_Dokumentation

Anhang 09 Zielplan_Gestaltung Ortsmitte

ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

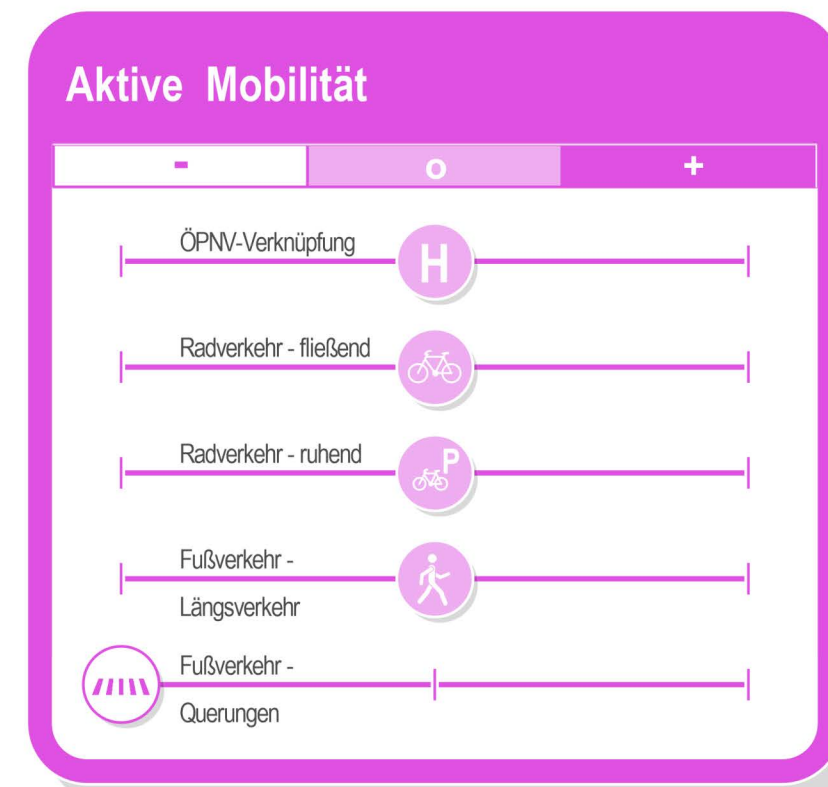


ORTSMITTEN - CHECK 2021 Berghausen, Pfinztal

Erster Eindruck:
Pfinztal Berghausen wird vom fließenden motorisierten Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, dominiert. Präsent sind vor allem die nicht barrierefrei zugängliche S-Bahn-Haltestelle sowie die generell fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Fokus:
Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen und ÖV-Haltestellen, Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Priorisierung der aktiven Mobilität.

Fazit:
Der Ortsmittlen-Check verdeutlicht die genannten Defizite in Pfinztal Berghausen. Diese gilt es im Laufe des Prozesses aufzuarbeiten.



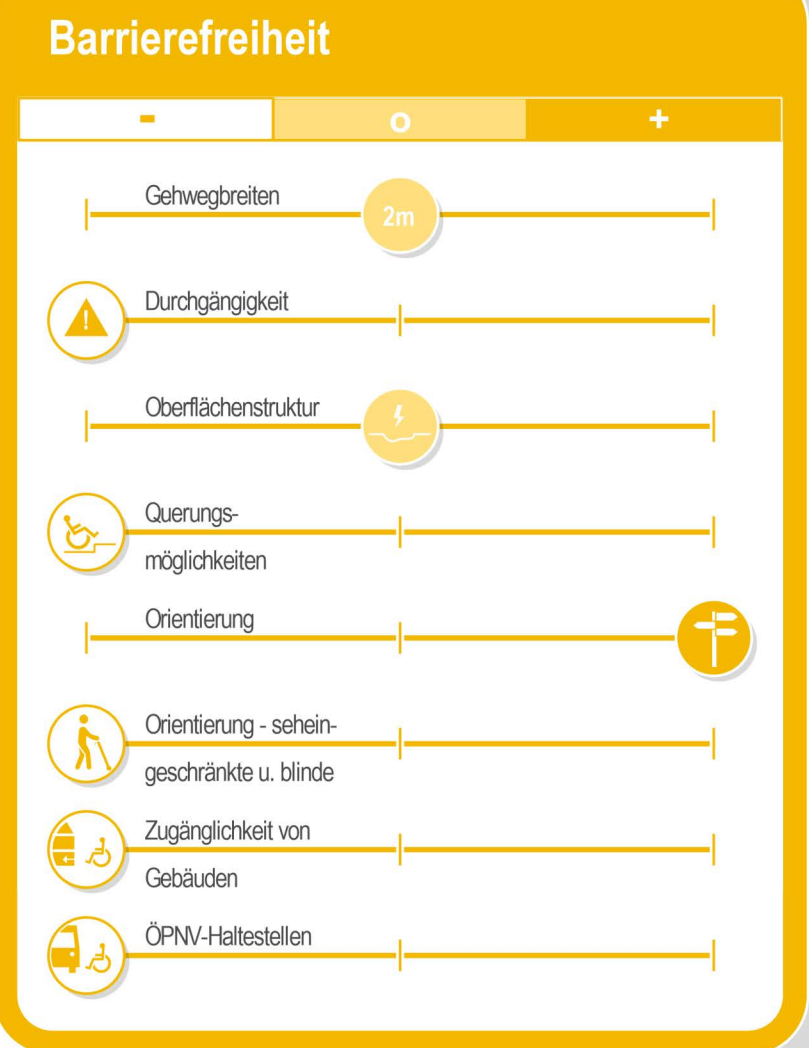
ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

ORTSMITTEN - CHECK 2021 Berghausen, Pfinztal

Erster Eindruck:
Pfinztal Berghausen wird vom fließenden motorisierten Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, dominiert. Präsent sind vor allem die nicht barrierefrei zugängliche S-Bahn-Haltestelle sowie die generell fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Fokus:
Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen und ÖV-Haltestellen, Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Priorisierung der aktiven Mobilität.

Fazit:
Der Ortsmitten-Check verdeutlicht die genannten Defizite in Pfinztal Berghausen. Diese gilt es im Laufe des Prozesses aufzuarbeiten.



ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten



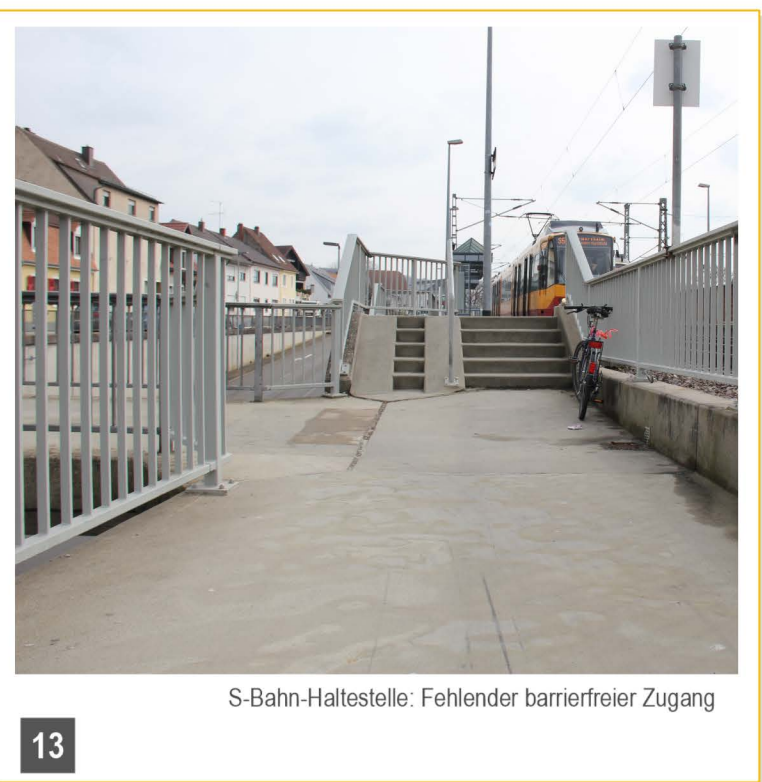
Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße An der Bahn



Attraktive Fassadengestaltung



In großen Teilen ungenutztes Potenzial der Pfalz



S-Bahn-Haltestelle: Fehlender barrierefreier Zugang



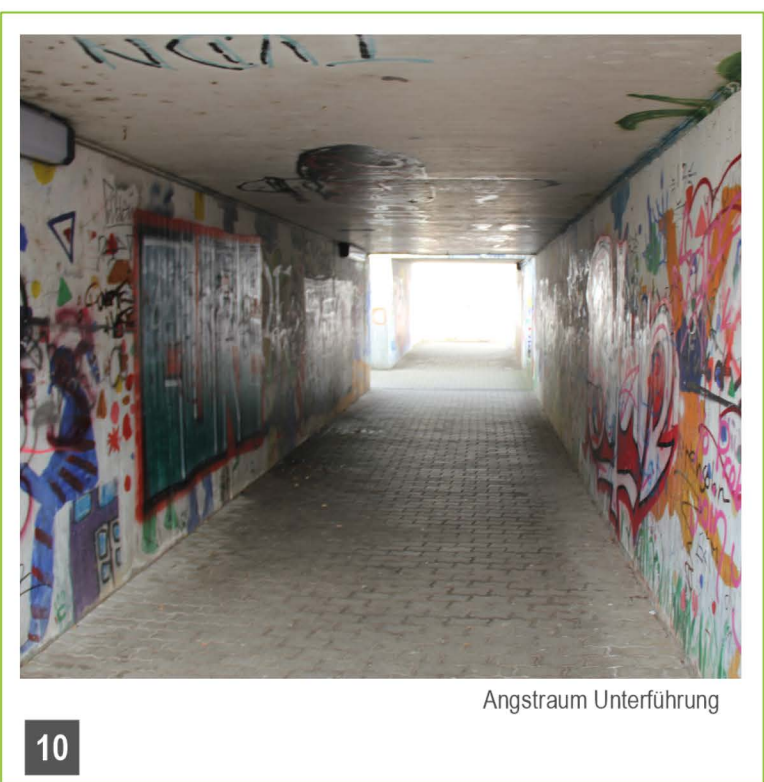
Kreuzung B10/B293: Der Schwerlastverkehr dominiert



Gemeinsame Führung Fuß- und Radweg, Abruptes Ende



Blick auf die historische Ortsmitte



Angstraum Unterführung



Einmündung Brückstraße: Kein sicheres Queren möglich



Der ruhende Verkehr dominiert den öffentlichen Raum



S-Bahn-Haltestelle Pfinztal Berghausen



Sanierung historische Ortsmitte



Fehlende Bepflanzung auf dem Bahnhofplatz



Am Bahnhofplatz/Am Stadion: Querung nicht barrierefrei



Straßenquerschnitt An der Bahn



Unattraktives Fußwegesetz



Attraktive Fassadengestaltung



Fehlende Bepflanzung im öffentlichen Raum



Karlruher Straße: Mindestgehwegbreite von 1,50 m z.T. nicht erreicht



Unfallschwerpunkt Fuß- und Radverkehr an der S-Bahn-Unterführung

ORTSMITTEN - CHECK 2021

Ortsname, Gemeinde

Erster Eindruck:
Pfinztal Berghausen wird vom fließenden motorisierten Verkehr, insbesondere Schwerlastverkehr, dominiert. Präsent sind vor allem die nicht barrierefrei zugängliche S-Bahn-Haltestelle sowie die generell fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Fokus:
Barrierefreier Ausbau von Querungsanlagen und ÖV-Haltestellen, Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, Priorisierung der aktiven Mobilität.

Fazit:
Der Ortsmitten-Check verdeutlicht die genannten Defizite in Pfinztal Berghausen. Diese gilt es im Laufe des Prozesses aufzuarbeiten.

Ortsbild und Nutzung



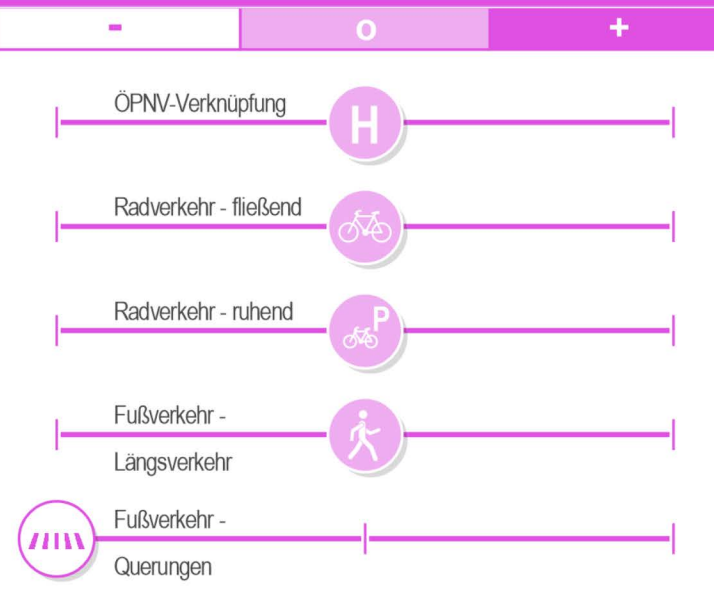
Aufenthaltsqualität



Barrierefreiheit



Aktive Mobilität



Verkehrssituation

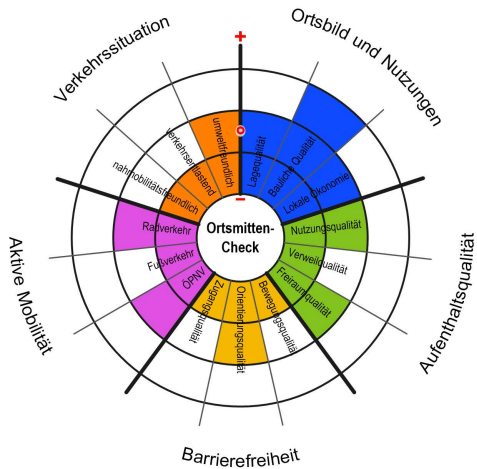


Stand 29.03.2021

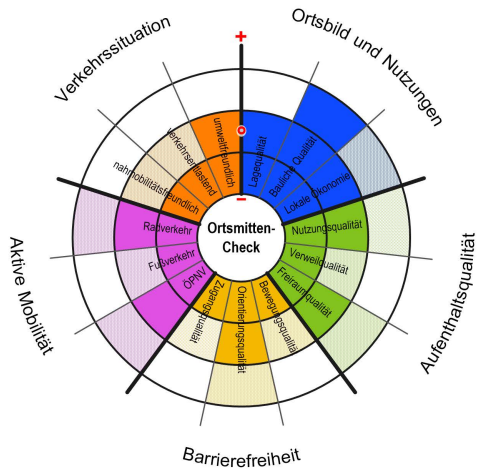
Maßstab (im Original) 1:1.000
Format im Original DIN A1

eigene Darstellung, Planersocietät ©

Bewertung Bestand



Ausrichtung und Potenzial



ORTSMITTEN – GEMEINSAM BARRIEREFREI UND LEBENSWERT GESTALTEN

1. Beteiligungsbaustein Kommunaler Workshop

webex, 15. März 2021



TAGESORDNUNG

- Begrüßung | Vorstellungsrunde
- Einführung Ortsmitten-Projekt
- Projekt-Pitch 1
- Diskussionsrunde
- Projekt-Pitch 2
- Diskussionsrunde
- Pause
- Synergien, Handlungsbedarf,
- Blitzlicht und Schlusswort



Begrüßungswort Bürgermeisterin Frau Nicola Bodner



ANSPRECHPERSON

Robin Baniseth (M. Sc.)

Raum- und Verkehrsplaner

Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund

Tel.: 0231/999970-31 | www.planersocietaet.de

E-Mail: baniseth@planersocietaet.de



PLANERSOCIETÄT

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

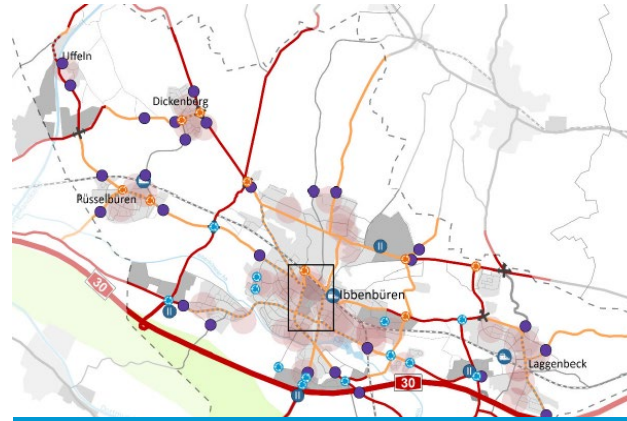
SCHWERPUNKTE



**INNENSTADT UND
ÖFFENTLICHER RAUM**



**NAHMOBILITÄT, RAD-UND
FUSSVERKEHR**



**STRASSENNETZ, PARKEN,
VERKEHRSMODELLE**



**ÖPNV, NAHVERKEHRSPÄNE
& VERKNÜPFUNGEN**



**DIALOGVERANSTALTUNGEN,
KONGRESSE**



**REALLABORE,
BETEILIGUNGSPROJEKTE**



STUDIEN

ExWoSt-Studie „Konzepte für
den Stadtverkehr der Zukunft“



BROSCHÜREN

Auf die Füße, fertig, los!
Erfolgreiche Wege
zu mehr Fußgängerfreundlichkeit

VORSTELLUNG DES PROJEKTS

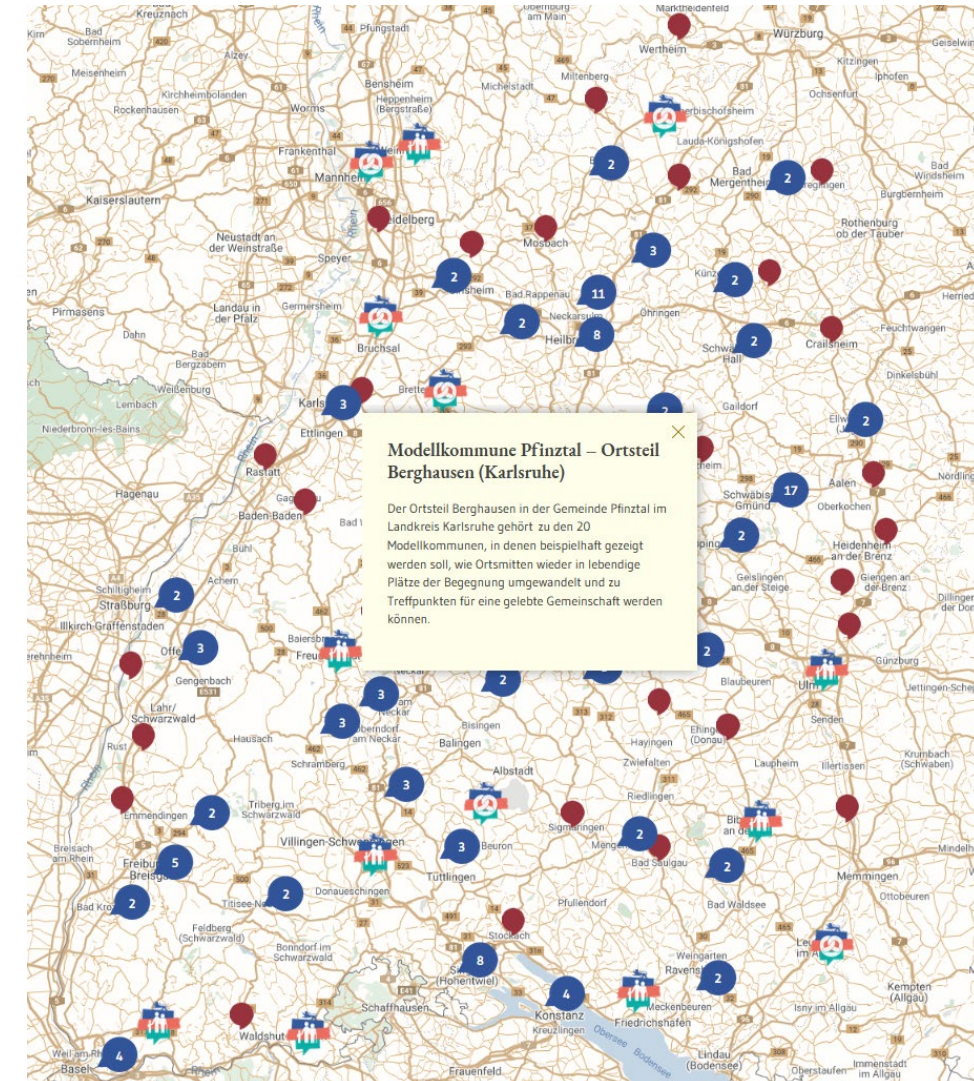
Ortsmitten

Robin Baniseth, Planersocietät



ANLASS DES PROJEKTS

- Ressortübergreifendes Impulsprogramm der Landesregierung für den gesellschaftlichen Zusammenhalt „Na klar, zusammen halt...“ mit 8 Themenfeldern
- Internetseite: zusammenhalt.baden-wuerttemberg.de
- Ein Themenfeld ist das interministerielle Projekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“
- **Beteiligte Ministerien:**
 - Verkehrsministerium
 - Ministerium für Soziales und Integration
 - Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz



Alle Projekte des Impulsprogramms

Quelle: <https://zusammenhalt.baden-wuerttemberg.de/de/startseite/zusammenhalt-in-baden-wuerttemberg/zusammenhalt-vor-ort/karte-der-orte/>

ZIELE DES PROJEKTS

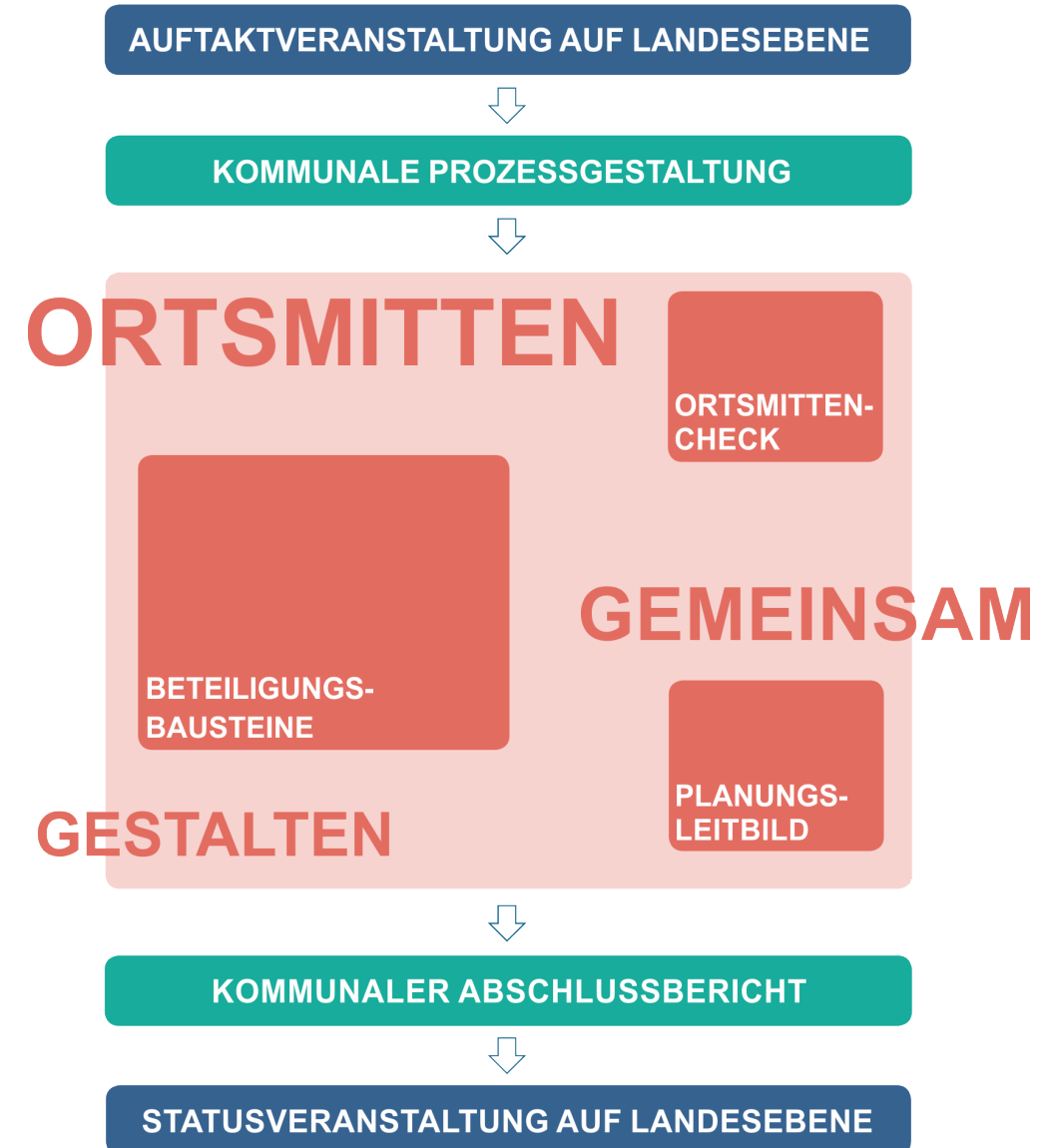
- **Politische Ziele:**
 - VM: 500 verkehrsberuhigte und lebendige Ortsmitten + VM hat Referat 45 in Rad- und Fußverkehr, Ortsmitte umbenannt + Ortsmitten als Fördertatbestand in LGVFG aufgenommen
 - SM: gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken
 - MLR: Attraktive Ortskerne als Standortfaktoren im ländlichen Raum
- NVBW hat Koordinationsstelle Ortsmitte eingerichtet
- Internetseite: [ortsmitten-bw.de](https://www.ortsmitten-bw.de)
- **Projektziel: Lebendige, verkehrsberuhigte und barrierefreie Ortsmitten schaffen**



Projektkoordinatorin NVBW
Laura Hoyler

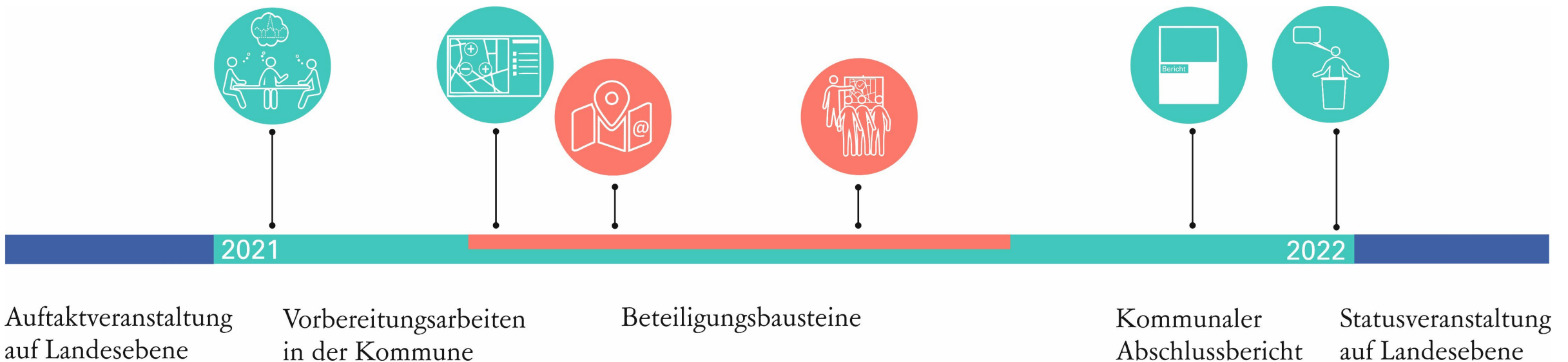
PROJEKTBAUSTEINE

- Ortsmitten-Check
(Stärken-Schwächen-Analyse)
- Spezifisch angepasste
Beteiligungsbausteine
- Kommunales Planungsleitbild
- Kommunaler Abschlussbericht



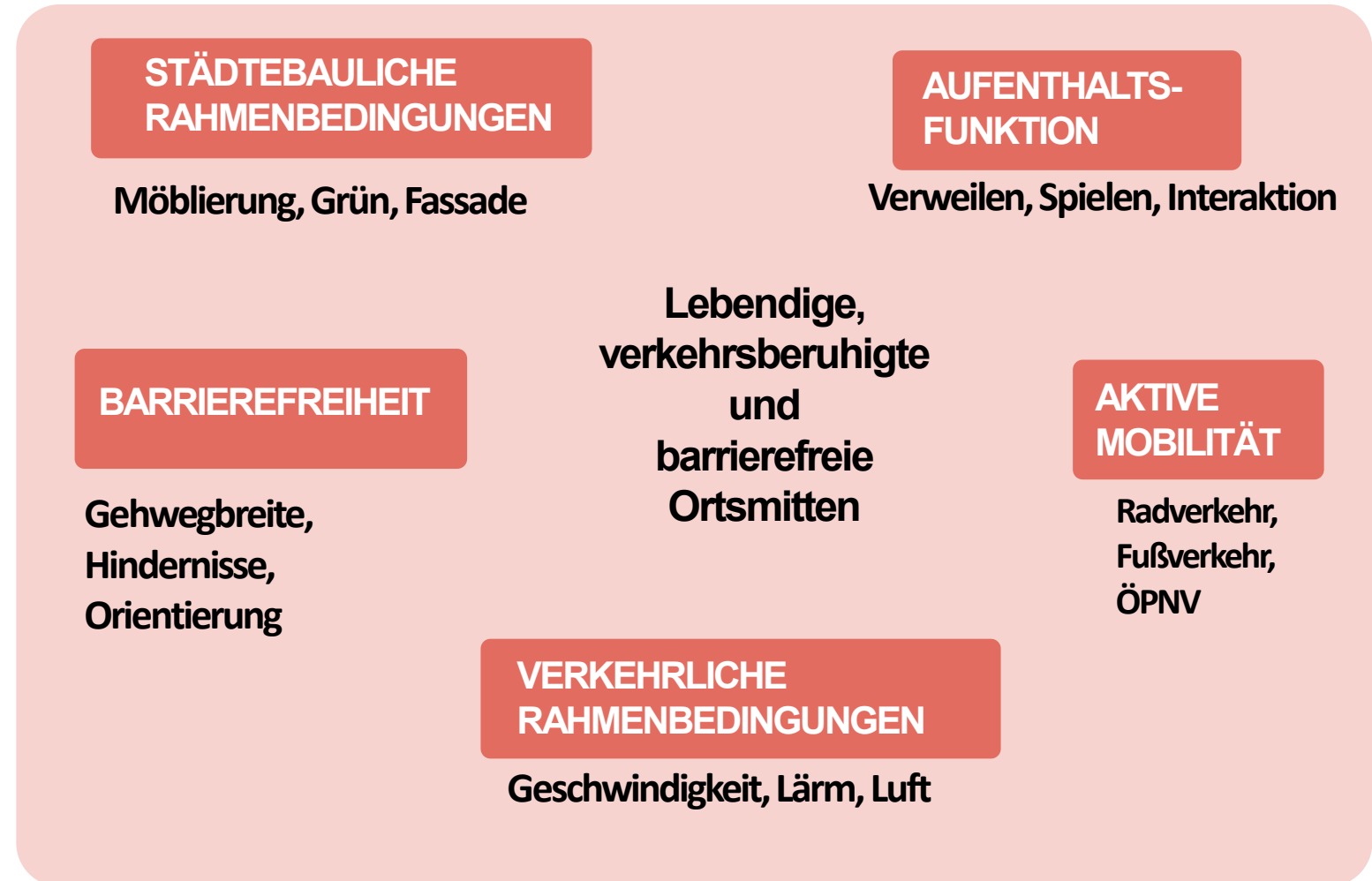
PROJEKTBAUSTEINE

- Fachlicher Schwerpunkt
- Ideen und Vorstellungen zu Beteiligungsbausteinen
- Ablauf



ORTSMITTEN-CHECK

- standardisierte Stärken-Schwächen-Analyse
- Aus Indikatoren-Set mit Unterindikatoren
- Ortsmitten-Check = Expertensicht + In Bausteinen kann Nutzer*innensicht abgefragt werden



BETEILIGUNGSBAUSTEINE

- 2-3 Beteiligungsbausteine je Kommune (Je nach Umfang)
- Auswahl aus vorhandenem Spektrum oder individueller Beteiligungsbaustein (sollte an Aufgabenstellung der Kommune angepasst sein)

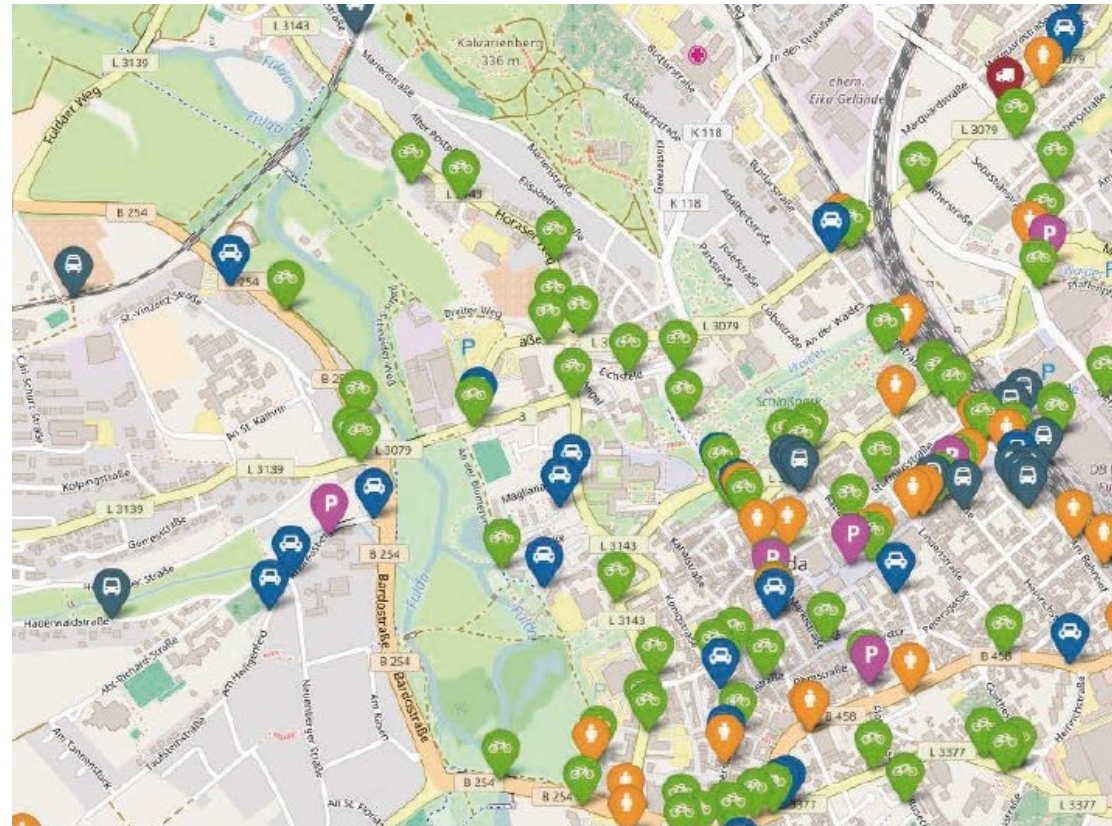


BETEILIGUNGSBAUSTEINE PFINZTAL

Kommunaler Workshop



ONLINE DIALOGFORMATE

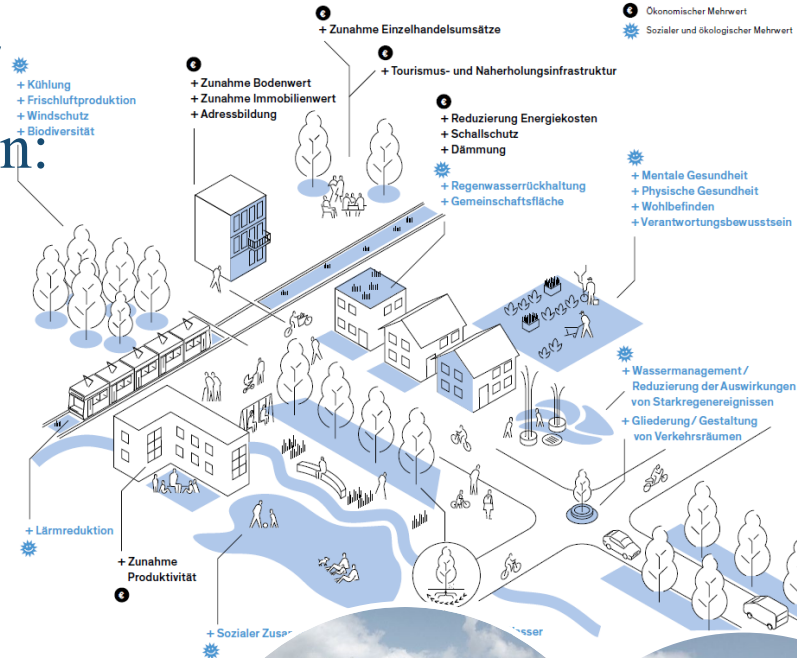


ANEIGNENDE DIALOGFORMATE



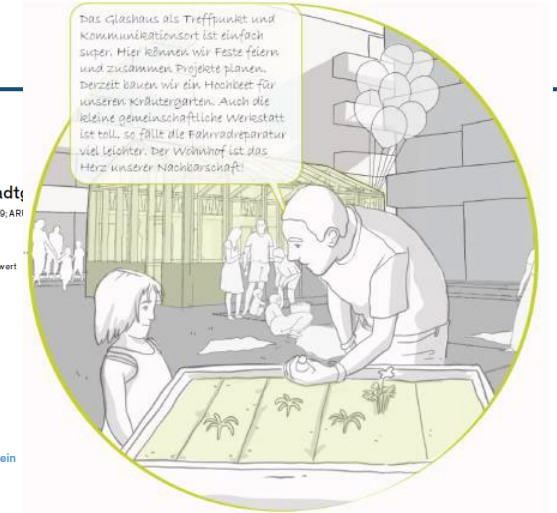
KOMMUNALES PLANUNGSLEITBILD

- Konkrete Maßnahmenvorschläge/
Handlungsempfehlungen umfassen:
 - Priorisierung
 - Zeithorizont der Umsetzung
 - Überschlägige Kostenschätzung
 - Sinnvolle, der lokalen Situation
angemessene Visualisierung/
Darstellungsformen
 - Hinweise zu möglichen Förderprogrammen
 - Benennung möglicher Impulse,
Leuchtturmprojekte, Reallabore



Mehrwert durch Stadt
Quelle: Bundesstiftung Baukultur 2019, ARI

- 1. Ökonomischer Mehrwert
- 2. Sozialer und ökologischer Mehrwert



KOMMUNALER ABSCHLUSSBERICHT

- Grafisch aufbereitetet
- Inhalte u.a.:
 - Ergebnisse des Ortsmitten-Checks
 - Geeignete Visualisierungsformen (z.B. Vorher-Nachher-Darstellungen)
 - Dokumentation der Beteiligungsbausteine
 - Kommunales Planungsleitbild
- Vorstellung auf Landesebene

ORTSMITTE PFINZTAL

Untersuchungsraum



ÜBERSICHT Pfinztal



Erste Eindrücke Ortsbegehung

- Hoher Anteil Schwerlasttransport



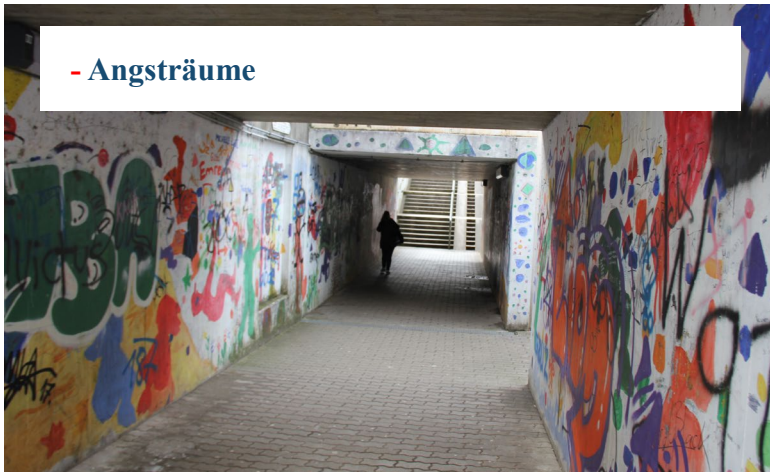
- Fehlende Aufenthaltsqualität Bahnhofsbplatz



- Lücken im Fußwegenetz



- Angsträume



- Zu geparkte Gehwege



- Fehlende Barrierefreiheit (u.a. Bahnhofstestelle)



Projekt-Pitch 1

Querplaner
Buck Heilig

Sebastian Buck
Michael Heilig

MODUS CONSULT 
Dr.-Ing. Frank Gericke - Karlsruhe

Eva Klenert


GEMEINDE PFINTAL

Ronald Keller

Projekt-Pitch 2

faktor^egrün

Simon Maichle
Sonja Blaser



bettina holzleiter
architektin dipl. ing. (fh)

Bettina Holzleiter

Synergien

- **Leitfragen:**

- 1. Wo sehen Sie Projektüberschneidungen mit Ihren Tätigkeiten? Wo laufen parallele Planungen?**
- 2. Welche Aspekte werden bisher nicht berücksichtigt?**
- 3. Was wünschen Sie sich für die Ortsmitte?**

www.ortsmitten-bw.de



pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Dortmund | Stuttgart

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

**VIELEN DANK FÜR
IHRE AUFMERKSAMKEIT.**



AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:

Planersocietät
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Niederlassung Karlsruhe | Moltkestr. 43 | 76133 Karlsruhe
Tel.: 0721/831693-0 | www.planersocietaet.de

pp a|s pesch partner architekten stadtplaner GmbH
Büro Stuttgart | Mörikestraße 1 | 70178 Stuttgart
Tel.: 0711/2200763-10 | www.pesch-partner.de



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

MINISTERIUM FÜR SOZIALES UND INTEGRATION

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ



Protokoll

ORTSMITTEN –

GEMEINSAM BARRIEREFREI UND LEBENSWERT GESTALTEN

GEMEINDE PFINTZAL

1. BETEILIGUNGSBAUSTEIN – KOMMUNALER WORKSHOP

Ort: Webex-Videokonferenz

Datum: 15.03.2021

Uhrzeit: 15:00 – 18:00

Anwesende: N. Bodner (Bürgermeisterin), T. Schönhaar (Fachbereichsleiterin Umwelt und Stadtentwicklung), R. Keller (Fachbereich Umwelt und Stadtentwicklung / SG Stadtentwicklung), J. Röckel (Fachbereich Umwelt und Stadtentwicklung / SG Tiefbau), M. Pöschl (Fachbereich Umwelt und Stadtentwicklung / SG Tiefbau), S. Buck (Querplaner Buck+Heilig), M. Heilig (Querplaner Buck+Heilig), H. Hartmann (Schöffler Stadtplanung), S. Blaser (faktorgruen), S. Maichle (faktorgruen), B. Holzleiter (holzleiter architekten), E. Klenert (Modus Consult), G. Gassmann, Niklas Rischbieter (Planersocietät), Robin Baniseth (Planersocietät)

TAGESORDNUNG

1. Vorstellung Teilnehmenden

- Kurze Vorstellungsrunde der Teilnehmenden sowie der Projektbetreuenden (Kommune / Planersocietät)

2. Projektvorstellung und Aufbau

- Vorstellung des Projekts (Planersocietät)

3. Projekt-Pitch 1 mit anschließender Diskussionsrunde

- Mobilität in Pfinztal, Sebastian Buck und Michael Heilig (Querplaner Buck+Heilig)
- Radverkehrs- und Parkraumplanung, Eva Klenert (MODUS CONSULT)
- Bebauungsplan Bahnhofsbplatz, Roland Keller (Gemeindeverwaltung Pfinztal, Fachbereich IV Umwelt und Stadtentwicklung)

4. Projekt-Pitch 2 mit anschließender Diskussionsrunde:

- Historie Bahnhofsbplatz, Gerd Gassmann, Architekt
- Grünraumgestaltung, Sonja Blaser und Simon Maichle (faktorgruen)
- Beteiligungsmöglichkeiten, Bettina Holzleiter (holzleiter architekten)

5. Synergien der Projekte: Handlungsbedarf und weiteres Vorgehen

Zu 2. Projekt „Ortsmitten“

Erste Erkenntnisse aus der Ortsbesichtigung:

- Fehlende Barrierefreiheit im gesamten Untersuchungsraum in Pfinztal Berghausen (besonders deutlich an der S-Bahn-Haltestelle).
- Sehr hoher Anteil an Schwerlastverkehr
- Teilweise Lücken im Fußwegenetz, Breiten sind selten über 2,00 m, an zahlreichen Stellen sogar unter 1,50 m
- Auf der B293 fehlen sichere Querungsanlagen für zu Fuß Gehende und Radfahrende.
- Die regionale Fahrradinfrastruktur ist zu erkennen, innerorts wird diese nicht ansatzweise durchgezogen.
- An zahlreichen Stellen wird der Fuß- und Radverkehr ohne klare visuelle Trennung zusammengeführt.
- Der Ortsmitte – dem Bahnhofsvorplatz – fehlt eine Bepflanzung für Jung und Alt sowie ein durchdachtes Grünraumkonzept. Aktuell dient der Platz nur zum Überqueren, nicht zum Verweilen. Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen sind Nutzungen erforderlich (Gastronomie, Spielen, Verweilen).
- Das generelle Ortsbild wird positiv bewertet.

Zu 3./4. – Projekt-Pitch 1/2

Inhalte, Diskussionen und Rückfragen zur Präsentation von Michael Heilig:

- Die Erhebung von zahlreichen verkehrlichen Daten ist Teil des Projekts.
- Ziel ist es, vorhandene Daten zu sichten sowie subjektive Meinungen mit aufzunehmen und abzugleichen. Anschließend wird aus den Erkenntnissen abgeleitet, welche Erhebungen fehlen oder welche weiteren noch sinnvoll wären.
- Der Durchgangsverkehr (Fahrtbeziehungen, Umleitungsrouten) wird Bestandteil der Analyse sein.
- Der Abschluss der Erhebung ist im Jahr 2021 geplant.
- Bisher gibt es noch keine konkreten Planungen zum Areal.
 - ➔ Es folgen Abstimmungen und parallele Erarbeitungen zum Prozess Ortsmitte.

Inhalte, Diskussionen und Rückfragen zur Präsentation von Roland Keller:

- Die Eigentumsverhältnisse des Gasthofs sind nicht geklärt. Bisher gibt es keine rechtskräftige Baugenehmigung.

Inhalte, Diskussionen und Rückfragen zur Präsentation von Gerd Gassmann:

- Die Entstehung des Platzes geht auf einen Wettbewerb Anfang der 80er Jahre zurück (hierbei handelte es sich um einen Freiraumplanungswettbewerb, kein städtebaulicher Wettbewerb).
- Zu der Zeit handelte es sich um eine Straße mit einem Kriegerdenkmal, welches versetzt wurde.
- Hintergrundgedanke war: Eine offene Halle als Überdachung für Marktstände zu planen. Die Pergola diene als multifunktionale Fläche.
- Aktuell fehlt es vor allem an Raumkanten, diese können auch durch Grünelemente geschaffen und geformt werden.

Inhalte, Diskussionen und Rückfragen zur Präsentation von Bettina Holzleiter:

- Kombination von Beteiligungen (Abschnitte zu verschiedenen Themen)
- Absprache bzgl. Beteiligungsbausteine notwendig
- Unterschiedliche Nutzergruppen -> unterschiedliche Formate
 - Ideengebung oder konkrete Umsetzung?

Zu 5. – Synergien der Projekte: Handlungsbedarf und weiteres Vorgehen

Synergien MODUS CONSULT

- Fr. Klenert: Platzgestaltung + Unterführung von Bedeutung für Projekte.
- Überregionale Radverkehrsrouten (z.T. auch Touristen), aber auch innerörtliches Netz (Alltagsnetz) von Bedeutung
- Konflikte Fuß- und Radverkehr zu beachten, z. T. schnelle Radfahrende unterwegs
- Bereich südl. der Bahnanlagen bisher gemeinsamer Geh- und Radweg -> aber hohes Radverkehrsaufkommen

Synergien faktorgruen:

- Freiraumplanung berücksichtigt Daten von Fuß- und Radverkehr, fußt auf ihnen
→ sehr eng zusammen denken!

Synergien aller Projekte:

Barrierefreiheit:

- KVV + AVG plant um Bahnhof herum; Protagonisten sollen mit eingebunden werden (Anregung Hr. Keller)
 - Muss mit eingebunden werden (erst nach Abschluss von Ortsmitten)!
Herstellung Barrierefreiheit
 - Auf der Grundlage Zeitraum fassen für bauliche Umsetzung
- Barrierefreiheit nicht nur in Richtung Mobilitätseingeschränkter, sondern auch Orientierung (KiTa, Schule etc.) denken

Querungen:

- Bahnunterführung: Fuß- und Radverkehr geht bisher verloren (Qualität von Querungsmöglichkeiten) -> Querung sehr bedeutsam
 - Ältere Menschen und Kinder als Nutzende ebenfalls berücksichtigen
- Unterführung: Konflikt Fuß- und Radverkehr, auch von E-Bikes

Aufenthaltsqualität:

- Begegnung von Jung und Alt schaffen
- Unterführung: Konflikt Fuß- und Radverkehr

Weitere Punkte:

- Ziel: Digitaler Austausch (Plattform) für Daten aus den verschiedenen Sektoren zusammenbringen + enge Abstimmung zwischen den Projekten und Sektoralplanungen mitgedacht werden.
- Alle Planungsakteure mit einbeziehen!
- Mehrere Horizonte, auch groß denken (große Lösung) sollte erlaubt sein
 - Zwischenschritte notwendig, da langwieriger Prozess
- Vernetzung und Akquirierung von Fördermitteln notwendig (Prüfung, ob wann was umzusetzen ist)
- Absprache bzgl. Beteiligungsbausteine notwendig

- Alle Maßnahmen sollen in Bezug zum Gemeindeentwicklungskonzept 2035 stehen.

Wünsche für Ortsmitte

- Belebung durch Wohnbebauung, um Menschen vor Ort zu haben
 - EFH brauchen keinen Platz im Stadtraum für Aufenthalt
- Attraktive Haltestelle notwendig (Nordseite)
- Kurz- und mittelfristige Lösungen herausarbeiten, um schnell Verbesserungen herzustellen
- Ganze Achse bis zur „Laub“-Kreuzung betrachten und auch Schulwegpläne berücksichtigen
- Konkreter Fahrplan mit Abschlussbericht für Gemeinderat notwendig, in dem Priorisierung, Zeitplanung und Kostenschätzung festgehalten wird

Weiteres Vorgehen

- Herr Keller und Frau Schönhaar sind verantwortlich für den Austausch der Konzepte unter den einzelnen Planungsbüros
- In regelmäßigen und sinnvollen Abständen sollen weitere Online-Absprachen stattfinden (Organisation und Zusammendenken liegt bei Herrn Keller und Frau Schönhaar)
- Der Ortsmitten-Bericht dient als Fahrplan für die Haushaltsplanung. Hier sollen sämtliche bestehende Ansätze zusammenlaufen.

Dortmund, 31. Januar 2022

gez. Baniseth

PROJEKTKOORDINATION:

AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:



2. Beteiligungsbaustein

Auswertung

Online-Beteiligung



Gemeindeverwaltung Pfinztal
Kußmaulstraße 3
76327 Pfinztal

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Robin Baniseth

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Online-Beteiligung – Interaktive Karte	5
2	Wünsche für die Ortsmitte	13

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gesamtübersicht der interaktiven Karte.....	5
Abbildung 2: Anzahl der Beiträge in die interaktive Karte nach Rubrik	6
Abbildung 3: Prozentualer Anteil der Beiträge nach Rubriken.....	7
Abbildung 4: Verortung der Beiträge in der Rubrik Lieblingsort.....	8
Abbildung 5: Verortung der Beiträge in der Rubrik Angstraum	8
Abbildung 6: Verortung der Beiträge in der Rubrik Aufenthaltsqualität.....	9
Abbildung 7: Verortung der Beiträge in der Rubrik Barrierefreiheit.....	10
Abbildung 8: Verortung der Beiträge in der Rubrik Aktive Mobilität	11
Abbildung 9: Verortung der Beiträge in der Rubrik Konflikte.....	12
Abbildung 10: Elemente einer lebenswerten Ortsmitte.....	13
Abbildung 11: Fehlende Elemente der Ortsmitte in Pfinztal-Berghausen	14

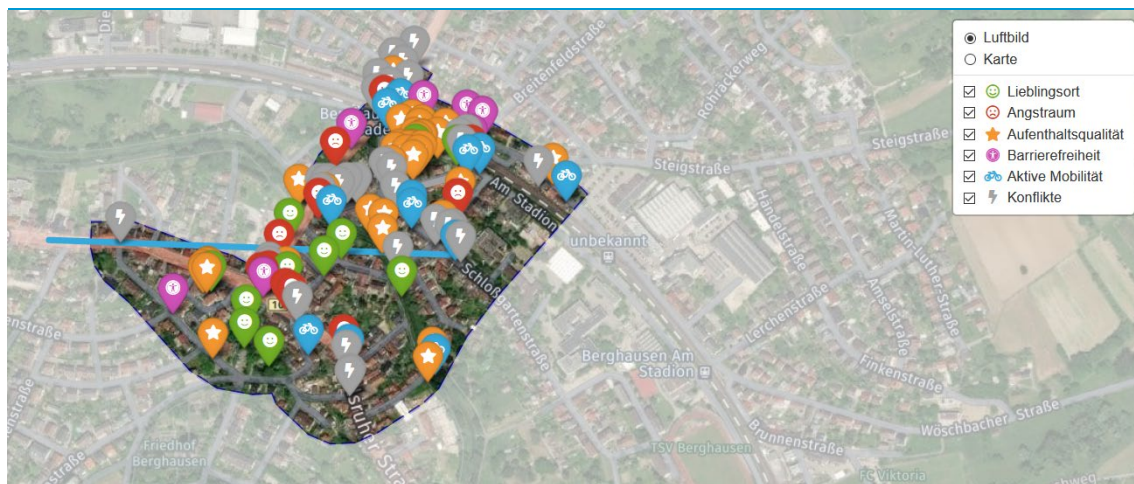
1 Online-Beteiligung – Interaktive Karte

Im Anschluss an den ersten Beteiligungsbaustein (Kommunaler Planungsworkshop) und den Ortsmitten-Check wurde auf der Website www.ideenkarte.de/pfinztal eine interaktive Karte zum Projekt freigeschaltet. Im Mai 2021 konnten in der Karte Pins verortet und somit auf Problemstellen, Verbesserungsmöglichkeiten und Ideen hingewiesen werden. Es gab sechs verschiedene Rubriken, die von den Teilnehmenden verortet werden konnten. Gleichzeitig bestand die Möglichkeit, den Pin zu beschreiben und andere konnten diesen Beitrag „likern“ bzw. „dislikern“.

Insgesamt sind **124 Beiträge** in die interaktive Karte eingetragen worden. Die Nutzenden der interaktiven Karte hatten die Möglichkeit Pins in den Rubriken *Lieblingssort*, *Angstraum*, *Aufenthaltsqualität*, *Barrierefreiheit*, *Aktive Mobilität* und *Konflikte* zu setzen. Ob die Beiträge inhaltlich in der passenden Rubrik eingeordnet wurden, konnte im Zuge der Auswertung nicht erhoben werden. So besteht die Möglichkeit, dass es zu inhaltlichen Überschneidungen der Rubriken kommen kann (bspw. *Angstraum* und *Konflikt*).

Die **124 Beiträge** sind in Abbildung 1 verortet. Hier zeigt sich, dass zu allen sechs Rubriken Pins gesetzt wurden. Sichtbar wird daraus, dass die interaktive Karte in Pfinztal intensiv genutzt wurde und es zeigt sich, dass die Pfinztaler Bevölkerung viele Ideen und Anregungen hat. Ein Beteiligungsformat wie die interaktive Karte wird erfahrungsgemäß vorrangig genutzt, um auf Missstände und Handlungserfordernisse hinzuweisen und weniger, um bereits positive Situationen hervorzuheben.

Abbildung 1: Gesamtübersicht der interaktiven Karte

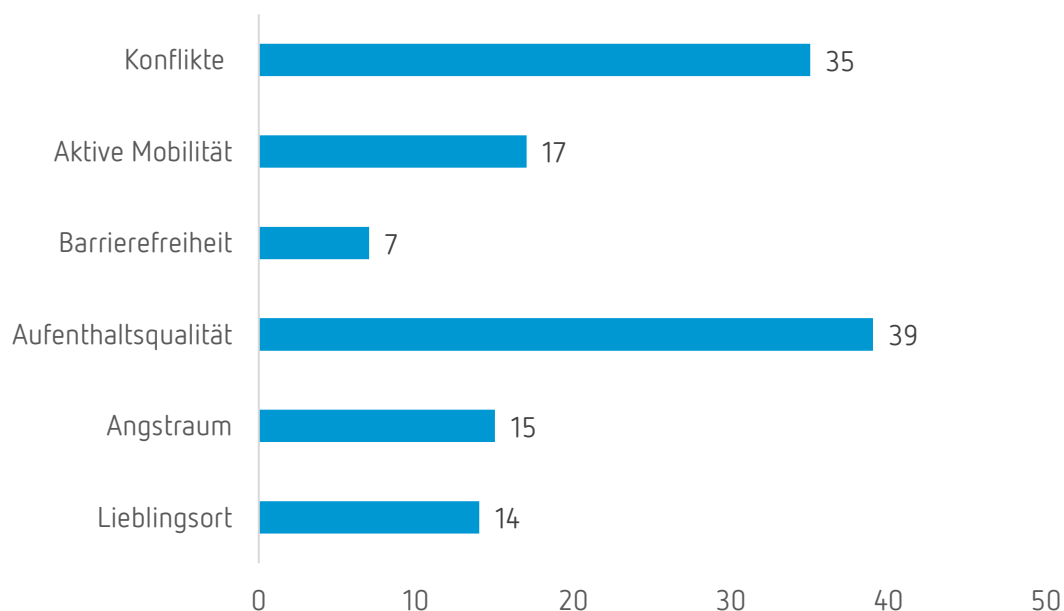


An einigen Stellen wurden mehrfach Pins mit Beiträgen gesetzt. Im Untersuchungsraum ist dies vor allem für die Bereiche Bahnhofplatz, Kreuzung B10/B293, Europaplatz und im Bereich des Flusses, der *Pfinz*, der Fall. Die Nutzenden der interaktiven Karte hatten zudem die Möglichkeit die Beiträge zu „likern“ bzw. zu „dislikern“. Insgesamt wurden bei den Beiträgen **229 Likes** und **18 Dislikes** vergeben. Große Bestätigungen erfuhr die Idee aus der Rubrik *Aufenthaltsqualität* bezüglich der Renaturierung der *Pfinz*. Hier sind Verweilmöglichkeiten sowie ein durchgängiger Fuß- und

Radweg erwünscht. Des Weiteren erfuhren sämtliche Ideen zur Bespielung des Bahnhofsplatzes mit gastronomischen Angeboten sowie einer gezielten Begrünung, die einen Raum der Begegnung schaffen, hohe Befürwortung.

Die Verteilung der 124 Beiträge in die vorgegebenen Rubriken ist in Abbildung 2 dargestellt. Mit 39 Beiträgen wurde die Rubrik *Aufenthaltsqualität* am häufigsten ausgewählt, dicht gefolgt von der Rubrik *Konflikte*. Die Rubriken *Aktive Mobilität*, *Angstraum* und *Lieblingsort* wurden nahezu gleich oft ausgewählt. Die wenigsten Beiträge erhielt die Rubrik *Barrierefreiheit*. Aufgrund der Verteilung zeigt sich, dass die Nutzenden der interaktiven Karte hauptsächlich Ideen und Anregungen zu den Themen *Konflikte* und *Aufenthaltsqualität* haben. Hieraus lässt sich im ersten Schritt ableiten, dass es in Berghausen besonders viele Konfliktsituationen und zahlreiche Orte mit geringer und aufzuwertender Aufenthaltsqualität gibt.

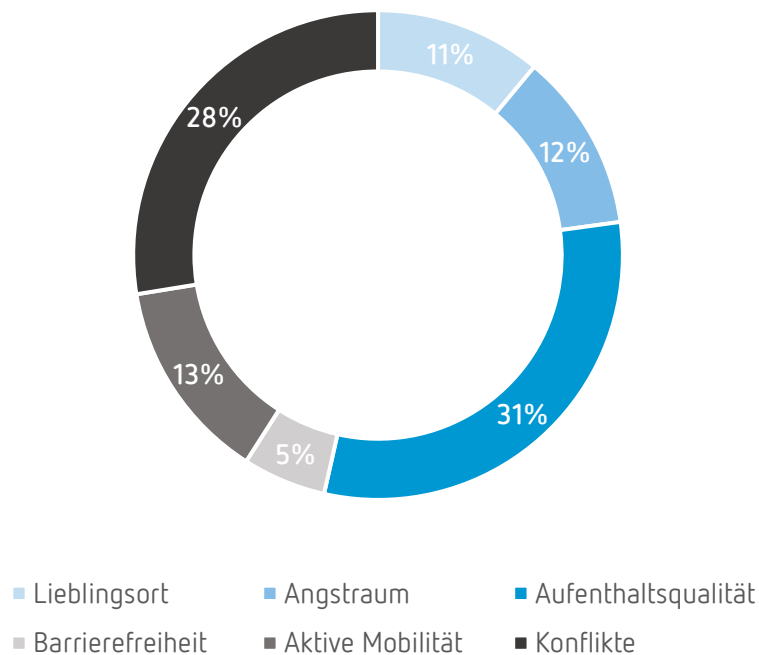
Abbildung 2: Anzahl der Beiträge in die interaktive Karte nach Rubrik



Quelle: Planersocietät

Die Anzahl der Beiträge der verschiedenen Rubriken lässt sich auch prozentual darstellen. Fast ein Drittel aller Beiträge beschäftigt sich mit der Rubrik *Aufenthaltsqualität* (31 %). Mehr als ein Viertel aller Beiträge weist auf Ideen bzw. Veränderungen im Bereich *Konflikte* hin. Etwas über zehn Prozent der Beiträge beschäftigen sich mit der *Aktiven Mobilität*, den *Lieblingsorten* und den *Angsträumen*. Die übrigen fünf Prozent entfallen auf die Rubrik der *Barrierefreiheit*. Besonders mit der prozentualen Verteilung wird deutlich, dass die Themen *Aufenthaltsqualität* und *Konflikte* bei der Pfnztaler Bevölkerung besondere Priorität haben.

Abbildung 3: Prozentualer Anteil der Beiträge nach Rubriken



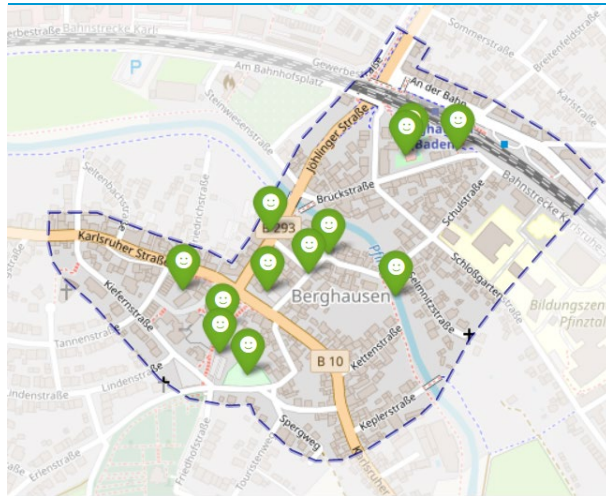
Quelle: Planersocietät

Nachdem im ersten Teil eine Gesamtübersicht über die Ergebnisse der Online-Karte erfolgte, sind nachfolgend teilweise die Rückmeldungen anhand der sechs Rubriken erläutert und bilden eine wertvolle Ergänzung zur Bestandsanalyse des Gutachters. Zusätzlich gibt es zu jeder Rubrik eine kartographische Verortung.

Lieblingssort

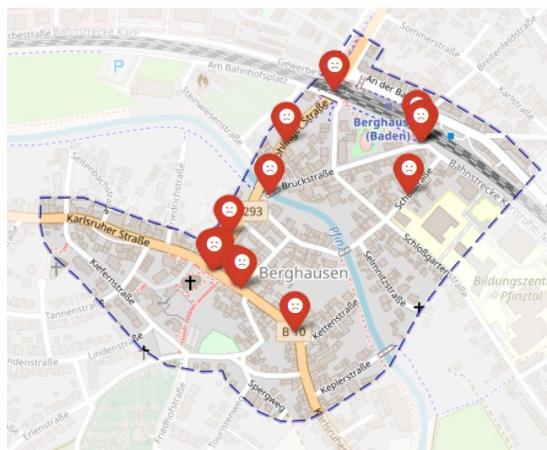
In Pfinztal-Berghausen wurden 14 Stellen in der Rubrik *Lieblingssort* verortet. Insgesamt wurde die Rubrik mit am seltensten verwendet. Dennoch schätzt die Pfinztaler Bevölkerung in Berghausen verschiedene Orte. So wird zum Beispiel der Wochenmarkt auf dem Bahnhofsplatz als positiv wahrgenommen sowie der Kreuzungspunkt der *Oberlinstraße/Kelterstraße*, wo die Reaktivierung des Brunnens wünschenswert ist. Auch der bereits aufgewertete Europaplatz wurde als Lieblingssort markiert, gleiches gilt für die Fußgängerverbindung zwischen der *Kiefernstraße* und der *Karlsruher Straße*. Lobenswert ist hier die Aussicht in grüner Umgebung, wobei dennoch aktuell die Aufenthaltsqualität fehlt.

Abbildung 4: Verortung der Beiträge in der Rubrik Lieblingsort



Quelle: Kartengrundlage HERE 2021

Angstraum



Quelle: Kartengrundlage HERE 2021

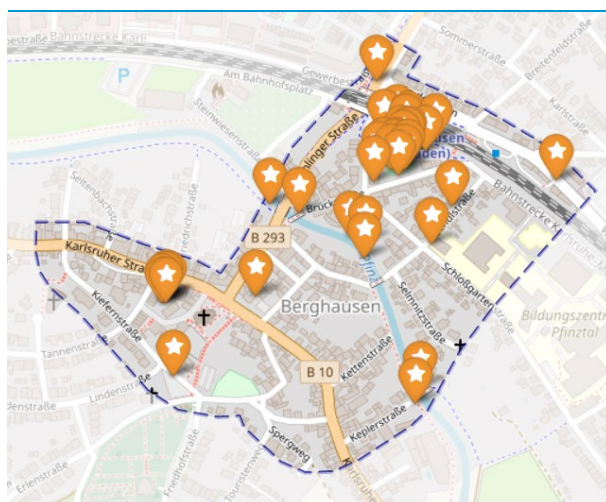
Aufenthaltsqualität

In der Rubrik *Aufenthaltsqualität* wurden mit 39 Beiträgen die meisten gesetzt. Eine Ideenbündelung ist insbesondere am Bahnhofplatz zu sehen. Hier wurden von der Pfinztaler Bevölkerung unterschiedliche Vorschläge für eine Umnutzung unterbreitet. So z.B.:

- Ein Spielplatz (insbesondere für Kleinkinder) als Begegnungs- und Kommunikationsort für Jung und Alt mit Brunnen
- Integration des oberen Teils (Vorschläge: Biergarten, Kleinkunsthöhne, Weihnachtsdorf im Winter)
- DHL-Paketstation
- Weihnachtsmarkt (aktueller Standort Schulhof wird als unattraktiv beschrieben)
- Historie des Platzes mit Bildergalerie aufgreifen
- Gastronomisches Angebot (ehemalig Adler) mit Biergarten, Kaffeepavillon
- Ausweitung des Wochenmarkts (Berücksichtigung von benötigter zusätzlicher Infrastruktur, Wasser und Strom)

Neben dem Bahnhofplatz gab es in dieser Kategorie auch zu weiteren Orten Anmerkungen. Im ersten Abschnitt der Brückstraße nach dem Kreuzungsbereich der Bundesstraßen liegen die meisten Geschäfte in Berghausen. Hier fehlt es nach Angaben der Nutzenden der Ideenkarte an Aufenthaltsqualität, so dass eine Aufwertung des Bereichs mit Errichtung der Umgehungsstraße gewünscht wird. Weiterführend wird der umliegende Grünbereich der Pfinz als hohes Potenzial angesehen, so dass eine Revitalisierung mit dem Motto „Menschen zum Wasser“ mit zahlreichen Zugängen, Bäumen und Verweilmöglichkeiten als wünschenswert empfunden wird. Außerdem wird eine fehlende Aufenthaltsqualität am Europaplatz, der als „Steinwüste“ beschrieben wird, vermerkt. Auch hier, ähnlich zum Bahnhofplatz, fehlt eine attraktive Nutzungsmöglichkeit. Vorschläge sind Spielmöglichkeiten für die ansässige KITA, eine Eisdiele und Grünstrukturen.

Abbildung 6: Verortung der Beiträge in der Rubrik Aufenthaltsqualität

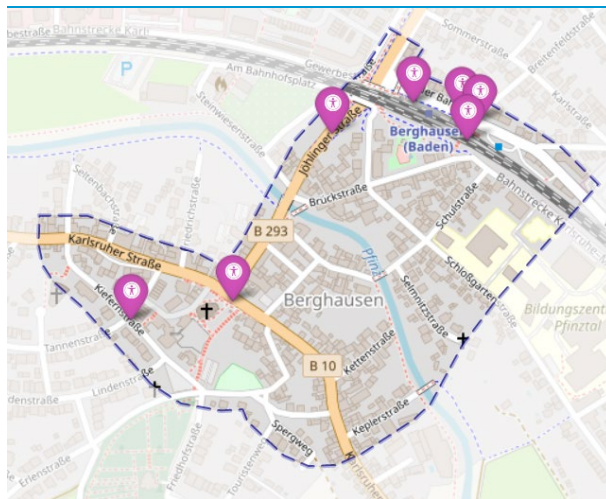


Quelle: Kartengrundlage HERE 2021

Barrierefreiheit

Die Rubrik der *Barrierefreiheit* ist mit 7 Beiträgen am schwächsten vertreten. Kritisiert wird der fehlende barrierefreie Zugang zu den Bahnanlagen sowie der Unterführung. Auch die nicht vorhandene Barrierefreiheit an Querungsstellen (Beispiel Fußgängerampel Querung *Wöschbacher Straße* Höhe der Bushaltestelle) wurde angemerkt. Der Abschnitt auf der *Karlsruher Straße* in Richtung Osten ist beidseitig stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt, so dass hier die tatsächlichen Gehwegbreiten erheblich reduziert werden. Ein Durchkommen für Rollstuhlfahrende und/oder mobilitätseingeschränkte Personen ist nicht möglich. Dieser Zustand ist in zahlreichen anderen Straßen auch zu beobachten. Parkende Pkws reduzieren die verfügbare Fläche für zu Fuß Gehende und vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen.

Abbildung 7: Verortung der Beiträge in der Rubrik Barrierefreiheit

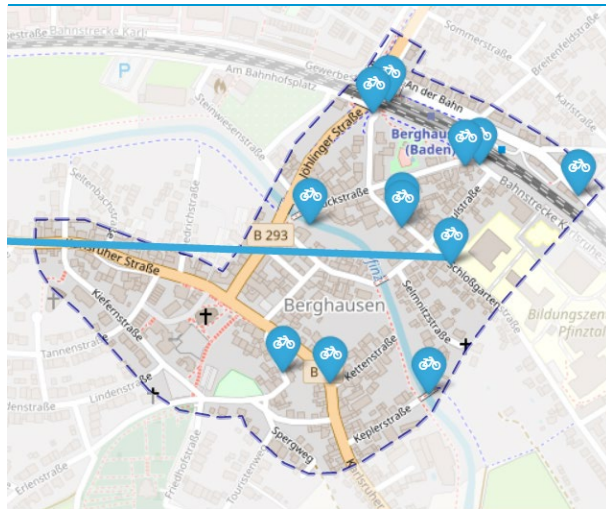


Quelle: Kartengrundlage HERE 2021

Aktive Mobilität

17 Beiträge wurden in der Rubrik *Aktive Mobilität* getätigt. Ein wesentlicher Punkt stellt die Verkehrsberuhigung der B 293 nach Eröffnung der Umgehungsstraße dar. Als Idee wird mehr Platz für zu Fuß Gehende und Radfahrende mit mehr Grünstrukturen vermerkt. Generell würde ein Ausbau der radinfrastrukturellen Anlagen begrüßt werden. Die gut ausgebauten regionalen Radwege enden mit der Einfahrt in Berghausen. Ein weiteres Beispiel hierfür ist der abrupt endende Radweg auf der Straße *Am Bahnhofplatz* Mündung *Am Stadion*. Auch ein durchgängiger Rad- und Fußweg entlang der Pfinz wird vermisst. Allgemein werden die oftmals zu schmalen Gehwege, die den Fußverkehr hemmen, bemängelt.

Abbildung 8: Verortung der Beiträge in der Rubrik Aktive Mobilität



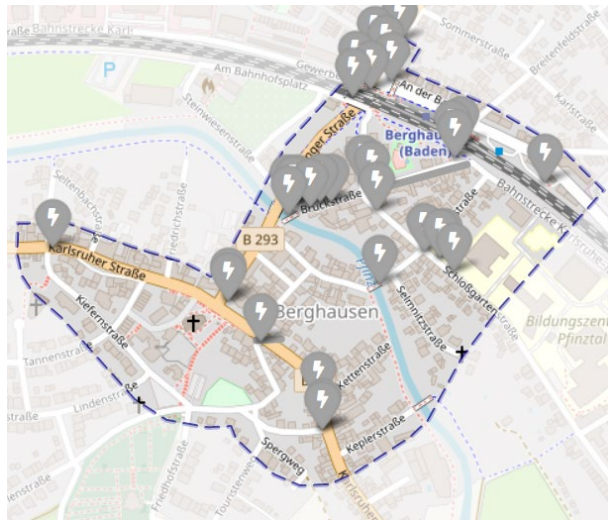
Quelle: Kartengrundlage HERE 2021

Konflikte

Die Rubrik *Konflikte* wurde mit 34 Beiträgen am zweit häufigsten ausgewählt. Generelle Ballungen von Beiträgen dieser Rubrik bestehen bei der Unterführung *Wöschbacher Str./Jöhlinger Str.*, der Unterführung zwischen Bahnhofsplatz und den Bahnanlagen, der Kreuzungssituation zwischen der *B293* und *Brückstr.*, entlang der *B10* sowie im Schulbereich entlang der *Schloßgartenstraße*.

Generell wird die zu hohe Verkehrsstärke auf den Bundesstraßen als negativ charakterisiert. Die Unterführung, bei der zu Fuß Gehende und Radfahrende zusammengeführt werden, gilt als Angstraum mit viel Lärm und hohem Konfliktpotential. Besonders im kurvenförmigen Verlauf kollidieren regelmäßig verschiedene Verkehrsteilnehmenden. Zudem wird die *Gewerbestraße* als „Schleichweg“ und Umfahrung der Bundesstraße missbraucht. Die Einmündung der *B293* zur *Brückstraße* gilt ebenfalls als Unfallschwerpunkt. Vor allem die Erkennbarkeit von Radfahrenden im Zweirichtungsverkehr ist hier unzureichend. Zudem ist die Einmündung insbesondere zu Stoßzeiten des Schulbetriebs stark belastet. Die parkenden Pkws sowie der entstehende Rückstau schränken den Fußverkehr ein und erzeugen gefährliche Querungssituationen. Auch die Querungssituation zwischen der *Karlsruher* und *Brückstraße* wird als Gefahrenquelle beschrieben. Die stark befahrene Kreuzung erzeugt immer wieder Konflikte zwischen dem fließenden Kfz-Verkehr und zu Fuß Gehenden bzw. Radfahrenden. Generell wird das Radfahren auf der *B10* und *B293* aufgrund des hohen Schwerlastverkehrs als gefährlich beschrieben. Speziell entlang der *Karlsruher Straße* ist das Queren für zu Fuß Gehende in Teilen schwer möglich. Oft stellt dies ein Gefahrenpotenzial dar, da entweder keine Querungsanlagen/-hilfen vorhanden sind oder diese nicht richtig platziert sind. So zum Beispiel an den Knotenpunkten *Kiefernstraße/Seltenbachstraße*, *Friedhofstraße/Kelterstraße* und *Wilhelmstraße/Keplerstraße* wo Querungshilfen fehlen. Weitere aufgeführte Konfliktpunkte sind entlang der *Schloßgartenstraße* im *Schulhofsbereich* verortet.

Auch hier fehlen sichere Querungsanlagen für Schüler*innen. Die in Teilen zu schnell fahrenden Autos sowie die zahlreichen Elterntaxen beeinflussen das sichere Empfinden von zu Fuß gehenden Schüler*innen. Weiterführend wird in diesem Bereich ein zu schmaler Gehweg bemängelt.



Quelle: Kartengrundlage HERE 2021

Sonstige Anmerkungen:

- Kauf des „Wannerhaus“ und Entwicklung eines Gesundheitszentrums oder Musikschule
- Aufwertung der Schulstraße durch Bepflanzungen

2 Wünsche für die Ortsmitte

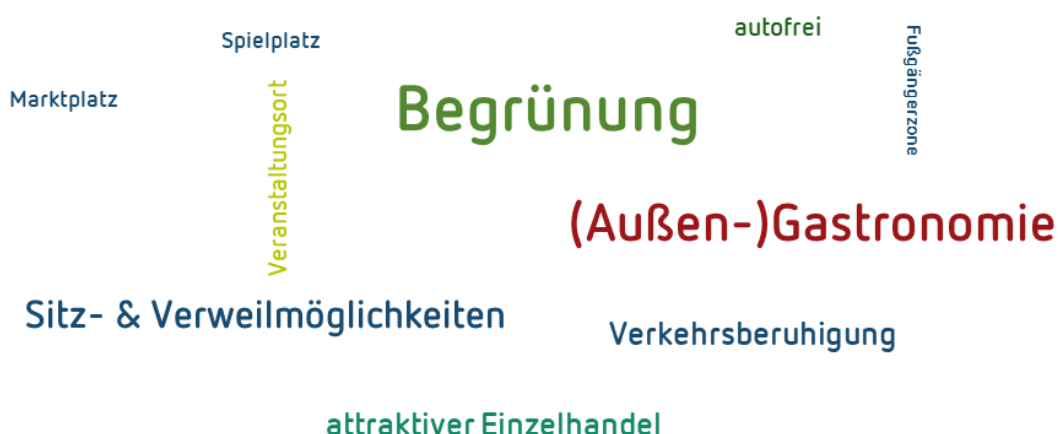
Neben der Möglichkeit Ideen und Kritiken direkt in der interaktiven Karte zu verorten, wurde den Nutzenden der Online-Beteiligung die Möglichkeit gegeben, drei unterschiedliche Sätze in einer Freitextfunktion zu vervollständigen. Diese lauteten:

- „Eine lebensvolle Ortsmitte zeichnet sich für mich durch folgende Aspekte aus:...”
- „Aktuell fehlen mir in der Ortsmitte von Pfinztal Berghausen folgende Aspekte:...”
- „Der wichtigste Punkt der Ortsmitte ist für mich...”

Insgesamt wurde diese Form der Online-Beteiligung von 37 Nutzenden wahrgenommen.

Mit dem ersten zu vervollständigen Satz („Eine lebensvolle Ortsmitte zeichnet sich für mich durch folgende Angebote aus:...“), sollten die Bürger*innen die Möglichkeit bekommen, ihre konkreten Vorstellungen und Wünsche einer generellen Ortsmitte mitzuteilen. Die nachstehende Wordcloud verdeutlicht, dass die Pfinztaler Bürgerschaft unter einer lebendigen Ortsmitte einen begrünten Ort, der mit zahlreichen gastronomischen Angeboten als Kommunikations- und Begegnungsort dient, versteht. Dazu sind ausreichende Sitz- und Verweilmöglichkeiten besonders wichtig. Neben einem attraktiven Einzelhandelsangebot wird auch ein verkehrsberuhigter Bereich gefordert. In der Auswertung wurden die eingegangenen Nachrichten nach Schlagwörtern gefiltert und so in einer Wordcloud dargestellt. Je größer das Schlagwort erscheint, desto häufiger wurde es erwähnt.

Kommunikations- & Begegnungsort

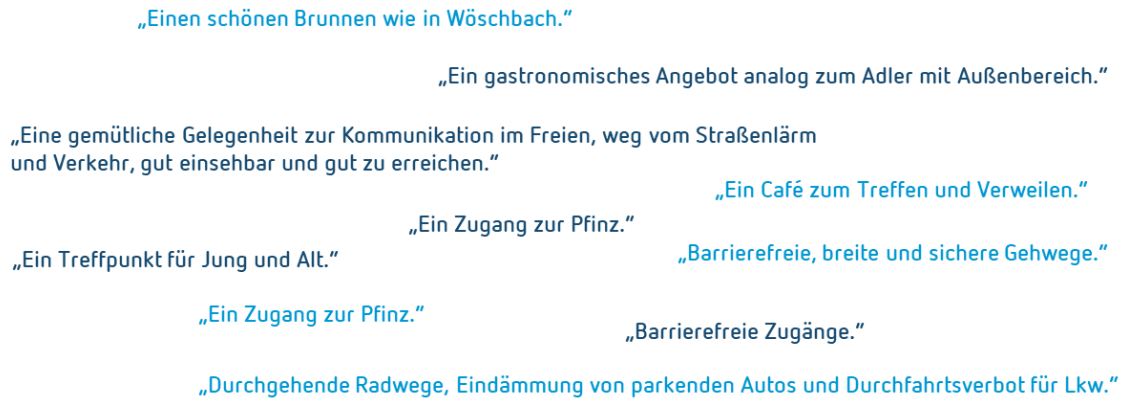


Quelle: eigene Darstellung

Nachfolgend sollte mit dem zweiten zu vervollständigenden Satz („Aktuell fehlen mir in einer Ortsmitte von Pfinztal Berghausen folgende Aspekte:...“) auf fehlende Elemente einer intakten

Ortsmitte in Berghausen aus Sicht der Pfinztaler Bürger*innen hingewiesen werden. Hierzu werden beispielhafte Zitate dargestellt. Eindeutig wird, dass insbesondere ein gastronomisches Angebot sowie ein ruhiger Ort zum Treffen und Verweilen vermisst wird.

Abbildung 11: Fehlende Elemente der Ortsmitte in Pfinztal-Berghausen



Quelle: eigene Darstellung

Abschließend sollte mit dem dritten zu vervollständigenden Satz („Der wichtigste Punkt der Ortsmitte ist für mich...“) herausgefunden werden, ob die Pfinztaler Bürgerschaft den Bahnhofplatz als Ortsmitte ansehen und in Zukunft diesen auch als solche wahrnehmen möchten, oder eventuell ein anderer Ort als Zentrum interpretiert wird. In den meisten Fällen wurde klar der Bahnhofplatz als aktuelle und zukünftige Ortsmitte genannt, mit einer Ausnahme, wo der Europaplatz als Ortsmitte angesehen wird.

Ergebnisprotokoll

**Modellprojekt „Ortsmitten“
Gemeinde Pfinztal**

Planungsspaziergang am 27.09.2021

Ort: Pfinztal – Berghausen
Datum: 27.09.2021
Uhrzeit: 17:00-19:00 Uhr
Anwesende: 20 Personen

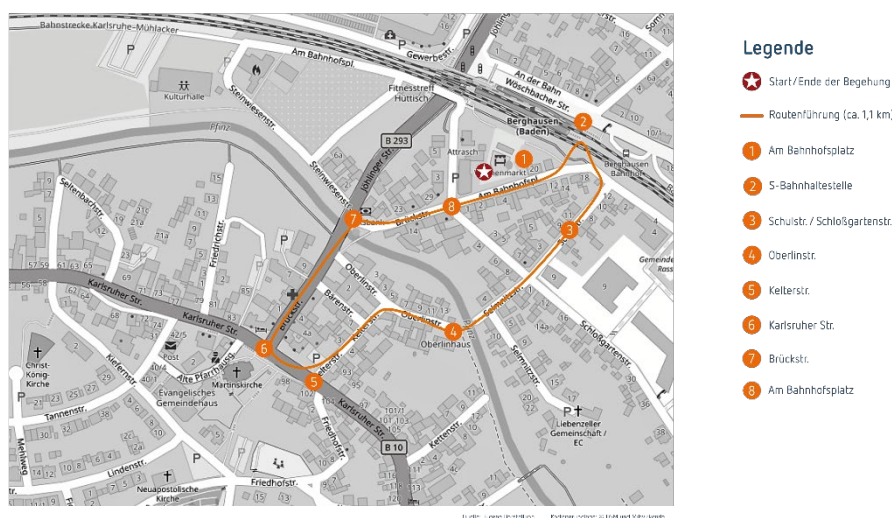
Im Rahmen des Modellprojekts „Ortsmitten“ wird am 27.09.2021 ein dritter Beteiligungsbaustein in Form eines Planungsspaziergangs in Pfinztal Berghausen durchgeführt. Dieser baut auf der vorausgegangenen Öffentlichkeitsbeteiligung auf und diskutiert mit Interessierten vor Ort Mängel und Problemstellen sowie erste Ideenansätze an unterschiedlichen Stationen.

Einführung

Treffpunkt für den Planungsspaziergang ist der Bahnhofsvorplatz vor der S-Bahnhaltestelle „Berghausen Bf“. Herr Rothweiler (Ortsvorsteher Pfinztal Berghausen) begrüßt die Teilnehmenden und führt die Hintergründe zur Bewerbung zum Modellprojekt „Ortsmitten“ aus. Herr Baniseth vom Gutachter- und Planungsbüro der Planersocietät begrüßt ebenfalls die Interessierten und stellt sich kurz vor. Er ergänzt, dass es darum geht, Pfinztal Berghausen barrierefrei, lebenswert und verkehrssicher zu gestalten, um den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken und den Stadtteil zu beleben. Nach einer thematischen Einführung gibt Herr Baniseth Hinweise zum Umgang mit den Pandemie-Bestimmungen während des Planungsspaziergangs.

Die ca. 1,1 km lange Route führt vom Bahnhofsvorplatz entlang der Fußgängerunterführung zu den Bahngleisen über die Schulstraße. Von dort aus geht es über die Selmnitzstraße über die Fuß- und Radwegebrücke über die Pfinz. Die Route führt entlang der Oberlin- und der Kelterstraße s durch das Wohngebiet bis zur Karlsruher Straße (B10). Von der T-Kreuzung „Karlsruher-Straße/Brückstraße“ wird der Rundgang über die Brückstraße zurück bis zum Bahnhofsvorplatz beendet. Unterwegs werden insgesamt sieben Haltepunkte eingelegt (s. Abbildung).

Modellprojekt „Ortsmitten“ - Planungsspaziergang in Pfinztal (ca. 1,1 km)



Station 1 | Bahnhofsvorplatz

Nutzung des Platzes

- Derzeit wird der Platz durch den örtlichen Boule-Verein genutzt
 - Dieser möchte bei einer Neuplanung des Platzes miteinbezogen werden und seine Spielflächen nicht verlieren
- Wunsch nach mehr Verschattung durch größere Bäume
- Erhaltung der Freifläche vielfältige Nutzungen (z.B. Wochenmarkt, Veranstaltungen, Boule) erwünscht
- Die Teilnehmenden freuen sich, dass die große Kastanie auf dem alten „Adler-Grundstück“ in das Baumkataster der Stadt aufgenommen wurde
- Vorschlag eine Zwischennutzung z.B. in Form eines Bauwagens als temporäres Café zu ermöglichen
- Es besteht der Wunsch nach einem Trinkwasserbrunnen
- Das alte „Adler-Grundstück“ wird als Schlüsselimmobilie identifiziert: die Teilnehmenden wünschen sich, dass dort wieder eine Gastronomie mit Biergarten eröffnet

Station 2 | Unterführung / Zugang zum Bhf.

Barrierefreiheit

- Der Zugang zum Bahnsteig ist nicht barrierefrei - Idee zur Errichtung eines Aufzuges oder einer Rampe → Problematisch erscheint hier der einhergehende große Platzbedarf und die wenig zur Verfügung stehende Fläche im derzeitigen Bestand → Lösungen müssen mit allen beteiligten Akteuren (Bahn, Gemeindeverwaltung etc.) gemeinsam gefunden werden
- Sinn des Projektes Ortsmitten ist es die Problematik mit auf zu nehmen und diese nach Außen zu tragen und zu kommunizieren
- Bereits erste Veränderungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit auf der Nordseite des Bahnhofsumfelds realisiert

Querungssituation in der Kurve

- Gemengelage durch Radverkehr, Fußgänger, Schulverkehr (Hol- und Bringverkehr durch Eltern)
- Verlauf des Radweges unklar
- Nur einseitiger Fußweg, sehr schmaler Gehweg → zu den Stoßzeiten (Schulbeginn und -ende) fehlende Sicherheit

Station 3 | Schulstraße/Schloßgartenstraße

Schulverkehr

- Für die große Menge an Schüler*innen ist der Schulstandort verkehrlich schlecht angebunden
- Viele Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto, obwohl die Schule fußläufig oder mit dem Rad erreichbar wäre → Angst der Eltern wegen fehlender Verkehrssicherheit
- Politisch bereits diskutierter Schulbusse wäre unnötig, wenn die Schüler*innen sicher zu Fuß oder mit dem Rad kommen könnten
- Kreuzungseck wird als „Kiss and Ride / Elternhaltestelle“ für den Schulverkehr benutzt, wodurch der enge Straßenraum unübersichtlich und gefährlich wird
- Die Bundesstraßen werden als große Barrieren mit fehlenden Querungsmöglichkeiten angesehen, die besonders problematisch für den Schulverkehr sind

Querungssituation

- Fußgängerüberweg über die Schloßgartenstraße wird vom MIV nicht wahrgenommen → Forderung nach einem Zebrastreifen oder sonstiger eindeutiger Regelung
- Zu Stoßzeiten ist eine sichere Querung nicht möglich
- Es wird die Frage aufgeworfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für diesen Bereich (Wohngebiet mit viel Schulverkehr) zu viel ist?
- Es wird die Idee geäußert, die Straßen während der Stoßzeiten des Schulverkehrs für den Autoverkehr zu sperren (ausgenommen Anlieger)

Station 4 | Fuß- und Radwegebrücke über die Pfinz

- Die Teilnehmenden heben die Wichtigkeit dieser Verbindung für den Fuß- und Radverkehr hervor → insb. für die Kinder aus den östlich der Pfinz liegenden Wohngebiete ist es eine wichtige Verbindungsachse zu den Schulen
- An der Kreuzung Oberlinstraße/Kelterstraße hält die Gruppe spontan an und Herr Keller (Stadtplaner in der Gemeindeverwaltung) zeigt am vorliegenden Beispiel auf, dass der Straßenraum schlecht organisiert ist und zu Fuß Gehende auch in diesem Wohngebiet dem Autoverkehr untergeordnet sind
 - Straßengestaltung stammt aus einer Dorfsanierung von 1986-95
 - Durch die bestehende Gestaltung wird den zu Fuß Gehenden der Eindruck vermittelt sie müssen am Straßenrand gehen dieser ist aber unrechtmäßig von Autos zugeparkt
 - Idee des „shared-space/geteilter Straßenraum“ wird als Lösungsmöglichkeit

beschrieben

Station 5 | Karlsruher Straße

Aufenthaltsqualität und Platzcharakter

- Parkplatz an der Kreuzung Karlsruher Straße/Kelterstraße bietet sich als Aufenthaltsplatz an → Sitzgelegenheiten durch Eiscafé und Spielmöglichkeiten für Kinder werden gewünscht
- Aufgestellte Bänke stehen derzeit in Richtung Karlsruher Straße → nicht schön zu sitzen → Bänke sollten umgedreht werden

Querungssituation

- Schulweg aus dem südlich liegenden Wohngebiet verläuft von der Friedhofstraße in die Kelterstraße
 - Derzeit Umweg über die Ampel an der Kreuzung Karlsruher Straße/Brückstraße notwendig
 - Direkte sichere Querungsmöglichkeit wird gewünscht und erleichtert nicht nur den Schulweg für die Kinder
- Diese und weitere Querungsmöglichkeiten im östlichen Verlauf der B10 werden gewünscht
- Die Rotphase der Ampel an der Kreuzung Karlsruher Straße/Brückstraße ist relativ lang → Wunsch nach einer Zeitangabe bis zur nächsten Grünphase wird geäußert

Station 6 | Einmündung Brückstraße

- Unübersichtlicher Straßenraum: viele Verkehrsteilnehmer*innen, schlecht einsehbare Eckstation im Süden, Beet mit Steinmauer versperrt Sichtachsen
- Idee: Steinwiesenstraße als Einbahnstraße einzurichten und nur für den Radverkehr freizugeben
- Die Idee die Brückstraße ab der Einmündung als verkehrsberuhigte Zone oder als Begegnungszone mit klaren Parkregelungen, mehr Platz für zu Fuß Gehende einzurichten wird sehr positiv aufgenommen

Abschluss

Herr Baniseth bedankt sich bei den Interessierten für ihre Teilnahme und die zahlreichen Anmerkungen und Diskussionspunkte. Der Teilnehmendenkreis sowie alle weiteren Berhausener*innen werden zum Ende des Jahres über weitere Bausteine des Ortsmitten-Projektes informiert. Insgesamt war es ein erfolgreiches Beteiligungsformat, in dem zahlreiche Informationen vermittelt wurden und über konkrete anzugehende Maßnahmen diskutiert werden konnte.

- | | | | |
|---|----------------------------|---|--------------------------|
|  | neue gesicherte Querung |  | Parkverbot Gehweg |
|  | barrierefreie Querung |  | Neuer Straßenquerschnitt |
|  | Aufmerksamkeit schaffen |  | Mittelinsel schaffen |
|  | Sitzmöglichkeit schaffen |  | Begrünung |
|  | Verkehrsberuhigter Bereich |  | Ortsmitte (Kernbereich) |
|  | Nebenfußwegenetz |  | Verbindungsort |
|  | Hauptfußwegenetz |  | Platzumgestaltung |
|  | Grünverbindung stärken |  | Maßnahmenummerierung |

