



Stadt Wörth am Rhein

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Altort-Rahmenplan Wörth

29.11.2018

Erläuterungsbericht



Pröll - Miltner GmbH
Am Storrenacker 1 b ▪ 76139 Karlsruhe
Telefon +49 721 96232-70 ▪ Telefax +49 721 96232-46
www.proell-miltner.de ▪ info@proell-miltner.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis.....	2
1 Einleitung	3
2 Stärken und Schwächen.....	4
3 Perspektiven.....	8
3.1 Wohnen	9
3.2 Einzelhandel.....	9
3.3 Gastronomie	9
3.4 Gewerbe.....	10
3.5 Tourismus	10
3.6 Grünflächen / Wasser	11
4 Entwicklungskonzept	12
4.1 Leitlinien der künftigen Entwicklung	13
4.1.1 Wohnungsbau	13
4.1.2 Einzelhandel und Gastronomie	13
4.1.3 Diversifizierung der Wirtschaft.....	15
4.1.4 Der öffentliche Raum	15
4.1.5 Die Reduzierung des Verkehrs	16
4.2 Baulich-räumliches Konzept	18
4.2.1 Das neue Zentrum des Altortes.....	18
4.2.2 Wohnen.....	19
4.2.3 Einzelhandel / Gastronomie.....	22
4.2.4 Multifunktionale Flächen am Bahnhof.....	22
4.2.5 Freiflächen.....	23
4.3 Verkehrskonzept.....	24
4.3.1 Motorisierter Verkehr	24
4.3.2 Bahnhofsbereich	25
4.3.3 Parken.....	26
4.3.4 Fuß- und Radwege.....	27
4.3.5 Fahrradparkplätze und E-bike-Ladestationen.....	28

4.4	Gestaltung des öffentlichen Raums.....	28
4.4.1	Zentraler Bereich um Ottstraße / Ludwigstraße / Luitpoldstraße	28
4.4.2	Straßenräume.....	29
4.4.3	Mobiliar	30
4.4.4	Fassaden.....	30
4.5	Grünkonzept	31

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stärken und Schwächen.....	5
Abbildung 2:	Strukturkonzept	14
Abbildung 3:	Verkehrskonzept	17
Abbildung 4:	Das neue Zentrum des Altortes	19

1 Einleitung

Alt-Wörth war Gegenstand einer städtebaulichen Untersuchung, weil der Ort eine beginnende schleichende, negative Entwicklung verzeichnet. Einzelhandel und Gastronomie zeigen Tendenzen der Abwanderung, der Altort ist nicht mehr für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen attraktiv und läuft Gefahr, eine Entwicklung der Segregation in Gang zu setzen. Schließlich fordern auch die Einwohner von Alt-Wörth vermehrt Veränderungen für ihren Ort ein, Verbesserungen der Lebensqualität, die sich in den Daseinsfunktionen Wohnen, Arbeiten, sich erholen, sich versorgen widerspiegeln.

Der vorliegende Rahmenplan zeigt Lösungen auf, wie eine Revitalisierung des Altortes aussehen kann. Er zeigt Vorschläge für die Nutzung innerörtlicher Flächen, für die Erschließung sowie für die Gestaltung des öffentlichen Raums.

Die zukünftige städtebauliche Entwicklung von Alt-Wörth wird als ein wichtiger Baustein auf dem Weg in eine Zukunft eines Ortes von hoher Lebensqualität angesehen. Dabei spielen nicht ausschließlich die im Altort liegenden Teilräume eine Bedeutung, sondern auch Bereiche am Rande davon. Der Altrhein und seine angrenzenden Flächen sowie das Schauffele-Gelände werden als Teil des Lebensraums der Einwohner aus dem Altort genannt. Auch das Entree in den Altort am Bahnhof von Wörth bedarf aufgrund seiner mangelhaften Ausgestaltung einer deutlichen Aufwertung.

Im Frühjahr 2016 ist eine umfangreiche städtebauliche Analyse des Altortes, seiner Stärken und Schwächen sowie der Entwicklungsrisiken und seiner Entwicklungspotenziale erstellt worden. Auch eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2015 hat sich intensiv mit dem Altort befasst. Die Analysen sind der Beginn eines Prozesses für die Aufwertung des Altortes. Im Anschluss an die Analyse fand eine umfangreiche Bürgerbeteiligung statt, die eine Informationsveranstaltung, eine Fragebogenaktion, eine Ausstellung, schließlich eine Workshop-Runde mit fünf verschiedenen Arbeitsgruppen sowie eine Abschlussdiskussion beinhaltete.

Herausgekommen ist ein umfassendes Konzept in enger Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, Bevölkerung und Stadtplanern. Darin werden konzeptionelle Ideen für die o.g. Daseinsfunktionen in ein Gesamtkonzept eingebettet. Die diskutierten Lösungen sind das Ergebnis der Bürgerbeteiligung sowie einer Machbarkeitsuntersuchung von Fachplanern, Experten und Stadtverwaltung.

Auf die Ergebnisse der Analyse wird an dieser Stelle nur verwiesen. Sie werden ausschließlich dann wiederholt, wenn es für die Erläuterung von Ergebnissen geboten ist.

2 Stärken und Schwächen

Das Handlungserfordernis ergibt sich naturgemäß aus den städtebaulichen Schwächen des Altortes von Wörth. Der Altort verfügt allerdings auch über eine Reihe von Stärken, die für die zukünftige Entwicklung herausgearbeitet werden und gestärkt werden können. Sie sollen die Grundlagen für die städtebauliche Entwicklung des Altortes bilden.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung sind die eklatantesten Schwächen schon genannt worden. Wichtigste Anliegen der BürgerInnen des Altortes von Wörth sind

- die Reduzierung des Verkehrs und
- Stärkung des Altortes durch eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums
- Stärkung der Stadtentwicklung durch ein verbessertes Wohnungsangebot
- Stärkung des Altortes durch Einzelhandel / Stärkung des Einzelhandels

Alle weiteren Punkte lassen sich diesen Aspekten zuordnen.

Die Landesstraße L540 führt heute noch durch den Altort hindurch. Sie wird von der Bevölkerung einhellig als Störfaktor Nummer eins genannt, weil hier sehr viel Pendlerverkehr von Nicht-Ortsanässigen zu beobachten ist. Dadurch ist der angrenzende Raum verlärm und einer hohen Luftverschmutzung ausgesetzt. Die Straße ist darüber hinaus vor allem für die Schüler der Grundschule nicht sicher zu überqueren. Diese Barrierewirkung ist deshalb unbedingt zu überwinden. Eine Barriere bildet auch die Hanns-Martin-Schleyer-Straße. Das wird besonders deutlich im Bereich der Bebauung der Alten Bahnmeisterei, der vom Altort abgekoppelt erscheint.

Die Verkehrsströme verursachen Pendler auf dem Weg nach Karlsruhe, Besucher des Altortes auf der Suche nach einem Parkplatz und natürlich die Einwohner selber. Letzteres ist eher auf die jahrelange autogerechte Planung der Stadt zurückzuführen als auf große Entfernungen. Hier können attraktive, kurze Wege bereits eine positive Wirkung auf den Verkehr entfalten. Die Eindämmung des Durchgangsverkehrs wird den Verkehr weiter reduzieren helfen.

Die BürgerInnen des Altortes haben eingeräumt, dass sie selber in erster Linie dafür verantwortlich sind, dass auf allen Straßen ihres Altortes im öffentlichen Straßenraum geparkt wird, dadurch Räume für Fußgänger verloren gehen und die Attraktivität des öffentlichen Raums auf der Strecke bleibt. Hier soll das Konzept ansetzen.

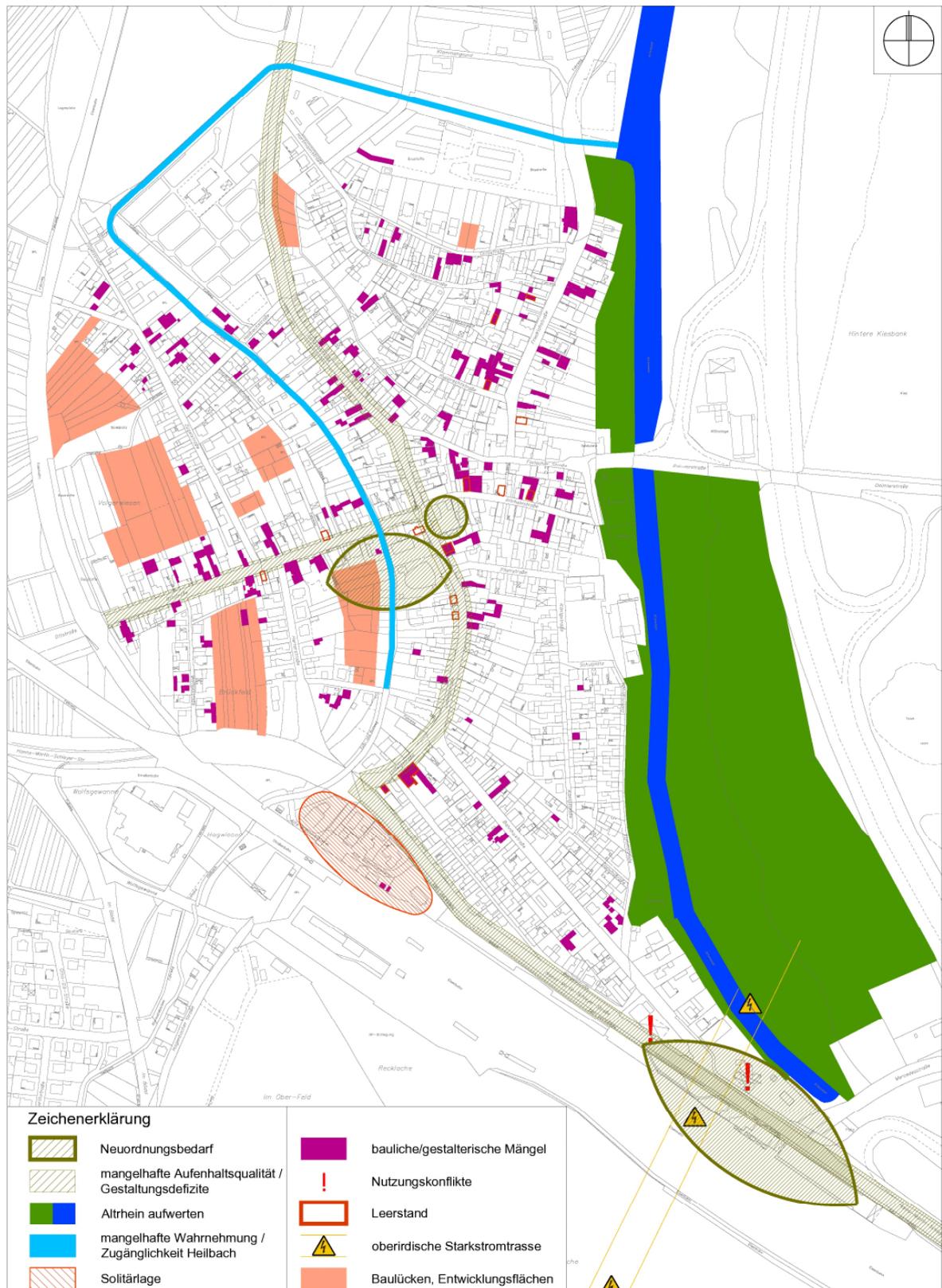
Doch auch Besucher parken im Altort und erzeugen daher zusätzlichen Verkehr. Dieser entsteht nicht allein durch den Besuch, sondern durch die Suche nach einem möglichst kostenfreien Parkplatz. Die Neuordnung des Parkens bietet die Chance, sowohl den Verkehr zu reduzieren als auch die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Ein besonders unerfreuliches städtebauliches Bild bietet sich Einwohnern wie Besuchern am **Orts-
eingang am Bahnhof** von Wörth. Dieser Ort ist allein auf die Abwicklung schneller und großer motorisierter Verkehrsströme ausgelegt und ist das Resultat einer Zeit als die Hanns-Martin-Schleyer-Straße als Teil der B10 nach Karlsruhe führte und die Autobahn noch nicht gebaut war. Fußgänger und Radfahrer haben eine stark untergeordnete Rolle, obwohl mit dem Bahnhof ein Verkehrsmittel den Raum prägt, das den nicht-motorisierten Verkehr abwickeln soll. Die Funktion als Bahnhof, die Ausgestaltung als Aufenthaltsort für Reisende, als Willkommenspunkt der Stadt Wörth ist überhaupt nicht erkennbar. Die funktionalen Ausblühungen der vergangenen Dekaden haben die Aufenthaltsqualität nie berücksichtigt. Der Ort dient allein dem schnellen Passieren.

Teil des unbefriedigenden Umfelds bilden die beiden Tankstellen. Sie geben dem Platz am Bahnhof nicht nur aus städtebaulicher Sicht keinen Halt, sondern sind als Anfahrstelle aller ausgelieferten Lkw aus dem Lkw-Werk von Daimler ein großer Unruheherd. Dieser „Tanktourismus“ besteht aus

Kolonnenfahren, Kolonnetanken und Kolonnenwarten überwiegend in der Hanns-Martin-Schleyer-Straße und belastet das direkt benachbarte Wohnumfeld mit Lärm und Abgasen.

Abbildung 1: Stärken und Schwächen



Nach der Auslieferung der Lkw von Daimler fahren ihre Abholer zuerst tanken. Dies geschieht in der Regel in der Hanns-Martin-Schleyer-Straße. Da die Ausfahrt der Mercedesstraße aber gesperrt ist,

müssen die Lkw über Privatgrund zu den Tankstellen fahren. Dies ist als Dauerzustand nicht tragbar und bedarf daher einer Lösung.

Die Ausfahrt der Mercedesstraße auf die Hanns-Martin-Schleyer-Straße wurde im Zuge der Einrichtung einer Auffahrt zur B9 geschlossen, da sich beide Straßen in unmittelbarer Nachbarschaft befinden. Solange die Überfahrt über Privatgrund gewährleistet war, gab es keinen Anlass, daran etwas zu ändern.

Die Neuordnung des Ortseingangs / Bahnhofbereichs ist deshalb ein zentrales Anliegen der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung.

Aufenthaltsqualität ist auch im direkten Wohnumfeld gefragt und erwünscht. Sie stärkt einerseits das Wohnen, ist andererseits aber auch bei für den Einzelhandel, die Gastronomie und die Freizeitgestaltung wichtig. Das Konzept wird also die Aufenthaltsqualität, kurze Wege, den Fußgänger und Radfahrer in den Fokus stellen. Lebensqualität versus Autostadt.

Auch das **Zentrum** des Altortes kann infolge einiger funktionaler und gestalterischer Defizite im Moment nur bedingt seiner Rolle als Anlaufstelle und Kommunikationsraum für die Einwohner des Stadtquartiers gerecht werden. Auch hier stehen dem Einkauf-, Erholungs- oder Kommunikationsserlebnis Verkehrsströme entgegen. Außerdem gibt es kaum Aufenthaltsbereiche, die Bewohner des Altortes gerne nutzen. Schließlich ist die Gestalt des öffentlichen Raums nicht einladend. Schmale Fußwege, wildes Parken, eine sehr heterogene Gestaltung der Oberflächen werden weder als schön angesehen, noch sind sie identitätsbildend.

Das **Wohnen** ist aufgrund des Verkehrs in einigen Bereichen nicht mehr attraktiv (Durchgangsverkehr Luitpoldstraße / Ludwigstraße und Lärm von der B9). Mit der Herabstufung der L540 im Altort von Wörth kann bereits ein großer Schritt Richtung Wohnqualität gemacht werden.

Ein weiterer Aspekt, der von Bewohnern genannt wird ist die alte Bausubstanz, die zeitgemäßes Wohnen erschwert (Grundrisse, Belichtung). Auch ist bezahlbarer Wohnraum für junge Haushalte oder Ältere kaum vorhanden. Der Altort verfügt aber über einige Flächenreserven, die für den Wohnungsbau herangezogen werden können und die Lücke in der Wohnversorgung schließen können.

In der Ottstraße ist etwas **Einzelhandel** vorhanden (Bäcker, Kiosk, Apotheke). Dessen Verbleib muss oberstes Ziel der Stadtentwicklung für den Altort sein, um eine minimale Versorgung in fußläufiger Entfernung aufrecht zu erhalten. Ein Obst- und Gemüsehandel, eine Boutique sowie einige private Dienstleister wie Frisöre und Reisebüros befinden sich in der Ludwigstraße und sollen ebenfalls gestärkt werden. Der LIDL-Markt am Ende der Ottstraße wird einen erweiterten Neubau auf seinem Grundstück errichten.

Die Einwohner des Altortes wünschen sich eine Ergänzung des Einzelhandels. LIDL bietet zum einen nicht das volle Angebot, wird auf der anderen Seite aber auch nicht von allen Einwohnern genutzt. Deshalb soll das Spektrum erweitert werden z. B. durch einen Verbrauchermarkt. Die Erweiterung des Einzelhandelsangebots kann ein wichtiger Baustein sein, um die Versorgungslücke im Altort zu schließen. Dessen Ansiedlung ist deshalb eine wichtige entwicklungspolitische Maßnahme für den Altort.

Es gibt nur noch ein kleines **gastronomisches Angebot** im Altort von Wörth. Hier besteht seitens der BürgerInnen Entwicklungsbedarf. Das gilt zum einen in puncto Vielfalt, zum anderen in der Art der Präsentation. Die Gastronomie kann einen Ort stärken, weil sie als Standortfaktor das Wohnen attraktiv macht, weil sie Besucher anlockt und Synergieeffekte mit dem Einzelhandel oder kulturellen Einrichtungen auslösen kann.

Für den Altort soll eine Verbesserung der bestehenden Einrichtungen (Außengastronomie) und eine Erweiterung des Angebots angestrebt werden. Das soll sich vor allem auf den Bereich Ottstraße / Heilbach konzentrieren.

Die **medizinische Versorgung** des Altortes mit Ärzten ist gut. In der Ottstraße haben sich einige Ärzte angesiedelt, die auch von vielen Personen, die nicht im Altort wohnen aufgesucht werden. Durch die oben beschriebene Ergänzung des Wohnens wird auch die medizinische Versorgung gestärkt.

Auch die Betreuung für Ältere soll im Altort gestärkt werden, weil das Angebot bislang nicht ausreicht und zum anderen der Altort auch und gerade für ältere Bewohner attraktiv ist und bleiben soll.

Bildungseinrichtungen sind wichtige Standortfaktoren für einen Wohnort, besonders für Familien. Der Altort verfügt über eine Grundschule, die einen wichtigen Standortfaktor für Familien darstellt, die sich in Wörth ansiedeln sollen. Eine Schule kann sich ganz besonders in der schulfreien Zeit der Öffentlichkeit öffnen und als wichtiger Quartiersplatz wahr- und angenommen werden. Hier sind unterschiedliche Modelle denkbar, von sportlichen Aktivitäten bis hin zu gärtnerisch-pädagogischen Konzepten.

Im Altort gibt es heute den Johann-Friedrich-Oberlin-Kindergarten in der Forlacher Straße. Die BürgerInnen von Wörth wünschen sich für diesen Kindergarten vor allem eine Erweiterung der Außenfläche und eine gute Verkehrssicherheit. Der Kinderhort Wörth des Jugendwerks St. Joseph liegt in der Herrenstraße. Außerdem ist im Bereich der Volgerwiesen der Neubau einer Kindertagesstätte gerade abgeschlossen, um das Angebot im Altort zu verbessern. Mit der Erweiterung dieses Angebots erhält der Altort einen weiteren positiven Baustein für die Standortentscheidung von Familien.

Der Altort verfügt kaum über öffentlich zugängliche innerörtliche **Freiflächen**. Naherholung im Grünen findet am Rande des Altortes an Altrhein und am Schauffele-Gelände statt. Der **Grünzug** am Altrhein wird von den BürgerInnen des Altortes für Freizeit Zwecke genutzt. Das Angebot für Freizeitaktivitäten ist allerdings begrenzt und soll nach dem Willen der BürgerInnen ergänzt werden. Es gibt einen großen Spielplatz im Bereich der Grünanlage am Altrhein, südlich der Dammschule.

Der Altrhein ist allerdings stark durch die angrenzende B9 verlärmert. Außerdem ist das Grün häufig verdreckt und weist gestalterische Defizite auf. Hier muss das Konzept ansetzen, um den Altrhein attraktiver zu machen und den Einwohnern des Altortes wieder einen attraktiven Freizeitraum bieten zu können. Die Erweiterung des Freizeitangebots am Altrhein steht und fällt allerdings mit der Reduzierung des Lärms durch die B9.

3 Perspektiven

Jede planerische Entwicklung steht unter dem Vorbehalt der Ergebnisse einer sektoralen Untersuchung: welche positiven Wirkungen gehen von Nutzungen und Maßnahmen aus und worin besteht der Mehrwert für die Bevölkerung und den Altort?

Wichtiges Kriterium für die Bewertung einzelner Sektoren ist deren Zukunftsfähigkeit für die Stadt in mehrfacher Hinsicht. Eine **nachhaltige Stadtentwicklung** schafft eine Balance zwischen sozialen, ökonomischen und ökologischen Aspekten.

Sozial

Im Altort von Wörth sollen Bedingungen geschaffen werden, die Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen ansprechen: Familien, Paare, Singles, Ältere und Jüngere, Eigentümer und Mieter sollen sich im Altort wohlfühlen können. Nur ein gesunder sozialer Mix kann ein lebendiges Quartier mit qualitativem Wohnen für alle schaffen. Eine Ghettobildung muss zwingend verhindert werden.

In Wörth gibt es sehr große Wohnquartiere aus den 60er und 70er Jahren, die einst von Familien bezogen wurden und heute vielfach von Älteren bewohnt werden. Viele haben ein großes Interesse, ihre für sie zu großen Häuser gegen barrierefreies Wohnen in zentralen Lagen einzutauschen. Sie sind eine wichtige Zielgruppe, wenn es darum geht, Wohnraum im Altort mit fußläufiger Anbindung zu Geschäften und Ärzten zu schaffen, um diesen Bevölkerungskreis in der Stadt zu halten.

Doch auch Jüngere, Familiengründer, Singles suchen bezahlbaren und – meist – kleineren Wohnraum, vor allem in jungen Jahren auch zur Miete. Für sie soll im Rahmen der Nachverdichtung und Modernisierung ebenfalls Wohnraum im Altort geschaffen werden.

Die genannten Bevölkerungsgruppen lassen sich allerdings nicht durch ein attraktives Wohnungsangebot allein locken. Deshalb gilt es, nicht nur eine Durchmischung sozialer Gruppen anzugehen, sondern auch Infrastrukturen für große Teile der Bevölkerung zu schaffen. Dazu gehören Schulen und Kindergärten, die im Altort existieren, Einrichtungen für Ältere und für Jugendliche. Auch Einkaufsmöglichkeiten, die, so der große Wunsch der meisten BürgerInnen, dringend ergänzt werden sollen sowie gastronomische Einrichtungen und Freizeitmöglichkeiten im Ort und seiner Nähe können als Zugpferd dienen.

Schließlich hat auch die Gestaltung des öffentlichen Raums eine hohe soziale Komponente, weil sie Menschen anzieht, Aufenthaltsqualität bietet und die Kommunikation im Ort deutlich erhöht.

Ökologisch

In Zeiten heftiger geführter Diskussionen um Klimawandel, Starkregen und Hitzewellen muss die Stadtentwicklung ökologische Aspekte einbauen. Im Fokus steht dabei die Innenentwicklung, die innerörtliche Freiflächen in Anspruch nimmt. Mit ausreichend Freiflächen, mit der Verwendung ausschließlich heimischer Gewächse, der Dachbegrünung und der Versickerung vor Ort kann auch eine Bebauung ökologische Aspekte berücksichtigen und vorantreiben. Die Entwicklung des Altortes leistet außerdem mit folgenden Maßnahmen einen Beitrag zur Stadtökologie:

1. Die Stadt der kurzen Wege, der Verkehrsvermeidung, Stützung von Fahrrad- und Fußgängerbeziehungen insbesondere zur Altortmitte und zum Dorschberg sowie den wichtigen Zielpunkten wie dem Bahnhof oder der anderen Stadtteile.
2. Die Energetische Stadtsanierung.
3. Eine Konzeption für die Regenwasserbewirtschaftung der privaten Flächen.

Ökonomisch

Wichtigstes Ziel ist die Stärkung des Altortes unter den Aspekten Wohnen und Einzelhandel, um negative Tendenzen zu stoppen. Beides ist elementar für die Zukunftsfähigkeit des Altortes. Im Altort sollen auch Arbeitsplätze geschaffen werden, die das Konzept der kurzen Wege unterstützen können. Nur eine Diversifizierung des Arbeitsmarktes kann alle Bevölkerungsgruppen ansprechen und unterschiedliche Arbeitsplätze anbieten. Gelingt es, neue Arbeitgeber im Ort anzusiedeln, die Arbeitsplätze im bisher unterversorgten Sektor anzubieten (Dienstleistungen, Hi-Tech-Sektor), können auch die Einwohner des Altortes davon profitieren. Außerdem können neue Arbeitsplätze zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs beitragen.

3.1 Wohnen

Neue Einwohner sind potenzielle Kunden aller Einrichtungen im Altort. Die Wirkung, die von neuen Einwohnern ausgehen kann, ist daher zuallererst positiv zu bewerten. Die zusätzlichen Einwohner gehen im Ort einkaufen; sie gehen zu den lokalen Ärzten; deren Kinder besuchen örtliche Kindergärten und Schulen; sie nutzen die lokale Gastronomie. Die Nachverdichtung ist daher wichtig für den Fortbestand des Altortes als attraktiver Wohnort.

NeubürgerInnen können aber auch Konflikte hervorrufen, entweder weil die Alteingesessenen eine zu einseitige Wohnungspolitik befürchten, die einkommensschwache Einwohner, vor allem Ältere oder nur Großverdiener im Fokus hat oder, weil Grünflächen im Ort beseitigt werden, die vormals wichtige Freizeitflächen waren. Die Stadt ist hier in der Pflicht dafür zu sorgen, dass die neuen Einwohner zur Stärkung der Stadt beitragen. Dies kann nur gelingen durch einen Einwohnermix vieler Altersgruppen und unterschiedlicher sozialer Herkunft, denn das macht lebendige Stadt aus. Sie ist Voraussetzung für das Zusammenleben und für den Fortbestand der infrastrukturellen Einrichtungen der Stadt.

3.2 Einzelhandel

Einzelhandel ist ein Motor der städtebaulichen Entwicklung, sowohl im Positiven wie auch im Negativen. Die Stadt Würth hat im Moment mit den negativen Aspekten zu kämpfen, weil einzelne Geschäfte bereits aufgegeben haben und die Gefahr eines weiteren Aussterbens latent in der Luft liegt. Gelingt es, den Einzelhandel nicht nur zu halten, sondern zu ergänzen, wird dies Auswirkungen auf die anderen Nutzungen der Stadt haben. Zum einen ist Einzelhandel ein positiver Standortfaktor für das Wohnen, zum anderen entfalten Einzelhandel und Gastronomie Synergieeffekte.

Einzelhandel zieht immer auch Verkehr. Für den Altort gilt es aber, den lokalen Einzelhandel zu stärken und den Einwohnern diese Qualität zu bieten. Schon in Ermangelung an großen Freiflächen wird sich deshalb kein großflächiger Einzelhandel und Verkehrsmagnet etablieren. Stattdessen soll ein Standort im Zentrum des Altortes gefunden werden, der für alle Einwohner des Altortes zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf attraktiven Wegen gut zu erreichen ist.

3.3 Gastronomie

Gastronomische Einrichtungen können ein starkes Zugpferd sein für das Wohnen als Standortfaktor, für den Einzelhandel (Synergieeffekte), für das Gewerbe als Pausenraum und für Touristen. Die Gastronomie kann daher eine wichtige Rolle in der künftigen Entwicklung der Stadt spielen. Die Gastronomie ist auch in der Lage, einem Ort ein bestimmtes Image zugeben. Im Sinne der Stärkung des Altortes wäre eine vielseitige Gastronomie, die u.U. sogar das Gourmet-Segment abdeckt, ein starker Magnet der Stadt weit über die Stadtgrenzen hinaus.

Auch hier ist der Verkehr als potenzieller Störfaktor zu sehen, sobald die Gastronomie tatsächlich über die Stadtgrenzen hinaus bekannt würde. Die meisten Restaurants und Cafés haben in erster

Linie eine lokale Wirkung und ziehen keinen zusätzlichen Verkehr. Das gilt auch Touristen, die kommen, um kulturelle Veranstaltungen und Einrichtungen zu besuchen. Sie werden nicht durch das Gastronomieangebot angelockt. Allein die gehobene Gastronomie wäre Auslöser zusätzlicher Verkehrsströme. Da diese sich auf die Abendstunden beschränken, und Gourmettempel erfahrungsgemäß nicht zu den Großrestaurants zählen, sind die positiven Wirkungen stärker zu bewerten als die negativen verkehrlichen Auswirkungen.

3.4 Gewerbe

Wörth hat lange und erfolgreich eine auf das produzierende Gewerbe fokussierte Wirtschaftspolitik verfolgt und sehr große Betriebe des sekundären Sektors anlocken können. Gewerbliche Einrichtungen können einer Stadt eine hohe Dynamik auf dem Arbeitsmarkt, auf dem Wohnungsmarkt und auch in der Einzelhandelsbranche verleihen und der städtebaulichen Entwicklung einen wichtigen Schub geben. Mit der Ansiedlung neuer Unternehmen erlangt die Stadt zusätzliche Wirtschaftskraft; kommen potenzielle neue Einwohner in die Stadt, die vorhandene Einrichtungen nutzen; stärken neue Steuereinnahmen die Haushaltskassen; ziehen neue Arbeitgeber weitere Unternehmen durch Synergieeffekte an; können Alteingesessene ihren Arbeitsplatz eintauschen gegen einen lokalen Arbeitgeber und Verkehre minimieren, wenn die neuen Arbeitnehmer stattdessen zu Fuß zum Arbeitsplatz gehen.

Gewerbe kann aber auch große Verkehrsmengen anziehen und eine Stadt den Verkehrskollaps bringen. Das gilt umso mehr, je stärker das Gewerbe auf den motorisierten Verkehr angewiesen ist. Betriebe des sekundären Sektors bieten regelmäßig Kundendienst und sind deshalb auf das Auto angewiesen. Das gilt besonders für das Handwerk. Außerdem entsteht Verkehr durch Anlieferung und Auslieferung. Unter verkehrlichen Aspekten ist daher der sekundäre Wirtschaftssektor für den Altort kritisch zu bewerten.

Anders verhält es sich bei Dienstleistungsunternehmen (tertiärer Sektor), für die in der Stadt keine Flächen zur Verfügung stehen. Dienstleistungsbetriebe kennzeichnet eine deutlich höhere Arbeitsplatzdichte als Betriebe des sekundären Sektors und Abläufe, die durch Pendlerbewegungen morgendliche und abendliche Verkehrsstoßzeiten generieren. Diese Mengen kann kein anderes Verkehrsmedium besser bewältigen als die Bahn. Dank der hohen Arbeitsplatzdichte sind die positiven Wirkungen auf den Wohnungsmarkt, den Einzelhandel und die gastronomischen Einrichtungen wesentlich ausgeprägter als bei Betrieben des sekundären Sektors. Schließlich kann eine Diversifizierung des Arbeitsmarktes zusätzlich helfen, mehreren Einwohnern einen Arbeitsplatz vor Ort zu bieten bzw. neue Einwohner mit ganz unterschiedlichen sozialen Hintergründen in die Stadt zu locken.

Infolge dieser Eigenschaften zielen viele Branchen des Dienstleistungssektors immer mehr auf Standorte mit einer guten ÖPNV-Anbindung sowie prestigeträchtige Lagen. Die Lagen am Bahnhof des Altortes sind daher prädestiniert für die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben. Die Lage am ÖPNV-Knotenpunkt innerhalb eines sich neu strukturierenden Quartiers bietet die Chance, einen prestigestarken Standort zu entwickeln. Das funktioniert dann besonders gut, wenn in Bahnhofsnähe eine Stellplatzverordnung greift, die die Stellplätze für die Unternehmen auf ein erforderliches Minimum reduziert.

3.5 Tourismus

Die Stadt Wörth ist kein Zielort des klassischen Städtetourismus, weil sie keinen „Altstadtcharme“ hat, der Städte- oder Architekturtouristen anzieht. Wörth verzeichnet lediglich kleinere Besucherströme durch dessen Lage am Rande einer auf Naturerlebnis gerichteten Tourismusregion oder von Geschäftsreisenden. Radfahrer passieren den Altort auf dem Rheinradfernweg.

In erster Linie können Einzelhandel und gastronomische Einrichtungen vom Tourismus profitieren. Besucher von kulturellen Veranstaltungen oder Einrichtungen der Stadt werden das gastronomische Angebot für Pausen nutzen und den Einzelhandel aufsuchen. Gelingt es der Stadt, ihr kulturelles Spektrum durch neue Veranstaltungen wie open-air-Kino, Konzerte, Theater etc. zu erweitern, werden sich die positiven Effekte auf die städtischen Einrichtungen noch verstärken. Ein Kulturmagnet kann in besonderem Maße zu dieser Entwicklung beitragen. Auch die Bedeutung der Stadt als Malerort und dessen Bedeutung im Impressionismus hervorzuheben, stünde im Lichte der Ziele der Stadt.

Die Kehrseite ist der entstehende Verkehr, den der Kulturtourismus vor allem durch Tagestouristen erzeugt. Mit attraktiven ÖPNV-Angeboten, durch direkte Bahnhofslage und attraktive Fuß- und Radwege zu den Zielorten kultureller Veranstaltungen lässt sich der Verkehr eindämmen. Die positive Wirkung im Sinne der Stärkung des Altortes ist deutlich höher zu bewerten als zunehmender Verkehr, vor allem dann, wenn er am Ortseingang schon abgefangen werden kann.

3.6 Grünflächen / Wasser

Nicht die eigenen vier Wände allein machen einen Wohnstandort attraktiv. Das Wohnumfeld ist ein wichtiger Faktor für das Wohlbefinden der Einwohner. Dazu zählen Freizeitmöglichkeiten, Gestaltung und natürlich die o.g. infrastrukturellen Einrichtungen. Freiflächen dienen der Erholung, der körperlichen Entspannung, der Kommunikation und auch dem durch das Auge bestimmten Wohlbefinden. Die Erlebbarmachung der beiden Wasserläufe im und am Altort – Altrhein und Heilbach – ist daher ein wichtiger Meilenstein in der Entwicklung des Altortes. Besonders der Heilbach als renaturierter, öffentlicher Erholungs- und Erlebnisraum ist den BürgerInnen ein sehr wichtiges Anliegen.

Öffentliche Räume können in direkter Nachbarschaft zum privaten Wohnen zu Konflikten führen, wenn von ihnen Störungen ausgehen. In dichter Nachbarschaft sind großzügige Freiflächen mit potenziell großen Lärmquellen (Sport) daher schwierig. Anders verhält es sich mit Wegen, die aufgrund ihrer Dimension der autofreien Fortbewegung dienen und Kommunikationsräume darstellen (Gespräch am Gartenzaun).

Einrichtungen für alle Altersklassen, Infrastrukturen für alle, gute Freizeitmöglichkeiten und ein gestärkter Einzelhandel gepaart mit einem vielfältigen Wohnangebot und Gastronomie sind wichtige Komponenten, die gemeinsam die Attraktivität erhöhen für einen vitalen Altort von Wörth.

4 Entwicklungskonzept

Die jüngste Umfrage einer Demografieuntersuchung förderte ein positives Bild vom Altort zutage: rund $\frac{3}{4}$ der Einwohner fühlen sich demnach sehr wohl in ihrem Quartier. Das bedeutet aber nicht, dass der Altort ein stabiles Gebilde ist, das gesellschaftlichen, technischen und demografischen Entwicklungen die Stirn bieten kann. Viele der Einwohner äußern sich kritisch vor allem im Hinblick auf die Wirkung des Ortes auf (potenzielle) Einwohner und den Einzelhandel, der in den vergangenen Jahren immer mehr Händler verlor. Der Altort bedarf trotz der hohen Zufriedenheit einer Stärkung, damit er bei fortschreitender „Alterung des Altortes“ nicht mit Wohnungsleerstand zu kämpfen hat und sich bald kein Einzelhändler mehr im Ortszentrum befindet.

Wesentliche Eckpunkte, die Impulse für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung der Stadt geben können und sollen sind:

- Qualifizieren bestehender und Anlage neuer, attraktiver öffentlicher Räume
- Verbesserung und Erweiterung der Wohnsituation (Sanierung, Neubau für alle)
- Verbesserung der Verkehrssituation (Beruhigung, Parkleitsystem)
- Funktionale Aufwertung (Einzelhandel, Gastronomie)
- Diversifizierung des Arbeitsplatzangebots.

Der Wohnungsbau kann nur durch Nachverdichtung auf innerörtlichen Freiflächen signifikante Verbesserungen erzielen; neue Büro- und Dienstleistungsgebäude müssen Standorte mit einer in erster Linie guten ÖPNV-Anbindung erhalten; die Neuansiedlung von Einzelhandel kann nur in zentralen Lagen Erfolg haben; öffentliche (Grün-)Räume müssen den gesamten Altort umfassen.

Der Rahmenplan zeigt Wege für die Qualifizierung des öffentlichen Raums auf, die mitunter auf privatem Grund liegen. Jedem Einwohner muss bewusst sein, dass die Aufwertung des Altortes mit der Gestaltung des öffentlichen Raums allein nicht ausreichen wird, die Lebensqualität zu verbessern. Eine Reihe von Maßnahmen müssen von Privaten erbracht werden wie z.B. Wohnungsbau. Wichtig ist die Bereitschaft, Flächen bereitzustellen, um attraktive, qualitativ hochwertige Räume für die Öffentlichkeit zu schaffen. Den Eigentümern ist zu zeigen, worin der Wert der Maßnahmen für sie und den gesamten Altort besteht und wie wichtig ihr Engagement ist. Von der Stärkung des Altortes profitieren alle. Sie muss das allem übergeordnete Ziel der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung sein. **Stadterneuerung ist eine Gemeinschaftsaufgabe.**

Öffentliche Aufgaben

- Wohnungsbau für viele Bevölkerungsgruppen
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Verkehrsberuhigung und -lenkung
- Verbesserte Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger und Radverkehr, Nahverkehr

Privatwirtschaftliche Aufgaben

- Wohnungsbau mit Qualitätsanspruch
- Energetische Sanierung des Wohnungsbestands
- Ggfs. Aufwertung des Gebäudebestands nach gestalterischen Vorgaben
- Ggfs. Bereitstellung privaten Grund und Bodens für öffentliche Aufgaben

Grundlage des Konzeptes ist die Wahrung der Identität des Ortes. Altes bewahren ist ein von den BürgerInnen häufig genanntes Stichwort für die zukünftige bauliche Entwicklung des Altortes. Das Wasser – Altrhein und Heilbach – ist ein Faktor; Bebauung und Gestaltung ein weiterer. Heilbach und Altrhein sollen besser erlebbar und in den Alltag der BürgerInnen einbezogen werden; für den

Neubau von Wohnungen sind entsprechende Konzepte zu entwickeln; die Gestaltung des öffentlichen Raums muss als Eigenmarke des Altortes von Wörth erkennbar sein/werden.

4.1 Leitlinien der künftigen Entwicklung

Aus den wichtigsten Entwicklungszielen ergeben sich Schlüssel-Räume für die städtebauliche Entwicklung des Altortes von Wörth. Das sind in erster Linie die Ottstraße als zentrale Einkaufsstraße und die ihr angegliederten Platzräume um die St.-Ägidius-Kirche und den Karl-Josef-Stöffler-Platz.

Eine neue grüne Ader soll den Altort durchfließen und von jedem erlebbar sein; kurze Wege sollen die Erreichbarkeit wichtiger Anlaufpunkte (Einkaufen, Ärzte, Schule, Arbeitsplätze ...) verbessern und den Autoverkehr minimieren; die Aufenthaltsqualität soll deutlich verbessert werden, um Treffpunkte zu schaffen, das gastronomische Angebot zu attraktivieren und zu erweitern und weitere Nutzer anzuziehen. Die Stärkung der Wohnfunktion geht nur über eine deutliche Verbesserung des Wohnumfeldes.

Weitere wichtige Entwicklungsräume sind der Bahnhofsbereich, der einer städtebaulichen Neuordnung unterzogen wird und der Altrhein, der für die Naherholung aufgewertet werden soll.

4.1.1 Wohnungsbau

Im Altort von Wörth soll mittelfristig das Angebot für qualitätvollen Wohnungsbau erweitert werden. Hintergrund ist die Tatsache, dass der Altort an Attraktivität eingebüßt hat und sich einige Bevölkerungsgruppen hier nicht mehr wohl fühlen bzw. nicht vorstellen können, hierherzuziehen. Das gilt in erster Linie für Familien, die für ihre Kinder keinen Wohnraum finden, der ihren Vorstellungen an ruhiges Wohnen mit Grün entspricht. Aber auch Haushaltsgründer finden in Wörth keinen geeigneten, bezahlbaren Wohnraum, der den heutigen Ansprüchen an das Wohnen gerecht wird. Neue Einwohner sind aber essentiell für die Entwicklung des Altortes, weil sie die Zahl der Nutzer der Versorgungseinrichtungen erhöhen, ohne die der Fortbestand der bestehenden Einrichtungen gefährdet ist.

Ein Fokus der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung liegt daher auf dem Neubau von Wohnungen im Altort. Dafür bieten sich in erster Linie innerörtliche Freiflächen an, da mit der Schließung von Baulücken allein keine signifikante Erhöhung des Wohnungsangebots erzielt werden kann.

Ziel ist es, Wohnraum zu schaffen, der alle Bevölkerungsgruppen und Lebensmodelle anspricht. Dazu gehört auf der einen Seite der Wohnungsbau selber, auf der anderen Seite die Ausstattung des Altortes mit Infrastrukturen, Einkaufsmöglichkeiten, Plätzen und Freiflächen.

4.1.2 Einzelhandel und Gastronomie

Für den Einzelhandel wäre eine Ansiedlung in frei gewordenen Erdgeschossen in der Ottstraße oder der Ludwigstraße denkbar. Doch ist das Immobilienangebot sehr gering und auch nicht für jede Art von Einzelhandel geeignet. Wenn es gelingen soll, Einzelhandel im zentralen Bereich des Altortes anzusiedeln, müssen mehrere Kriterien erfüllt sein:

- Der Standort muss zentral liegen und für alle Einwohner des Altortes gut erreichbar sein.
- Der Standort muss an attraktiven Verkehrswegen liegen, die im Sinne einer Stadt der kurzen Wege angelegt werden (Fußgänger und Radfahrer)
- Der Standort erfährt eine zusätzliche Aufwertung, wenn die Aufenthaltsqualität hoch ist
- Der Standort gewinnt an Attraktivität für potenzielle Einzelhändler, wenn ein ergänzendes Angebot an gastronomischen Einrichtungen angesiedelt werden kann.

Im Altort von Wörth gibt es nur einen einzigen Standort für einen Einkaufsmarkt, der diese Kriterien erfüllt bzw. über die Potenziale für die zusätzliche Ansiedlung weiterer Nutzer verfügt und darüber hinaus Aufenthaltsqualität entwickeln kann. Es ist die Fläche am Heilbach südlich der Ottstraße und im Schnittpunkt von Heilbach und St. Ägidius-Kirchplatz.

Abbildung 2: Strukturkonzept



Es gibt nur noch ein kleines gastronomisches Angebot im Altort von Wörth. Hier besteht seitens der BürgerInnen Entwicklungsbedarf. Das gilt zum einen in puncto Vielfalt, zum anderen in der Art der Präsentation. Vor allem im Außenbereich sollen die Cafés, Bars, Restaurants bessere Möglichkeiten erhalten, damit sie attraktiver werden. Angedacht sind Außengastronomie in der Ottstraße sowie auf den noch zu gestaltenden Plätzen am Heilbach, an der Kirche und ggfs. auch auf dem K-J-Stöffler-Platz. Die Gastronomie ist ein wichtiger Faktor in der Attraktivität eines Quartiers. Deshalb soll auf die Anlage und Gestaltung von Plätzen großer Wert gelegt werden.

4.1.3 Diversifizierung der Wirtschaft

Wichtigstes Anliegen einer städtebaulichen Lösung des Bahnhofsbereichs ist die Umorganisation des Tanktourismus durch Verlegen der Tankstellen und die Aufwertung des Ortseingangs. Der Bahnhof soll als Platz des Willkommens ausgebildet werden, an dem Fußgänger sicher ihre Ziele angehen können und der wieder in die städtebauliche Figur der Stadt Wörth integriert wird. Das bedeutet, dass neben dem Rückbau des autogerechten Raums und dessen gestalterischen Aufwertung der Bahnhofsbereich auch funktional umgewidmet werden soll.

Der Altort von Wörth verfügt über keinen Arbeitsplatzpool, der vielen Einwohnern des Altortes einen Arbeitsplatz bietet. Die Stadt Wörth hat außerdem einen Mangel an Flächen für hochwertige Dienstleistungen. Zur wirtschaftlichen Stärkung eines Ortes sind diese aber vor dem Hintergrund der Digitalisierung der Welt und eingedenk der Tatsache, dass Wörth in der Technologieregion Karlsruhe liegt unabdingbar. Für die Stadt kann mit der Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungsunternehmen der Arbeitsmarkt diversifiziert werden. Auch das wird sich stärkend auf die Wohnfunktion auswirken.

Denkbar sind Räume für Büro / hochwertige Dienstleistungen am Bahnhof. Der Bahnhof ist aber vor allem ein wichtiger Standortfaktor für eine Büronutzung und wird helfen, Verkehrsströme einzudämmen.

Auch Hotels oder Veranstaltungs-/Konferenzräume werden nachgefragt. Sie erhalten am Bahnhof einen sehr verkehrsgünstigen Standort. Schließlich ist hier ein kulturelles Highlight vorstellbar, das Besucher nach Wörth locken kann, die den Altort deutlich beleben können. Die Ausgestaltung eines Dienstleistungszentrums am Bahnhof wird vorhandene Nutzungen im Altort stärken und weitere Nutzer anlocken. Die Entfernung zur Ludwigstraße beträgt nur rund 500 m, zur Ottstraße sind es ca. 300 m mehr.

4.1.4 Der öffentliche Raum

Ein wesentlicher Aspekt der künftigen städtebaulichen Entwicklung liegt auf der Gestaltung des öffentlichen Raums als Teil des Wohnumfeldes, des Arbeitsumfeldes, des Erholungsraums. Die Aufenthaltsqualität der vorhandenen und neuen Plätze muss hoch sein, um die Einwohner anzulocken, die Erholung suchen; er muss einen funktionierenden Kommunikationsraum bilden und Bindeglied zwischen Wohnen und Einkaufen oder Wohnen und Arbeiten sein; es soll wieder Spaß machen, in der Stadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein; der Einkauf soll nicht nur ein Abhaken erforderlicher Nahrungsmittelbeschaffung sein.

Im Zentrum des Altortes ist eine hohe Aufenthaltsqualität besonders wichtig, weil dort viele Funktionen angesiedelt sind, alle Wege zusammenlaufen und sich hier das Leben des Altortes abspielt. Die Aufenthaltsqualität soll in allen öffentlichen Räumen verbessert werden. Dazu zählen sämtliche Straßenräume im Altort, die heute überwiegend autogerecht gestaltet sind. Wichtig sind breitere Gehwege, in denen sich zwei Personen begegnen können und die auch ausreichend Raum für Rollstuhlfahrer bieten.

Aufenthaltsqualität ist nicht nur in den Straßenräumen wichtig, sondern auch abseits davon. Der Wert eines Ortes steht und fällt mit Grünflächen, die Erholung bieten können. Der Heilbach bildet eine Wasserader, die den Altort von Süden nach Norden durchquert, aber unzugänglich ist. Die Ausgestaltung dieser Ader als öffentlichen Raum bildet ein zentrales Element in der Stadtentwicklung von Alt-Wörth.

Aufenthalt und (Nah-)Erholung im Freien bietet heute in erster Linie der Altrhein. Trotz seiner Verlärmung und dem nur eingeschränkten Genuss bei dauerhaftem Aufenthalt werden die Freiräume am Altrhein von der Bevölkerung geschätzt. Auch die Gerüche des Altrheins sind vor allem in der Zeit, in der sich die Bevölkerung am meisten und dauerhaft im Freien aufhält besonders schwierig. Auch hier muss das Konzept ansetzen, um den Altrhein und seine angrenzenden Flächen als Park am Altort zu reanimieren. Die Entwicklung des Altrheins als Freizeitzone steht und fällt mit der Reduzierung des Lärms. Daher ist eine Lärmschutzwand entlang der B9 unabdingbar. Ein Tempolimit würde außerdem die Lärmemissionen reduzieren. Mit der gleichzeitigen Eindämmung der Gerüche gewinnt der Altrhein weitere Möglichkeiten für neue Veranstaltungen, die zusätzliche Besucher aus dem Altort anlocken können. Denkbar sind Sport, Aufenthaltsbereiche mit Sitzmöglichkeiten, Mehrgenerationen-Spielplätze u.a.m. Auch dies kann zur Stärkung des Altortes beitragen.

4.1.5 Die Reduzierung des Verkehrs

Der Verkehr ist in vielerlei Hinsicht heute für die Bewohner zur Last geworden. Sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für Fußgänger und Radfahrer sollen neue Konzepte entwickelt werden, die nicht nur wohnverträglich sind, sondern Lebensqualität schaffen.

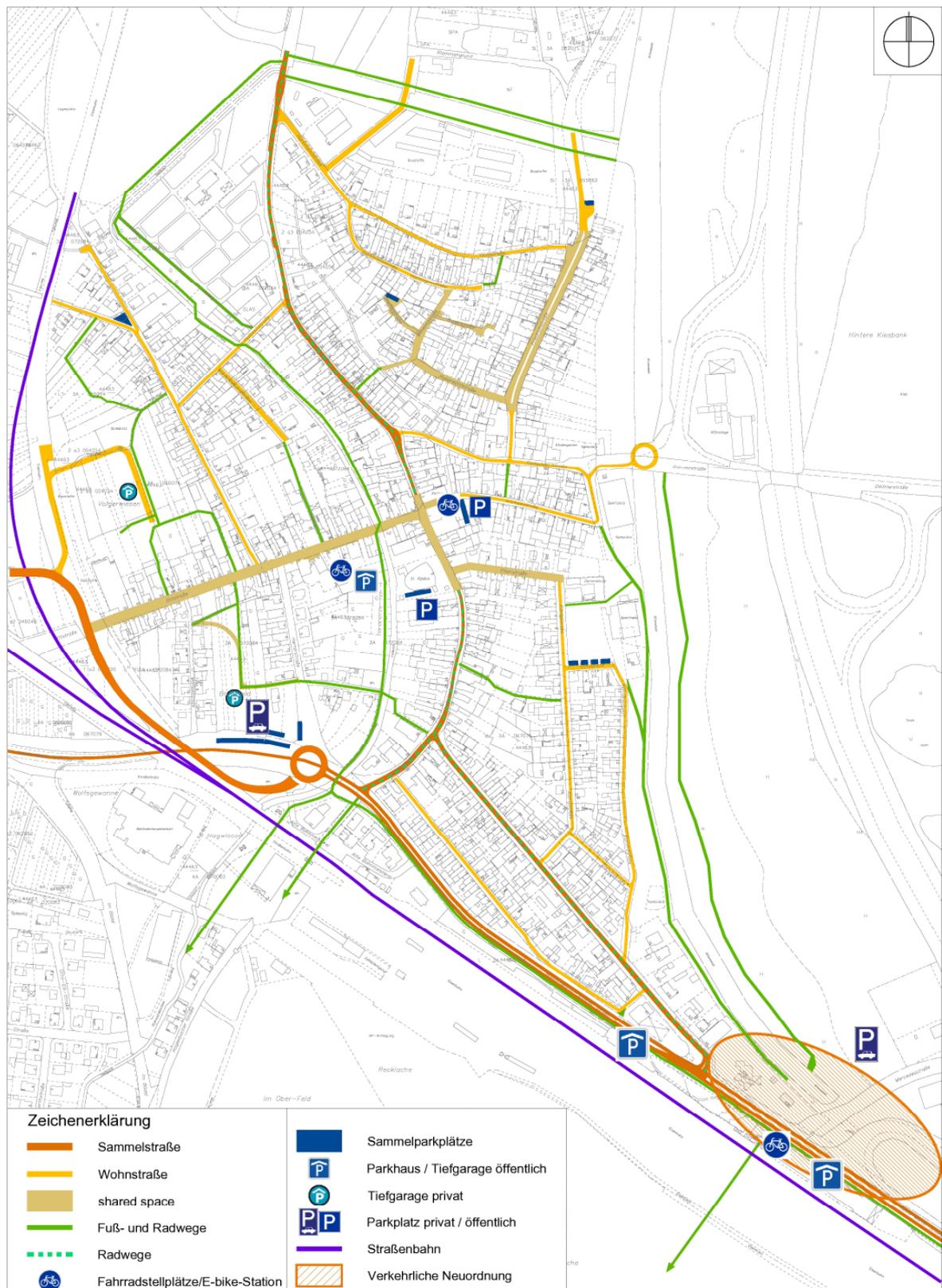
Das Verkehrskonzept verfolgt die Ziele:

- Verkehrsberuhigung in allen Bereichen, insbesondere auf der L540 und der Ottstraße
- Unterbinden der Durchgangsverkehre
- Verbesserung der Orientierung
- Schaffen von Aufenthaltsqualitäten
- Verbesserung der Anbindung des Altortes in das Fußgänger- und Radwegenetz
- Vereinfachtes Stellplatzkonzept mit einem ausreichenden Parkplatzangebot

Das wichtigste Ziel des neuen Verkehrskonzeptes ist die Reduzierung von Verkehr, der als größter Störfaktor von den Einwohnern wahrgenommen wird. Zentrale Maßnahme bildet die Rückstufung der L540 von der Landesstraße zu einer Gemeindestraße. Für die konsequente Umsetzung der Ziele müssen außerdem einige Verkehrswege verändert und die Hierarchie des Straßennetzes deutlich herausgearbeitet werden.

Luitpoldstraße und Ludwigstraße werden nach wie vor die zentrale Verkehrsachse im Stadtraum bilden und als Sammelstraße fungieren. Alle anderen Straßen sind ihr untergeordnet und werden zu Wohnstraßen oder gar shared spaces herabgestuft. Das soll einerseits helfen, den Durchgangsverkehr zu erschweren und den Suchverkehr von Ortsfremden aus diesen Straßen herauszuhalten, andererseits den Straßenraum für die Bewohner des Altortes zurückzugewinnen. Eine klare Gliederung mit Fahrbahn, Parkplätzen und Grünelementen macht den Straßenraum wieder attraktiver.

Abbildung 3: Verkehrskonzept



Ein neues Parkraumkonzept soll die genannten Ziele unterstützen. Im gesamten Altort gilt Einwohnerparken. Parken für Besucher wird auf wenige Plätze begrenzt, um den Parkplatz-Sucherverkehr zu unterbinden. Die Parkplätze müssen an zentralen Orten angesiedelt werden, um die Fußwege kurz zu halten und nicht wildes Parken zu provozieren. Dazu ist ein Parkleitsystem erforderlich, das die Besucher früh zu den freien Parkplätzen führt.

Die Wirkung von Parkplätzen und Radwegen wird auch in Wörth die Erfahrungen der vergangenen Jahre bestätigen. Werden ausreichend Parkplätze angeboten, nutzen die Menschen das Auto. Werden die Radwege attraktiver und das Parkplatzangebot begrenzt, steigen viele auf das Fahrrad um. Auch innerhalb des Altortes werden viele Fahrten mit Entfernungen unter 1 km per Auto zurückgelegt. Das Konzept muss deshalb ein gutes Maß finden zwischen einer ausreichend großen Anzahl an notwendigen Parkplätzen und der Begrenzung zu Gunsten des nicht-motorisierten Verkehrs.

4.2 Baulich-räumliches Konzept

4.2.1 Das neue Zentrum des Altortes

Das Gerüst der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung bildet ein Kreuz der in Ost-West-Richtung verlaufenden Ottstraße und einer Grünachse in Nord-Süd-Richtung entlang des Heilbachs. Die Ottstraße ist und bleibt die Einkaufsstraße des Altortes mit weiteren Funktionen wie der medizinischen Versorgung und der Gastronomie. Die neue Nord-Süd-Achse dient der Erholung, der Schaffung kurzer autofreier Wege und als „Zubringer“ zur Ottstraße und den zentralen Plätzen sowie der Kommunikation. An der Schnittstelle beider Achsen übernimmt ein neuer Platz als Gelenk die zentrale Rolle im Ort. Die Ausbildung dieses neuen Platzes am Heilbach mit Wohnen, Einzelhandel und Gastronomie sowie attraktiven Außenräumen ist ein sehr wichtiger Baustein in der Stadtentwicklung und ist deshalb ein wichtiges Ziel der Stadt.

Die angrenzenden Räume von Ludwigstraße und Kirchplatz an der St. Ägidius-Kirche sowie der Karl-Josef-Stöffler-Platz werden ebenso in dieses Konzept eingebunden wie der neue Rathausvorplatz. Das alte Rathaus hat einen prominenten Standort in der Achse der Ottstraße. Da es dort aber leicht versetzt steht, ist es von der Ottstraße aus etwas verdeckt. Das liegt an Nebengebäuden an der Ecke Ottstraße / Ludwigstraße, die zum Zwecke der Freilegung dieser Achse abgerissen werden sollten. An deren Stelle tritt nach Süden versetzt ein neues Hauptgebäude. Auf diese Weise entsteht ein weiterer kleiner Platz, der dem Rathaus einen Vorplatz schafft und mit dem südlich angrenzenden Kirchplatz verbunden werden kann.

Auf diese Weise entsteht ein neuer großzügiger Stadtraum mit attraktiven Platzfolgen, der ein wichtiger Knotenpunkt von (beruhigten und nicht-motorisierten) Verkehrswegen ist und eine hohe Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigung, Umgestaltung und Zugänglichkeit des Heilbachs erreicht. Hier kann der von den BürgerInnen gewünschte Wochenmarkt im Altort installiert werden. Weitere Veranstaltungen der Stadt haben sich am Karl-Josef-Stöffler-Platz bereits etabliert und können durch die großzügige Raumausstattung noch erweitert werden.

Neben der Ottstraße als Einkaufs- und Dienstleistungsstraße wird der Heilbach im Altort zukünftig eine zentrale Rolle spielen, weil er

- das Element Wasser in der Stadt erlebbar macht
- einen Grünraum in der Stadt bildet
- kurze, attraktive und straßenunabhängige Wege schafft
- Kommunikations- und Erholungsraum in einem ist und
- einen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann durch Abkühlung, Luftaustausch, Hochwasserschutz.

Wasser und Grün bilden zwei sehr wichtige und wertvolle Elemente in einem Stadtraum, die als hohe Qualität betrachtet werden, die neben der Erholung auch ‚etwas für’s Auge‘ bieten und daher eine hohe Aufwertung des Wohnumfelds darstellen. Die Zugänglichkeit des Heilbachs und die Fußwege- und Radwegeverbindung am Heilbach von Nord nach Süd sind zentrale Ziele der BürgerInnen. Der Heilbach ist deshalb ein wesentlicher Baustein in der Attraktivierung des Altortes und soll die künftige grüne Lebensader im Ort bilden.

Abbildung 4: Das neue Zentrum des Altortes



Der neue Stadtraum in der Ortsmitte, an dem alle Wege von Nord, Süd, Ost und West zusammenlaufen: der Heilbach bildet das Rückgrat des Altortes, zusammen mit der Ottstraße und den angrenzenden Plätzen entsteht das neue Zentrum des Altortes

4.2.2 Wohnen

Nimmt man die Ergebnisse der Stadtforschung zum Anlass, Wohnungspolitik zu betreiben, muss die Stadt im Sinne einer lebendigen Stadt so viele Bevölkerungsgruppen und Wohnmodelle ansprechen wie möglich. Das Wohnen ist der bestimmende Faktor im Altort, und daran soll sich auch nichts ändern. Der Wohnungsmarkt soll aber diversifiziert werden, um einer „natürlichen Segregation“ durch die immer älter werdende Bevölkerung entgegenzusteuern. Wohnen für junge Erwachsene, Ältere (barrierearm), Familien und Mischformen bilden eine wichtige soziale Durchmischung als Garant für einen funktionierenden Stadtraum.

Familien, die das Einfamilienhaus wünschen, bilden einen sehr untergeordneten Aspekt, weil sie erstens in naher Entfernung eine große Auswahl haben und zweitens, und dieser Aspekt ist entscheidend für den Altort, eine unvermeidbar geringe Einwohnerdichte aufweisen. Damit würde zum einen wertvoller Baugrund für wenige Einwohner bereitgestellt, was zwangsläufig nur wenige Gruppen ansprechen kann und zum zweiten ein nur sehr geringer Beitrag für die Stärkung des Altortes geleistet, weil nur wenige neue potenzielle Nutzer der städtischen Einrichtungen sowie der Geschäfte, Dienstleistungen und Arztpraxen hinzukämen. Doch sollen Familien natürlich nicht ausgeschlossen werden, denn es gibt eine Reihe, die sich bewusst für die Mischung in einem innerörtlich verdichteten Kontext entscheiden. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden kann Wohnraum für viele Bevölkerungsgruppen anbieten und ist mit den Zielen eines qualitativen Wohnungsbaus mit Freizeitwert vereinbar.

Ergänzungen des Stadtkörpers für den Wohnungsbau sind innerhalb der bestehenden Bebauung kaum möglich, da nur sehr wenige Grundstücke unbebaut sind. Dort wo freie Grundstücke liegen, soll der Stadtgrundriss modern fortgeführt oder neu interpretiert werden.

Das ist der Fall:

- Ottstraße (zw. Nr. 25 und 27)
- Zügelstraße (zw. Nr. 2 und 4)
- Luitpoldstraße (nördlich der Nr. 46)
- Volgerwiesenstraße 10 + 12
- Ottostraße (zw. Nr. 12 und 16A)

Um den Altort für viele Bevölkerungsgruppen attraktiver zu machen, sind neben dem Neubau von Wohnungen auch die Renovierung und Modernisierung vieler Gebäude erforderlich. Auch ehemals landwirtschaftlich genutzte Nebengebäude sollen zum Wohnen umfunktioniert werden, wenn die Anforderungen an gesunde und moderne Wohnansprüche gewährleistet werden können. Mit diesem Wohnen in historischem Ambiente, für das sich mehr und mehr Personen gewinnen lassen, kann alte Bausubstanz sinnvoll erhalten werden.

Wichtiger für den Altort sind die Ergänzungen durch neue kleine Quartierseinheiten, in denen qualitätsvolles Wohnen errichtet werden soll mit einem Mix aus Größe der Wohneinheiten, Art der Wohnungen und Grundrisstypen. Ihnen allen gemein sind Qualitätsstandards im Wohnungsbau, die für viele Bevölkerungsgruppen attraktiv sind. Die Umsetzung soll schrittweise erfolgen und ggfs. auf Veränderungen auf dem Wohnungsmarkt flexibel reagieren können.

Bei den kleinen Quartieren handelt es sich um freie Flächen im Blockinnenbereich von Herrenstraße/Moltkestraße/Ottstraße, Herrenstraße/Heilbach und den Volgerwiesen (Zügelstraße/Ottstraße). In den insgesamt drei neuen Arealen soll eine neue kleinteilige Bebauung in verdichteter Bauweise wie im Altort realisiert werden, ohne die Qualitätsstandards von Belichtung und Durchlüftung zu vernachlässigen. Die Kleinteiligkeit soll viele Wohnungstypen überwiegend im Geschosswohnungsbau mit 4 bis max. 6 Einheiten je Gebäude anbieten können. Auch Reihenhäuser sind denkbar sowie andere kleinteilige Modelle mit nur 2 oder 3 Wohneinheiten, individuellen Eingängen und Gärten/Außenbereichen.

Die BürgerInnen des Altortes von Wörth haben sehr deutlich gemacht, dass sie sich eine weitere Bebauung vorstellen können, diese aber die Strukturen der bestehenden Bebauung in Höhe und Kubatur aufnehmen soll. Die Identität der BürgerInnen mit ihrem Ort spielt also eine wichtige Rolle und muss in modernes Wohnen der heutigen Zeit übertragen werden.

Die Kubaturen aus dem Altort sollen übernommen werden, d.h. Gebäudetiefe und –höhe (2g + Dach) sollen sich an der vorhandenen Bebauung orientieren. Angedacht ist eine „Haus-Hof-Bebauung“, die mehrere Einheiten umschließt, die von der Erschließungsstraße in die zweite Bebauungsreihe reichen, und deren Bebauung in der straßenzugewandten Seite einen Hof bildet. Die historisch hergeleitete Haus-Hof-Bebauung soll allerdings nach modernen Standards neu interpretiert werden, um den heutigen Anforderungen an das Wohnen gerecht zu werden.

Die historische Haus-Hof-Bebauung war nach innen orientiert, eng, hatte schwierige Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse, wenig Grün und war das Zuhause für eine Familie. Die neue Bebauung soll mehrere Wohneinheiten bieten, nach außen orientiert und mit dem öffentlichen Raum verwoben sein, um Kommunikation zu fördern und ausreichend Freiraum / Grün für ein angenehmes Wohnumfeld bieten.

Herrenstraße/Moltkestraße/Ottstraße

Die Bebauung dieser innerstädtischen Freifläche soll dem Wohnungsbau dienen, mit einem Schwerpunkt auf dem altengerechten Wohnungsbau, da hier auch die Sozialstation angedacht ist. Die Haus-Hof-Bebauung ist so angeordnet, dass sich giebel- und traufständige Bebauung abwechseln und dadurch kleine, zum öffentlichen Straßenraum geöffnete Räume schaffen. Die Erschließung erfolgt über eine kleine Wohnstraße, die von der Moltkestraße bis zur Herrenstraße verläuft und beidseitig bebaut werden soll. Sie soll als Mischverkehrsfläche ausgestaltet werden.

Die Erschließung durch den Bestand gestaltet sich schwierig, weil der Raum sehr begrenzt ist. Da aber nur eine überschaubare Menge an neuen Wohnungen entstehen wird, kann die Erschließung über eine kleine Wohnstraße erfolgen, die eine Breite von 4m nicht überschreitet. Durch das relativ geringe Verkehrsaufkommen fallen die Störungen einer vorangegangenen Verkehrsuntersuchung zur Folge in der bestehenden Bebauung gering aus. Vor allem das Gebäude Herrenstraße 14 kann Wohnqualität nur gewähren, wenn der direkt am Haus vorbeiführende Weg fußgängergerecht ausgebaut wird.

Im nördlichen Bereich erhält das neue Wohnquartier eine fußläufige Anbindung an die Ottstraße durch den vorhandenen Durchgang am Café Chaos. Das Café erhält einen Außenbereich zum Wohnquartier hin, der gleichzeitig als öffentlicher Raum des dort verorteten altengerechten Wohnens dient. Die Bewohner leben damit mittendrin im Zentrum des Altortes.

Volgerwiesen

Für die Volgerwiesen besteht Einigkeit, dass hier eine Nachverdichtung mit Wohnungsbau stattfinden soll. Für eine „Haus-Hof-Bebauung“ ist auf den südlichen Volgerwiesen ausreichend Platz. Auch hier sollen durch die Anordnung von giebel- und traufständiger Bebauung kleine öffentliche Platzbereiche mit Aufenthaltsqualität und Treffpunktcharakter geschaffen werden.

Um dem Außenraum eine besondere Qualität zu verleihen, wird als Erschließungsform ein Anger ausgebildet, in dessen Mitte ein Grünbereich für den Aufenthalt im Freien, zum Spielen, für gemeinsame Grillabende u.a.m. genutzt werden kann. Aufenthaltsqualität im Freien mit einem besonderen Charakter können auf diese Weise dörfliches Wohnen in der Stadt schaffen. Der Anger soll mit den Hof-Bereichen verwoben werden und unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten im Außenraum entfalten.

Die nördlichen Volgerwiesen bieten ebenfalls Platz für Wohnungsbau, der durch die gewünschte Erweiterung des Kindergartens allerdings sehr begrenzt ist.

Die separat gelaufenen Planungen für den LIDL-Markt im Bereich der Volgerwiesen werden in das Konzept integriert. Allerdings besteht durch die Bebauung des LIDL-Marktes das Risiko einer Verlärmung durch Lieferverkehr, Transformatoren und den großen Parkplatz. Der Neubau des neuen Discounters darf die Wohnbebauung nicht behindern.

Herrenstraße/Ottstraße/Heilbach

Südlich des neu auszubildenden Platzes am Heilbach können weitere Flächen für den Wohnungsbau erschlossen werden. Auch hier soll aufgrund der zentralen Lage im Altort die Baustruktur an die vorhandene anknüpfen. Der sehr guten Lage in direkter Nachbarschaft zum neuen Platz, zum Heilbach und zur Ottstraße soll durch Geschosswohnungsbau Rechnung getragen werden. Auch hier sollen unterschiedlich ausgestaltete Außenräume unterschiedliche Aufenthaltsqualitäten entfalten und ggfs. auch Gemeinschaftsaußenräume ausbilden.

Auch über dem neuen Einzelhandelsgebäude soll Wohnungsbau entstehen, um dem Platz eine größere Nutzungsmischung zu verleihen und damit auch Lebendigkeit. Plätze entfalten Aufenthaltsqualität vor allem dann, wenn sie mit einer starken Wohnnutzung umgeben sind. Das fehlt in diesem Bereich noch, da der Innenbereich nicht bebaut ist.

Da in den genannten Bereichen insgesamt über 200 Wohneinheiten gebaut werden können, ist der Nutzen für die Stadt sehr hoch. Die neuen Einwohner sind über die wichtige Ergänzung des Wohnungsmarktes hinaus ein wichtiger Baustein für die Stärkung der örtlichen Infrastrukturen, insbesondere des Einzelhandels. Denn jeder zusätzliche Einwohner des Altortes ist ein potenzieller Einkäufer in der Ottstraße.

4.2.3 Einzelhandel / Gastronomie

Die Stärkung des Einzelhandels als ein Motor der städtebaulichen Entwicklung ist ein wichtiges Ziel der Stadt Würth für ihren Altort. Die Ansiedlung von Einzelhandel ist in den bestehenden Strukturen allerdings schwierig, da die Räumlichkeiten fehlen. Viele ehemalige Ladengeschäfte sind zu Wohnraum umfunktioniert worden, größere Flächen stehen nicht zur Verfügung. Eine Lösung bietet der Innenbereich von Ottstraße, Herrenstraße und Heilbach, weil hier zukünftig wichtige Verbindungen zusammenlaufen.

Der Schnittpunkt von Ottstraße und Heilbach eignet sich als Standort für einen neuen Einzelhandel sehr gut. Er vereint als einziger im Altort mehrere wichtige Standortfaktoren in sich wie

- die Lage an wichtigen attraktiven Wegen (Heilbach, Platzfolge),
- die attraktive verkehrsberuhigte Lage, die Einkaufen zum Erlebnis werden lässt
- ausreichende Platzreserven für den Bau eines Einkaufsmarktes.

Eine neue Bebauung im Innenbereich einer bestehenden Bebauung muss dem Bestand Rechnung tragen. Deshalb ist hier ein zweigeschossiger Bau mit Einzelhandel und Gastronomie im Erdgeschoss und Wohnen in Ober- und Dachgeschoss angedacht, der eine abschirmende Kante zur Bebauung in der Herrenstraße bildet. Der Platz öffnet sich zum Heilbach und wird durch Aufenthaltsbereiche am Heilbach und einer Brücke mit dem St. Ägidius-Kirchplatz zu einer städtebaulichen Einheit. Der Platz eignet sich auch für einen Wochenmarkt, den sich die BürgerInnen wünschen.

4.2.4 Multifunktionale Flächen am Bahnhof

Der Rahmenplan sieht multifunktionale Flächen am Bahnhof vor. Der Stadtraum am Bahnhof zwischen der Esso-Tankstelle im Westen und der Auffahrt zur B9 im Osten soll eine deutliche Aufwertung durch die Ansiedlung neuer gewerblicher Nutzungen, die Reduzierung der Verkehrsflächen, die Ausbildung neuer Raumkanten und die Herstellung von Aufenthaltsräumen erfahren.

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude soll ein Platz die Fußgänger und Radfahrer in das Zentrum vom Altort führen. Auch Schüler nutzen heute diesen Weg und sollen mit dieser Maßnahme wieder einen schönen und sicheren Schulwegabschnitt erhalten. Zu beiden Seiten des Platzes ist Raum für eine raumgebende Bebauung mit Büros. Die Bebauung fasst zum einen den Platz, schafft zum anderen entlang der Hanns-Martin-Schleyer-Straße die wichtige Raumkante, die den Ortseingang signalisiert. Sie soll durch eine straßenbegleitende Baumpflanzung unterstrichen werden.

Für die Baukörper gegenüber dem Bahnhof sind sehr unterschiedliche Dimensionen denkbar. Die Stadt muss hier auf die Bedarfe reagieren können, die im Bürobau, für Hotels und für Kultureinrichtungen stark schwanken können. Ansiedeln sollen sich hier hochwertige Dienstleistungsunternehmen, die von start-ups mit sehr kleinen Einheiten bis zu großen Dienstleistungsunternehmen reichen können, die auch 400 m² oder mehr nachfragen. Wichtig ist in erster Linie die Raumkante zur Hanns-Martin-Schleyer-Straße. Bei dem Platz gegenüber dem Bahnhof sind Raumkanten wichtig.

An dieser Stelle soll Spielraum für moderne Architektur moderner Unternehmen mit eigenen architektonischen Lösungen gegeben werden.

4.2.5 Freiflächen

Für die Naherholung im Grünen suchen die Einwohner des Altortes den Altrhein und das Schauffele-Gelände auf. Beides liegt am Rande des Altortes. Die Stadt verfügt allerdings über ein Gewässer, das sich in Nord-Süd-Richtung mitten durch den Altort schlängelt. Die Bedeutung von Grün und Wasser in einem Ort ist oben hervorgehoben worden. Der Heilbach soll deshalb eine zentrale Rolle in der zukünftigen Gestalt des Stadtraums spielen.

Der Heilbach soll renaturiert und wieder als lebendiges Gewässer wahrgenommen werden. Er liegt heute weitgehend in einer engen Betonrinne und ist überwiegend von den den Heilbach querenden Straßen erlebbar. Mit der Renaturierung wird das Bachbett erweitert und der Lauf leicht mäandriert. Die angrenzenden Flächen sollen als öffentliche Grünflächen genutzt werden können, die mit dem Bach zusammen eine Grün- und Erholungsachse im Ort bilden.

Die Renaturierung erfolgt über die Ausgestaltung eines neuen, naturnahen Bachbettes und eine Böschung im Verhältnis 1:2. Beides benötigt Platz, der nicht uneingeschränkt zur Verfügung steht. Deshalb ist der Spielraum für die Mäandrierung des Gewässers und die Böschung begrenzt. Neben den Böschungen soll aber ausreichend Platz geschaffen werden, damit ein Fuß- und Radweg gebaut und ein Aufenthaltsraum mit Bänken geschaffen oder kleine Liegewiesen angelegt werden können.

Die Erlebbarkeit des Wassers soll am zentralen Platz durch den Bau einer Treppe besonders hervorgehoben werden. Denkbar sind außerdem große Steine im Wasser zum Balancieren, als Gestaltungselement und als „Faktor Natur“.

Die Erlebbarkeit des Wassers und die Nutzung des Grünzugs erfordern eine Zugänglichkeit des Heilbachs am gesamten Verlauf durch den Altort. Der Fuß- und Radweg, der im Bereich zwischen Eselsbuckel und Herrenstraße schon existiert soll deshalb bis zur Mündung in den Altrhein verlängert werden. Der Weg am Heilbach muss breit genug sein, Fußgänger und Radfahrer konfliktfrei aufnehmen zu können. Der Radweg ist wichtig, um auch Einwohner, die etwas weiter weg wohnen zu den zentralen Orten zu leiten.

Plätze im Ort sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen und den Ort beleben. Sie sind Kommunikationsraum, Veranstaltungsort für die Kerwe, den Weihnachtsmarkt oder ein Wochenmarkt, der von den BürgerInnen gewünscht wird. Um als Lebensmittelpunkt zu fungieren, sind Funktionalität und Gestaltung wichtig. Die Belebung erfolgt durch die Bewohner selber, durch Einzelhandel, Gastronomie oder wiederkehrende Veranstaltungen wie den Wochenmarkt.

Der Altort wird zukünftig über drei Plätze verfügen, die alle miteinander verbunden sind: den Karl-Josf-Stöffler-Platz, den Kirchplatz an der St. Ägidius-Kirche und den neuen Platz am Heilbach, südlich der Ottstraße. Letzterem kommt in der Stadtentwicklung eine besondere Bedeutung zu, weil hier nicht nur attraktive Wege zusammenlaufen, sondern hier ein Mix aus Einzelhandel, Gastronomie und Wohnen für die Belebung sorgen soll. Durch seine Verknüpfung mit dem Heilbach wird er als Stadtraum besonders wertvoll.

Die Verknüpfungen mit den bestehenden anderen beiden Plätzen erfolgt über eine Brücke über den Heilbach zum Platz an der St. Ägidius-Kirche. Die versetzt zueinander liegenden Karl-Josf-Stöffler-Platz und St. Ägidius-Kirchplatz sollen durch einen markierten Überweg in Form von einer sich absetzenden Pflasterung und Licht über die Straße verbunden werden. Beides signalisiert dem Autofahrer „Achtung!“ Um die Plätze als ein Stadtraum darzustellen, soll ein einheitliches Pflaster auf allen drei Plätzen verwendet werden, das sich auf den Gehwegen fortsetzt.

4.3 Verkehrskonzept

4.3.1 Motorisierter Verkehr

Die drei Säulen des Verkehrskonzeptes sind eine erkennbare Hierarchie der Straßen, die Aufwertung der Wege für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer und ein Parkkonzept mit Anwohnerparken und einem Parkleitsystem.

Die zentrale Achse Luitpoldstraße / Ludwigstraße wird nach Rücksprache mit dem LBM zu einer Gemeindestraße herabgestuft. Der Durchgangsverkehr wird durch verkehrslenkende Maßnahmen nördlich der Stadt deutlich reduziert. Lkw und Pkw werden im Norden von Wörth auf die Auffahrt zur B9 geschickt, damit sie nicht durch die Stadt durchfahren müssen. Dies kann nur gelingen, wenn die Ortsdurchfahrt keine Alternative mehr bildet.

Damit auch der Schleichverkehr innerhalb des Altortes unterbleibt, soll die Zufahrt zu Tor 1 von Daimler über die Forlacher Straße für Ortsfremde verhindert werden. An der Forlacher Straße wird deshalb eine Schranke aufgestellt, die den Durchgangsverkehr zu und von Daimler zur rush-hour unterbindet und ausschließlich den Anwohnern die Durchfahrt ermöglicht. Außerdem wird die Straßenführung dort verändert. Dadurch gewinnt man an dieser Stelle großzügig neue Flächen, die als Fußgängerbereich dienen oder dem Kindergarten als erweiterter Außenraum zur Verfügung gestellt werden können.

Die von einigen BürgerInnen gewünschte Ortsumgehung im Westen oder über den Altrhein soll nicht gebaut werden, da beide Lösungen Verkehr ziehen anstatt ihn zu reduzieren. Außerdem enden beide Umgehungsvarianten am Bahnhofsvorplatz und konterkarieren die dort vorgesehenen Maßnahmen. Schließlich soll der Altrhein als Naherholungsraum gestärkt und der Lärm der B9 reduziert werden. Eine neue Straße in diesem Raum widerspricht den Zielen der Stadt und ihrer BürgerInnen völlig. Auch Arten- und Naturschutz sprechen deutlich gegen diese Verbindung.

Luitpoldstraße und Ludwigstraße werden auch nach deren Herabstufung zu einer Gemeindestraße weiterhin das Rückgrat des Altortes bilden. Von ihnen gehen fast alle Straßen des Altortes ab. Auch die Ottstraße ist eine Querstraße der L 540, die lange mit Zweirichtungsverkehr und Schleichverkehr zu kämpfen hatte. Ein Pilotprojekt, in dem die Ottstraße in Richtung Westen zur Einbahnstraße umfunktioniert wurde hat gute Ergebnisse bezüglich der Verkehrsberuhigung erzielt und wird deshalb als dauerhafte Lösung etabliert.

Die beiden Sammelstraßen Luitpoldstraße und Ludwigstraße werden Bereiche für den Begegnungsverkehr haben, die 5 m breit sind und Bereiche, in denen aufgrund straßenbegleitender Parkplätze nur 3 m zur Verfügung stehen. Rund 50 m vor dem zentralen Stadtraum im Kreuzungsbereich der Ottstraße soll nur eine 3 m breite Fahrbahn auf den Platz führen. In diesem Bereich wird dem Fußgänger bereits großer Raum zur Verfügung gestellt und signalisiert, dass ein verkehrsberuhigter Bereich folgt.

Die Hanns-Martin-Schleyer-Straße ist und bleibt ebenfalls Sammelstraße, die aber ein anderes Aussehen als die o.g. im Ort erhält. Zum einen erhält sie einen grünen Mittelstreifen, der unerlaubtes Parken verhindern soll, weil parkende Autos auf den Fahrbahnen zur Blockade würden. Zum anderen wird auf das Parken am Straßenrand ganz verzichtet, weil die Straße (noch) keine Anbindungsfunktion für Anlieger hat. Die angedachten in Kapitel 4.2.4 beschriebenen neuen Nutzungen sollen ihre Stellplätze ausschließlich auf den Grundstücken nachweisen.

In den Wohnstraßen sind die Fahrbahnen grundsätzlich nur in einer Breite von 3 Metern ausgebildet, unabhängig davon, ob straßenbegleitendes Parken auf einer, auf beiden Seiten oder gar nicht möglich ist. Ausweichmöglichkeiten werden eingebaut. Die Wohnstraßen haben ausreichend Platz im Straßenraum, um mindestens die beiden Funktionsbereiche Fahrbahn und Gehweg auszubilden. In den meisten Wohnstraßen reicht der Raum auch für Parkstreifen.

Die Ausgestaltung der Wohnstraßen erfolgt auch aus Gründen der Verkehrssicherheit. Besonders Altrheinstraße und Forlacherstraße sind erheblich vom Durchgangsverkehr zu oder von Daimler belastet und bergen ein nicht unerhebliches permanentes Gefahrenpotenzial. Mit der Sperrung der Durchfahrt soll das Problem schon erheblich entschärft werden. Außerdem sollen die Straßen sicherer gestaltet werden. Dafür ist der Ausbau als Wohnstraße und u. U. parallel dazu als Fahrradstraße, in denen Autos nur bis Tempo 20 km/h fahren dürfen angedacht.

Als dritte Kategorie werden shared spaces ausgewiesen, in denen Fußgänger und Radfahrer gleichberechtigte Teilnehmer sind wie Autofahrer. Eine eigene Fahrbahn für Autos gibt es nicht mehr. Dies ist der Fall in Straßen, in denen nicht ausreichend Platz für Fahrbahn, Parkstreifen und Gehweg vorhanden ist. Um dem Fußgänger und den Radfahrern ihre Daseinsberechtigung zurückzugeben, werden die heute bis auf 30 cm reduzierten Gehwege abgeschafft und diesen Verkehrsteilnehmern der gleiche Raum angeboten wie dem Auto. Dadurch können shared space auch breiter sein als 3 m bzw. 5 m.

Die Ottstraße soll dem Fußgänger zukünftig Priorität einräumen, um den Charakter einer Einkaufs- und Gastronomiestraße hervorzuheben. Die Ausgestaltung erfolgt daher als shared space. Autos dürfen durch sie von Ost (Luitpoldstraße) nach West (Abtswaldstraße) fahren, um zur geplanten Tiefgarage, zu den Ärzten oder zu den Wohnorten in Herren- und Moltke- oder Zügelstraße gelangen zu können. Denkbar ist auch hier die Ausweisung einer Fahrradstraße, möglicherweise verbunden mit Tempo 10. Durch diese neue Verkehrsregelung werden die Anlieger der Ottstraße und auch der Zügelstraße davon profitieren.

Die Nachverdichtungsbereiche für den Wohnungsbau werden über Wohnstraßen oder shared spaces erschlossen. Die Straßenräume sollen so ausgebildet werden, dass der Platz nicht ausreicht, um im Straßenraum zu parken. Die Einwohner sollen auf ihren Grundstücken parken. Dafür sind auch Tiefgaragen zu bauen, um eine ausreichende Menge an Stellplätzen im Geschosswohnungsbau bereitstellen zu können.

Da der LIDL-Markt seine Vorstellungen vom Bau eines Marktes umsetzt, muss die Erschließung der südlichen Volgerwiesen über eine lange Stichstraße von der Abtswaldstraße erfolgen. Die Erschließung des Wohnquartiers erfolgt über einen Anger. Mit dieser Form kann auf einen großen Wendehammer am Ende der Stichstraße verzichtet werden.

4.3.2 Bahnhofsbereich

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Neuordnung im Bahnhofsbereich. An diesem Knotenpunkt laufen die Hanns-Martin-Schleyer-Straße und die Auffahrt zur B9 zusammen. Die Mercedesstraße hat keine Einmündung auf die Hanns-Martin-Schleyer-Straße, doch muss Daimler am Zustand der Zufahrt über ein Privatgrundstück etwas ändern.

Um die unterschiedlichen Verkehrswege zu verknüpfen, bietet sich ein Kreisel an, der die Verteilung der Verkehre zu allen Zielen übernimmt. Über den Kreisel gelangt man auf die B9 und zu Daimler. Die verlegte(n) Tankstelle(n) auf dem Gelände der ehemaligen Mercedes-Niederlassung werden ebenfalls vom Kreisel aus angefahren.

Die Zufahrt zum Kreisel über die Hanns-Martin-Schleyer-Straße soll deutlich zurückgebaut werden auf das für Lkw erforderliche Maß. Der Straßenraum kann dadurch deutlich reduziert werden, was allein dem Bahnhofsvorplatz zugutekommen soll. Die Zufahrt wird deshalb rund 30 m nach Osten verlegt. Auf diese Weise sollen etwaige Rückstaus aus dem Bahnhofsvorplatz herausgehalten werden.

Mit dieser Lösung lässt sich der „Tanktourismus“ vollständig aus der Hanns-Martin-Schleyer-Straße heraushalten und der Bahnhofsbereich im Sinne einer Stadteinfahrt umgestalten. Zu diesem Zwe-

cke sollen die Fahrspuren reduziert, großzügige Fuß- und Radwege angelegt und der Bahnhof wieder Willkommenspunkt für Reisende werden. Attraktive Fuß- und Radwege führen über die Hanns-Martin-Schleyer-Straße auf einen neuen städtischen Platz und von dort weiter in die Ortsmitte, zum Altrhein und in das Werksgelände von Daimler.

4.3.3 Parken

Die BürgerInnen sollen wieder ihre privaten Hofstellen an Stelle des öffentlichen Raums als Parkplatz nutzen. Die Parkplätze entlang der Straßen sollen im Altort verknappert werden, um wieder mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Das gilt insbesondere in der Ottstraße, die nur noch Behindertenparkplätze für die Arztpraxen bereitstellen soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Parkplätze und Verkehr in hohem Maße korrelieren. Die Bereitstellung einer hohen Anzahl an Parkplätzen wird nicht dafür sorgen, den Autoverkehr zu reduzieren. Das gilt auch für eine Streuung von Parkplätzen, die Suchverkehr erzeugt.

Das neue Parkkonzept sieht deshalb die Bündelung der öffentlichen Parkplätze vor, um den Suchverkehr im Ort zu reduzieren, der auf der Jagd nach kostenfreien Plätzen in dezentral liegenden Parkplätzen entsteht. In allen Straßen des Altortes gilt nur noch Einwohnerparken. Ortsfremde dürfen ihre Autos hier nicht abstellen, in der Hoffnung Parkgebühren sparen zu können. Stattdessen sind für Ortsfremde (Besucher der Einkaufsmärkte, der Ärzte und anderer Einrichtungen) zentrale Parkplätze vorgesehen, die so angeordnet sind, dass alle Einrichtungen über kurze Fußwege zu erreichen sind.

Im Bereich des neuen zentralen Platzes wird eine Tiefgarage rund 80 öffentliche Parkplätze bereitstellen. Auf dem Karl-Josef-Stöffler-Platz und südlich der St. Ägidius-Kirche stehen ebenfalls öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Dieses System muss durch ein gutes Parkleitsystem unterstützt werden, das Parkplatzsuchende zu den öffentlichen Parkplätzen führt und anzeigt, wo noch freie Plätze sind.

Da nicht jeder Bewohner sein Auto auf seinem Grundstück parken kann, müssen Parkplätze im Straßenraum weiterhin zur Verfügung stehen. Aus Platzgründen ist fast ausschließlich Längsparken vorgesehen. Grundsätzlich soll aber das Parken auf dem eigenen Grundstück forciert und maximiert werden. Mit den Einwohnern ist erörtert worden, dass die Hof Tore nach innen in die Grundstücke versetzt werden, um auf den Privatgrundstücken Parkraum zu schaffen und ausreichend Platz zum Gehweg zu sichern.

Zusätzlich werden vier Sammelparkplätze eingerichtet oder erweitert:

- Parkplatz am Eselsbuckel, der ausschließlich den Anwohnern von Herrenstraße und Moltkestraße zur Verfügung steht, weil in beiden Straßenräumen mangels Platz das Parken nur auf Kosten der Gehwege möglich ist.
- Parkplatz im Norden der Zügelstraße
- Parkplatz am Schulplatz/Königstraße
- Parkplatz am östlichen Kopfende von Altrheinstraße und Forlacher Straße

Außerdem werden Tiefgaragen für Anwohner eingerichtet, um die Autos aus den öffentlichen Räumen zu verbannen:

- rund 20 Stellplätze für Anwohner in der großen Tiefgarage unter dem neuen zentralen Platz zusätzlich zu den 80 öffentlichen Parkplätzen
- im Bereich der neuen Wohnquartiere Herrenstraße/Moltkestraße und
- Volgerwiesen Süd.

Darüber hinaus verfügen die VR Bank Südpfalz sowie die benachbarten Einzelhändler und privaten Dienstleistungen in der Ludwigstraße (Gemüsehändler, Nagelstudio, u.a.) über Kundenparkplätze. Personalparkplätze sind für das Seniorenwohnen und die Sozialstation im Blockinnenbereich Herrenstraße/Moltkestraße vorgesehen.

Im Straßenraum ist kein Parken von Anhängern oder Wohnmobilen vorgesehen.

4.3.4 Fuß- und Radwege

Das Verkehrskonzept fußt auf einer besseren Orientierung für alle Verkehrsteilnehmer und auf dem Prinzip der kurzen Wege. Das neue Wegenetz soll wichtige Anlaufstellen miteinander verknüpfen und kurze Verbindungen schaffen, die das Auto für viele Fahrten unattraktiv macht. Deshalb wird das Fuß- und Radwegenetz an die zentralen Achsen und Ziele (Ottstraße, Luitpoldstraße/Ludwigstraße, Altrhein) anknüpfen und die neu bebauten Blockinnenbereiche in das Netz einbeziehen. Eine attraktive Anbindung der Straßenbahnhaltestellen ist ebenfalls unabdingbarer Teil des Fuß- und Radwegekonzeptes.

Zentrale Achse des Fuß- und Radwegenetzes wird der revitalisierte und öffentlich zugängliche Heilbach. Neben den bestehenden Anknüpfungspunkten kommt ein weiterer über eine Brücke von der St. Ägidius-Kirche hinzu. Wünschenswert ist eine zusätzliche Fußwegeanbindung in dem sehr langen Blockbereich der Luitpoldstraße zwischen Ottstraße und Heilbachstraße.

Im Bereich des Eselsbuckels soll der Fußweg/Radweg am Heilbach besser an die bestehenden Wege zum Bahnhof und zum Dorschberg anknüpfen.

Kurze Wege sind für die Einwohner auch für das Einkaufen wichtig. Deshalb ist eine Ergänzung des Fußwegenetzes vor allem in den großen Blöcken wünschenswert. Das gilt für die Königstraße, wo ein Weg zwischen Haus Nr. 20 und 22 besteht, und der sinnvollerweise zur Ludwigstraße fortgeführt werden sollte. Auch zwischen Hartmannstraße und Ludwigstraße wäre ein Fußweg sinnvoll, der Hartmannstraße und Ottostraße besser an den Heilbach und die Ottstraße heranführt.

Schließlich haben attraktive Wege zwischen Zentrum und Altrhein auch Bedeutung für die Rheinradfernweg-Touristen. Sie sind potenzielle Nutzer des örtlichen Einzelhandels oder der Gastronomie. Dieses Potenzial lässt sich aber nur nutzen, wenn am Altrhein erkennbar ist, dass sich in unmittelbarer Nähe ein attraktives Zentrum befindet (z. B. Gastronomie-Viertel Wörth).

Die BürgerInnen des Altortes wünschen sich gute Verbindungen zum Schaufele-Gelände. Die Bewohner des Altortes schätzen die Wasserlage und gehen dort spazieren oder nutzen das Gelände zum Joggen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung ist deutlich geworden, dass das Gelände für die Öffentlichkeit als Naherholungsgelände beibehalten werden soll. Deshalb ist eine attraktive Zuwegung unerlässlich.

Den wichtigsten Zugang wird der Grünzug am Heilbach bilden, der im Bereich südlich der Bahntrasse bereits naturnah ausgestaltet ist und von den BürgerInnen des Altortes gut genutzt wird. In Verlängerung der Ludwigstraße soll ebenfalls eine Verbindung hergestellt werden, um die Bebauung im Bereich an der Alten Bahnmeisterei wieder an den Altort anzubinden, nachdem sie durch den Ausbau der Hanns-Martin-Schleyer-Straße abgeschnitten wurde. Außerdem kann die Straßenbahnhaltestelle besser angebunden und damit der ÖPNV gestärkt werden.

Die Verbesserung und Attraktivierung der Gleisquerung ist ein wichtiges Ziel. Heute gelangt der Fußgänger und Radfahrer über einen „versteckten“ unterirdischen Weg auf die andere Seite der Gleise. Doch solcherlei Wege werden häufig als Angsträume wahrgenommen und gemieden. Entsprechend wenig werden der Weg und folglich auch die Straßenbahnhaltestelle genutzt.

4.3.5 Fahrradparkplätze und E-bike-Ladestationen

Die Bereitstellung von Parkplätzen für Fahrräder ist unabdinglich, will man den motorisierten Individualverkehr reduzieren. Vor allem die kurzen Fahrten bis zu 1 km machen einen hohen Anteil an den Fahrten mit dem eigenen Pkw aus und können bei einer entsprechend guten Infrastruktur zu einem Großteil auf das Fahrrad umgeleitet werden. Das Konzept funktioniert aber nur, wenn auch für Fahrräder ausreichend Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Im Ortszentrum sowie an wichtigen Zielpunkten sind deshalb Flächen dafür bereitzustellen:

- Rückfront Ottstraße 5 + 7 auf dem neuen zentralen Platz
- an der Ostseite des neuen Einkaufsmarktes direkt am Heilbachweg
- im Bereich der St. Ägidius-Kirche
- LIDL
- Friedhof
- Bahnhof
- Schule

In den letztgenannten Zielorten muss mit den jeweiligen Eigentümern bzw. Verantwortlichen ein Konzept für die Einrichtung von Fahrradparkmöglichkeiten entwickelt werden.

4.4 Gestaltung des öffentlichen Raums

4.4.1 Zentraler Bereich um Ottstraße / Ludwigstraße / Luitpoldstraße

Die Aufenthaltsqualität ist maßgeblich für die Lebensqualität im Ort, in dem sich viele Funktionen abspielen: ob zum Einkaufen, für Arztbesuche, für Spaziergänge u.a.m. der öffentliche Raum ist ein wichtiger Aufenthaltsraum im Alltag, der den Fußgängern und Radfahrern gerecht werden muss und nicht durchfahrenden Autos. Er soll deshalb deutlich aufgewertet werden.

Der öffentliche Raum ist in den letzten Jahren zunehmend zu einem wichtigen weichen Standortfaktor der lokalen Wirtschaft geworden und deshalb für BürgerInnen und Wirtschaft gleichermaßen von besonderer Bedeutung. Die verbesserte Aufenthaltsqualität ist ebenfalls von hoher Bedeutung für den Ort, um den Einzelhandel und die wenigen privaten Dienstleister zu stärken. Die BürgerInnen wünschen sich wieder die Lust am Einkaufen, Spaß am Flanieren in ihrem Ort, Kommunikation. Dies funktioniert nur in einem intakten öffentlichen Raum.

Für die zentralen Funktionen Einkauf, Gastronomie, Kommunikation werden die in Kapitel 4.2.1 geschilderten Plätze angelegt. Die Gestaltung der Plätze soll dem Altort eine Identität geben, die zugeordneten Funktionen unterstreichen und vor allem die Aufenthaltsqualität verbessern.

Der Karl-Josef-Stöffler-Platz, der Kirchplatz an der St. Ägidius-Kirche sowie der neu zu gestaltende Platz am Heilbach/Ottstraße sollen einheitlich gepflastert werden. Der Bahnhofsvorplatz soll nach seiner Neuordnung ebenfalls als Teil des Altortes erkennbar sein und erhält deshalb das gleiche Pflaster wie die zentrumsnahen Plätze.

Die Ottstraße wird als Mischverkehrsfläche ausgebildet und erhält die gleiche durchgängige Pflasterung von Hausfassade zu Hausfassade. Sämtliche Gehwege in den Wohnstraßen und die als shared space ausgebildeten Räume sollen das gleiche Pflaster erhalten.

Karl-Josef-Stöffler-Platz

Der Karl-Josef-Stöffler-Platz am alten Rathaus wird ebenerdig zur Ludwigstraße und zur Altrheinstraße ausgebaut. Der hintere Bereich wird als Parkplatz genutzt. Um die Autos optisch aus dem

Platzensemble herauszuhalten, ist eine Mauer/Hecke vorgesehen, die entlang der Parkplätze verläuft.

St. Ägidius-Kirchplatz

Der Platz an der St. Ägidius-Kirche wird durch das einheitliche Pflaster in den Stadtraum integriert. Der Platz wird außerdem durch Abriss der DLRG-Halle vergrößert. Um die Höhendifferenz zwischen dem heutigen Platzniveau und dem auf der anderen Seite des Heilbachs liegenden Platz zu verringern, soll der Platz zum Heilbach hin geneigt werden. Der Abfluss des Oberflächenwassers erfolgt dann nicht mehr Richtung Straße, sondern Richtung Heilbach. Dadurch lassen sich rund 1 bis 1,5 m gewinnen und die Differenz zum gegenüberliegenden Niveau minimieren. Am westlichen Ende des Platzes wird eine Treppe in den Heilbach führen, das Element Wasser erlebbarer und den Raum noch attraktiver machen.

Die Verknüpfung des Karl-Josef-Stöffler-Platzes mit dem Kirchplatz erfolgt durch ein in der Form verschiedenes aber in der Farbgebung gleiches Pflaster. Außerdem wird eine Lichtreihe im Dunkeln für eine Verbindung beider Plätze über die Ludwigstraße hinweg sorgen. Eine Brücke über den Heilbach schafft die Verbindung mit dem neuen Platz südlich der Ottstraße.

Platz am Heilbach

Das gleiche Material, das für die oben genannten Plätze verwendet wird, kommt auch am neu gebauten Platz am Heilbach zum Einsatz, um ihn in den neuen einheitlichen Stadtraum zu integrieren.

Der Platz wird Mobiliar der gastronomischen Einrichtung aufnehmen, Fahrradstellplätze an den Rändern, um das Ziel Ortsmitte für Radfahrer attraktiv zu machen und einige Baumpflanzungen, die für Auflockerung und Verschattung sorgen. Großkronige Bäume können aufgrund der unter dem Platz liegenden Tiefgarage nur an den Rändern gepflanzt werden. Auf dem Platz werden Bäume in großen Kübeln aufgestellt.

Der neue zentrale Platz wird zukünftig den von den BürgerInnen gewünschten Wochenmarkt aufnehmen, ggfs. zusammen mit dem St. Ägidius-Kirchplatz.

Eine Besonderheit ist der Zugang über eine breite Treppe zum Heilbach. Sie soll unterschiedlich breite Stufen erhalten, die sowohl als Treppe fungieren als auch Sitzgelegenheiten am Wasser schaffen.

4.4.2 Straßenräume

Die meisten Straßenräume werden auch nach der Umgestaltung über Parkplätze verfügen. Sofern möglich werden diese auf einer Straßenseite angeordnet, um den Straßenraum besser zu gliedern. Dazu werden auch die Straßenbäume beitragen, die auf den Parkplatzstreifen gesetzt werden. In breiten Straßenräumen wird den Fußgängern durch Wegfall von Parkstreifen auf einer Seite mehr Raum als bisher gegeben. Auch der fließende Verkehr wird profitieren, weil das bisherige mäandrierende, beidseitige Parken wegfällt, das mehr Unruhe erzeugt. Im Bereich der Ludwigstraße kann dieses Konzept nicht konsequent zu Ende geführt werden, weil Ein- und Ausfahrten Zwänge darstellen. Mit Bäumen getrennte Parkplätze, Fahrbahnbreite und breite Gehwege sind aber auch hier bestimmende Gestaltungselemente.

Da der Radweg am Altrhein zum Rheinfernwegenetz gehört, ist dessen Aufwertung ebenfalls wichtig für den Altort. Gepaart mit einer attraktiven Wegeführung zum Altort können auch Radtouristen den Altort bereichern.

In erster Linie wird die Altrheinstraße die Verbindung zwischen Altrhein und Zentrum herstellen. Ihre gestalterische Aufwertung ist deshalb Bestandteil des Wegekonzeptes. Die im zentralen Stadtraum vorgesehene Pflasterung wird auch hier eingesetzt, die Begrünung des Straßenraums und die

weitgehende Verbannung des Autos aus dem Straßenraum sind wichtige Komponenten, um die Altrheinstraße für Bewohner und Fußgänger/Radfahrer gleichermaßen attraktiv zu machen. Die Autos sollen durch das o.g. Parken auf den Höfen sowie die Einrichtung eines neuen Sammelparkplatzes am Kopf von Altrheinstraße und Forlacher Straße aus dem Straßenraum herausgehalten werden.

4.4.3 Mobiliar

Zur Gestaltung des öffentlichen Raums gehört die Ausstattung mit Stadtmobiliar, von der Bank über die Beleuchtung zu Pflanzenkübeln, von Fahrradständern bis zu Mülleimern. Das Stadtmobiliar soll im gesamten Altort ein einheitliches, gestalterisch nachhaltiges Erscheinungsbild von hoher Qualität erhalten, um identitätsstiftend zu wirken und den Wohlfühlfaktor im Ort weiter zu erhöhen.

Um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, müssen Bänke im öffentlichen Raum dort aufgestellt werden, wo die Einwohner von Wörth sich aufhalten – an den Plätzen, am Heilbach, im Bereich des Altrheins, in der Ottstraße.

4.4.4 Fassaden

Die Fassaden der – meist privaten – Gebäude begrenzen den öffentlichen Raum und haben daher eine große Außenwirkung. Ortsbildprägend sind die historischen Gebäude, die Zeugnis von der Vergangenheit ablegen und die Identität eines Ortes ausmachen. Mit historisch sind nicht allein Gebäude aus der frühen Neuzeit gemeint, sondern auch solche, die ein typisches Zeugnis einer Epoche ablegen wie z.B. Siedlungsbauten der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Im Altort von Wörth gibt es noch eine Reihe historischer Gebäude. Viele von ihnen sind allerdings überformt und teilweise als solche kaum mehr erkennbar. Sie weisen sehr unterschiedliche Qualitäten und Zustände auf. Doch ein guter Zustand allein bedeutet nicht, dass die Wirkung auf den öffentlichen Raum positiv ist. Ein überformtes (historisches) Gebäude kann deshalb genauso eine Aufwertung erfahren wie ein verfallenes Gebäude.

Überformungen gibt es in Form von horizontal gegliederten Panoramafenstern an Stelle der alten vertikalen Gliederung; in Form von Verlust ehemals typischer Elemente wie Fensterläden, die durch Jalousinen in auf die Fassade montierten Kästen ersetzt wurden; in Form von vorgesetzten Dämmplatten aus Holz, Eternit oder Kunststoff in Ziegelsteinoptik u.a.m. Nicht alle sollten zwingend renoviert, saniert, überarbeitet oder gar rückgebaut werden. Die Aufwertung ist allerdings umso wichtiger, je größer das Ensemble der historischen Gebäude ist und je bedeutsamer der öffentliche Raum. Die Sanierung oder der Rückbau kann deshalb erheblich zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen.

Im zentralen Bereich Ottstraße, Ludwigstraße, Luitpoldstraße stehen eine Reihe historischer Gebäude, die in den letzten Dekaden durch eine Modernisierung, die dem damaligen Zeitgeist entsprach, ihrer ursprünglichen Gestalt beraubt wurden. Hier besteht ein großes Potenzial zur Aufwertung des Straßenraums, wenn es gelingt, Privateigentümer zum Rückbau einiger „Modernisierungen“ zu bewegen.

Für die Renovierung / Sanierung und den Rückbau von Fassaden gelten die alten Gestaltungsmerkmale. Neubauten haben sich in Kubatur (Höhe, Dachneigung, Breite), im Material sowie in der Gliederung der Fassaden einzufügen. Wird ein Satteldach auf ein sehr breites Wohngebäude gesetzt, erhält es entweder eine deutlich geringere Dachneigung als die umgebenden Gebäude oder aber es wird merklich höher. Deshalb ist auf die Kubatur ein Augenmerk zu legen. Die (noch) einheitliche Dachneigung der Gebäude im Altort ist deshalb maßgebend für jeden Neubau. Das gilt auch für Materialien. Putz und Fachwerk sind die wichtigsten Materialien der Gebäude im Ort. Metallene Elemente auf Fassade und Dach sind störend, der Ziegelstein ist untypisch. Das gilt im besonderen

Maße für aufgeklebte Fassaden in Ziegelsteinoptik aus Kunststoff. Die Fassaden sollen durch Fenster und Türen eine vertikale Gliederung erhalten. Horizontale „Panoramafenster“ sind ein Produkt der jüngsten Vergangenheit und im Altort von Wörth nicht angemessen.

4.5 Grünkonzzept

Um die Lebensqualität im Altort zu erhöhen, sollen die vorhandenen Grünflächen qualifiziert und neue Begrünungsmaßnahmen im öffentlichen Raum vorgenommen werden.

Die Ziele des Grünkonzzeptes sind:

- Aufwertung und Zugänglichkeit des Heilbach als grüne Ader des Altortes
- Aufwertung des Altrheins als Naherholungsbereich
- Begrünung der Straßenräume

Der **Heilbach** stellt eine Grünachse im Altort dar, ist aber in vielen Bereichen nicht öffentlich zugänglich. Dessen Zugänglichkeit für alle wird von den meisten BürgerInnen als elementar für die Aufenthalts- und Lebensqualität im Ort angesehen und ist Konsens auch unter den Stadtplanern. Denn eine wasserführende Grünachse im Ort stellt eine sehr hohe Qualität dar, die allen zugutekommen soll. Außerdem soll entlang des Heilbachs eine straßenunabhängige Fuß- und Radwegeverbindung geschaffen werden, die für eine weitere Aufwertung des Altortes sorgen wird.

Der Heilbach wird renaturiert/revitalisiert, in dem der Bach an Stelle seines Betonbetts wieder ein naturnahes Bett erhält. Die Böschungen, heute ebenfalls teilweise in Beton sollen als Grünzonen mit einem Böschungswinkel von ca. 1:2 ausgebildet werden. Auf dem Umgebungsniveau wird der Grünzug des Heilbachs erweitert, um Aufenthaltsbereiche zu erhalten, den Fuß- und Radweg anlegen zu können und auch Liegewiesen anzulegen.

An Bereichen, in die sich der Grünzug aufgrund der vorhandenen Bebauung nicht ausbreiten kann, müsste mit Stegen operiert werden, um die Durchgängigkeit des Fuß- und Radweges zu sichern. Die Durchgängigkeit von Nord nach Süd und eine gute Zugänglichkeit sind elementare Bestandteile des Grünzugs, damit dieser allen Einwohnern gleichermaßen dient und eine hohe Akzeptanz erfährt.

Mit dem neuen öffentlichen Grünzug erhält der Altort eine neue grüne Lebensader, die Erholungsraum, autofreier Verkehrsweg und Kommunikationsraum ist und eine deutliche Aufwertung des Wohnumfeldes bedeutet.

Der **Altrhein** wird heute nur begrenzt als Naherholungsgebiet genutzt. Das liegt daran, dass er in großen Teilen durch die B9 verlärmert ist und darüber hinaus nur ein sehr begrenztes Freizeitangebot anbietet. Den BürgerInnen schwebt deshalb die Aufwertung u.a. mit Hilfe von Ergänzungseinrichtungen vor (z.B. Tischtennis, Bewegungsparcours, Mehrgenerationenspielplatz). Auch die vorhandenen Spielplätze sollen aufgewertet werden. Weitere Einrichtungen und Veranstaltungen sollen den Altrhein attraktiver machen, sind aber auf die Reduzierung des Lärms angewiesen, sollen sie dauerhaft gut besucht werden. Wichtig sind auch die Verbindungen vom Altort zum Altrhein. Hier sind wegeführende Maßnahmen erforderlich, damit die Verknüpfung von Altort und Altrhein verbessert wird.

Die Aufenthaltsbereiche im Grünzug des Altrheins sind durch Bänke und Bepflanzung besser zu gestalten, die Wege besser zu pflegen. Im Falle eines wirksamen Lärmschutzes sollen weitere Einrichtungen und Freizeitangebote den Altrhein attraktiver machen.

Im Rahmen des workshops zur Entwicklung des Altortes haben die BürgerInnen unisono die Aufwertung des öffentlichen Raums durch **Begrünungsmaßnahmen** als wichtiges Ziel genannt. Mit Baumpflanzungen in Ludwigstraße/Luitpoldstraße und in der Ottstraße sowie Rankgewächsen in

den schmalere Straßenräumen sollen die Straßen ein belebendes Element erhalten. Rankpflanzen sollen auch als Straßentore eingesetzt werden.

Straßenbäume sollen vor allem die Bereiche markieren, in denen öffentliche Parkplätze angeordnet werden. Auf diese Weise werden die Autos besser in den öffentlichen Raum integriert und das Stadtbild deutlich aufgewertet. Die Plätze sollen mit Bäumen bepflanzt werden, um die Attraktivität zu erhöhen und Schattenbereiche zu schaffen.

Noch stellt der Friedhof die einzige öffentliche Grünfläche innerhalb des Altortes dar. Für ihn wurden aus der Bürgerschaft ebenfalls Aufwertungsmaßnahmen genannt wie ein Baumgürtel um dessen Altbereich.

Karlsruhe, 29.11.2018

Pröll-Miltner GmbH
Am Storrenacker 1b
76139 Karlsruhe

Tel.: +49 721 96232-70
info@proell-miltner.de