



Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Kommunaler Abschlussbericht Kommune Kehl-Kork

Datum 14.12.2021

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

Sebastian Allhoff, Dipl.-Ing.
Houman Ghasemi, Dipl.-Ing.



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

Bildnachweis

Titelseite: pesch partner

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	7
1.1 Hintergründe zum Modellprojekt	7
1.2 Ausgangslage Kork – Kehl	9
2 Ortsmitten-Check	11
2.1 Methodik	11
2.2 Bewertung des Untersuchungsraums	12
2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen	18
3 Beteiligungskonzept	21
3.1 Inklusionsworkshop	21
3.2 Bürgervisite	24
3.3 Befragung der Senior:innen und der Grundschule	26
3.4 Platzspiel und Diskussion der Ergebnisse	27
4 Zielplan und Maßnahmen	30
5 Planungsleitbild	39
Anhang	41

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Kork	8
Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks	11
Abbildung 3: Lokale Ökonomie	12
Abbildung 4: Identitätsstiftende Elemente	12
Abbildung 5: Erscheinungsbild „Auf dem Bühl“	13
Abbildung 6: Erscheinungsbild „Parkplätze / Schulhof“	13
Abbildung 7: Oberflächenstruktur	13
Abbildung 8: Querungsmöglichkeiten	14
Abbildung 9: Wegeverbindung zur Diakonie	14
Abbildung 10: Fehlende Querungen	14
Abbildung 11: Straßenquerschnitt Ortsdurchfahrt	15
Abbildung 12: Verkehrsmenge und Geschwindigkeit	15
Abbildung 13: Restriktion – ruhender Verkehr	15
Abbildung 14: Parkplätze Mehrzweckhalle	16
Abbildung 15: Verkehrssituation „Auf dem Bühl“	16
Abbildung 16: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmitten -Checks	17
Abbildung 17: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale – Stufe 1 (Vor Ortsumfahrung)	18
Abbildung 18: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale – Stufe 2 (Mit Umfahrung)	19
Abbildung 19: Einführung Workshop	21
Abbildung 20: Stadtspaziergang	21
Abbildung 21: Teilnehmer Diakonie	22
Abbildung 22: Fragebogen und Diskussion	22
Abbildung 23: Fragebogen Diakonie	23
Abbildung 24: Informationen im Amtsblatt KW 23 - 26	24
Abbildung 25: Bürgervisite Station 2	24
Abbildung 26: Bürgervisite Station 3	24
Abbildung 27: Bürgervisite Stellwand Station 4	25
Abbildung 28: Grafische Darstellung zum Fragebogen	26
Abbildung 29: Fragebogen Senior:innen und Grundschule	27
Abbildung 30: Übersicht Aktionen Platzspiel	28
Abbildung 31: Plakat	28
Abbildung 32: Platzspiel	28
Abbildung 33: FGÜ	28
Abbildung 34: Infostand / Spielaktion	28
Abbildung 35: Hochbeet	29
Abbildung 36: Infostand	29
Abbildung 37: Infostand / Provisorische Fahrradplätze	29
Abbildung 38: Temporäre Geschwindigkeitsreduzierung (30 km/h) und LSA	29
Abbildung 39: Kinderspiel	29
Abbildung 40: Stempelkarte für Kinder	29
Abbildung 41: Zielplan Stufe 1	31
Abbildung 42: Zielplan Stufe 1 (Verkehr kurzfristig)	32
Abbildung 43: Zielplan Stufe 1 (Fußwegevernetzung)	32
Abbildung 44: Zielplan Stufe 1 (Aufenthaltsqualität)	33
Abbildung 45: Zielplan Stufe 1 (Versorgung)	33
Abbildung 46: Zielplan Stufe 1 (Tourismus)	34
Abbildung 47: Zielplan Stufe 1 (Ortsbild)	34
Abbildung 48: Zielplan Stufe 2	35
Abbildung 49: Zielplan Stufe 2 (Verkehr Langfristig)	36

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLR	Ministerium für Ernährung, Ländlicher Raum und Verbraucherschutz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien des Bundes für Fußgängerüberwege
SM BW	Ministerium für Gesundheit, Soziales und Integration
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
UBA	Umweltbundesamt
UDV	Unfallforschung der Versicherer
UN	Vereinte Nationen
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
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 Kork die Chance, seine 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“ und 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 zeichnet 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 Städte- tag BW und des Landkreistag 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.

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Kork



Quelle: Martin Stollberg

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 0), 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 Planungsleitbild (vgl. Kapitel 0 und 5).

1.2 Ausgangslage Kork – Kehl

Was macht den Untersuchungsraum aus?

Die Stadt Kehl mit ihrer polyzentrischen Struktur besteht heute aus einer Kernstadt und zehn umliegende Ortschaften. Angrenzend an die Stadt befindet sich Westen der Rhein und gegenüber die Europastadt Straßburg.

Die Ortschaft Kork liegt im Osten der Kehler Gemarkung südlich der Bahnstrecke Straßburg-Offenburg mit eigenem Bahnhaltepunkt. In Kork selbst leben rund 2.900 Einwohner:innen. Der historische Teil der Ortschaft ist von zahlreichen Fachwerkhäusern geprägt. Neben Wohnen befinden sich in der Ortsmitte zentrale Einrichtungen wie Ortsverwaltung, Gemeinschaftshaus, Kirche, Mehrzweckhalle, Schule und Museum, aber auch Dienstleistungen (z.B. Arztpraxis) und ein Nahversorgungsstandort.

In kurzer Laufnähe zur Ortsmitte befindet sich das Gelände der "Diakonie Kork", eines von sieben Epilepsiezentren in Deutschland. Dazu gehören zahlreiche Versorgungseinrichtungen, wie etwa Wohn-, Ausbildungs-, Förder- und Beschäftigungseinrichtungen für Menschen mit Beeinträchtigungen. Aufgrund dieser spezifischen Bevölkerungsgruppe und ihrer lokal zu berücksichtigenden Bedürfnisse kommt der barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raums und der Sicherung des Nahversorgungsstandorts in Kork eine besondere Bedeutung zu. Inklusion steht für Kork an erster Stelle.

Die Hauptortsdurchfahrt (L90) belastet mit dem hohen Verkehrsaufkommen und dem Schwerlastverkehr der Erdausbau-Deponie und des Wertstoffhofes des Landkreises die Ortsmitte schwer. Eine Querungshilfe ist nur am Kreuzungspunkt zur Landesstraße vorhanden. Die Ortsdurchfahrt ist geprägt durch geringe Sicherheit für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, durch Immissionen durch Lärm und Abgase sowie durch eine geringe Aufenthaltsqualität.

Eckdaten des Bearbeitungsprozesses

Der Bearbeitungsprozess zur Lebendigen Ortsmitte in Kehl-Kork stellte in enger Kooperation mit der Ortsverwaltung eine möglichst inklusionsorientierte Bürgerbeteiligung in den Mittelpunkt. Gruppen, die in üblichen Beteiligungsformen nur schwer partizipieren können, sollten hier in besonderer Weise eingebunden werden. Dazu gehörte insbesondere die Integration der Bewohner und Bewohnerinnen der Diakonie mit ihren unterschiedlichen körperlichen und geistigen Einschränkungen. Aber auch für ältere Menschen und Kinder stellen sich in der Teilhabe an Beteiligungsprozessen Barrieren und Hürden, die überwunden werden sollten.

Durch das Planungsbüro pesch partner wurde dazu zu Beginn des Bearbeitungsprozesses für die Ortsmitte ein Entwicklungskonzept in einfacher Sprache als niederschwellige Diskussionsgrundlage erstellt. Auf Basis dieses Konzeptes und eines „Ortsmittenchecks“ konnte es unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen ermöglicht werden, konkrete Fragestellungen ihrer alltäglichen Erlebnisrealität der Ortsmitte zu erörtern. Verständnisprobleme abstrakter planerischer Themenstellungen wurden auf diese Weise vermieden.

In spezifischen Bausteinen wurde die Bürgerbeteiligung auf unterschiedliche Zielgruppen zugeschnitten:

- „Inklusionsworkshop“: Ein eigener Workshop sollte explizit Menschen mit Behinderung die Teilhabe ermöglichen und ihren Anliegen Gehör verschaffen. Dazu wurde ein bedarfsgerechtes Format kreiert und eigens spezifische Präsentationsmittel und Beteiligungswerkzeuge erstellt.
- „Fragebögen“: Nach dem Motto „Wer nicht zu Bürgerbeteiligungsterminen kommen kann, zu dem muss die Bürgerbeteiligung kommen“ wurden Fragebögen für Hochbetagte in Heimen und für Kinder in Betreuungseinrichtungen verteilt. Ein sehr großer Rücklauf unterstreicht, welche Barriere fehlende Mobilität darstellen kann.
- „Visite“: Die Ortsmitte ist in Kork noch nicht so lebendig und gesund, wie es wünschenswert wäre. Die eigenen Bürger:innen besitzen zu ihrer Ortsmitte die größte Kenntnis und waren als Bürgerärztinnen und Bürgerärzte aufgefordert sich der Patientin Ortsmitte anzunehmen. Von der Anamnese bis zur langfristigen Therapie.

Mit dem Ergebnis der Beteiligungsbausteine wurden durch das Planungsbüro pesch partner Leitbild und Maßnahmen zu einer lebendigen Ortsmitte fortgeschrieben. Die Defizite, welche die Bürger und Bürgerinnen in den Befragungen ansprachen, wurden von den Planer:innen in einem weiteren Schritt in erste kurzfristige und langfristige Maßnahmen umgewandelt. Auf Basis der Ergebnisse und der Einschätzung der Fachplaner:innen wurden ein städtebauliches Leitbild, in zwei Entwicklungsstufen (kurzfristig und langfristig) erarbeitet.

In einem „Platzspiel“ wurde abschließend simuliert, wie schön es in einer verkehrsärmeren, fußgängerfreundlicheren und barriereärmeren Ortsmitte sein könnte.

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 Untersuchungsraums durchgeführt und fand in der Regel im Frühjahr 2021 seine Anwendung.

2.1 Methodik

Die Bewertung der einzelnen Indikatoren erfolgte durch die Projektbearbeitenden 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 unmittelbaren 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*

spielen 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 Untersuchungsraums

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

Abbildung 3: Lokale Ökonomie



Quelle: Eigene Aufnahme

In der Ortsmitte von Kork existieren verschiedene Angebote der Nahversorgung. Der Erhalt und die Entwicklung von Einrichtungen mit zentraler Versorgungsfunktion ist anzustreben.

Abbildung 4: Identitätsstiftende Elemente



Quelle: Eigene Aufnahme

Die Ortsmitte von Kork wird durch viele historische Gebäude geprägt. Die charakteristische Gebäudestruktur ist als Identifikationsort von besonderer Bedeutung.

Aufenthaltsqualität

Auf dem Bühl besitzt durch viele historische Gebäude ein stimmiges Erscheinungsbild und eine hohe Wiedererkennbarkeit.

Abbildung 5: Erscheinungsbild „Auf dem Bühl“



Quelle: Eigene Aufnahme

Die Parkplätze des nördlichen Schulhofes werden teilweise von den Reisebussen benutzt und nicht effizient geordnet. Der Schulhof ist momentan umgestaltet und nicht besonders für Aufenthalt und Spielen der Kinder geeignet.

Abbildung 6: Erscheinungsbild „Parkplätze / Schulhof“



Quelle: Eigene Aufnahme

Barrierefreiheit

Teilweise ist die Oberflächenstruktur in der Ortsmitte nicht für Rollstuhlfahrer:innen und Rollatoren geeignet. Unebenheiten in der Oberflächenstruktur wie zum Beispiel im Bereich Auf dem Bühl müssen verbessert werden und barrierefreie Wege für Menschen mit Behinderungen geschaffen werden.

Abbildung 7: Oberflächenstruktur



Quelle: Eigene Aufnahme

Im Bereich Ortsmitte sind die Bordsteine an Querungen überwiegend nicht abgesenkt und es gibt keine Bodenindikatoren für Personen mit Sehbehinderung.

Abbildung 8: Querungsmöglichkeiten



Quelle: Eigene Aufnahme

Aktive Mobilität

Vor allem für Menschen mit Behinderungen aber auch für Menschen mit Rollatoren oder Kinderwägen, für Kinder oder Fahrradfahrer:innen stellt sich die Durchquerung der Ortsmitte und das Erreichen von Zielen in der Ortsmitte als Herausforderung dar. Es gibt kein durchgängig barrierefreies und sicheres Wegenetz. Viele Engstellen, überwiegend schmale Gehwege und unterschiedlichste Hindernisse (z.B. Mülltonnen, ruhender Verkehr) stellen Gefahrenstellen dar und führen zu Konflikten zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer:innen.

Abbildung 9: Wegeverbindung zur Diakonie



Quelle: Eigene Aufnahme

Querungen der Landesstraße sind auch an Hauptwegeverbindungen nur erschwert möglich. Insbesondere Schüler können die Schule in der Ortsmitte durch fehlende Querungen nur mit erheblichen Umwegen erreichen. Es fehlen gesicherte Querungsanlage (FGÜ / LSA / Gehwegüberfahrt) in zumutbarer Entfernung. Besonders im Bereich der Knotenpunkte Zirkelstraße / Oberdorfstraße und Zirkelstraße / Buchsweilerstraße.

Abbildung 10: Fehlende Querungen



Quelle: Eigene Aufnahme

Verkehrssituation

Mit der Verlagerung der Ortsdurchfahrt (in Stufe 2) kann der komplette öffentliche Raum im Ortskern barrierefrei umgestaltet werden. Das Ziel ist Neue Straßenquerschnitte mit größeren, barrierefreien Gehwegflächen und niedrigem oder ebenerdigen Bordstein zu gestalten und im zur Verfügung stehenden Verkehrsraum werden alle Verkehrsteilnehmer angemessen berücksichtigt. Da die Realisierungszeitraum der geplanten Ortsumfahrung derzeit unklar ist, es ist ganz erforderlich kurzfristig ohne Realisierung der Ortsumfahrung Änderungen im Straßenraum und die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 vorgenommen werden.

Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung oder Aufmerksamkeitssteigerung an Gefahrenstellen fehlen.

Aufgrund Gehwegparken in der Ortsdurchfahrt sind die Begegnungen besonders für Menschen mit Behinderungen punktuell nicht möglich. Es soll in der Zukunft entweder die Parkplätze ausfallen oder nur auf den markierten Flächen im Straßenraum stattfinden.

Abbildung 11: Straßenquerschnitt Ortsdurchfahrt



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 12: Verkehrsmenge und Geschwindigkeit



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 13: Restriktion – ruhender Verkehr



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 14: Parkplätze Mehrzweckhalle



Quelle: Eigene Aufnahme

Um die Parkplätze an der Mehrzweckhalle neu ordnen und die Fläche effizienter benutzen zu können, müssen die Reisebusse am Bahnhof verlegt werden.

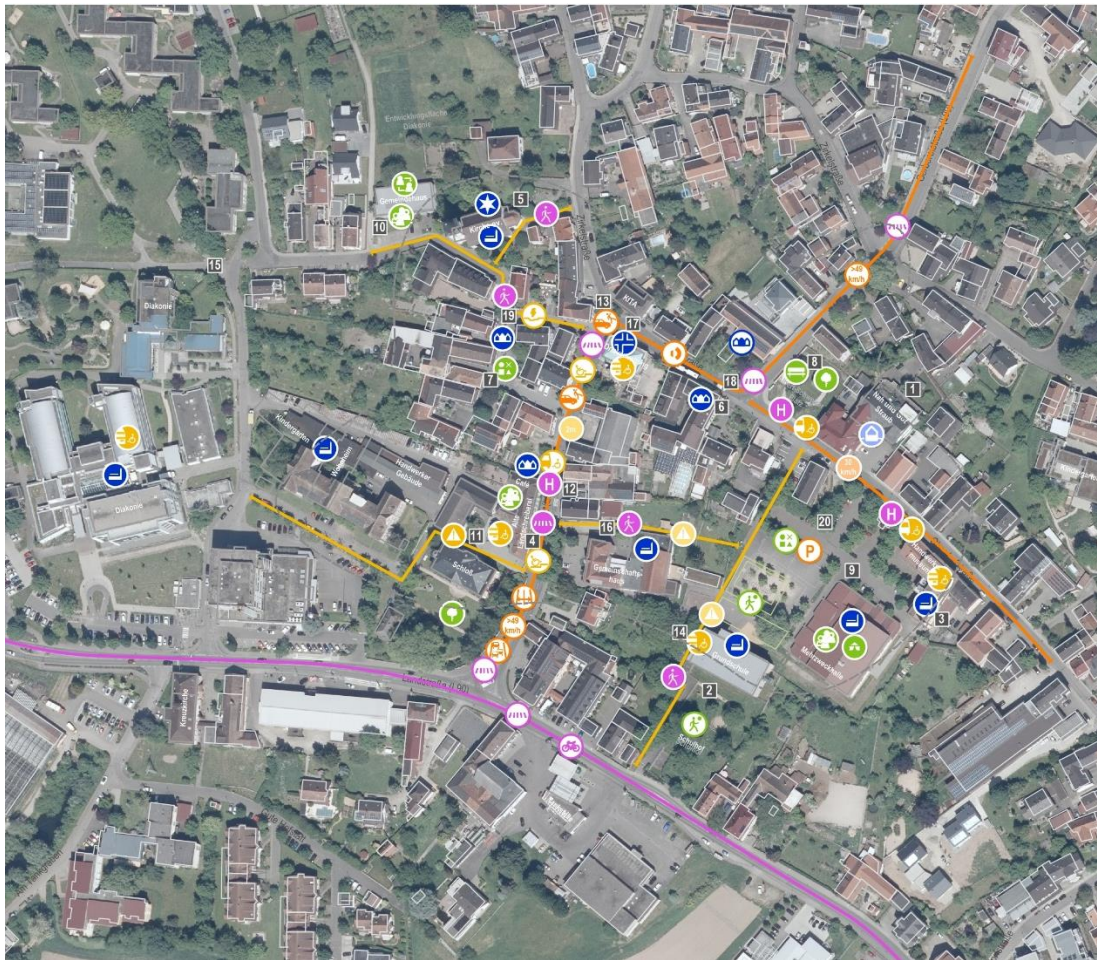
Abbildung 15: Verkehrssituation „Auf dem Bühl“



Quelle: Eigene Aufnahme

Bei der Verlagerung der Ortsdurchfahrt (in Stufe 2), nach einer verkehrlichen Untersuchung, kann das Wohnquartier anders erschlossen werden und Auf dem Bühl dementsprechend verkehrsfrei umgestaltet werden.

Abbildung 16: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmittens -Checks



Quelle: Eigene Darstellung

Ortsbild und Nutzung

- | | |
|------------------------------|---|
| Lage und Frequentierung |  |
| Raumbildende Bebauung |  |
| Identitätsstiftende Elemente |  |
| Erscheinungsbild |  |

Aufenthaltsqualität

- | | |
|----------------------------|---|
| Nutzervielfalt |  |
| Nutzungs Offenheit |  |
| Nutzungs -
flexibilität |  |
| Soziale
Interaktionen |  |
| Soziale | |
| Sicherheit |  |
| Möblierung |  |
| Spielmöglich -
keiten |  |

Gestaltung

- Beleuchtung 
- Grün und Kleinklima 

Barrierefreiheit

- | Gehwegbreiten | |
|---|--|
|  | Durchgängigkeit |
|  | Oberflächen -
struktur |
|  | Querungsmöglich -
keiten |
|  | Orientierung |
|  | Orientierung seheingegrenzte u. blinde |
| | Zugänglichkeit
von Gebäuden |
|  | ÖPNV-
Haltestellen |

Aktive Mobilität

- ÖPNV - _____
Verknüpfung _____
Radverkehr - _____
fließend _____

 Radverkehr -

- ruhend
Fußverkehr -
Längsverkehr
- Fußverkehr -
Querungen

Verkehrssituation

- Flächenaufteilung
- Verkehrssicherheit
- Restriktionen - ruhender Verkehr
- Verkehrsmenge
- Geschwindigkeit
- Restriktionen - fließender Verkehr
- Lärmpegel
- Luftqualität

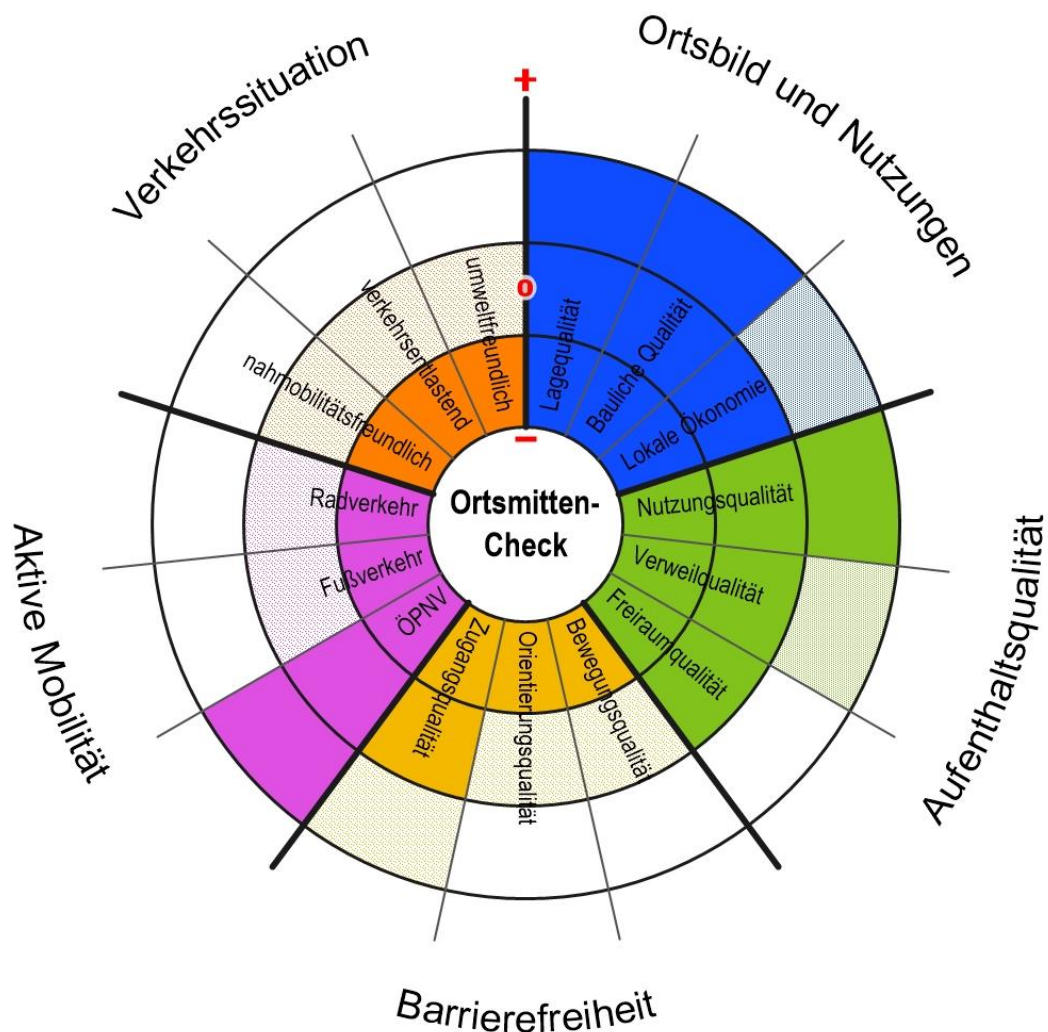
Legende

- — ● — ●
unzureichend eingeschränkt gut

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 17: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale – Stufe 1 (Vor Ortsumfahrung)



Quelle: Eigene Darstellung

Legende:

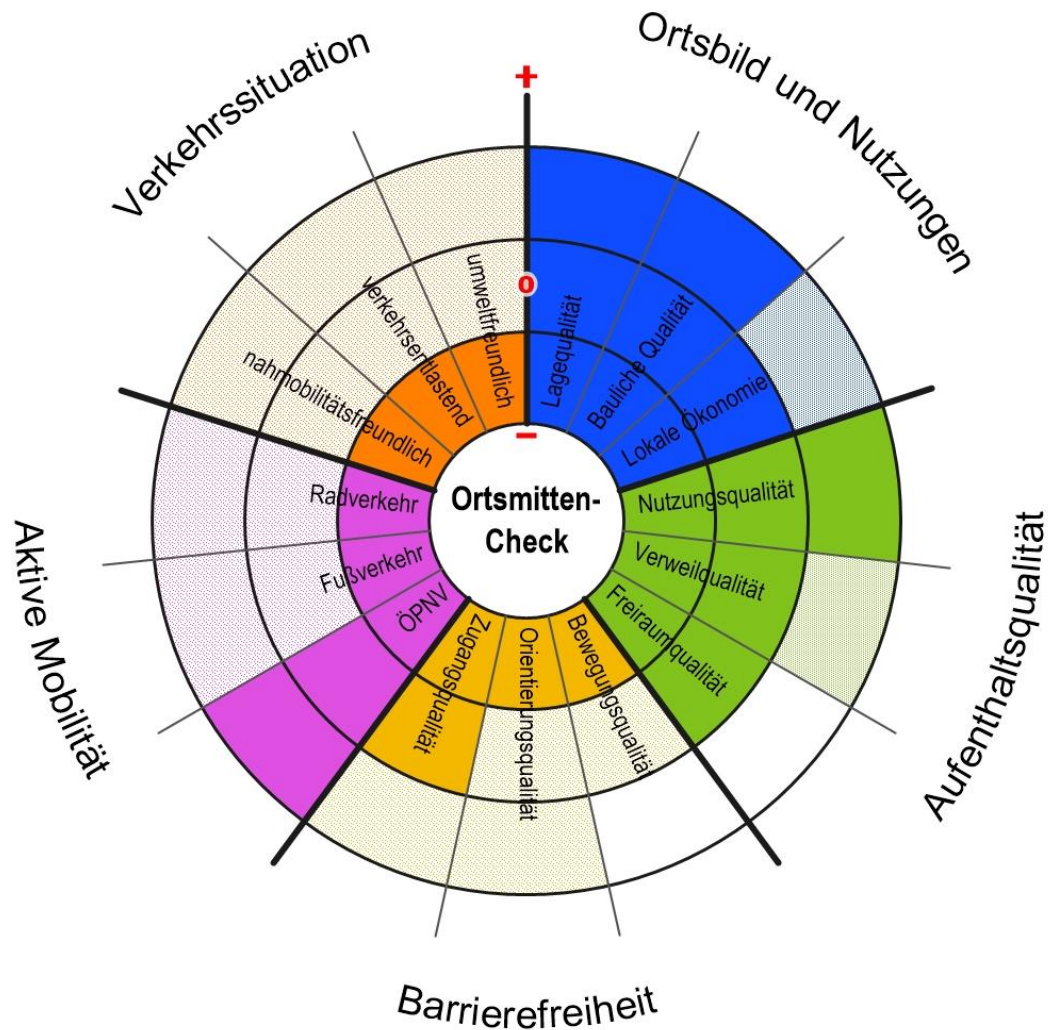
Bestandsituation



Herausforderungen & Entwicklungspotenziale



Abbildung 18: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale – Stufe 2 (Mit Umfahrung)



Quelle: Eigene Darstellung

Legende:

Bestandsituation



Herausforderungen & Entwicklungspotenziale



Da es sich bei der Ortsdurchfahrt um eine qualifizierte Straße (hier: L90) handelt, können in Kork nur bedingt Änderungen im Straßenraum vorgenommen werden. Aus diesem Grund wurde die Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale zweistufig erstellt. In der Stufe 1 werden kurzfristige Maßnahmen benannt, während der Stufe 2 die westliche Ortsumfahrung zugrunde liegt und damit die Abstufung der Landesstraße im Ortskern.

In Ortsmitte von Kork zeichnen sich in der Analyse klare Stärken in Bezug auf das Ortsbild und Nutzung ab. Der Ortskern besitzt durch viele historische Gebäude ein stimmiges Erscheinungsbild und eine hohe Wiedererkennbarkeit. In Hinblick auf die Aufenthaltsqualität ergibt sich in der Analyse ein gemischteres aber überwiegend positives Bild. Es werden bereits verschiedene Nutzergruppen

angesprochen und auch eine Interaktion der Anwohner und Anwohnerinnen wird ermöglicht. Spielmöglichkeiten, Beleuchtung und die Begrünung befinden sich bereits auf einem guten Niveau, können aber noch weiter verbessert werden. Klare Defizite zeigen sich in den Kategorien Barrierefreiheit, Aktive Mobilität und Verkehrssituation. Besonders die Oberflächenstruktur, die Durchwegung und die Querungsmöglichkeiten in der Ortsmitte von Kork sind nicht barrierefrei und sicher gestaltet. Auch in Bezug auf die Infrastruktur für Radfahrer gibt es Verbesserungspotenzial.

Vor allem aber macht die Analyse die herausfordernde Verkehrssituation in der Ortsmitte als besonderes Problem deutlich: Die hohe Verkehrsbelastung und mangelnde Geschwindigkeitsreduzierung sowie die damit eingehende Flächenaufteilung und Lärmbelastung beeinträchtigen die Ortsmitte stark.

3 Beteiligungskonzept

In Kehl - Kork wurden insgesamt vier 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 Inklusionsworkshop

In Kooperation mit der Diakonie wurde am 09.07.2021 ein Inklusionsworkshop zur Umgestaltung der Ortsmitte durchgeführt. Der Workshop richtete sich eigens an Menschen mit Behinderung, um auch dieser Bevölkerungsgruppe die Möglichkeit der Teilhabe zu bieten. Insgesamt nahmen an dem Workshop 15 Bewohner:innen und Betreuer:innen der Diakonie, aufgeteilt auf drei Gruppen, teil. Die Bewohner der Diakonie konnten in Begleitung von Betreuer:innen und Planer:innen an einem Stadtspaziergang und an einem anschließenden Arbeitsgespräch teilnehmen. Mit ihren Einschätzungen gelang es ein detailliertes Bild der Bestandsituation aus Sicht der direkt Betroffenen zu erhalten.

Abbildung 19: Einführung Workshop



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 20: Stadtspaziergang



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 21: Teilnehmer Diakonie



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 22: Fragebogen und Diskussion



Quelle: Eigene Aufnahme

Die Veranstaltung startete mit einer kurzen Einführung in der Begegnungsstätte „Alte Landeschreiberei“. Auf dem anschließenden gemeinsamen Spaziergang durch die Ortsmitte wurden die alltäglichen Hindernisse und kritischen Bereiche in der Ortsmitte deutlich, z.B. Schwellen, ungeeignete Bodenbeläge und schwer zu überblickende Kreuzungsbereiche.

Auf den Spaziergang folgte als zweiter Teil des Workshops ein Arbeitsgespräch in der Mehrzweckhalle. Als niederschwellige Diskussionsgrundlage diente der vorab erstellte Ortsmittencheck und das vereinfachte Entwicklungskonzept. Durch das Planungsbüro war dazu in Zusammenarbeit mit der Diakonie für deren Bewohner:innen ein spezieller Fragebogen erarbeitet worden. Der Fragebogen umfasste 18 Fragen in leichter Sprache mit erläuternden Bildern. Die Fragen konnten mit Ja / Nein oder einem kurzen Hinweis beantwortet werden. Zusätzlich wurden auf einem großen Plan die alltäglichen Routen der Teilnehmer:innen mit Fähnchen markiert und ihre Lieblingsorte und Problembereiche verortet.

Abbildung 23: Fragebogen Diakonie

Wo gehst du los?
Antwort: _____

Wo ist dein Ziel?
Antwort: _____

Kannst du gut einkaufen?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Kommst du gut an dein Ziel?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Kannst du dich gut orientieren?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Kannst du gut über die Straße gehen?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Gibt es Rampen?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Kannst du gut in den Bus einsteigen?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Ist es zu laut?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Ist der Gehweg breit genug?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Ist der Gehweg zu hoch?
☐ Ja ☐ Nein
Antwort: _____

Wo ist es gefährlich?
Antwort: _____

Was fehlt?
Antwort: _____

Quelle: Eigene Darstellung

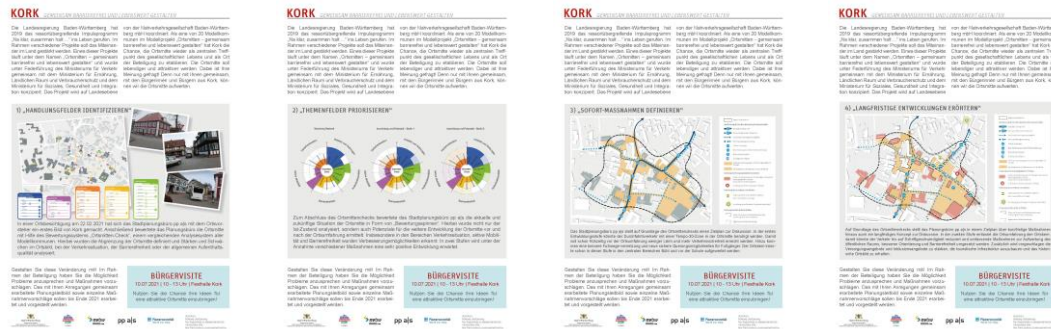
Zu den wichtigsten angesprochenen Themen gehörten die ungeeigneten Situation bei wichtigen Durchwegungen und die eingeschränkte Zugänglichkeit einzelner Gebäude (u.a. Bank und Gasthäuser). Zwar seien die meisten Ziele in der Ortsmitte grundsätzlich gut erreichbar, die schmalen Gehwege mit hohen Bordern, unebene Bodenbeläge und fehlende Rampen stellen im Alltag aber eine große Herausforderung dar. Deutlich wurde der Wunsch nach einer Verbesserung der Querungsmöglichkeiten. Ebenso wie die Bushaltestellen sind die Querungen nur zum Teil barrierefrei und gut nutzbar (u.a. Fußgängerüberweg).

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.2 Bürgervisite

Begleitend zum gesamten Prozess wurden die Bürger:innen über das Amtsblatt zum aktuellen Stand der Planung informiert. Hier wurde auch zur Bürgervisite am 10. Juli 2021 in die Mehrzweckhalle eingeladen.

Abbildung 24: Informationen im Amtsblatt KW 23 - 26



Quelle: Eigene Darstellung

Die Bürgervisite richtete sich an alle Einwohner Korks. Die Einwohner:innen des Ortsteils, besonders aber die Anwohner:innen der Ortsmitte, Gewerbetreibende, Träger öffentlicher Einrichtungen und die Ortschaftsräte waren eingeladen sich als Bürgerärztinnen und Bürgerärzte der Ortsmitte anzunehmen. Pandemiegerecht wurde die Ortsmitte in den unterschiedlichen Stationen „Erstaufnahme“, „Diagnose“, „Behandlung“ und „Langfristige Therapie“ behandelt. Ziel der Veranstaltung war es die Inhalte des Leitbildes zu erarbeiten, darunter die genaue Definition der gravierendsten Problemstellen und der wichtigsten Maßnahmen. An den vier Stationen stellten die Planer:innen den vorab erstellte Ortsmittenscheck und das vereinfachte Entwicklungskonzept als niederschwellige Diskussionsgrundlage vor. Die Bürger:innen waren eingeladen aktiv über die Ergebnisse zu diskutieren und konnten ihre Vorschläge einbringen.

Abbildung 25: Bürgervisite Station 2



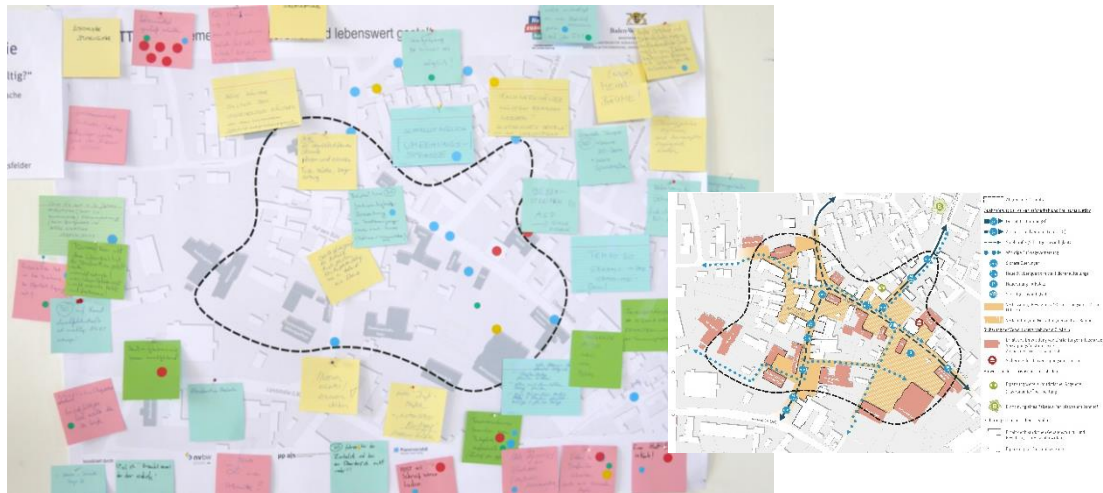
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 26: Bürgervisite Station 3



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 27: Bürgervisite Stellwand Station 4



Quelle: Eigene Aufnahme / Darstellung

An den ersten beiden Stationen wurde den Bürger:innen von Kork die Analyse der Ortsmitte vorgestellt. Die erste Station stellte den Ortsmittencheck mit Analyse und einem Fokus auf Ortsbild und Nutzung vor, die zweite Station richtete das Augenmerk auf die Bewertung der Potenziale vor und nach der Ortsumfahrung. Hierbei konnten einige Problempunkte, wie die mangelnde Überquerungsmöglichkeiten bekräftigt werden, aber auch neue Punkte eingebracht werden.

An den beiden anschließenden Stationen waren die Bürger:innen aufgerufen, ihren Blick in die Zukunft zu richten: so wurden hier u.a. Maßnahmen erörtert, welche bereits vor der Realisierung der Umfahrung zur Verbesserung der Ortsmitte beitragen können. Besonders der Wunsch für eine Tempo-30-Zone wurde deutlich formuliert. Auch sollten bereits in einer ersten Entwicklungsstufe die Fußwegevernetzung verbessert und sichere Querungshilfen für Fußgänger:innen geschaffen werden. Ziel sollte sein, den Verkehrslärm zu reduzieren und die Durchwegung durch den Ortskern angenehmer und sicherer zu gestalten.

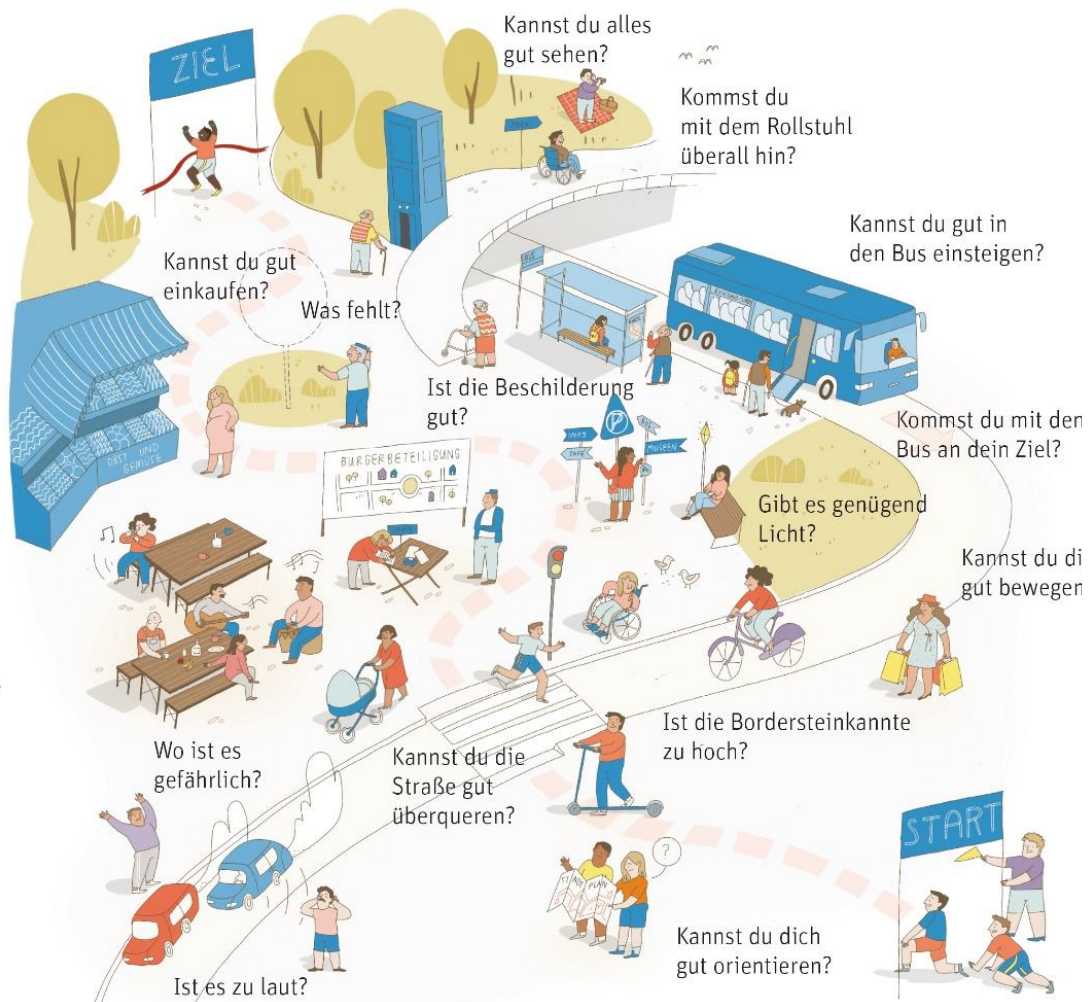
An der letzten Station der Bürgervisite wurde über das langfristige Konzept für die Ortsmitte gesprochen und weitere Wünsche und Maßnahmen für den Zeitraum nach der Fertigstellung der Umgehungsstraße formuliert.

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.3 Befragung der Senior:innen und der Grundschule

Um die Sichtweisen möglichst vieler Alters- und Bevölkerungsgruppen zu erfassen, wurden zusätzlich zur Bürgervisite Fragebogen an Senior:innen und Schüler:innen verteilt. Die Senioren und Seniorinnen sahen Defizite vor allem im Bereich der Nahversorgung und wiesen insbesondere auf die für Rollatoren ungeeigneten Gehwege hin. Die Schüler sahen eher weniger Probleme bei der Durchwegung und Zugänglichkeit von Gebäuden. Sie sahen Schwierigkeiten vor allem bei Überquerungen und der Verkehrsbelastung. Aufenthalt und Freizeitangebote wurden als eher gut bewertet, wobei es kein ausreichendes Angebot für ältere Kinder gebe.

Abbildung 28: Grafische Darstellung zum Fragebogen in einfacher Sprache



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 29: Fragebogen Senior:innen und Grundschule

The image shows three pages of a questionnaire titled 'Ortsmitte - Gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten Kehl - Kork Bürgerbeteiligung'. The first page includes a map of the Kehl-Kork area and demographic questions. The second and third pages contain various questions about mobility, safety, and local facilities, with checkboxes for 'Ja' (Yes) and 'Nein' (No), and space for descriptions.

Quelle: Eigene Darstellung

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.4 Platzspiel und Diskussion der Ergebnisse

Das städtebauliche Leitbild mit der kurzfristigen und langfristigen Entwicklungsstufe wurde in einer abschließenden Bürgerversammlung am 02.10.2021 vorgestellt. Auf dem Aktionstag wurden verkehrsberuhigende Maßnahmen, die im Rahmen der Konzepte vorgeschlagen wurden, ausprobiert. Dazu gehörten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo-30, eine Lichtsignalanlage an der Kreuzung Zirkelstraße im Bereich Albert-Schweizer-Platz und ein Fußgängerüberweg in der Oberdorferstraße. So konnten die Bürger:innen direkt Erfahrungen mit möglichen Maßnahmen sammeln und die Auswirkungen an Hand des Experiments konkret diskutieren.

Begleitet wurde der Tag durch die aktive Vorbereitung und Begleitung durch den Musikverein, Verkaufsstände und ein Spielmobil. Für Kinder und Jugendliche gab es ein Rahmenprogramm mit verschiedenen Stationen sowie eine Hochbeet-Pflanzaktion. Mit großem Interesse an der Veranstaltung auf dem Albert-Schweizer-Platz, nutzten die Bürger:innen vor allem die Möglichkeit, ihre Sicht auf die Maßnahmen und das Projekt an die Planer:innen weiterzugeben. Mit der regen Beteiligung und Aktionsfülle konnte auf diese Weise simuliert werden, wie die neu belebte Ortsmitte zukünftig aussehen könnte.

Abbildung 30: Übersicht Aktionen Platzspiel



Abbildung 31: Plakat



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 32: Platzspiel



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 33: FGÜ



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 34: Infostand / Spielaktion



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 35: Hochbeet



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 36: Infostand



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 37: Infostand / Provisorische Fahrradplätze



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 38: Temporäre Geschwindigkeitsreduzierung (30 km/h) und LSA



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 39: Kinderspiel



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 40: Stempelkarte für Kinder



Quelle: Eigene Aufnahme

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

Da es sich bei der Durchfahrtsstraße mit Herren- / Zirkel- / Gerbereistraße um eine qualifizierte Straße (hier: L90) handelt und diese damit dem überörtlichen Verkehr dient, können hier nur bedingt kurzfristig ohne Realisierung der Ortsumfahrung Änderungen im Straßenraum vorgenommen werden. Aus diesem Grund ist es sehr wichtig mit den kurzfristigen Maßnahmen sofort zu beginnen und das Leitbild zweistufig zu erstellen.

In der Stufe 1 werden kurzfristige Maßnahmen benannt, während der Stufe 2 die westliche Ortsumfahrung mit Schließung des Bahnübergangs zugrunde liegt und damit die Abstufung der Landesstraße. Um eine lebenswerte und barrierefreie Ortsmitte in Kork zu gestalten, zielen die ortspezifischen Maßnahmen auf eine Bandbreite von Themenfeldern. So soll das historische Ortsbild gesichert werden und die touristische Infrastruktur aufgewertet werden. Wie sich in der Analyse und den Beteiligungsformaten gezeigt hat, ist insbesondere die Qualifizierung der Verkehrssicherheit und der Freiraumsituation für eine Aufwertung der Ortsmitte von Relevanz.

Abbildung 41: Zielplan Stufe 1

ORTSMITTEN - Gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten



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

Stand 19.08.2021

koordiniert durch:

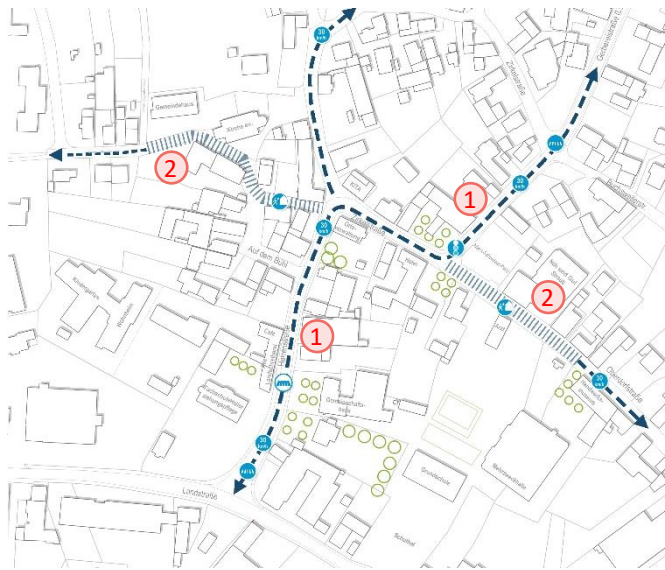


pp a|s

Planersocietät
Herbert Kroll, GdG

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 42: Zielplan Stufe 1 (Verkehr kurzfristig)



Quelle: Eigene Darstellung

Qualifizierung der Verkehrssicherheit und Freiraumsituatio

- Tempo 30
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Barrierearme Haupt-Fußwegevernetzung
- Barrierearme Neben-Fußwegevernetzung
- Sichere Querungen (Planung / Bestand)
- Lichtsignalanlage

1. Temporeduzierung 30 km/h:

Herrenstraße zwischen Landstraße und Zirkelstraße

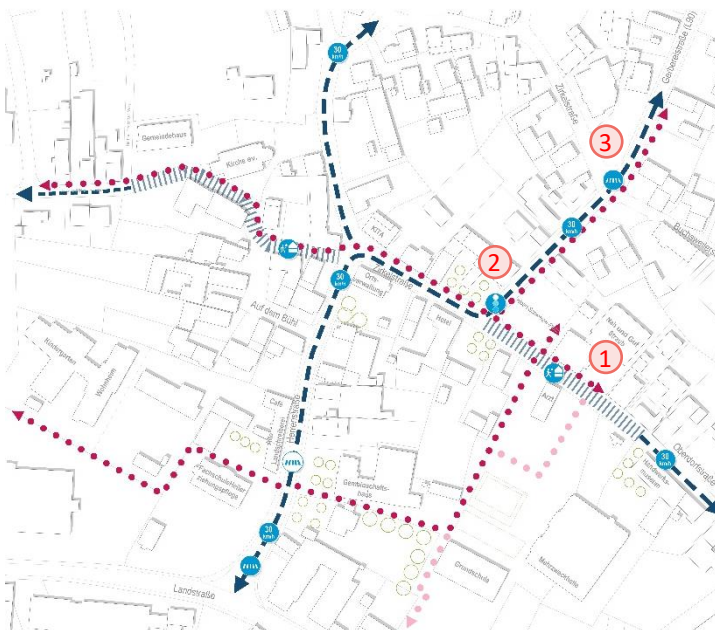
Zirkelstraße zwischen Herrenstraße und Breitstraße

2. Verkehrsberuhigung:

Verkehrsberuhigter Bereich Oberdorfstraße

Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereichs Auf dem Bühl bis Gemeindehaus

Abbildung 43: Zielplan Stufe 1 (Fußwegevernetzung)



Quelle: Eigene Darstellung

Qualifizierung der Verkehrssicherheit und Freiraumsituatio

- Tempo 30
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Barrierearme Haupt-Fußwegevernetzung
- Barrierearme Neben-Fußwegevernetzung
- Sichere Querungen (Planung / Bestand)
- Lichtsignalanlage

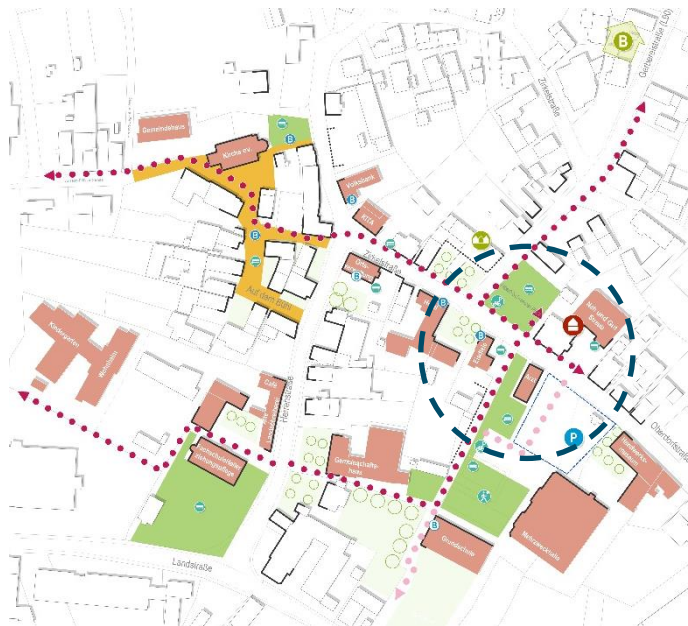
Sichere Querungen:

1- Verkehrsberuhigter Bereich im Bereich Oberdorfstraße ermöglicht die sichere Querung von Albert-Schweizerplatz bis zum Handwerksmuseum.

2- Fußgängerbedarfsampel im Bereich Alber-Schweizer-Platz.

3- Zebrastreifen im Bereich Buchweilerstraße besonders für die sichere Querung der Kinder und Senioren.

Abbildung 44: Zielplan Stufe 1 (Aufenthaltsqualität)



Quelle: Eigene Darstellung

- P Neuordnung Parkplatz
- B B Barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden (Bestand / Pl)
- A Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- F Fahrradstellplätze
- S Spiel-/ Bewegungsraum
- Verbesserung Bewegungs-/ Orientierungsqualität im Ortskern Verknüpfung der zentrale Räume
- Barrierefreie Gestaltung der zentraler Raum
- Öffentliche Freiraumfläche / Verweilzone

Barrierefreiheit:

Verbesserung Oberflächenstruktur (Unebenheiten)

Barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden

Verbesserung der Orientierung

Freiraum-/ Nutzungsqualität:

Aufwertung Stadtmobiliar (Mehr Sitzgelegenheiten / Beleuchtung / ...)

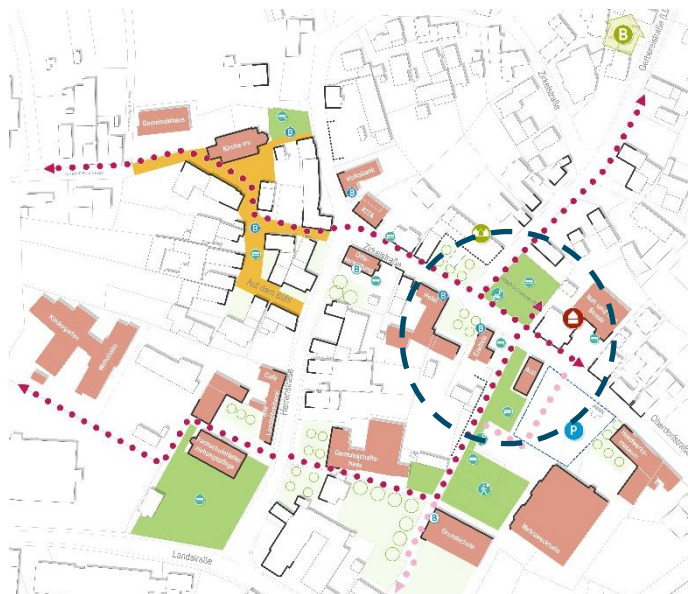
Mehr Spiel-/ Freizeitangebote für alle Altersgruppen

Beseitigung der Hindernisse (Mülleimer, Schilder)

Verbesserung Beleuchtung in Albert-Schweitzer-Platz und Weg zur alten Grundschule

Aufwertung Freiraumqualität

Abbildung 45: Zielplan Stufe 1 (Versorgung)



Quelle: Eigene Darstellung

Sicherung der Versorgungsangebote im Ortskern

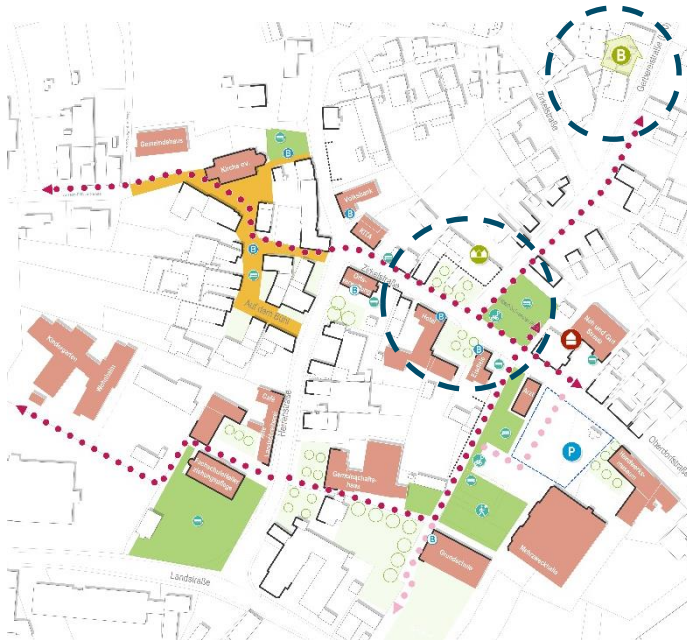
- Erhalt und Entwicklung von Einrichtungen mit zentraler Versorgungsfunktion sowie Ausbau der Inklusionsangebote
- Sicherung der Nahversorgungseinrichtung

Sicherung der Versorgungsangebote im Ortskern:

Bestehende Nahversorgung im Ortskern erhalten

Einzelhandel stärken

Abbildung 46: Zielplan Stufe 1 (Tourismus)



Aufwertung der touristischen Infrastruktur



Ergänzung weiterer touristischer Angebote
(Gastronomie/Übernachtung)



Einrichtung eines Reisebus-Parkplatzes am Bahnhof

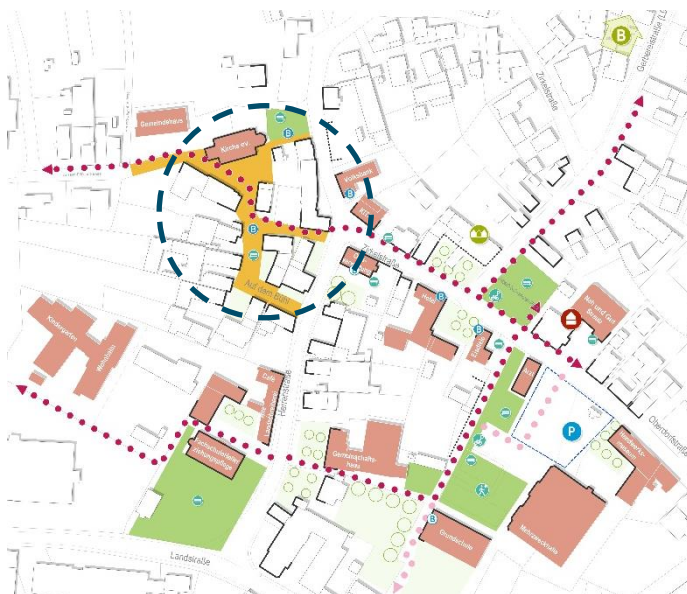
Aufwertung der touristischen Infrastruktur:

Ergänzung weiterer touristischer Angebote (Gastronomie/Übernachtung)

Einrichtung eines Reisebus-Parkplatzes am Bahnhof

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 47: Zielplan Stufe 1 (Ortsbild)



Sicherung des historischen Ortsbildes



Erhalt der historischen Gebäudestruktur
Bewahrung der Ensemblewirkung



Ergänzung der Ensemblewirkung

Sicherung des historischen Orts-
bildes:

Erhalt der historischen Gebäudestruktur und Bewahrung der Ensemblewirkung

Aufwertung im Bereich auf dem
Bühl

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 48: Zielplan Stufe 2

ORTSMITTEN - Gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten



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

Stand: 19.09.2021

koordiniert durch:



pp als

Planersocietät
Architectural Design

in Absprache mit der Verkehrsbehörde der Stadt Kehl zunächst die Option, die Verkehrsgeschwindigkeit in der Herrenstraße und Zirkelstraße auf Grundlage der Lage der Kita zu reduzieren. Die Verkehrsberuhigung hätte auch Konsequenzen auf weitere Maßnahmen und Bereiche, wie die Verkehrsberuhigung der Gerbereistraße gehabt. Allerdings hätte die Geschwindigkeitsreduzierung nur in einem kleinen Teilabschnitt eingeführt werden können.

Eine umfassende und durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Herrenstraße, Zirkelstraße und Gerbereistraße kann jedoch auf Grundlage der Lärmaktionsplanung begründet und durchgeführt werden. Die Ortsdurchfahrt von Kork wird im Lärmaktionsplan als Bereich mit dringendem Handlungsbedarf und einer Empfehlung für Tempo-30 ausgewiesen. Dies soll nach dem Konzept des Büros Pesch und Partner bereits in der ersten Phase der kurzfristigen Maßnahmen umgesetzt werden.

Zusätzlich soll die Oberdorfstraße (Abschnitt Zirkelstraße bis Hanauerlandmuseum) zu einem verkehrsberuhigten Bereich umgestaltet werden. Hierfür ist eine niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums, nicht nur erwünscht, sondern auch erforderlich. Wichtig erscheint bei einer Neugestaltung jedoch die Beibehaltung der barrierefreien Gestaltung der Bushaltestelle. Der verkehrsberuhigte Bereich in der Oberdorfstraße entschärft die Querungsproblematik und ermöglicht es auf der gesamten Länge von Albert-Schweizer Platz bis zu Schule sicher zu queren.

Als weitere Maßnahmen werden in der ersten Stufe des Zielplans die Neuordnung des Parkplatzes, sowie die Erweiterung des bestehenden verkehrsberuhigten Bereichs „Auf dem Bühl“ bis zum Gemeindehaus empfohlen. Das Planungsbüro zieht weitere Maßnahmen in Betracht, welche die Lebens- und auch Aufenthaltsqualität in Kork perspektivisch weiter stärken würde. Dazu gehört eine zeitnahe Umgestaltung des nördlichen Schulhofes, die Festlegung eines Standortes für Ladeinfrastruktur in der Oberdorfstraße auf Grundlage des Regionalen Elektromobilitätskonzeptes (EMK) und die Grundstücksverhandlungen für Reisebusparkplätze in Bahnhofsnähe.

Ergänzende Erläuterungen zu Maßnahmenvorschläge der zweiten Entwicklungsstufe

Die langfristige Entwicklungsphase des räumlichen Leitbildes sieht die Vervollständigung der Neugestaltung der Ortsmitte vor. Nach der Herstellung der westlichen Umgehungsstraße ermöglicht eine Umstufung der Ortsdurchfahrt zur Innerortstraße und damit verbunden eine Neuaufteilung des Straßenquerschnitts, bei dem die Fahrbahnbreite reduziert und Flächen zu Gunsten breiterer Gehwege neu aufgeteilt werden können. Die breiten Seitenräume ermöglichen mit Sitzgelegenheiten, Begrünung und Beleuchtung die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte deutlich aufzuwerten. Auch erlaubt eine Neugestaltung eine barrierefreie Gestaltung der vollständigen Ortsmitte in Bezug auf Bordsteinkanten und Bodenbeläge, um die Bewegungs- und Orientierungsqualität in der Ortsmitte von Kork spürbar zu verbessern.

In der zweiten Phase kann mit dem Abschnitt der Zirkelstraße auf der Höhe der Volksbank ein weiterer Bereich verkehrsberuhigt werden, um die Querung der Fußgänger:innen in dem Bereich auf der Hauptwegeverbindung zu sichern.

Darüber hinaus empfehlen die Planer:innen ein Verbot des Durchgangsverkehrs auf dem Bühl, eine Maßnahme, welche in den Umfragen und Gesprächen häufiger genannt wurde.

Empfohlen wird eine Erweiterung des Bereichs mit Tempo-30 für die Ortsdurchfahrt im Abschnitt zwischen Landstraße und Breitstraße auf Grundlage der 3. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Kehl.

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 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 Kommune

Stadttraum

Zweistufige Entwicklung

Aus Sicht der Planenden, wie aus Sicht der Bürger:innen ist Verkehr das Hauptthema bei der Aufwertung der Ortsmitte von Kork. Da es sich bei der Ortsdurchfahrt um eine qualifizierte Landestraße handelt sind weitgreifende Umgestaltungen erst nach der Erstellung der Ortsumgehung möglich. Es wird daher konsequent ein zweistufiges Konzept verfolgt, das bereits mit ersten, kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen die Ortsmittensituation aufwerten kann ohne die langfristigen Entwicklungsperspektiven dabei aus den Augen zu verlieren..

Frühzeitige Qualifizierung der Verkehrssituation in einer ersten Stufe

Durch die Ausweisung der Ortsdurchfahrt von Kork als Bereich mit dringendem Handlungsbedarf im Lärmaktionsplan, ist die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 sowohl kurzfristig nötig als auch in einem rechtlichem Rahmen möglich. Ein weiterer zentraler Punkt sind die Querungsmöglichkeiten, hierbei soll eine Lichtsignalanlage am zentralen Knotenpunkt Zirkelstraße / Oberdorfstraße die Durchwegung der Ortsmitte verbessern. Ergänzend ermöglicht ein verkehrsberuhigter Bereich in der Oberdorfstraße linienhaftes Queren vor der Mehrzweckhalle und Schule. Eine frühzeitige Qualifizierung knüpft im Umfeld des Albert-Schweizer-Platz konsequent an die dort bereits initiierten Aufwertungsmaßnahmen für eine lebendige Ortsmitte an.

Langfristige Umgestaltung der Ortsdurchfahrt

Die Umsetzung der Ortsumgehung ermöglicht eine weitreichende Neugestaltung des Straßenraumes in der Ortsmitte und eine ausgewogene Neuaufteilung der Straßenquerschnitte zu Gunsten breiterer und sicher nutzbarer Gehwege.

Eine geringere Verkehrs- und Lärmbelastung trägt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei und schafft Raum für attraktive Gestaltungselemente wie Sitzbänke, Begrünung und Beleuchtung.

Barrierefrei Gestaltung der Ortsmitte für alle

Aufgrund der spezifischen und lokal zu berücksichtigenden Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen und die Lage der "Diakonie Kork" in der Nähe vom Ortskern kommt der barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raums in Kork eine besondere Bedeutung zu. Inklusion steht für Kork an erster Stelle. Hierfür werden kurz- und langfristige Maßnahmen, wie Verbesserung der Oberflächenstruktur, geringe Schwellen im Stadtraum, sichere Querungsmöglichkeiten mit abgesenkten Bordsteinen, Maßnahmen für bessere Orientierung für kognitiv eingeschränkte Menschen, barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden und ÖPNV-Haltestellen, Aufwertung der Durchgängigkeit und breitere Gehwege vorgesehen. Von einer barrierefreien Gestaltung profitieren dabei alle Bürger:innen gleichermaßen und sichert ein aktives und generationengerechtes Miteinander in der Ortsmitte.

Anhang

Siehe Ordner „Anlagen zu Ortsmitten_Bericht_Kork

Zu Kapitel 02 Ortsmittencheck

- 2.1 Ortsmittencheck_Kork_Check_Lagplan_ppas
- 2.2 Ortsmittencheck_Kork_Check_Luftbild_ppas
- 2.3 Ortsmittencheck_Kork_Check_Bilder_ppas
- 2.4 Ortsmittencheck_Kork_Check_Bewertungsspinne Stufe 1 / 2_ppas

Zu Kapitel 03 Beteiligungskonzept

- 3.1 Inklusionsworkshop mit Fragebögen
 - BT_1_Fragebögen_ppas
 - BT_1_Postkarten_ppas
 - BT_1_Auswertung_Fragebogen_ppas
- 3.2 Bürgervisite
 - BT_2_Plakatfoto_Gruppe 1_ppas
 - BT_2_Plakatfoto_Gruppe 2_ppas
 - BT_2_Plakatfoto_Gruppe 3_ppas
 - BT_2_Plakatfoto_Gruppe 4_ppas
 - BT_2_Plangrundlage_Leitbild Stufe 1_ppas
 - BT_2_Plangrundlage_Leitbild Stufe 2_ppas
 - BT_2_Auswertung_Bürgervisite_ppas
- 3.3 Befragung der Senior: innen und der Grundschule
 - BT_3_Fragebögen_ppas
 - BT_3_Auswertung_Fragebogen Senior: innen_ppas
 - BT_3_Auswertung_Fragebogen Grundschule _ppas
- 3.4 Platzspiel und Diskussion der Ergebnisse
 - BT_4_Plakat Platzspiel_ppas
 - BT_4_Plakatfoto_Standort 1_ppas
 - BT_4_Plakatfoto_Standort 2_ppas

Zu Kapitel 04 Zielplan und Maßnahmen

- 04_Zielplan_Kork Stufe 1_ppas
- 04_Zielplan_Kork Stufe 2_ppas