Ortsmitten –

gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Kommunaler Abschlussbericht Keltern

März 2022

Impressum

Auftraggeber

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

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

Auftragnehmer

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

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

Bearbeitung

Annika Worch, M.Sc.
Jonas Schmid, M.Sc.
Franziska Ornau, B.A.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts 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 Keltern – Dietlingen 9

2 Ortsmitten-Check **10**

2.1 Methodik 10

2.2 Bewertung des Untersuchungsraums 11

2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen 18

3 Beteiligungskonzept **20**

3.1 Online-Beteiligung 20

3.2 Hindernisparcours 22

3.3 Spiel vor Ort 24

4 Zielplan und Maßnahmen **26**

4.1 Zusammenfassender Zielplan 26

4.2 Konkrete Maßnahmenvorschläge aus dem Zielplan 35

5 Planungsleitbild **45**

6 Anhang **46**

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Keltern ... 8
Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks ... 10
Abbildung 3: Ortsmitte: Dorfplatz mit Spritzenhaus ... 11
Abbildung 4: Geschlossene Bauweise: Östliche Friedrichstraße ... 12
Abbildung 5: Ortsbildprägendes Gebäude: Alte Kelter ... 12
Abbildung 6: Sitzgelegenheiten: Dorfplatz ... 12
Abbildung 8: Grünstrukturen: Sandsteinpflanzkübel ... 13
Abbildung 7: Bücherschrank und Sitzgelegenheit: Bachstraße ... 13
Abbildung 9: Fehlende Barrierefreiheit: Dorfplatz ... 14
Abbildung 10: Unterschiede in der Zugänglichkeit zu Gebäuden ... 14
Abbildung 11: Fehlende Barrierefreiheit: Haltestelle Rathaus ... 14
Abbildung 12: Querungsanlage: Östliche Friedrichstraße ... 15
Abbildung 13: Fehlende Fahrradständer: Rathausgasse ... 15
Abbildung 14: Restriktionen fließender Verkehr: Westliche Friedrichstraße ... 15
Abbildung 15: Dominanz ruhender Verkehr ... 16
Abbildung 16: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmitten-Checks ... 17
Abbildung 17: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale ... 18
Abbildung 18: Ideenpostkarte ... 20
Abbildung 19: Fragen zur Online-Beteiligung ... 20
Abbildung 20: Interaktive Karte ... 21
Abbildung 21: Einige Ideen aus der Online-Befragung ... 21
Abbildung 22: Begehungsroute ... 22
Abbildung 23: Impression des „Hindernisparcours“ ... 22
Abbildung 24: Impression des „Hindernisparcours“ ... 22
Abbildung 25: Impression des „Hindernisparcours“ ... 23
Abbildung 26: Impression des „Hindernisparcours“ ... 23
Abbildung 27: Festgestellte Defizite beim Hindernisparcours durch das Untersuchungsgebiet ... 23
Abbildung 28: Stationen und Schwerpunktthemen ... 24
Abbildung 29: Impression des „Spiels vor Ort“ ... 24
Abbildung 30: Impression des „Spiels vor Ort“ ... 24
Abbildung 31: Impression des „Spiels vor Ort“ ... 25
Abbildung 32: Impression des „Spiels vor Ort“ ... 25
Abbildung 33: Impression des „Spiels vor Ort“ ... 25
Abbildung 34: Gestaltungsbeispiele ... 27
Abbildung 35: Bestandsituation Kelterstraße ... 27
Abbildung 36: Atmosphärisches Beispiel - Kelterstraße ... 27
Abbildung 37: Gestaltungsbeispiele ... 28
Abbildung 38: Bestandsituation Kirchvorplatz ... 28
Abbildung 39: Atmosphärisches Beispiel - Kirchvorplatz ... 28
Abbildung 40: Gestaltungsbeispiele ... 29
Abbildung 41: Bestandssituation Dorfplatz ... 30
Abbildung 42: Atmosphärisches Beispiel - Dorfplatz ... 30
Abbildung 43: Gestaltungsbeispiele ... 30
Abbildung 44: Bestandsituation Rathausgasse ... 31
Abbildung 45: Atmosphärisches Beispiel - Rathausgasse ... 31
Abbildung 46: Gestaltungsbeispiele ... 31
Abbildung 47: Bestandsituation Bachstraße ... 32
Abbildung 48: Atmosphärisches Beispiel - Bachstraße ... 32
Abbildung 49: Gestaltungsbeispiele ... 33
Abbildung 50: Bestandssituation Östliche Friedrichstraße ... 33
Abbildung 51: Atmosphärisches Beispiel - Friedrichstraße ... 33
Abbildung 52: Zielplan ... 34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beispiele für abgeleitete Ziele aus dem Leitbildprozess 26
Tabelle 2: Verkehrsrechtliche Maßnahmen 35
Tabelle 3: Konzeptionelle Maßnahmen 36
Tabelle 4: Bauliche Maßnahmen 38
Tabelle 5: Organisatorische Maßnahmen 42

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
H BVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
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 Veraltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001.

1 Einführung

Als eine von 20 Modellkommunen im interministeriellen Modellprojekt „Ortsmitten - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ hat Keltern die Chance, ihre Ortsmitte in Dietlingen 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 kennzeichnet sich durch eine ansprechende, vielfältig nutzbare Straßenraum- und Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität aus. Sie verfügt neben Einrichtungen des täglichen Bedarfs auch über ausreichend medizinische, soziale oder kulturelle Angebote. Es gibt generationsübergreifende Treffpunkte, ergänzt durch eine gute ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsanbindung. Diese Faktoren bilden einen funktionellen Raum der Identifikation, des Austauschs und der Teilhabe für Jung und Alt.

Vor diesem Hintergrund soll das Projekt sowohl einen ersten richtungsweisenden Beitrag leisten, das vom VM ausgegebene Ziel zu erreichen, 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten bis 2030 im Land zu schaffen, als auch dem aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung gerecht werden. Für mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen

und Teilorten sollen Mittel zum Städtebau, zur Entwicklung des Ländlichen Raums und des LGVFG eingesetzt werden.

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

Bewerbungsprozess und Auswahl

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

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Keltern

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 Planungsleitbilds (vgl. Kapitel 4 und 5).

1.2 Ausgangslage Keltern – Dietlingen

Was macht den Untersuchungsraum aus?

Mit rund 9.000 Einwohner:innen liegt die Gemeinde Keltern im Enzkreis zwischen den Oberzentren Pforzheim (8km) und Karlsruhe (25km). Die Gemeinde Keltern besteht aus fünf Ortsteilen: Dietenhausen, Dietlingen, Ellmendingen, Niebelsbach und Weiler, die durch die Gebietsreform in den 1970er Jahren zusammengeschlossen wurden. Die Gemeinde befindet sich in der Randzone um die Verdichtungsbereiche, weist jedoch durch die ansässigen Landwirte, Hofläden und Weingüter eine ländlich geprägte Struktur auf. Durch die Gemeinde Keltern verlaufen die Landesstraße L562, welche eine Ausweichstrecke zwischen Karlsbad und Pforzheim West für die Autobahn A8 darstellt, dort befinden sich auch die nächstgelegenen Zufahrten zur Autobahn. Über einen Bahnhalt verfügt die Gemeinde nicht.

Im Fokus des Projektes Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten – liegt der Ortsteil Dietlingen. Dieser ist mit ca. 3.900 Einwohner:innen der einwohnerstärkste Ortsteil und wurde im 11. Jahrhundert das erste Mal erwähnt. Aufgrund des Weinbaus wurden seit dem 16. Jahrhundert in den Ortsteilen diverse Keltern erreichtet, welche maßgeblich für die Benennung der Gemeinde Keltern sind. Als Ortsmitte kann der Platz vor der Kirche in der Östlichen Friedrichstraße, die Rathausgasse mit dem Dorfplatz sowie die Bachstraße bis zur Mozartstraße definiert werden. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich entlang der Östlichen und Westlichen Friedrichstraße von der Lessingstraße bis zur Schulstraße. In diesem Bereich sind eine Alte Kelter, ein Rathaus, zwei Kirchen, das ehemalige Spritzenhaus, ein Nahversorger, eine Metzgerei, mehrere Bäckereien, eine Apotheke, mehrere Banken, Friseure, Reisebüros, Imbisse, Pizza-Lieferdienste, Weingüter und Restaurants angesiedelt. Im Ortsteil befindet sich u.a. noch der Obst- und Gartenbau Verein Dietlingen, der Fußballverein 1. FC Dietlingen e.V. und ein Standort der Johannes-Kepler-Grundschule.

Eckdaten des Bearbeitungsprozesses

Der Bearbeitungsprozess des Projekts *Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten* startete mit einem Auftaktgespräch im März 2021. Bei diesem wurde u.a. die Ortsmitte und der Untersuchungsbereich gemeinsam von den Planer:innen und den Vertreter:innen der Verwaltung, des Gemeinderats und des Inklusionsrats ausgewählt. Die Erkenntnisse aus dem Gespräch wurden im März im Ortsmitten-Check analysiert. Ziel des individuellen Beteiligungskonzepts war es, eine möglichst niedrige Schwelle zur Beteiligung zu ermöglichen. Daher wurde als erster Beteiligungsbaustein im Juni eine Online-Beteiligung durchgeführt. Bei dieser hatten die Bürger:innen die Möglichkeit Lieblings- und Problemstellen sowie Ideen für die Entwicklung der Ortsmitte auf einer interaktiven Karte zu verorten. Beim zweiten Beteiligungsbaustein im September wurden Vertreter:innen aus Verwaltung und Politik mit Hilfsmitteln (Rollstuhl, Blindenstock und Kinderwagen) ausgestattet. Gemeinsam wurden bei einer Begehung Defizite in der Ortsmitte direkt vor Ort diskutiert. Letztlich bestand bei einem dritten Beteiligungsbaustein im September die Möglichkeit für Bürger:innen sich über den Prozess zu informieren, Hilfsmittel auf dem Dorfplatz auszuprobieren und das Wissen über z.B. Fahrradstraßen zu testen.

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* spielten vor allem die Nutzungs- und Verweilqualität eine bedeutende Rolle: Welche Nutzungen gibt es im öffentlichen Raum? Wo finden soziale Interaktionen statt und welche Ausruh- 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 Bestandanalyse.

Ortsbild und Nutzung

Der zentrale Ort Dietlingens ist der Dorfplatz mit dem Spritzenhaus und dem Rathaus. Des Weiteren können die Bereiche vor der evangelischen Kirche in der Östlichen Friedrichstraße, die Rathausgasse sowie die Bachstraße bis zur Mozartstraße als Ortsmitte definiert werden, da diese durch ihre Lage und die vorhandenen Ziele höher frequentiert sind.

Abbildung 3: Ortsmitte: Dorfplatz mit Spritzenhaus

Quelle: Eigene Aufnahme

Die Bebauung der Ortsmitte und des Untersuchungsbereichs ist historisch gewachsen und ist geprägt durch eine zwei bis dreistöckige Bebauung. Die Östliche Friedrichstraße und Westliche Friedrichstraße, sowie die Verbindungsstraßen zur Bachstraße sind durch eine geschlossene Bauweise an der Grundstückgrenze geprägt, welche den Straßenraum somit klar definiert.

Abbildung 4: Geschlossene Bauweise: Östliche Friedrichstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Als ortsbildprägende Elemente fallen Straßenlaternen und die Pflanzkübel aus Sandstein in Dietlingen auf. Das Rathaus, die Alte Kelter, das alte Spritzenhaus sowie einige Fachwerkhäuser entlang der Bachstraße können als ortsbildprägende Gebäude definiert werden. Zusätzlich verfügen viele Gebäude über Hochparterre die über mehrere Treppenstufen zu erreichen sind, was somit auch ein häufigeres Merkmal der Bebauung in Dietlingen ist. Leerstehende und sanierungsbedürftige Gebäude, die sich negativ auf das Ortsbild auswirken, sind immer wieder vorhanden.

Abbildung 5: Ortsbildprägendes Gebäude: Alte Kelter

Quelle: Eigene Aufnahme

Die Nahversorgung im Untersuchungsgebiet ist als gut zu bewerten, da viele Dinge des täglichen Bedarfs erworben werden können (z.B. bei Nahversorger, Metzgerei, Bäckereien). Zusätzlich befinden sich im Untersuchungsgebiet Dienstleister (Banken, Friseure, Reisebüro etc.) und Gastronomie (Restaurants, Cafés, Imbisse, Lieferdienste). Auch die soziale Infrastruktur weist ein ausreichendes Angebot auf (z. B. Rathaus, Kindergarten, Sozialstation, Arzt, Apotheke, Kirchen, Gemeindebibliothek).

Aufenthaltsqualität

Als zentraler Treffpunkt der Ortsmitte kann der Dorfplatz am Spritzenhaus verortet werden. Dieser ist mit zahlreichen Sitzgelegenheiten aus Stahl, einem Wasserspiel und im Sommer mit Sonnenschirmen ausgestattet. Auf dem Platz fehlt eine regelmäßige Nutzung, viele Bereiche sind durch das grobe Kopfsteinpflaster und die Stufen nicht barrierefrei.

Abbildung 6: Sitzgelegenheiten: Dorfplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 7: Bücherschrank und Sitzgelegenheit: Bachstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Im weiteren Bereich des Untersuchungsgebiets gibt es weitere kleine Treffpunkte z.B. Bachstraße/ Bahnhofstraße, Bachstraße/ Mozartstraße, Östliche Friedrichstraße, Kelterstraße mit einzelnen Sitzgelegenheiten, einige Orte mit kleinen Brunnen und auch einem Bücherschrank in der Bachstraße. Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ist ein Mangel an Sitzgelegenheiten auszumachen. Die vorhandenen Sitzgelegenheiten sind entweder aus Stahl und somit zu manchen Jahreszeiten aufgrund der Temperaturen unattraktiv oder aus Holz, welche witterungsbedingt nicht mehr im besten Zustand sind, Armlehnen sind nur vereinzelt vorhanden. Es konnte auch beobachtet werden, dass Personen eigene Sitzkissen zur Nutzung verwendeten. Trotz der vorhandenen Freiräume mit einzelnen Sitzgelegenheiten ist die Verweilqualität an diesen Orten gering, da der Kfz-Verkehr dominierend ist und auch die abgestellten Mülltonnen als unattraktiv empfunden werden. Ein Mangel ist zudem auch an Spielmöglichkeiten im Untersuchungsbereich festzustellen, so bietet lediglich das Wasserspiel auf dem Dorfplatz eine geringe Attraktion für Kinder. Für die unterschiedlichen Nutzer besteht somit nur ein gering differenziertes Angebot im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 8: Grünstrukturen: Sandsteinpflanzkübel

Quelle: Eigene Aufnahme

Im Untersuchungsgebiet ist die Beleuchtung des öffentlichen Raums hinreichend vorhanden. Ein besonders auf den historischen Bestand abgestimmtes Beleuchtungskonzept ist jedoch nicht vorhanden. Im öffentlichen Raum des Untersuchungsgebiets sind die Grünstrukturen überwiegend durch Einzelbäume geprägt. Zusätzlich befinden sich mehrere Sandsteinpflanzkübel in der Ortsmitte, welche z.T. mit kleineren Pflanzen bepflanzt sind.

Barrierefreiheit

Keltern ist als Inklusionsgemeinde dabei, die Gemeinde möglichst barrierefrei zu gestalten. So wurden bereits ein Aufzug am Rathaus und Bodenindikatoren an der Fußgängerampel an der Östlichen Friedrichstraße angebracht. Dennoch bestehen weiterhin Herausforderungen für die Barrierefreiheit, die es zu bewältigen gilt.

Im Untersuchungsgebiet sind überwiegend Gehwege entlang der Straßen vorhanden, bei diesen beträgt die durchschnittliche Breite jedoch häufig weniger als 2,50m. Zusätzlich wird die Breite durch Parken auf dem Gehweg, Sitzgelegenheiten, Mülltonnen, Pflanzkübeln und Laternenpfosten weiter eingeschränkt. An manchen Stellen müssen Personen mit Rollstuhl daher auf die Fahrbahn ausweichen.

Die Oberflächenbeläge der Fußverkehrsinfrastruktur sind weitestgehend gepflastert und z.B. in der Kelterstraße gut berollbar. Entlang der Bachstraße sind z.T. asphaltierte Gehwege vorhanden, die durch Nachbesserungen insbesondere für Personen mit Seheinschränkungen schwerfälliger begehbar sind. Am Dorfplatz wurde ein ungeschliffenes Kopfsteinpflaster eingesetzt, welches nur eingeschränkt berollbar ist, zudem erschweren Hindernisse wie Bänke, Bäume und Stufen den Zugang zum Dorfplatz. Im Untersuchungsgebiet sind viele Bordsteine höher als 3cm und somit für Personen mit rollenden Hilfsmitteln nur eingeschränkt nutzbar.

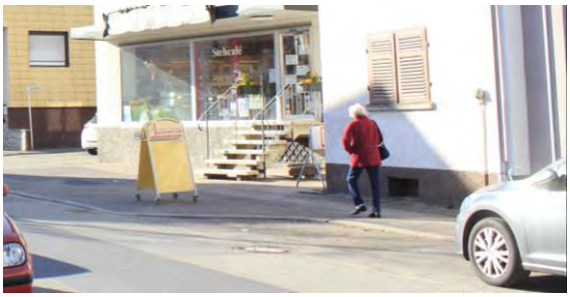
Eine Beschilderung zu zentralen Orten in der Ortsmitte ist derzeit nicht vorhanden. Leitsysteme für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit fehlen, jedoch besteht die Möglichkeit sich in vielen Bereichen an den Gebäudekanten zu orientieren.

Die Gebäudeeingänge sind teilweise barrierefrei gestaltet, so besteht z.B. an einzelnen Gebäuden die Möglichkeit mit einem Aufzug ins Gebäude zu gelangen. Andere Gebäude verfügen über mobile Rampen, was jedoch nicht offensichtlich ersichtlich ist. Wiederum gibt es Gebäude und Geschäfte, die nur über Treppen zu erreichen sind.

Abbildung 9: Fehlende Barrierefreiheit: Dorfplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 10: Unterschiede in der Zugänglichkeit zu Gebäuden



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 11: Fehlende Barrierefreiheit: Haltestelle Rathaus

Quelle: Eigene Aufnahme

Die Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet sind nicht barrierefrei ausgestattet und für mobilitätseingeschränkte, seheingeschränkte oder blinde Personen sowie für ältere Menschen schwer bzw. nicht zugänglich. Zum ebenerdigen Einsteigen in den Bus fehlen Hochborde und zur Orientierung taktile Elemente. Allerdings sind auch die Busse derzeit nicht barrierefrei.

Aktive Mobilität

Durch die kompakte Struktur des Untersuchungsbereichs und die zentrale Lage der Ortsmitte zeigen sich viele Vorteile für eine Nutzung der aktiven Mobilität – alle Ziele in der Ortsmitte sind fußläufig erreichbar. Allerdings werden diese Potenziale in Dietlingen aktuell nicht genutzt. Neben attraktiven Geh- und Fußwegen fehlt es an adäquaten Querungen, um die Landesstraße sicher queren zu können, da es im Verlauf der Straße nur eine Fußgängerampel und einen Fußgängerüberweg gibt.

Abbildung 12: Querungsanlage: Östliche Friedrichstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Durch E-Bikes und Pedelecs steigt auch die Radverkehrsnutzung in ländlicheren, topografisch bewegten Bereichen, wie Keltern. Gerade durch die geringe Entfernung nach Pforzheim eignen sich E-Bikes und Pedelecs zum Pendeln. Für den Radverkehr findet sich im Untersuchungsgebiet derzeit keine eigene Infrastruktur, insbesondere für den ruhenden Radverkehr besteht ein erhebliches Defizit u.a. in der Rathausgasse und an der Gemeindebibliothek.

Abbildung 13: Fehlende Fahrradständer: Rathausgasse

Quelle: Eigene Aufnahme

Der ÖPNV in Dietlingen besteht aus der Buslinie 720 und 721 in Richtung Ittersbach, Langensteinbach und Pforzheim, welche ungefähr im Stundentakt verkehren und am Hbf. Pforzheim einen Anschluss an den Schienenverkehr ermöglichen. Aufgrund der geringen Bedienzeiten ist der Bus derzeit keine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln.

Verkehrssituation

Das Verkehrsaufkommen der Landesstraße L 562 (Westliche Friedrichstraße und Östliche Friedrichstraße) wird auch aufgrund des geringen Straßenquerschnitts als belastend wahrgenommen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt aus Lärmschutzgründen bei 30 km/h. Durch den beengten Straßenraumquerschnitt mit z.T. sehr schmalen Gehwegen fühlen sich zu Fuß Gehende verunsichert und meiden diese Bereiche.

Abbildung 14: Restriktionen fließender Verkehr: Westliche Friedrichstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Flächenmäßig nimmt der motorisierte Verkehr insbesondere der ruhende Verkehr einen erheblichen Teil des öffentlichen Raums in Anspruch. Dies wird auch durch den hohen Parkdruck im Untersuchungsgebiet deutlich. Um diesen zu senken, wurden bereits Parkverbotszonen eingerichtet und Anreize zum Parken auf privaten Grundstücken geschaffen.

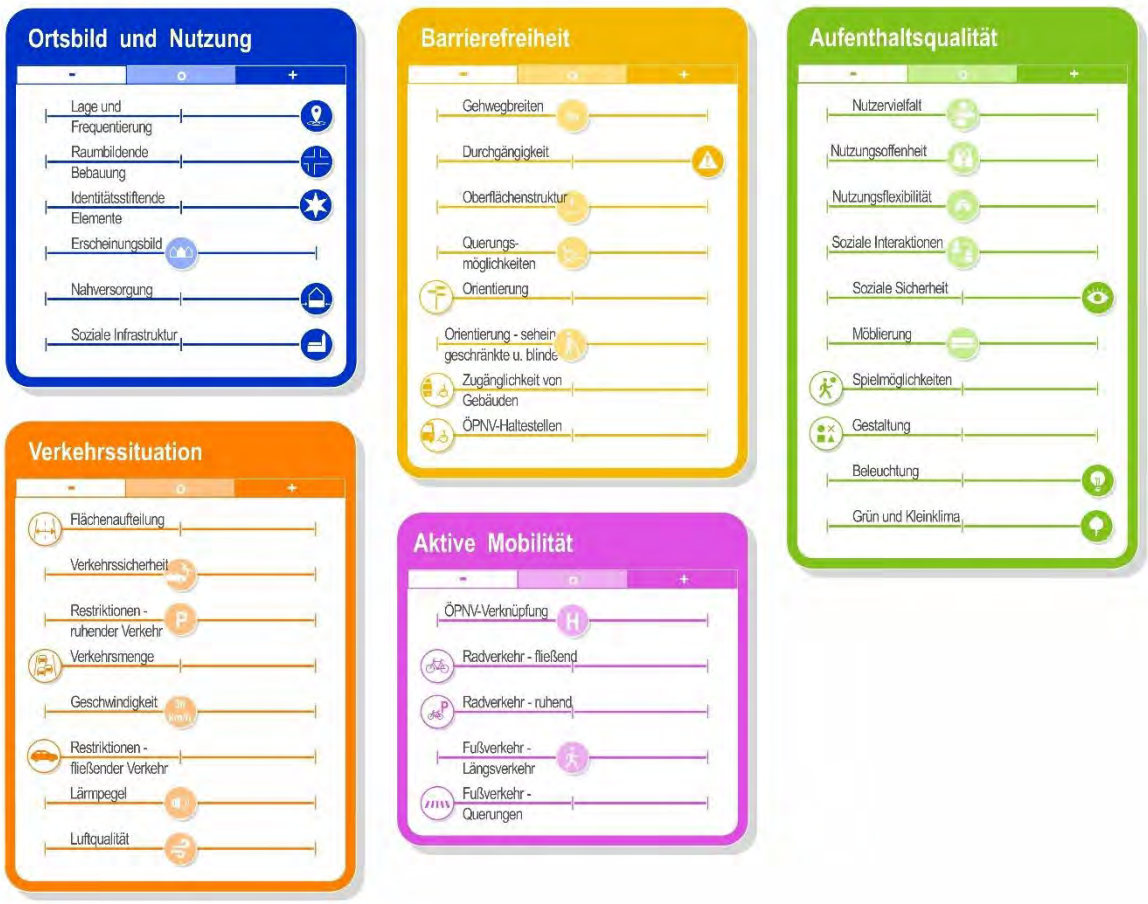
Abbildung 15: Dominanz ruhender Verkehr

Quelle: Eigene Aufnahme

Im Analyseplan (nachstehende Abbildung) sind die einzelnen Indikatoren des Ortsmitten-Checks verortet. Hierbei sei der Hinweis gegeben, dass nicht jede analysierte Einzelheit, sondern lediglich die wichtigsten Merkmale für eine aussagekräftige Analyse mit aufgenommen wurden.

Abbildung 16: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmitten-Checks

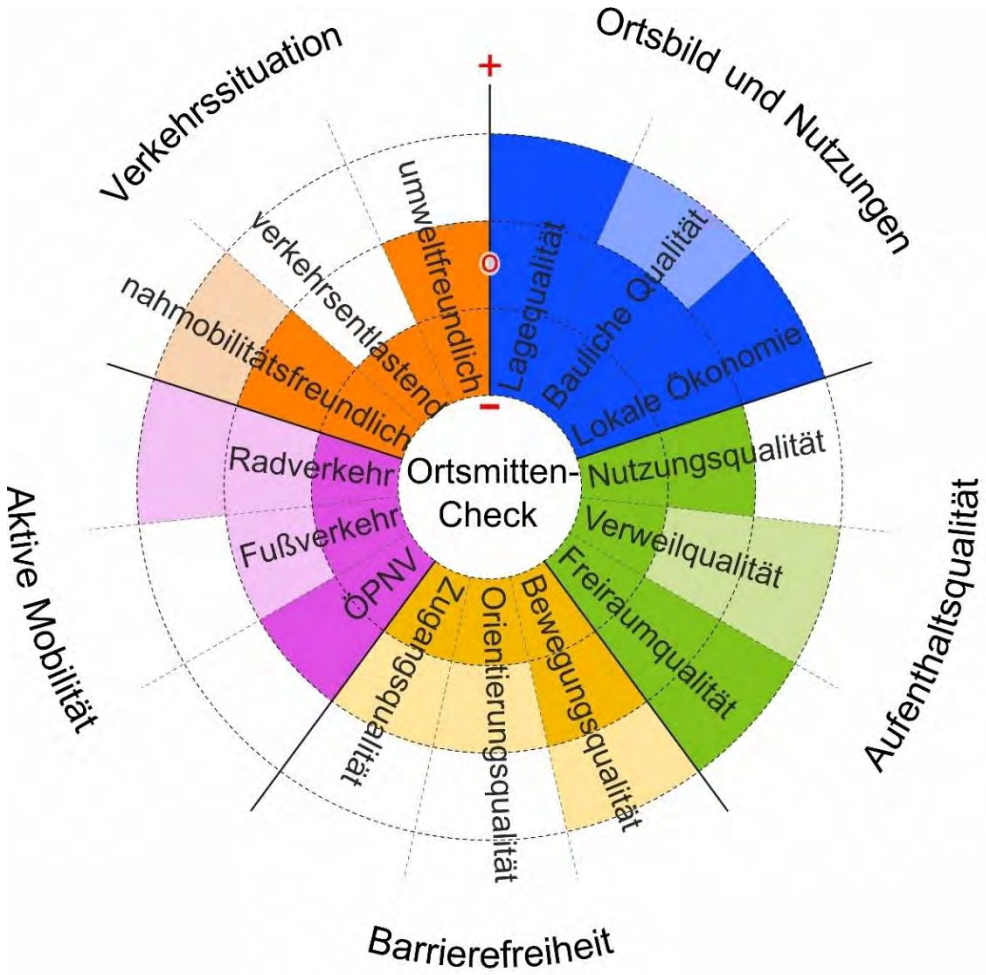
Quelle: Eigene Darstellung



2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen

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

Abbildung 17: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale



Quelle: Eigene Darstellung

Legende:

Bestandsituation

Herausforderungen & Entwicklungspotenziale

Die Bestandsanalyse in Dietlingen zeigt deutlich ausgebildete Potenziale, aber auch eindeutige Stärken, die es zu bewahren gilt.

Der Kfz-Verkehr prägt die Ortsmitte von Dietlingen erheblich. Die Landesstraße mit einer überregionalen Verbindungsfunktion und einer als hoch empfunden Verkehrsstärke sowie der hohe Parkdruck in der Ortsmitte wirken sich negativ auf die weiteren Handlungsfelder aus. Während an der

klassifizierten Straße wenig Potenzial für Veränderungen im Bereich des fließenden Kfz-Verkehr besteht, ist dieses beim ruhenden Verkehr erheblich.

Grundsätzlich bietet die Ortsmitte in Dietlingen zahlreiche lokale Angebote, welche gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Die lokalen Angebote können durch kleinere Maßnahmen weiter gestärkt werden, wodurch neue Anzugspunkte entstehen können.

Im Fuß- als auch im Radverkehr bestehen ebenfalls noch Verbesserungsmöglichkeiten. Im Fußverkehr liegt hierbei ein Fokus auf der Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und der damit verbundenen Herstellung einer durchgängigen Netzstruktur. Im Radverkehr liegt der Fokus auf der Verbesserung der Netzstruktur und der Schaffung von Abstellanlagen.

Gemäß des „Design for all“ sollte die vorhandene Infrastruktur für jede Person in Dietlingen nutzbar sein und jedem Menschen eine Teilhabe am öffentlichen Leben ermöglichen. Zur Erfüllung dieses Leitsatzes zeigen sich noch Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf die Barrierefreiheit, vor allem die Zugänglichkeit betreffend. Hier sind beispielsweise die Bushaltestellen in der Ortsmitte anzuführen sowie die Zugänge zum Dorfplatz und zu einzelnen Gebäuden.

Im Handlungsfeld Aufenthaltsqualität sind vor allem die bestehenden Freiräume aufzuwerten, da diese derzeit kaum zum Verweilen einladen. Hierbei kann auch eine Aufwertung durch eine Reduzierung des ruhenden Verkehrs entstehen. Auch besteht noch Potenzial weitere Aufenthaltsbereiche zu generieren, um bspw. das Spielen in der Ortsmitte zu ermöglichen.

Somit liegen die wesentlichen Handlungsfelder und Entwicklungen von Maßnahmen in den Bereichen

- Entwicklung einer nahmobilitätsfreundlichen Ortsmitte
- Förderung des Radverkehrs
- Gestaltung einer barrierefreien Ortsmitte
- Steigerung der Verweilqualität

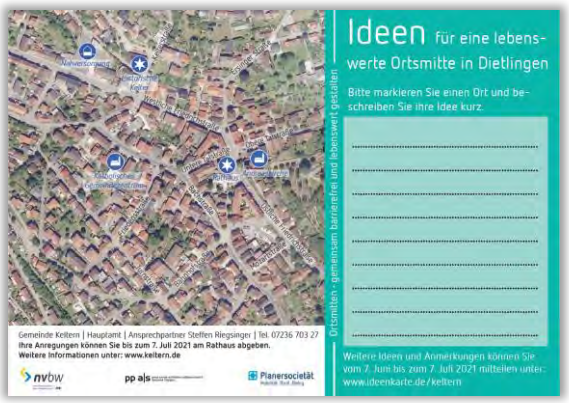
3 Beteiligungskonzept

In Dietlingen wurden insgesamt drei Beteiligungsbausteine verwendet, die individuell auf die Kommune zugeschnitten und gemeinsam mit den Projektbeteiligten der Gemeinde konzipiert und durchgeführt wurden. Ziel der unterschiedlichen Beteiligungsbausteine war es, möglichst unterschiedliche Akteure in die Entwicklung einer Vision einzubinden 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 Online-Beteiligung

Durch das Leitbild der Gemeinde Keltern[1] wurden bereits Ziele erarbeitet, welche sich auch auf die Ortsmitte von Dietlingen auswirken. Daher wurde als erster Beteiligungsbaustein ein analysierendes Formatgewählt, welches die Erkenntnisse des Ortmitten-Checks weiter präzisiert. Um möglichst viele Bürger:innen auch in Pandemiezeiten zu erreichen, wurde vom 07. Juni bis 07. Juli 2021 eine Online-Beteiligung durchgeführt, welche durch analoge Postkarten ergänzt wurde. Die Postkarten wurden zum Teil verteilt und lagen an zentralen Stellen aus (z.B. Bäcker, Nahversorger), zusätzlich wurde diese in der lokalen Presse (Gemeindenachrichten) veröffentlicht. Durch die lokale Presse wurde auch die Online-Beteiligung beworben, welche auf der Startseite der Gemeinde Keltern aufgerufen werden konnte.

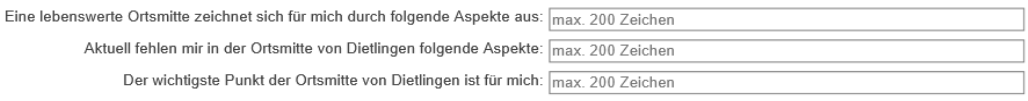
Abbildung 18: Ideenpostkarte



Quelle: Eigene Darstellung

Während bei den Postkarten konkrete Ideen für eine lebenswerte Ortsmitte in Dietlingen gesammelt wurden, hatten die Bürger:innen bei der Online-Beteiligung die Möglichkeit drei Fragen zur unterschiedlichen Themen zur Ortsmitte beantworten sowie in einer interaktiven Karte die persönlichen Lieblingsstellen, Problemstellen und Ideen für die Ortsmitte in Dietlingen zu verorten. Die verorteten Pins konnten dann mit Likes und Dislikes bewertet, sowie mit Kommentaren versehen werden.

Abbildung 19: Fragen zur Online-Beteiligung



Quelle: ideenkarte.de/keltern

[1] Weitere Informationen zum Leitbild unter: https://www.keltern.de/gemeinde-keltern/leitbild

Auf der Online-Karte wurden 99 Pins im Untersuchungsgebiet gesetzt, welche 72-mal kommentiert wurden. Zusätzlich gingen 17 Beiträge durch Ideenpostkarten ein. Die Rubrik der Ideen zur Ortsmitte wurde mit 72% aller Beiträge (Pins und Kommentare) am häufigsten thematisiert. Insgesamt wurden die Pins der Online-Karte in Keltern 902-mal bewertet, davon 797-mal geliked und 105-mal gedisliked.

In der Rubrik der Lieblingsorte wurde u.a. die Alte Kelter genannt. Zu dieser wurde ein Potenzial im Bezug zu Wein (Quiz, Vinomat, Fakten und Geschichte des Weinbaus in Keltern, Weingüter) von den Bürger:innen gesehen. Auch beim Platz vor der Andreaskirche an der Östlichen Friedrichstraße und am Dorfplatz sehen die Teilnehmenden Potenzial für eine Verbesserung. Problematisch erachtet wurde der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt mit den hoch empfundenen Kfz-Geschwindigkeiten, sowie eingeschränkte Sichtbeziehungen und schlechten Querungsmöglichkeiten, die durch den ruhenden Verkehr bestärkt werden. Am Friedhof und am Dorfplatz wurde die fehlende Barrierefreiheit thematisiert.

Abbildung 20: Interaktive Karte

Quelle: ideenkarte.de/keltern

Durch eine Neuorganisation des ruhenden Verkehrs sehen die Teilnehmenden die Möglichkeit die Ortsmitte wieder mehr zu beleben und durch Sitzmöglichkeiten, Grün und Sauberkeit die Attraktivität im öffentlichen Raum zu steigern. Es wird deutlich, dass die Teilnehmenden sich einen gemeinsamen Treffpunkt mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität wünschen.

Abbildung 21: Einige Ideen aus der Online-Befragung

Quelle: Eigene Darstellung

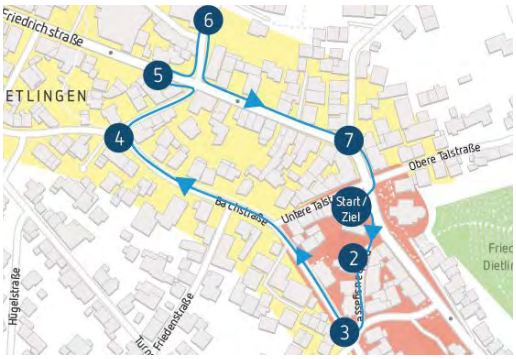
Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.2 Hindernisparcours

Auf Grundlage des Ortsmitten-Check und der Online-Beteiligung wurde deutlich, dass hinsichtlich der Barrierefreiheit in Dietlingen noch Potenzial besteht. Daher wurde am 23. September 2021 als zweiter analysierender Beteiligungsbaustein ein Hindernisparcours im Untersuchungsgebiet mit Vertreter:innen der Verwaltung, des Gemeinderates und des Inklusionsrates durchgeführt. Mit unterschiedlichen Hilfsmitteln wie Langstock, Rollator, Kinderwagen, Rollstuhl oder Brillen mit der Simulation unterschiedlicher Seheinschränkungen (z.B. nur noch 10 % Sehstärke, Altersbedingte Makula-Degeneration, Diabetische Netzhauterkrankung) wurde eine Route mit sieben Stationen hinsichtlich der Barrierefreiheit untersucht, um Schwachstellen vor Ort direkt aufzunehmen und mögliche Lösungsmöglichkeiten zu diskutieren.

An der ersten Station am Dorfplatz wurden Aspekte zum Raumbedarf von zu Fuß Gehenden und Personen mit Rollstühlen oder Blindenstöcken erläutert. Sowie der schlecht berollbare Bodenbelag und die Zugänglichkeit des Platzes thematisiert. Auch wurde angemerkt, dass die Sitzgelegenheiten z.T. nur über Stufen erreichbar sind und ein öffentliches WC an diesem Ort fehlt.
An den Stationen in der Bachstraße wurden u.a. Bordsteinhöhen, Bodenbeläge, Engstellen und Hindernisse und fehlende Sitzgelegenheiten diskutiert. Entlang der Ortsdurchfahrt wurden die Barrierefreiheit der Querungsanlagen, die Zugänglichkeit zu Gebäuden und zum ÖPNV angesprochen. Positiv aufgefallen ist dabei die neue, barrierefreie Gestaltung der Fußgängerampel an der Östlichen Friedrichstraße. An der Station an der Alten Kelter wurde die Topografie, der Bodenbelag und die Nutzung der Alten Kelter besprochen.

Abbildung 22: Begehungsroute



Quelle: Eigene Darstelltung

Abbildung 23: Impression des „Hindernisparcours“

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 24: Impression des „Hindernisparcours“

Quelle: Eigene Aufnahme

Durch die unterschiedlichen Hilfsmittel konnten die Teilnehmenden neue Erfahrungen an den unterschiedlichen Stationen erleben und diese schildern. Die Teilnehmenden mit Langstöcken und seheinschränkenden Brillen erläuterten u.a., dass unterschiedlichen Bodenbeläge durch

Gehwegerneuerungen und- instandsetzungsmaßnahmen visuell als Stolperfallen wahrgenommen werden. Die Teilnehmenden mit Rollstuhl, Rollator und Kinderwagen stellten Herausforderungen bei Querneigungen und Bordsteinhöhen in Einmündungsbereichen fest.

Abbildung 25: Impression des „Hindernisparcours“

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 26: Impression des „Hindernisparcours“

Quelle: Eigene Aufnahme

Durch den Beteiligungsbaustein Hindernisparcours in Dietlingen konnten die Teilnehmenden Defizite im Bereich Barrierefreiheit feststellen, die es zu verbessern gilt. Gleichzeitig wurden die Vertreter:innen aus Verwaltung und Politik auch weiter für die Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen sensibilisiert.

Abbildung 27: Festgestellte Defizite beim Hindernisparcours durch das Untersuchungsgebiet

Quelle: Planersocietät

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.3 Spiel vor Ort

Als dritter Beteiligungsbaustein wurde ein aufsuchendes Format gewählt, um die Hürde zur Teilnahme an der Beteiligung für Bürger:innen während Pandemiezeiten möglichst gering zu halten. Daher fand am 28. September 2021 am Nachmittag ein „Spiel vor Ort“ auf dem Dorfplatz, in der Rathausgasse und in der Bachstraße statt. Dieser Termin wurde vorab durch die lokale Presse und auf der Internetseite der Gemeinde Keltern beworben. Die Bürger:innen, die zufällig oder geplant vorbeikamen, hatten die Möglichkeit sich an drei Stationen in der Ortsmitte über das Projekt und die bisherigen Beteiligungsformate zu informieren, Quizfragen zu beantworten und bei Mitmachaktionen neue Erfahrungen zu erleben. Dabei konnten die Bürger:innen spontan mit Verwaltung, dem Inklusionsrat, anderen Interessierten und Planenden ins Gespräch kommen.

Abbildung 28: Stationen und Schwerpunktthemen

Quelle: Planersocietät

An der Station Dorfplatz stand das Handlungsfeld Barrierefreiheit im Vordergrund. Bei zwei kleinen Parcours bestand die Möglichkeit, zum einen den Dorfplatz mit dem Rollstuhl zu erreichen, zum anderen mit einem Blindenstock sich auf dem Platz zurecht zu finden. Hier wurden verschiedene Problematiken deutlich, wie etwa der Bodenbelag, Baumbestand sowie ungleichmäßig Stufen auf dem Weg zum Spritzhaus.

Abbildung 29: Impression des „Spiels vor Ort“

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 30: Impression des „Spiels vor Ort“

Quelle: Eigene Aufnahme

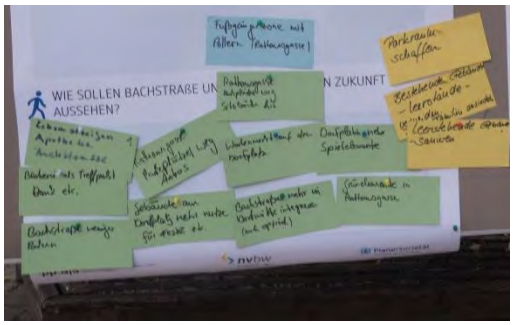
In der Rathausgasse bei der Bären Apotheke wurde das Handlungsfeld Aufenthaltsqualität im Untersuchungsgebiet in Dietlingen behandelt. Durch gelbe Sitzhocker aus Karton wurden die

Bürger:innen angeregt, zu überlegen, in welche Richtung sie an diesem Ort blicken möchten und wo zusätzliche Sitzgelegenheiten benötigt werden. Genannt wurden hierzu die Bereiche um die Bücherei und die Ecke Bachstraße/Friedenstraße. Auch weitere Wünsche zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität wurden geäußert und dokumentiert. Vor allem in der Rathausgasse kam der Wunsch nach weniger Parkplätzen und stattdessen mehr Sitzmöglichkeiten auf, sowie eine Abtrennung der Fußgängerzone mit Pollern. Am Dorfplatz wurde die Verschmutzung kritisiert, sowie die bessere Nutzung der Gebäude um den Dorfplatz für die Öffentlichkeit, etwa durch Feste oder einen Wochenmarkt auf dem Platz.

Abbildung 31: Impression des „Spiels vor Ort“

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 32: Impression des „Spiels vor Ort“



Quelle: Eigene Aufnahme

Das Thema Verkehr wurde in der Bachstraße fokussiert. Hier wurden die Bürger:innen bspw. dazu befragt, wie viel Schritte ein Mensch im Durchschnitt am Tag zu Fuß gehet, welche Regeln in einer Fahrradstraße gelten und wie viel Fahrräder auf einen Parkplatz passen. Zur Verdeutlichung wurde ein Parkplatz gesperrt und eine Plane ausgelegt, welche fünf Radabstellbügel für zehn Räder darstellt. Da viele Bürger:innen selbst mit dem Rad unterwegs sind, befürworteten viele die Stärkung von Nahmobilitätsinfrastrukturen im Ort. Die Idee einer Fahrradstraße in der Bachstraße stieß bei den Bürger:innen auf überwiegende Zustimmung.

Abbildung 33: Impression des „Spiels vor Ort“

Quelle: Eigene Aufnahme

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

4 Zielplan und Maßnahmen

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

4.1 Zusammenfassender Zielplan

Der Zielplan für die Ortsmitte von Dietlingen stellt übergreifend den Rahmen für die Zielsetzung der städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumbezogenen Maßnahmen dar und enthält 15 Ziele welche sich aus dem Leitbild der Gemeinde, sowie den Beteiligungen ergeben haben.

Tabelle 1: Beispiele für abgeleitete Ziele aus dem Leitbildprozess

Ziel Ortsmitten-Projekt:	Ziel Leitbildprozess:
Radverkehrsverbindung **stärken**	Das Radwegenetz in und zwischen den Ortsteilen ist durchgängig ausgebaut, beschildert in einem gepflegten Zustand und entspricht dem Verkehrskonzept. Das Radwegenetz verbindet Keltern mit umliegenden Gemeinden, Gewerbezentren und überregionalen Radverkehrswegen
Attraktive Wege für den Fußverkehr **ermöglichen**	Die Fußwege werden (gemeinschaftlich) gepflegt, sind breit und beleuchtet. Fußgänger können Straßen sicher queren. Auch für Schulkinder hat sich durch verschiedene Maßnahmen die Sicherheit auf dem Schulweg erhöht.
Verkehrsberuhigung **durchführen**	In allen Ortsteilen sind Spielstraßen etabliert.
Parkraum neu **verteilen**	Anzahl der Parkenden Autos Durchgangsstraßen und Nebenstraßen ist reduziert damit der Verkehr besser fließen kann.
Sharing-Angebote **bereitstellen**	Die Notwendigkeit eines PKW, mindestens aber eines zweiten PKW in jedem Haushalt wird reduziert.
Identitätsstiftende Elemente **hervorheben**	Die Gemeinde Keltern nutzt ihr vorhandenes Potential an historischen Gebäuden und trägt dazu bei, dass diese von Einheimischen und Besuchern auf vielfältige Weise genutzt werden können.

Quelle: Eigene Darstellung, Leitbild Keltern

Um das vom Verkehrsministerium ausgegebene Ziel einer lebenswerten und verkehrsberuhigten Ortsmitte in Dietlingen näherzukommen wurden 30 Maßnahmenvorschläge erarbeitet, welche sich größtenteils in die fünf Fokusräumen (Alte Kelter, Kirchvorplatz, Dorfplatz/ Rathausgasse, Bachstraße und Östliche Friedrichstraße) zuordnen lassen.

Fokusraum 1: Alte Kelter

Eine attraktive, lebenswerte Ortsmitte profitiert durch Aufenthaltsbereiche, in denen soziale Interaktion stattfinden kann und die Möglichkeiten zum Verweilen bestehen. Im Bereich der Alten Kelter kann durch die Anordnung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (Verkehrszeichen 325 StVO) die Aufenthaltsqualität in den Vordergrund gestellt werden. Seitens der Straßenraumgestaltung sollte keine Straßenraumaufteilung vorhanden sein, dies verbessert auch die Barrierefreiheit der Straße. Zusätzlich kann von den zu errichtenden Sitzstufen auf der östlichen Seite der Kelterstraße die Alte Kelter von außen betrachtet werden. Einzelne Spielmöglichkeiten rund um die Kelter, welche die historischen Ursprünge des Ortes thematisieren (Wein, Römer, etc.) laden Kleinkinder zum Spielen ein. Für die Alte Kelter wird gemeinsam mit Bürger:innen ein Konzept entwickelt, welches bürgerschaftliches Engagement fördert. Der Parkraum wird in diesem Bereich reduziert und an geeigneten Stellen z.B. in der Krummheldenstraße verlagert. Zusätzlich weisen Hinweistafeln auf die Historie des Orts hin. In der Kelter könnte ein „Haus für bürgerschaftliches Engagement“ (Siehe Leitbild Keltern) entstehen.

Abbildung 34: Gestaltungsbeispiele

Quelle: Eigene Aufnahme Waldkirch, Spielart GmbH, Sebastian Hopp

Abbildung 35: Bestandsituation Kelterstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 36: Atmosphärisches Beispiel - Kelterstraße

Quelle: Eigene Darstellung

Fokusraum 2: Kirchvorplatz

Auch am Kirchvorplatz besteht ein Potenzial für einen attraktiven Aufenthaltsbereich. Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sollte der Bodenbelag barrierefrei ausgebaut werden. Zusätzlich sind die bestehenden Sitzbänke zu erneuern sowie barrierefrei auszugestalten. Weitere unterschiedliche Sitzgelegenheiten laden zur sozialen Interaktion und zum Verweilen ein. Üppig bepflanzte Pflanzkübel aus Sandstein, sowie Wein an den Mauern der Kirche wirken sich positiv auf die Gestaltung des Platzes aus, welcher über Treppen mit Markierungen für Personen mit Seheinschränkungen zu erreichen ist. Die Pflanzkübel können durch einzelne Beetpatenschaften betreut werden.

Abbildung 37: Gestaltungsbeispiele

Quelle: Eigene Aufnahmen Bad Herrenalb, Wiesbaden, Schwerte

Abbildung 38: Bestandsituation Kirchvorplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 39: Atmosphärisches Beispiel - Kirchvorplatz

Quelle: Eigene Darstellung

Fokusraum 3: Dorfplatz/ Rathausgasse

Der Dorfplatz stellt den zentralen Treffpunkt in der Ortsmitte von Dietlingen dar. Für eine problemlose Nutzung von Fußwegen und Plätzen spielen der Belag und die Beschaffenheit der Oberfläche eine wichtige Rolle, da zu Fuß Gehende ihre eigene Muskelkraft nutzen, um ihr Ziel zu erreichen. Auf Kopfsteinpflaster und unebenen Flächen benötigt der zu Fuß Gehende mehr Energie als auf einer durchgehenden Deckschicht. Insbesondere für Menschen mit Gehhilfen oder Rollstühlen, die überwiegend ihre Armmuskulatur einsetzen ist dies mit einem hohen Krafteinsatz verbunden. Für diese Personengruppe ist es umso wichtiger sich auf Wegen mit glatten Oberflächen und niedrigen Reibungsverlust bewegen zu können. Durch eine Neugestaltung des Bodenbelags, der Nivellierung einzelner Stufen sowie das Entfernen der Bänke kann der Zugangsbereich zum Dorfplatz für Personen mit Mobilitätseinschränkungen verbessert werden. Die Sitzgelegenheiten können optimiert und teilweise barrierefrei mit Armlehnen ausgestaltet werden, um das Aufstehen zu erleichtern. Durch eine regelmäßige Bespielung des Platzes durch einen Wochenmarkt, Spielaktionstage sowie Sportaktionen wird dieser wieder stärker belebt. Auch ein öffentliches, barrierefreies WC trägt zur Teilhalbe am sozialen Leben bei. Zur Verbesserung der Sauberkeit werden kreativ gestaltete Mülleimer und Pizzamülleimer verstärkt eingesetzt.

Abbildung 40: Gestaltungsbeispiele

Quelle: Eigene Aufnahmen Bad Herrenalb, Wiesbaden, Waldkirch, Tuttlingen, Halle, Keltern

Abbildung 41: Bestandssituation Dorfplatz

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 42: Atmosphärisches Beispiel - Dorfplatz

Quelle: Eigene Darstellung

Die Rathausgasse stellt eine wichtige Verbindung für den Fußverkehr zum Dorfplatz dar. Durch die Anordnung einer Fußgängerzone soll diese weitere Belebung durch zu Fuß Gehende erfahren. Die bestehenden Parkplätze können in eine Quatiersgarage verlagert werden. Somit entsteht eine Fläche für kleinteilige Außengastronomie, Fahrradständer oder Lebensmittelautomaten, die als ein weiterer Anzugspunkt in der Ortsmitte angebracht werden können, um lokale Angebote zu unterstützen. Im Bereich des Zugangs von der Östlichen Friedrichstraße, bietet die barrierefreie Umgestaltung der Haltestelle neue Potenziale, die es zu nutzen gilt. Die Feuerwehrzufahrt sollte dabei Richtung Westen verlegt werden, um eine bauliche Rampe zum Bäcker einsetzen zu können. Auch eine kleinteilige Außengastronomie ist somit möglich. Zusätzlich sind im Bereich der Feuerwehrzufahrt Pflanzkübel aus den Laufwegen zu entfernen.

Abbildung 43: Gestaltungsbeispiele

Nette Toilette

Lebensmittelautomat

Rampen zu Gebäuden

Radabstellanlagen

Üppiges Grün mit Sitzgelegenheit

Quelle: Eigene Aufnahmen Karlsruhe, Keltern, Pforzheim, Wiesbaden, Bad Herrenalb

Abbildung 44: Bestandsituation Rathausgasse

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 45: Atmosphärisches Beispiel - Rathausgasse

Quelle: Eigene Darstellung

Fokusraum 4: Bachstraße

Bis 2030 verfolgt das Land Baden-Württemberg das Ziel, dass jeder zweiten Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt wird. Daher ist für die Bachstraße die Entwicklung zu einer Nahmobilitätsachse vorgesehen. Während auf der Östlichen Friedrichstraße und Westlichen Friedrichstraße aufgrund der Klassifizierung zur Landesstraße und der damit verbundenen überörtlichen Verbindungsfunktion der Kfz-Verkehr die dominierende Verkehrsart ist, wird in der Bachstraße eine attraktive Alternative für den Rad- und Fußverkehr entwickelt. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße, wird der Verkehrslärm in der Bachstraße reduziert und die zentrale Bedeutung des Radverkehrs gefördert. Durch die Ausweisung wird die Orientierung erleichtert, da diese die geeignete Verbindung des Radverkehrsnetzes des Enzkreises erkennbar macht. Auch die Sicherheit des Radverkehrs wird durch Fahrradstraßen erhöht, da der Kfz-Verkehr, wenn die Fahrradstraße für Kfz freigegeben ist, Rücksicht nehmen und sich dem Radverkehr unterordnen muss. Zudem werden gemeinsame Fahrten attraktiver, da Radfahrende nebeneinander fahren dürfen. Für den Fußverkehr ergeben sich ebenfalls Vorteile, da die Dominanz des Kfz-Verkehrs reduziert wird und Aufenthaltsbereiche attraktiver werden. Dies wird unterstützt durch die Definition einer Restbreite für den Gehweg, welche für die gesamte Kommune gilt. Zur Förderung einer barrierefreien Ortsmitte sind die Gehwege kontrastreich gestaltet und an den Querungsstellen mit Doppelquerungen und Bodenindikatoren ausgestattet.

Abbildung 46: Gestaltungsbeispiele

Quelle: Eigene Aufnahmen Singen, Keltern, Tuttlingen

Abbildung 47: Bestandsituation Bachstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 48: Atmosphärisches Beispiel - Bachstraße

Quelle: Eigene Darstellung

Fokusraum 4: Östliche Friedrichstraße/ Westliche Friedrichstraße

Die Östliche Friedrichstraße und Westliche Friedrichstraße dient aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße auch weiterhin dem fließenden Kfz-Verkehr und der überörtlichen Verbindung. Daher soll entlang der Östlichen Friedrichstraße und Westlichen Friedrichtstraße als eine weitere Achse eine attraktive Ortsdurchfahrt entstehen.

Zur Steigerung der Aufmerksamkeit soll die Charakteristik der Straße während der Ortsdurchfahrt bewusst gebrochen werden. Dazu sollte der Gehweg durch eine kontrastreiche Gestaltung zur Fahrbahn hervorgehoben werden, dies ist auch für Personen mit Seheinschränkungen hilfreich. Zudem sollte ein einheitlicher, gut berollbarer Bodenbelag in Gehbereichen verwendet werden. Um die historischen Ursprünge der Gemeinde hervorzuheben können Torbögen mit Wein entlang der Hauptverkehrsstraße angebracht werden. Um einen flüssigen Verkehrsablauf vor allem für den ÖPNV zu gestalten, werden in sensiblen Bereichen Halteverbotszonen eingesetzt und der ruhende Verkehr in Quartiersgaragen bzw. an geeigneten Bereichen auf Kurzzeitparkplätze verlagert. Die Haltestellen sind gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) barrierefreie auszubauen, durch den Einsatz eines Hochbord mit Bodenindikatoren sowie dynamische und akustische Fahrgastinformation wird die Nutzung des ÖPNV auch Personen mit Mobilitätseinschränkungen ermöglicht. Dafür eignen sich besonders Haltestellen am Fahrbahnrand, für die es neue Standorte zu finden gilt. Durch einen Fußgängerüberweg zwischen Mozartstraße und Bahnhofstraße werden Umwege für zu Fuß Gehende reduziert und Personen mit Rollstuhl oder Rollator der barrierefreie Weg zur Kirche ermöglicht.

Abbildung 49: Gestaltungsbeispiele

Quelle: Eigene Aufnahmen Ottenheim, Keltern, Malsch, Offenburg, Ranschbach, | Schreiber Stahlbau GmbH

Abbildung 50: Bestandssituation Östliche Friedrichstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 51: Atmosphärisches Beispiel - Friedrichstraße

Quelle: Eigene Darstellung

Die 15 aus dem Ortsmitten-Check und den Beteiligungen entwickelten Ziele sind im nachfolgenden Zielplan verortet.

Abbildung 52: Zielplan

Quelle: Eigene Darstellung

4.2 Konkrete Maßnahmenvorschläge aus dem Zielplan

Neben vielen Stärken und Chancen gibt es auch Herausforderungen, die unterschiedliche Forderungen an die Ortsmitte in Dietlingen stellen. Mit dem Ortsmitten-Check sowie den Beteiligungsbausteinen ergibt sich ein Gesamtbild, das als Leitlinie für die zukünftige Ortsentwicklung angesehen werden kann.

Die zeitliche Einordnung der verschiedenen Maßnahmenvorschläge in Bezug auf den Umsetzungshorizont ist divergent: Ein Konzept für eine umfängliche Verkehrsberuhigung und Aufwertung der Qualitäten der Ortsmitte beinhaltet sowohl Strategien mit einem langfristigen Planungshorizont als auch kurzfristige Maßnahmen, die einen deutlich geringeren Planungsaufwand und dadurch auch teilweise von geringerem finanziellem Umfang sind. Grundsätzlich werden für einen Umsetzungshorizont die folgenden zeitlichen Abstufungen vereinbart.

Umsetzungshorizont

kurzfristig: 2022-2024

mittelfristig: 2024-2028

langfristig: alles darüber hinaus

Darüber hinaus werden einzelne Maßnahmenvorschläge als Leuchtturmprojekte betitelt. Diese können zum Teil unabhängig voneinander angegangen werden und besitzen einen herausstellenden Wert für die Kommune Keltern. Sie können sowohl kurzfristige Veränderungen erzielen, als auch eine Grundlage für Synergieeffekte mit anderen Handlungsfeldern bieten und dadurch die Basis für einen langfristigen Planungshorizont bilden.

Im Folgenden sind Maßnahmenvorschläge aufgeführt, für die u.a. eine Prüfung durch die Straßenverkehrsbehörde bedarf:

Tabelle 2: Verkehrsrechtliche Maßnahmen

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
Fahr-radstraße einrichten	Bachstraße		Um die Bachstraße leiser, gesünder zu gestalten, die zentrale Bedeutung des Radverkehrs zu verdeutlichen sowie den Radverkehr zu bündeln und, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, da der Kfz-Verkehr bei einer für den Kfz-freigegebenen Fahrradstraße Rücksicht nehmen und sich dem Radverkehr unterordnen muss, sollte der Einsatz einer Fahrradstraße aus Netzgründen (Radverkehrsnetz Enzkreis Radhauptnetz 1. Ordnung) geprüft werden.	★★★	Kurzfristig
Parkraum aktiv gestalten	Bachstraße Westliche Friedrich-straße Östliche Friedrich-straße		Um den Verkehrsfluss für den ÖPNV zu optimieren sowie Flächen für den Fußverkehr zu sichern sollte die Einrichtung von Halteverbotszonen bzw. Parkverbotszonen an geeigneten Stellen geprüft werden. Zusätzlich können an geeigneten Stellen Parkplätzen mit begrenzter Parkdauer gekennzeichnet werden.	★★★	Mittelfristig

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
			Informationen zu kommunalen Steuerungsmöglichkeiten des ruhenden Verkehrs bietet das Hinweispapier Ruhender Verkehr[2]		
Verkehrsberuhigter Bereich anordnen	Poststraße Untere Talstraße Kelterstraße		Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Barrierefreiheit sollten die Anordnung von Verkehrsberuhigten Bereichen (Verkehrszeichen 325 StVO) geprüft werden. Zusätzlich kann durch das Einzeichnen von Flächen für den ruhenden Verkehr dieser geordnet und verlagert werden.		Mittelfristig
Fußgängerzone einrichten	Rathausgasse		Um die Aufenthaltsqualität in der Rathausgasse weiter zu erhöhen sollte die Einrichtung einer Fußgängerzone geprüft werden. Die bestehenden Parkplätze sollten verlagert werden und könnten als Flächen für Fahrradabstellanlagen oder Aufenthaltsbereiche z.B. für Außengastronomie genutzt werden.		Mittelfristig
Fußgängerüberweg prüfen	Östliche Friedrichstraße		Um Umwege zu vermeiden und das zu Fuß Gehen attraktiv und sicher zu gestalten ist die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs zwischen Bahnhofstraße und Mozartstraße zu prüfen. Der Einsatz eines Fußgängerüberwegs ist nach dem FGÜ-Leitfaden BW seit 2019 an Straßen ohne gesicherte Querung in zumutbarer Entfernung auch bei geringeren Stärken des Fußverkehrs möglich. Der Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg[3] erweitert den Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen und ist durch einen Erlass seit 2019 gemeinsam mit der R-FGÜ anzuwenden.		Kurzfristig

Als konzeptionelle Maßnahmen, werden Maßnahmen vorgeschlagen, für die es eine weitere Prüfung im Rahmen von Fachkonzepten bedarf, diese sind im Folgenden aufgeführt:

Tabelle 3: Konzeptionelle Maßnahmen

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
Parkraumkonzept erstellen	Ortsteil		Um Straßen und Plätze barrierefrei und lebenswerter zu gestalten und ihren Bürger:innen mehr Raum zum Radfahren und zu Fuß gehen zu geben wird mehr Platz benötigt. Um diesen Platz zu schaffen, müssen Parkplätze im öffentlichen Raum reduziert und verlagert werden. Mit dem Leitbild der Gemeinde wird bereits das Ziel verfolgt, die Anzahl der		Kurzfristig

[2] Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörde, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, verfügbar unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/210415_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf

[3] Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg, verfügbar unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/Fussgaengerueberwege_Leitfaden_Anlage_Ausstattung_Brosch%C3%BCre_190215.pdf

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
			parkenden Autos in Durchgangs- und Nebenstraßen zu reduzieren, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Dies kann durch ein Parkraumkonzepts mit dem Fokus auf Parken in Quartiersgaragen, Kurzzeitparken im öffentlichen Raum sowie Halteverbot entlang Hauptverkehrsstraßen erfolgen. Parkraumkonzepte[4] können durch das Ministerium für Verkehr BW gefördert werden. Hinweise zu kommunalen Steuerungsmöglichkeiten des ruhenden Verkehrs bietet auch das Hinweispapier Ruhender Verkehr.[5]		
Nutzungskonzept entwickeln	Alte Kelter		Um das Potenzial der Alten Kelter zu nutzen und um einen Treffpunkt für Jung und Alt zu bieten wird die Erstellung eines Konzepts im Rahmen einer Bürgerbeteiligung zur Nutzung der Alte Kelter empfohlen, wie im Leitbild von Keltern bereits aufgeführt.		Kurzfristig
Wegweisungskonzept erarbeiten	Kommune		Um eine Imagesteigerung und ein Plus an Verkehrssicherheit zu generieren, sollte eine Wegweisung eingesetzt werden. Diese sollte vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausweisen und zur Förderung des Fußverkehrs auf kurzen Wegen die Entfernungen in Minuten darstellen. Zusätzlich können Hinweistafeln zu ortsbildprägenden Gebäuden angebracht werden. Hierzu werden im Leitbild von Keltern die Kennzeichnung und Infotafeln mit QR Code vorgeschlagen. Anregungen und Hinweise zu barrierefreien Wegweisungskonzepten bietet beispielsweise der Leitfaden barrierefreie touristische Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz.[6]		Mittelfristig
Städtebauliches Sanierungsprogramm ausweisen	Ortsteil		Um Städtebauliche Missstände (Fassadenaufwertung, Leerstände) zu beheben sollte der Einsatz eines städtebaulichen Sanierungsprogramms[7] geprüft werden.		Mittelfristig

[4] Weitere Informationen zur Konzeptförderung unter: www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/

[5] Ruhender Verkehr – Hinweispapier für die Straßenverkehrsbehörde, Bußgeldbehörden und Kommunen in Baden-Württemberg, verfügbar unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/210415_VM_Ruhender_Verkehr_DinA4_ES_web.pdf

[6] Leitfaden barrierefreie touristische Fußwegeleitsysteme in Rheinland-Pfalz, verfügbar unter: rlp.tourismusnetzwerk.info/download/Fusswegeleitsystem.pdf

[7] Weitere Informationen zu Landessanierungsprogrammen unter: mlw.baden-wuerttemberg.de/de/staedtebau/staedtebaufoerderung/

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
Beleuchtungs- und Gestal-tungskonzept erstellen	Ortsteil		Zur Stärkung der Identität des Ortsteils können ortsbildprä-gender Gebäude durch Beleuchtung hervorgehoben wer-den, dies kann sich auch positiv auf das Sicherheitsempfin-den auswirken, zudem könnte wie in der Beteiligung ge-nannt eine einheitliche Weihnachtsbeleuchtung das Ortsbild aufwerten. Inspirationen für Beleuchtungselemente kann z.B. die Ge-meinde Rudersberg bieten.[8] Zur Steigerung der Identität des Ortsteils und Hervorhebung des Weins im Ortsbild sollte der Einsatz von Torbogen/ Sei-len mit Wein entlang der Ortsdurchfahrt geprüft werden	★	Langfristig

Die baulichen Maßnahmenvorschläge gliedern sich sowohl in kleinteiligere Maßnahmen wie die Optimierung einzelner Sitzgelegenheiten als auch Maßnahmenvorschlägen zur Straßenraumumgestaltung, mit unterschiedlichen Zuständigkeiten. Zum Teil bedarf es dafür noch weitere Planungsschritte, bis diese Maßnahmen umgesetzt werden können. Im Folgenden sind somit unterschiedlichste bauliche Maßnahmen aufgelistet.

Tabelle 4: Bauliche Maßnahmen

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
Straßenraum umgestalten	Bachstraße Westliche Friedrich-straße Östliche Friedrich-straße		Um die Aufmerksamkeit im Bereich der Ortsdurchfahrt zu steigern und die Charakteristik der Straße während der Orts-durchfahrt bewusst zu brechen, sollte der Gehweg durch eine kontrastreiche Gestaltung zur Fahrbahn hervorgehoben werden, dies ist auch für Personen mit Seheinschränkungen hilfreich. Zudem sollte ein einheitlicher, gut berollbarer Bo-denbelag in Gehbereichen verwendet werden. Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten bietet bei-spielsweise die Broschüre: Ortsdurchfahrten gestalten - Hin-weise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten.[9] Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Ortsmitten[10] können durch das LGVFG vom Ministerium für Verkehr BW mit bis zu 75% gefördert werden. Um die Führung des Radverkehrs hervorzuheben und den Vorrang des Radverkehr entlang von Fahrradstraßen zu ver-deutlichen, sollte eine deutliche Markierung eingesetzt wer-den. Für die Einrichtung und Gestaltung von Fahrradstraßen bietet der Leitfaden: Fahrradstraßen – Leitfaden für die	★★★	Langfristig

[8] Weitere Anregungen unter: https://ortsdurchfahrt-rudersberg.de/

[9] Ortsdurchfahrten gestalten - Hinweise zur Gestaltung von Ortsdurchfahrten in Dörfern und kleineren Städten, verfügbar unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Brosch%C3%BCren_Publikationen/Ortsdurchfahrten-gestalten_Brosch%C3%BCre_170212.pdf

[10] Weitere Informationen zur Förderung von verkehrsberuhigten Ortsmitten unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/13__Ortsmitten_210728.pdf

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
			Praxis[11] und die Musterlösung 6.3.1 aus den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW[12] entsprechende Hinweise. Die Maßnahmen zur Radinfrastruktur[13] können durch das Ministerium für Verkehr mit dem LGVFG mit bis zu 75 % gefördert werden.		
Plätze weiter-entwickeln	Dorfplatz Kirchvor-platz		Im Bereich des Zugangs von der Rathausgasse und dem Fußweg zur Bachstraße sollte der Bodenbelag optimiert werden ggf. durch Verfugung des Belags. Die Hindernisse (Bänke, Pflanzkübel etc.) sind aus den Laufwegen zu entfernen. Zusätzlich ist eine Nivellierung der Stufen ggf. weiterer Einsatz von Geländern und Rampen zu prüfen. Auch der Bodenbelag des Kirchvorplatzes sollte durch den Einsatz von gut berollbarem Bodenbelag instandgesetzt werden. Zusätzlich sollten attraktive Sitzgelegenheiten und Pflanzkübeln mit ggf. Wein eingesetzt werden. Um die Sauberkeit in der Ortsmitte zu verbessern, unterschiedliche Mülleimer z.B. für Pizzakartons eingesetzt werden. Weitere Anregungen zur Gestaltung von Plätzen bietet die Fachbroschüre: Straßen und Plätze neu denken[14]. Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur[15], wie z.B. Sitzgelegenheiten können durch das LGVFG vom Ministerium für Verkehr BW mit bis zu 75% gefördert werden. Auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum können ebenfalls durch das Ministerium BW durch das LGVFG gefördert werden.		Mittelfristig
Barrierefreie Querungen einrichten	Untersu-chungsge-biet		Um Personen mit rollenden Hilfsmitteln das Queren der Fahrbahn zu ermöglichen, sollte Bordsteinabsenkungen an Querungen und Einmündungen (FGÜ Westliche Friedrichstraße; Bahnhofstraße, Bachstraße) eingesetzt werden. Empfohlen werden Doppelquerungen (0cm und 6cm) mit Bodenindikatoren und kontrastreicher Gestaltung. Dies sollte ggf. auch beim Neu eingesetzten FGÜ in der Östlichen Friedrichstraße eingesetzt werden. Um den Gehkomfort zu steigern, können Einmündungen zu untergeordneten Straßen (Mozartstraße, Untere Talstraße, Obere Talstraße, Ersinger Straße, Kelterstraße und Poststraße) baulich so gestaltet werden, dass Gehwege		Kurz- bis Langfristig

[11] Verfügbar unter: difu.de/publikationen/2021/fahrradstrassen-leitfaden-fuer-die-praxis

[12] Verfügbar unter: www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_RadNETZ.pdf

[13] Weitere Informationen zur Förderung von Radinfrastruktur unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/15_Radverkehr_210728.pdf

[14] Verfügbar unter: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf

[15] Weitere Informationen zur Förderung von Fußverkehrsinfrastruktur unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
			überfahren werden müssen. Dies verdeutlicht dem Kfz-Verkehr zum einen den Vorrang des Fußverkehrs und ermöglicht zum anderen eine barrierefreie Querung der Einmündung auf einem plangleichen Niveau. Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur[16], wie z.B. Doppelquerungen können durch das LGVFG vom Ministerium für Verkehr BW mit bis zu 75% gefördert werden.		
Quartiersgarage prüfen	Bahnhofstraße		Um Straßen und Plätze lebenswerter zu gestalten und die Dominanz des Kfz-Verkehrs in der Ortsmitte zu reduzieren, müssen Parkplätze im öffentlichen Raum reduziert und verlagert werden, dies kann durch den Einsatz von Quartiersgaragen erfolgen. Ein Standort dafür kann in der Bahnhofstraße liegen. Weitere Standorte für Quartiersgaragen sollten im Rahmen eines Parkraumkonzeptes geprüft werden. Beispiele für Quartiersgaragen unter: Großostheim: www.somaa.de/de/projekt/64/parkscheune Burkardroth: arturimages.com/imageset/hg60-parkhaus-parkscheune Mosbach: www.schreiberstahlbau.de/leistungen-referenzen/parkhausbau/details/gallery/stadtwerke-mosbach-kistnerstrasse.html Quartiersgaragen können durch das Ministerium für Verkehr BW durch das LGVFG gefördert werden.[17]		Mittelfristig
Radabstellanlagen aufstellen	Rathausgasse Bachstraße		Um den Radverkehr zu fördern und die Erreichbarkeit der Ortsmitte mit dem Fahrrad zu verbessern sollten hochwertigen Radabstellanlagen für E-Bikes und Pedelecs eingesetzt werden. Informationen zum Fahrradparken bietet der Flyer Fahrradparken der AGFK BW.[18] Die Maßnahmen zur Radinfrastruktur[19] können durch das Ministerium für Verkehr mit dem LGVFG mit bis zu 75 % gefördert werden.		Kurzfristig
Barrierefreie Haltestellen einrichten	Westliche Friedrichstraße		Die Haltestellen des ÖPNV sollten gemäß § 8 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) „barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen“ umgebaut werden. Dafür sollte ein Hochbord mit Bodenindikatoren sowie dynamische und akustische Fahrgastinformation, ggf. Witterungsschutz eingesetzt werden.		Mittelfristig

[16] Weitere Informationen zur Förderung von Fußverkehrsinfrastruktur unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf

[17] Weitere Informationen zur Förderung von Quartiersgaragen unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/09_Quartiersgaragen_210728.pdf

[18] Fahrradparken, verfügbar unter: www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Fahrradparken/AGFK_Fahrradparken_LBO_Flyer.pdf

[19] Weitere Informationen zur Förderung von Radinfrastruktur unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/15_Radverkehr_210728.pdf

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
	Östliche Friedrich-straße		Um die Haltestellen in Dietlingen barrierefrei zu gestalten, sollten in einem ersten Schritt geeignete Standorte für Haltestellen am Fahrbahnrand geprüft werden, wodurch gleichzeitig Konflikte im Betriebsablauf des Busverkehrs mit dem ruhenden Verkehr reduziert werden. Auch kann dadurch eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Rathausgasse geschaffen werden, dazu sollten die Pflanzkübel entfernt und die Feuerwehrzufahrt verändert werden. Die Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum[20] wie z.B. der Ausbau barrierefreier Haltestellen können durch das Ministerium BW durch das LGVFG gefördert werden.		
WC für Alle einrichten	Spritzen-haus		Um eine Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen, sollte für Menschen mit schweren und mehrfachen Behinderungen eine geeignete Sanitäranlage in der Ortsmitte zur Verfügung gestellt werden. Das Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration unterstützt dabei das Projekt „Toilette für Alle“.[21] Die Einrichtung von öffentlichen Toiletten[22] kann durch das Ministerium BW durch das LGVFG gefördert werden.		Mittelfristig
Sitzgelegen-heiten auf-werten und ergänzen	Östliche Friedrich-straße Bachstraße/ Poststraße Bachstraße Kelterstraße Rathaus-gasse		Um die Bedeutung des Verweilens sowie dem kurzzeitigen Rasten im öffentlichen Raum stärker hervorzuheben, sollten ansprechende und regelmäßige Sitzgelegenheiten eingesetzt werden. Die vorhandenen sind Sitzgelegenheiten aufzuwerten und durch Weitere zu erweitern, um ein kurzes Rasten zu ermöglichen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen den Bewegungsradius zu erweitern. Maßnahmen zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur[23], wie z.B. Sitzgelegenheiten können durch das LGVFG vom Ministerium für Verkehr BW mit bis zu 75% gefördert werden.		Kurzfristig

Die im Folgenden aufgelisteten organisatorischen Maßnahmenvorschläge sind hauptsächlich Daueraufgaben, die dauerhaft betrieben oder regelmäßig durchgeführt werden sollten.

[20] Weitere Informationen zur Förderung öffentlicher Toiletten unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf

[21] Weitere Informationen zur „Toilette für Alle“ unter: www.toiletten-fuer-alle-bw.de

[22] Weitere Informationen zur Förderung von Barrierefreier Infrastruktur unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/04__Barrierefreiheit_210728.pdf

[23] Weitere Informationen zur Förderung von Fußverkehrsinfrastruktur unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf

Tabelle 5: Organisatorische Maßnahmen

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
Öffentlich-keitsarbeit	Bachstraße		Um den Radverkehrs in Keltern zu Fördern und für die Verhaltensweisen in Fahrradstraßen zu sensibilisieren können Plakaten und Flyer eingesetzt werden. Weitere Informationen und Anregungen zur Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr bietet die AGFK BW.[24]		Daueraufgaben
Rampen und Aufzüge für Keltern einrichten	Gemeinde		Um die Zugänglichkeit zu Gebäuden zu verbessern, sollte eine Aktion/ ein Runder Tisch mit Gewerbetreibenden initiiert werden. Zusätzlich sollte die Information mobile Rampen vorhanden sind gut sichtbar an den Gebäuden angebracht werden. Informationen zu mobilen Rampen in einem Beispielprojekt der Stadt Baden-Baden.[25] Barrierefreie Zugänge zu Gebäuden können durch die KfW[26] gefördert und auch durch die „Aktion Mensch“[27] unterstützt werden.		Daueraufgabe
Restbreite für Gehwege festlegen und kontrollieren	Gemeinde		Um die Mobilität von Personen mit Rollstühlen und Rollatoren sicher zu stellen, sollte das Mindestmaß nach H BVA von 1,60 m auf mindestens einer Straßenseite von Hindernissen freigehalten werden (FGSV 2011:40). Um dies zu gewährleisten, sollte eine Restbreite von 1,60 m definiert werden. Diese gilt in der gesamten Kommune und ist nicht für einzelne Straßenabschnitte oder Ortsteile gültig. Zusätzlich ist die Einhaltung dieser regelmäßig zu kontrollieren. Ein Beispiel für die Definition von Restbereiten bietet der Leitfaden Faires Parken Karlsruhe.[28]		Daueraufgabe
24-Stunden Angebote schaffen	Bahnhofstraße Rathausgasse		Um weitere Anzugspunkte in der Ortsmitte zu generieren, sollte der Einsatz einer Paketstation [29]ggf. in Kombination mit Quartiersgarage geprüft werden. Um Wege mit dem Pkw zu reduzieren, sollte die Verlegung des Lebensmittelautomaten in die Ortsmitte geprüft werden.		Daueraufgabe
Sharing-Fahrzeuge anbieten	Bahnhofstraße		Eine Alternative für den eigenen Pkw bzw. für einen Zweitwagen können E-Lastenräder darstellen. Daher sollte in Keltern ein E-Lastenrad-Sharing an attraktiven Standorten		Daueraufgabe

[24] Weitere Informationen unter: www.agfk-bw.de/projekte/mein-weg-meine-zeit/buergerinformationen/

[25] Weitere Informationen unter: www.baden-baden.de/buergerservice/beratung-hilfe/menschen-mit-behinderung/legor-rampenprojekt/

[26] Weitere Informationen unter: www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Stadt-ohne-Barrieren/Barrierearme-Stadt-F%C3%B6rderratgeber

[27] Weitere Informationen unter: www.aktion-mensch.de/foerderung/foerderprogramme/1barriereweniger/infos-fuer-unternehmen-und-einrichtungen

[28] Verfügbar unter: www.karlsruhe.de/b3/mobilitaet/motorverkehr/gehwegparken/HF_sections/content/ZZoDZW9vx1aWSJ/Leitfaden_Faires%20Parken.pdf

[29] Hinweise zu Paketstationen unter: www.dhl.de/content/dam/images/Paket/GK/downloads/dhl-paket-uebersicht-details-packstation.pdf

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
	Rathaus-gasse		angeboten werden. E-Lastenräder[30] können durch das Ministerium für Verkehr BW gefördert werden. Wer ein Auto nutzen möchte, muss nicht zwangsläufig eines besitzen. Durch ein attraktives Angebot an Car-Sharing, kann der Parkdruck im Ortsteil reduziert werden. Das Ministerium für Verkehr unterstützt Car-Sharing[31] in Kommunen. Aufgrund der Lage zwischen Ettlingen bzw. Karlsbad und Pforzheim die Stadtmobil Karlsruhe nutzen, können sich für die Nutzer beim Anbieter Stadtmobil Synergien ergeben.		
Am Programm „Nette Toilette“ teilnehmen	Gemeinde	WC	Als weiteres Qualitätsmerkmal für eine lebenswerte Ortsmitte kann eine öffentlich zugängliche Toilette angesehen werden. Hierzu besteht neben der Einrichtung von öffentlichen Toiletten, die Möglichkeit am Programm „Nette Toilette“[32] teilzunehmen. Die Einrichtung öffentlicher Toiletten[33] wird durch das Ministerium für Verkehr durch das LGVFG gefördert.	★★	Daueraufgabe
Temporäre Bespielung organisieren	Dorfplatz		Um den Dorfplatz zu beleben können temporäre Bespielung des Dorfplatzes organisiert werden. Beispielsweise durch mobilen Sandkasten, Spielaktionstage oder einen regelmäßigen Wochenmarkt. Ein Beispiel aus anderen Kommunen: Karlsruhe spielt.[34]	★	Daueraufgabe
Hindernisse systematisch erfassen	Gemeinde		Hindernisse werden besonders durch die Nutzenden wahrgenommen, daher sollten diese die Möglichkeit haben Hindernisse und Mängel unkompliziert zu melden. Gleichzeitig schafft die Information über die Mängelbeseitigung oder bestehende Reglungen eine höhere Zufriedenheit bei der Bürgerschaft. Um diesen Austausch zu gewährleisten können regelmäßige Begehungen mit Verwaltung, Politik und Bürger:innen vor Ort durchgeführt werden. Das Ministerium für Verkehr unterstützt Kommunen bei der Durchführung von professionellen Fußverkehrs-Checks.[35] Hinweise zur selbständigen Durchführung können aus dem Leitfaden Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung[36] entnommen werden.	★	Daueraufgabe

[30] Weitere Informationen zur Förderung von E-Lastenrädern unter: vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/elektromobilitaet/foerderung-elektromobilitaet/e-lastenraeder/

[31] Weitere Informationen zum Car-Sharing unter: vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/auto-und-motorrad/carsharing/

[32] Weitere Informationen zum Programm „Nette Toilette“ unter: www.die-nette-toilette.de/

[33] Weitere Informationen zur Förderung öffentlicher Toiletten unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/bilder/VM_Bilder/F%C3%B6rderprogramme/14_Fussverkehr_210728.pdf

[34] Weitere Informationen unter: www.karlsruhe.de/b3/soziales/einrichtungen/kinderbuero/kinderinteressen/veranstaltungen.de

[35] Weitere Informationen unter: vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/fussverkehr/fussverkehrs-checks/

[36] Fußverkehrs-Checks – Leitfaden zur Durchführung, verfügbar unter: vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf

Titel	Verortung	Ziel	Erläuterung	Priorität	Umsetzungs-horizont
			Zusätzlich kann die Einrichtung eines digitalen Mängelmelders unterstützend wirken. Beispiele für Mängelmelder: Schwetzingen: schwetzingen.mängelmelder.de/#pageid=1 Rastatt: maengelmelder.rastatt.de/dito/explore?action=browsermap&id=87		
Mülltonnen im Ortsbild reduzieren	Gemeinde Bahnhofstraße		Um die Einschränkung der Nutzung durch Mülltonnen zu unterbinden, sollte die Organisation der Müllabfuhr überprüft werden. Zusätzlich sollte der Einsatz eines überdachten, geruchsreduzierenden Raums für Mülltonnen in der Bahnhofstraße ggf. in Kombination mit Quartiersgarage angestrebt werden.		Dauerauf-gabe

5 Planungsleitbild

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

Planungsleitbild Keltern - Dietlingen

Dietlingen – auf Achse

Verkehr und Mobilität spielen im Ortsteil Dietlingen eine bedeutende Rolle und prägen das Ortsbild. In Dietlingen können durch verschiedene Maßnahmenvorschläge zwei Entwicklungsachsen ausgebildet werden. Auf einer Nahmobilitätsachse entstehen in der Bachstraße neue Qualitäten für den Rad- und Fußverkehr, die es zu nutzen gilt. Die Erreichbarkeit der Ortsmitte wird für Rad- und Fußverkehr durch die Einrichtung von Abstellanlagen und weiteren qualitativ hochwertigen Sitzgelegenheiten verbessert. Die Charakteristik der Ortsdurchfahrt (Westliche und Östliche Friedrichstraße) als zentrale Achse für Kfz-Verkehr und ÖPNV kann durch eine kontrastreiche Gestaltung aufgewertet werden. Auch die Haltestellen entlang dieser Achse werden optimiert und sind anschließend barrierefrei zugänglich. Auf mehrere verkehrsberuhigten Fußverkehrsachsen werden zu Fuß Gehende durch die Ortsmitte geführt, das Queren der Ortsdurchfahrt wird dabei durch eine weitere Querungsanlage im Osten der Ortsmitte bequem und sicher möglich.

Durch die Entwicklung eines Parkraumkonzepts mit Fokus auf Parken in Quartiersgaragen kann die Dominanz des ruhenden Verkehrs in Dietlingen auf beiden Achsen sowie im weiteren Ortsgebiet reduziert werden. Dadurch können neue Aufenthaltsbereiche z.B. an der Alten Kelter entstehen und bestehende Bereiche, wie der Kirchvorplatz und der Dorfplatz inkl. Rathausgasse aufgewertet werden. Mit Hilfe dieser Plätze können Orte für soziale Interaktion entstehen, welche durch temporäre Bespielungen weiter gefördert werden.

Die Identität des Ortes wird durch unterschiedliche Ansätze gestärkt, beispielsweise kann durch Wein an den Fassaden dessen Bedeutung für den Ort hervorgehoben werden.

Letztlich spielt auch die Barrierefreiheit für den Ort eine übergeordnete Rolle. So können Personen mit Mobilitätseinschränkungen trotz der gegebenen Rahmenbedingungen durch den Einsatz von gut berollbarem Bodenbelag und der Unterstützung der Rampen eigenständig auf Achse sein.

6 Anhang

1 Ortsmitten-Check

2 Dokumentation Online-Beteiligung

3 Dokumentation Hindernisparcours

4 Dokumentation Spiel vor Ort

5 Zielplan

ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Na klar, zusammen halt...
Impulsprogramm der Landesregierung

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
MINISTERIUM FÜR SOZIALES UND INTEGRATION
MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ

ORTSMITTEN - CHECK 2021

Keltern Dietlingen

Erster Eindruck:
Die Ortsmitte in Dietlingen bietet eine intakte Nahversorgung, historische Gebäude wie das Spritzenhaus und die Alte Kelter sowie einen Dorfplatz, der den Mittelpunkt der Ortsmitte bildet. Der Zustand der Ortsmitte ist von einer hohen Verkehrsbelastung sowie einem hohen Parkdruck geprägt.

Fokus:
Durch Topografie und bauliche Rahmenbedingungen spielt die fehlende Barrierefreiheit eine große Rolle. Die Bachsstraße bietet für die aktive Mobilität ein hohes Potenzial als alternative Achse zur Hauptverkehrsstraße sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Fazit:
Die Ortsmitte in Dietlingen benötigt mehr Flächen für eine aktive, barrierefreie Mobilität.

Ortsbild und Nutzung

- o +

- Lage und Frequentierung
- Raumbildende Bebauung
- Identitätsstiftende Elemente
- Erscheinungsbild
- Nahversorgung
- Soziale Infrastruktur

Aufenthaltsqualität

- o +

- Nutzervielfalt
- Nutzungsoffenheit
- Nutzungsflexibilität
- Soziale Interaktionen
- Soziale Sicherheit
- Möblierung
- Spielmöglichkeiten
- Gestaltung
- Beleuchtung
- Grün und Kleinklima

Barrierefreiheit

- o +

- Gehwegbreiten (2m)
- Durchgängigkeit
- Oberflächenstruktur
- Querungs-möglichkeiten
- Orientierung
- Orientierung - sehein-geschränkte u. blinde
- Zugänglichkeit von Gebäuden
- ÖPNV-Haltestellen

Aktive Mobilität

- o +

- ÖPNV-Verknüpfung
- Radverkehr - fließend
- Radverkehr - ruhend
- Fußverkehr - Längsverkehr
- Fußverkehr - Querungen

Verkehrssituation

- o +

- Flächenaufteilung
- Verkehrssicherheit
- Restriktionen - ruhender Verkehr
- Verkehrsmenge
- Geschwindigkeit (30 km/h)
- Restriktionen - fließender Verkehr
- Lärmpegel
- Luftqualität

Stand Mai 2021

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

0 10 20 30 m

Kartengrundlage © OpenStreetMaps-Mitwirkende, 2021

koordiniert durch:

nvbw

pp a|s

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Na klar, zusammen halt...
Impulsprogramm der Landesregierung

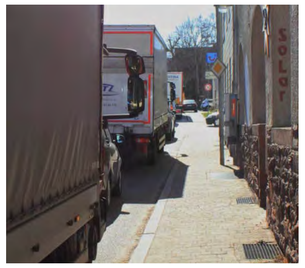
Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
MINISTERIUM FÜR SOZIALES UND INTEGRATION
MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ

1 Fußgängerüberweg in der Westlichen Friedrichstraße

2 Rathaus und Spritzenhaus

3 Bücherschrank in der Bachstraße

4 Rampe - Zugang zum Spritzenhaus


5 Verkehrsbelastung in der Östlichen Friedrichstraße

6 Straßenquerschnitt Bachstraße

7 Westliche Friedrichstraße

8 Pflanzentrog in der Westlichen Friedrichstraße

9 Engstelle in der Bachstraße

10 ruhender Verkehr Untere Talstraße

11 Fehlende Radabstellanlage am Dorfplatz

12 Westliche Friedrichstraße

13 Sitzmöglichkeiten am Dorfplatz

14 Treppenanlage Östliche Friedrichstraße

15 Öffentlicher Parkplatz Bahnhofstraße

16 Bushaltestelle am Rathaus

17 Erscheinungsbild Bachstraße

18 Wasserspiel am Dorfplatz

19 Zugänglichkeit zu Gebäuden in der Bachstraße

20 Geschwindigkeitsanzeige Östliche Friedrichstraße

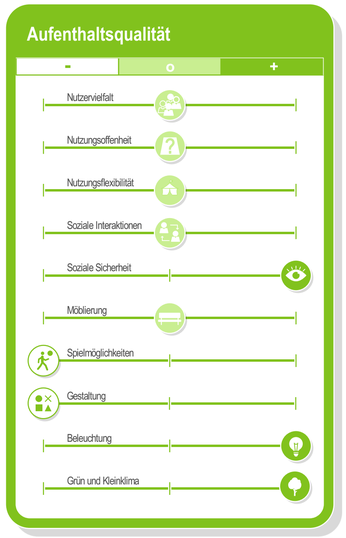
ORTSMITTEN - CHECK 2021

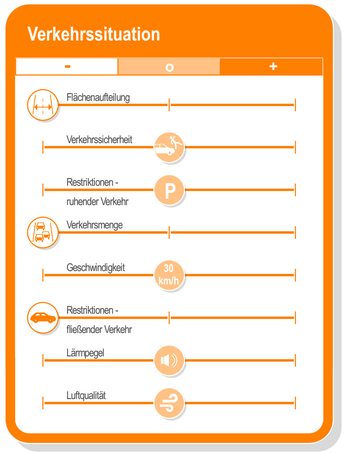
Keltern Dietlingen

Erster Eindruck:
Die Ortsmitte in Dietlingen bietet eine intakte Nahversorgung, historische Gebäude wie das Spritzenhaus und die Alte Kelter sowie einen Dorfplatz, der den Mittelpunkt der Ortsmitte bildet. Der Zustand der Ortsmitte ist von einer hohen Verkehrsbelastung sowie einem hohen Parkdruck geprägt.

Fokus:
Durch Topografie und bauliche Rahmenbedingungen spielt die fehlende Barrierefreiheit eine große Rolle. Die Bachsstraße bietet für die aktive Mobilität ein hohes Potenzial als alternative Achse zur Hauptverkehrsstraße sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität.

Fazit:
Die Ortsmitte in Dietlingen benötigt mehr Flächen für eine aktive, barrierefreie Mobilität.





Stand April 2021

Maßstab (im Original) 1:1.000
Format im Original DIN A1
0 10 20 30 m

Bildquelle © Planersocietät, 2021

koordiniert durch:

nvbw

pp a|s

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

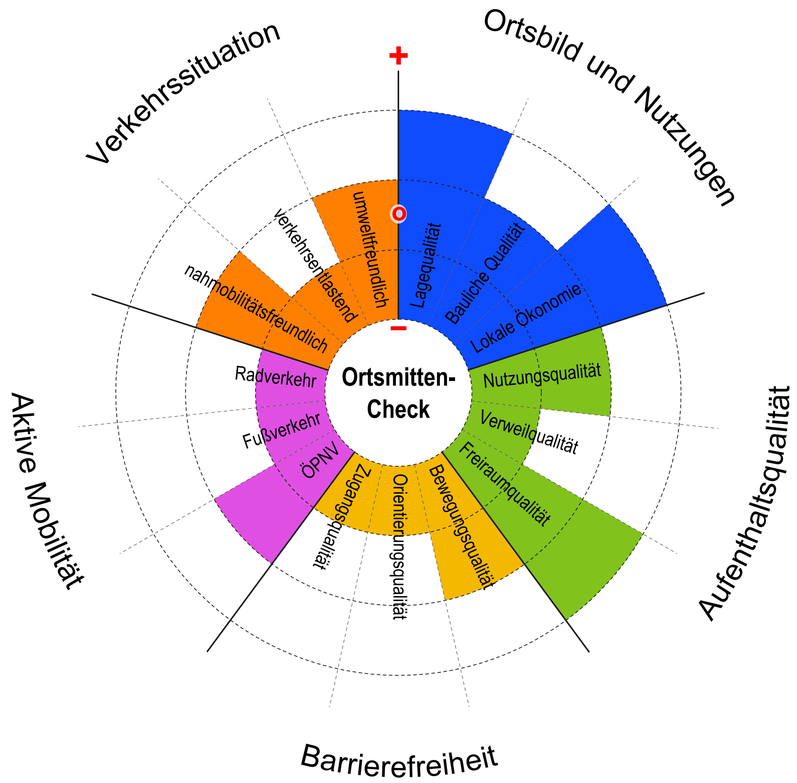
ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Na klar, zusammen halt...
Impulsprogramm der Landesregierung

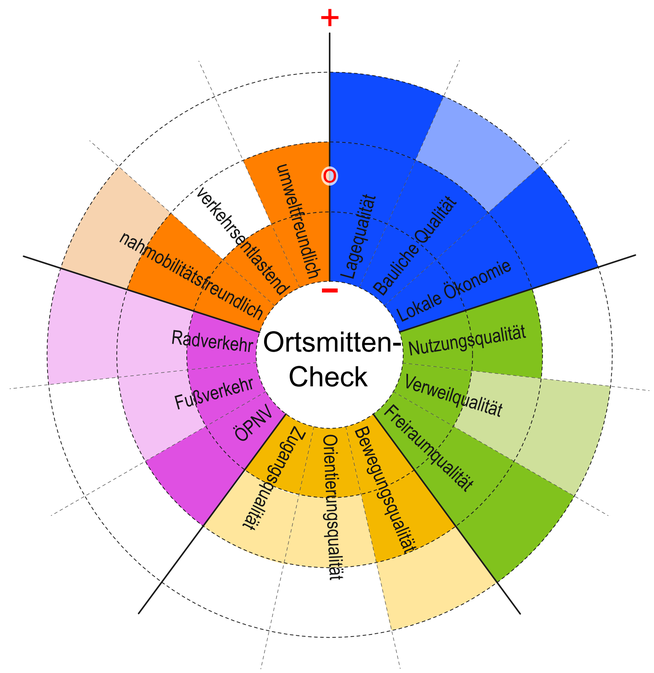
Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR
MINISTERIUM FÜR SOZIALES UND INTEGRATION
MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ

ORTSMITTEN - CHE
Keltern Dietlingen

Bewertung Bestand



Ausrichtung und Potenzial



Stand: Mai 2021

koordiniert durch:

nvbw

pp a|s

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Keltern- Dietlingen

Ortsmitten - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Auswertung Online-Beteiligung

Karlsruhe, im August 2021

www.planersocietaet.de

Impressum

Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

www.pesch-partner.de

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

www.planersocietaet.de

Annika Worch, M.Sc.

Jonas Schmid, M.Sc.

Bildnachweis
Titelseite: ideenkarte.de/keltern

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

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 5

2 Auswertung 7

2.1 Beteiligung 7

2.2 Aspekte für eine lebenswerte Ortsmitte 8

2.3 Lieblingsstellen 10

2.4 Problemstellen 11

2.5 Ideen 14

3 Zusammenfassung 19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Fragen zur Online-Beteiligung 5
Abbildung 2: Untersuchungsbereich Ortsmitte Dietlingen 6
Abbildung 3: Ideenpostkarte Dietlingen 6
Abbildung 4: Verteilung Beiträge Online-Beteiligung 7
Abbildung 5: Verortung der Pins im Untersuchungsgebiet 8
Abbildung 6: Ergebnis der Frage, welche Aspekte eine lebenswerte Ortsmitte auszeichnen 9
Abbildung 7: Ergebnis der Frage, welche Aspekte in der Ortsmitte in Dietlingen fehlen 9
Abbildung 8: Verortung der Pins in der Rubrik Lieblingsstelle im Untersuchungsgebiet 10
Abbildung 9: Pin mit der höchsten Zustimmung in der Rubrik Lieblingsstelle 11
Abbildung 10: Verortung der Pins in der Rubrik Problemstelle im Untersuchungsgebiet 12
Abbildung 11: Themen der Pins zu den Problemstellen 13
Abbildung 12: Pins mit der höchsten Zustimmung in der Rubrik Problemstelle 13
Abbildung 13: Verortung der Pins in der Rubrik Problemstelle im Untersuchungsgebiet 15
Abbildung 11: Themen der Pins zu den Ideen 16
Abbildung 14: Pins mit der höchsten Zustimmung in der Rubrik Ideen 17

1 Einführung

Das Projekt **„Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestaltet"** bietet die Chance gemeinsam mit Bürger:innen, Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft durch verschiedene Beteiligungsbausteinen ein Planungsleitbild – eine Strategie für die zukünftige Gestaltung, mit konkreten Maßnahmen – für eine lebenswerte und barrierefrei gestaltete Ortsmitte in Dietlingen zu erarbeiten und zu diskutieren. Die Ausgangssituation wird anhand eines Ortsmitten-Checks von den Fachbüros der Planersocietät und pesch partner – architekten und stadtplaner bewertet.

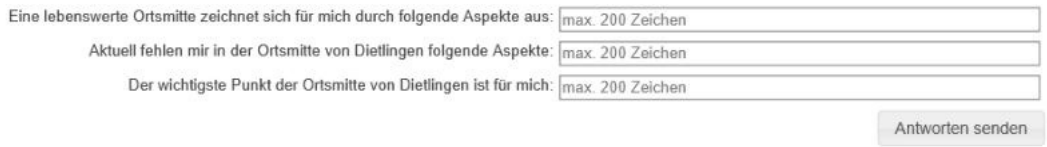
Zur Einbindung der Bürger:innen wurde in der Modellkommune Keltern für die Ortsmitte von Dietlingen als 1. Beteiligungsbaustein eine Online-Beteiligung ausgewählt, diese wurde unterstützt durch analoge Ideenpostkarten, die die Bürger:innen ausfüllen und im Rathaus abgeben konnten. Nach dem 1. Beteiligungsbaustein folgen noch weitere Bausteine im Verlauf des Jahres.

In der 1. Beteiligung zum Ortsmitten-Projekt, die im Zeitraum vom 07. Juni bis zum 07. Juli 2021 durchgeführt wurde, hatte die Bürgerschaft die Chance Ihre Lieblingsstellen, Problemstellen und Ideen für die Ortsmitte in Dietlingen abzugeben. Analog bestand die Möglichkeit Ideen für die Ortsmitte in Dietlingen zu beschreiben und die Fachplaner bei der Entwicklung eines Planungsleitbilds zu unterstützen. Der Beteiligungsbaustein wurde vorab durch die örtliche Presse beworben und war auf der Startseite der Gemeinde Keltern zu finden.

Aufbau der Online-Beteiligung

Bei der Online-Beteiligung in Dietlingen hatten die Teilnehmenden am Anfang die Möglichkeit drei unterschiedlichen Themen Fragen zur Ortsmitte zu beantworten.

Abbildung 1: Fragen zur Online-Beteiligung



Quelle: ideenkarte.de/keltern

Anschließend konnten die Teilnehmenden in einer Online-Karte Lieblingsstellen, Problemstellen und Ideen für den Untersuchungsbereich der Ortsmitte in Dietlingen mittels Pins verorten. Diese verorteten Pins mit Beiträgen konnten mit Likes und Dislikes bewertet, sowie mit Kommentaren versehen werden.

Die Online-Karte wurde von den begleitenden Fachbüros moderiert, so wurden Pins erst nach einer Prüfung freigeschalten und ggf. in inhaltlich besser passende Rubriken verschoben. Inhaltlich wurden die Beiträge nicht bearbeitet. Es ist zu keinerlei Beleidigungen oder persönlichen Auseinandersetzungen gekommen. Die Beiträge der Teilnehmenden sind sehr konstruktiv.

Abbildung 2: Untersuchungsbereich Ortsmitte Dietlingen

Quelle: ideenkarte.de/keltern

Ideenpostkarte

Die digitale Beteiligung wurde in Keltern durch eine analoge Beteiligung in Form von Ideenpostkarten unterstützt. Die Postkarten waren an zentralen Stellen verteilt und wurden in den Gemeindenachrichten abgedruckt. Auf der Ideenpostkarte konnten ebenfalls Stellen im Untersuchungsbereich verortet und Ideen dazu beschrieben werden, zudem wurde über die Postkarten die Online-Beteiligung weiter beworben.

Abbildung 3: Ideenpostkarte Dietlingen

Quelle: Planersocietät

2 Auswertung

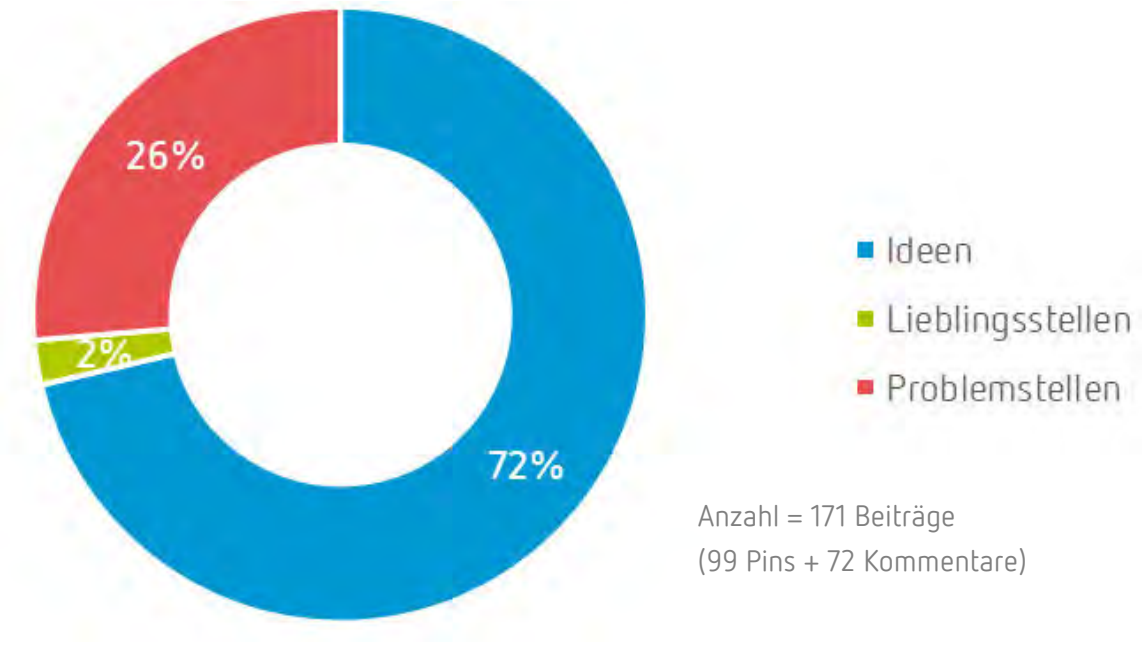
2.1 Beteiligung

Im Zeitraum der Online-Beteiligung nutzten 33 Teilnehmende die Möglichkeit Fragen zur Ortsmitte zu beantworten. Auf die Online-Karte wurden in diesem Zeitraum 99 Pins im Untersuchungsraum gesetzt. Zusätzlich wurden diese Pins 72-mal kommentiert.

Unter der **Rubrik Lieblingsstelle** wurden 4 Beiträge (4 Pins und 0 Kommentare) verortet. **Die Rubrik Problemstelle** wurde insgesamt 45-mal (24 Pins und 21 Kommentare) thematisiert. Unter **der Rubrik Ideen** für die Ortsmitte in Dietlingen wurden 121 Beiträge (71 Pins und 51 Kommentare) geschaltet. Hinzu kommen 17 Beiträge die analog per Ideenpostkarte abgegeben wurden.

Insgesamt wurden die Pins der Online-Karte in Keltern 902-mal bewertet. Dabei wurden 797-mal Pins geliked und 105-mal Pins gedisliked. Der Pin mit der größten Zustimmung (47-mal geliked) liegt in der **Rubrik Idee.** Der Pin mit der höchsten Ablehnung liegt ebenfalls in der **Rubrik Idee** (29-mal gedisliked). Dieser Pin wurde auch mit den meisten Kommentaren versehen (5 Kommentare).

Abbildung 4: Verteilung Beiträge Online-Beteiligung



Quelle: Planersocietät

Abbildung 5: Verortung der Pins im Untersuchungsgebiet

Quelle: ideenkarte.de/keltern

2.2 Aspekte für eine lebenswerte Ortsmitte

Die Teilnehmenden hatten die Chance Aspekte zu nennen, die für Sie eine lebenswerte Ortsmitte auszeichnet. 25 Teilnehmende nutzen dies. Häufig wurden mehrere Aspekte aufgezählt. Am häufigsten wurden Treffpunkte, Grünflächen, Bepflanzung sowie gepflegtes Erscheinungsbild, Nahversorgung und ein Gastronomieangebot genannt. In der folgenden Abbildung sind die genannten Aspekte zusammengefasst. Die Größe der Wörter ist in Abhängigkeit der Anzahl der Nennungen dargestellt.

Abbildung 6: Ergebnis der Frage, welche Aspekte eine lebenswerte Ortsmitte auszeichnen

Quelle: Planersocietät

Als weitere Frage wurden die Teilnehmenden befragt, welche Aspekte für Sie in der Ortsmitte in Dietlingen fehlen. 30 Teilnehmende nannten verschiedene Aspekte, die in der Ortsmitte in Dietlingen fehlen. Besonders häufig wurde hier die Gastronomie insbesondere am Dorfplatz aufgezählt. Weitere häufig genannte Aspekte sind Sauberkeit, Spielplätze und Parkplätze. Auch hier sind in der folgenden Abbildung die genannten Aspekte zusammengefasst. Die Größe der Wörter ist in Abhängigkeit der Anzahl der Nennungen dargestellt.

Abbildung 7: Ergebnis der Frage, welche Aspekte in der Ortsmitte in Dietlingen fehlen

Quelle: Planersocietät

Zur Frage welches der wichtigste Punkt der Ortsmitte in Dieltingen ist, beantworteten 19 Teilnehmende. Über die Hälfte der Teilnehmenden gab dabei den Dorfplatz als wichtigsten Punkt an.

2.3 Lieblingsstellen

In der **Rubrik Lieblingsstelle** wurden 4 Pins verortet. Diese wurden 8-mal geliked und 2-mal gedisliked. Die verorteten Lieblingsstellen liegen u.a. an der Andreaskirche und an der historischen Kelter.

Abbildung 8: Verortung der Pins in der Rubrik Lieblingsstelle im Untersuchungsgebiet

Quelle: ideenkarte.de/keltern

Thematisch wird auf die Belebung dieser Räume eingegangen, die den Teilnehmenden zufolge ein Potenzial aufweisen. Des Weiteren wird sich ein historischer Bezug zum Thema Wein gewünscht. Der Beitrag mit der größten Zustimmung ist im Folgenden dargestellt.

Abbildung 9: Pin mit der höchsten Zustimmung in der Rubrik Lieblingsstelle

Historische Kelter

Pin: Um die Kelter herum Weinbau erlebbar machen - Vorstellung der Weingüter, Fakten zum Kelterner Weinbau (Anbaufläche, Sorten, Geschichte), 1x1 des Weinbaus (von der Rebe in die Flasche), Vinomat 2 gefüllt mit verschiedensten Kelterner Weinen, Weinquiz

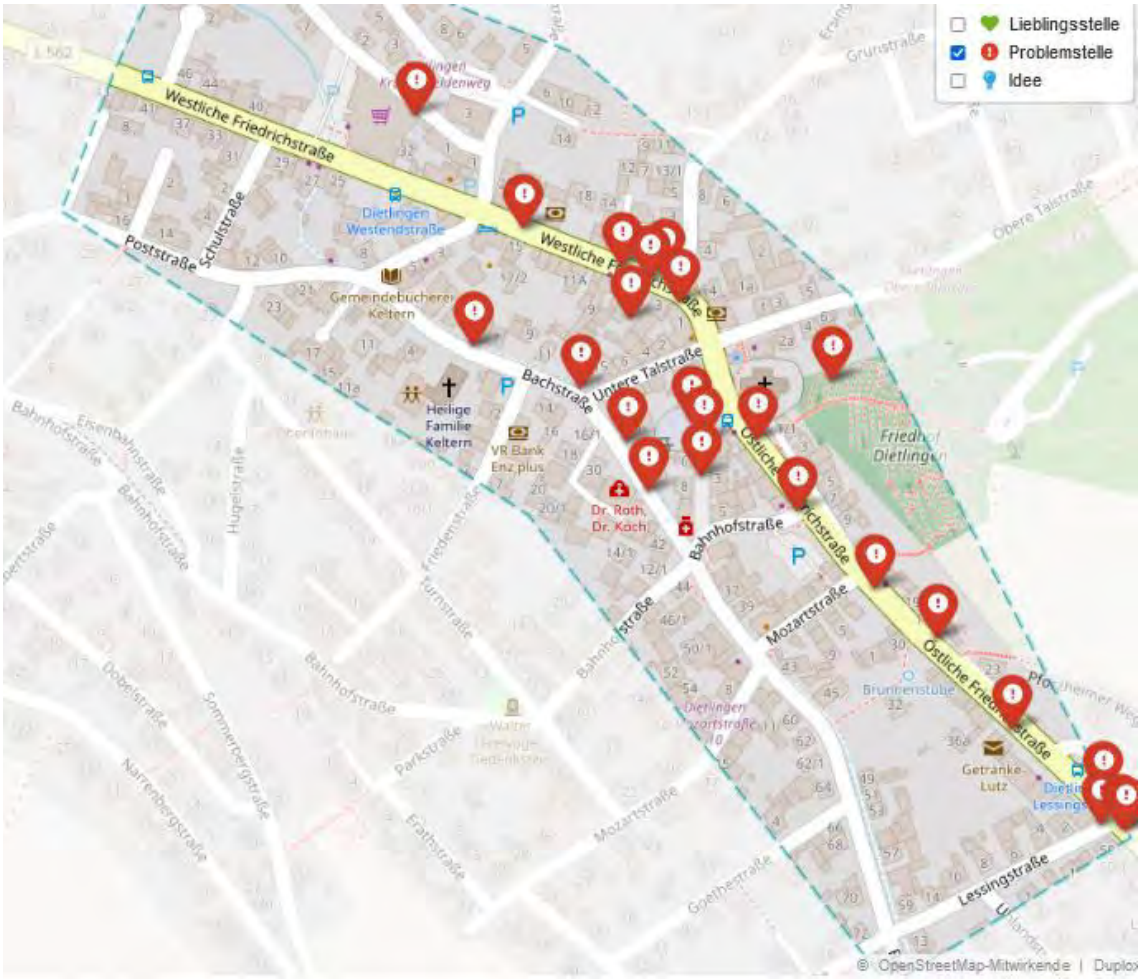
Kommentare: 0 **Like: 4** **Dislike: 0**

Quelle: Eigene Darstellung

2.4 Problemstellen

In der **Rubrik Problemstelle** wurde insgesamt 45 Beiträge (24 Pins und 21 Kommentare) verortet. Die 24 Pins wurden 289-mal bewertet (273 Likes und 16 Dislikes). Mit 46 Likes erhielten die Pins zur Querung der Östlichen Friedrichstraße und zum Befahren der Gehwege in der östlichen Friedrichstraße die größte Zustimmung. Am häufigsten kommentiert wurde der Pin in der westlichen Friedrichstraße zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Hierbei wurde über den möglichen Einsatz von Blitzern und Parkverboten diskutiert. Problemstellen werden von den Teilnehmenden vor allem im Bereich der Westlichen und Östlichen Friedrichstraße, dem Dorfplatz und der Bachstraße ausgemacht.

Abbildung 10: Verortung der Pins in der Rubrik Problemstelle im Untersuchungsgebiet



Quelle: ideenkarte.de/keltern

Durch die Verortung im Untersuchungsbereich wird auch die Thematik der meisten Beiträge sichtbar. Besonders häufig wurde die Verkehrssituation an der Östlichen und Westlichen Friedrichstraße als problematisch beschrieben. Thematisiert wurden hierbei zum fließenden Kfz-Verkehr, dass der Verkehrsfluss durch den ruhenden Verkehr und durch Fahrbahnverengungen gestört ist. Auch die eingeschränkten Sichtbeziehungen an den Einmündungen wurde genannt. Aus Sicht der Nahmobilität beschreiben die Pins an diesen Straßen fehlenden Querungsanlagen, zu schmale Gehwege und weiteren Engstellen, die durch Gehwegparken entstehen. In der Bachstraße wurden als Problematiken, der ruhende Verkehr und das Erscheinungsbild einzelner Gebäude genannt.

Die fehlende Barrierefreiheit wurde zudem am Friedhof und am Dorfplatz verortet. An letzterem wird der Bodenbelag als Hindernis beschrieben. Auch die mangelnde Sauberkeit wird mehrfach thematisiert.

In der folgenden Abbildung sind die genannten Probleme zusammengefasst. Die Größe der Wörter ist in Abhängigkeit der Anzahl der Nennungen dargestellt.

Abbildung 11: Themen der Pins zu den Problemstellen

Quelle: Planersocietät

Die drei Pins mit der höchsten Zustimmung sowie die dazugehörigen Kommentare sind im Folgenden dargestellt. Alle drei Pins beziehen sich auf die Verkehrssituation der Östlichen Friedrichstraße:

Abbildung 12: Pins mit der höchsten Zustimmung in der Rubrik Problemstelle

Östliche Friedrichstraße

Pin: Die Östliche ist hier schwer überquerbar und durch parkende Autos zudem kaum einsehbar. Vor allem für Schulkinder ist die gefährliche, tägliche Überquerung der stark befahrenen Straße zu den Bushaltestellen unzumutbar.
Kommentar: *Auch hier wurde bereits vor vielen Jahren ein Fußgänger - Überweg beantragt, aber klar abgelehnt. Die jetzigen geringen Querungshilfen waren allein gerade noch genehmigt, und werden dafür von den Autofahrern komplett abgelehnt.*
Kommentar:
Es wurde dort schon mehrfach ein Fußgängerüberweg beantragt und wegen mangelnder Dauer (!!) - Frequentierung abgelehnt. Ein Überweg, der den Tag über nur selten genutzt wird, ist für Fußgänger nach Aussage der Fachleute sogar gefährlicher als kein Überweg.

Kommentare: 2 **Like: 46** **Dislike: 0**

Östliche Friedrichstraße **Pin:** Autos fahren rücksichtslos über den Gehweg und gefährden Fußgänger. Verkehrsverengungen und parkende Autos haben hier nicht den Effekt der Verkehrsberuhigung, sondern stellen eine Gefahr für Fußgänger dar, da Fahrer einfach auf den Gehweg ausweichen.	 **Kommentare: 0 Like: 46 Dislike: 0**
Östliche Friedrichstraße **Pin:** Gehweg wird durch parkende Autos blockiert und Fußgänger müssen auf die Straße ausweichen. Absolut inakzeptabel und gefährlich.	 **Kommentare: 0 Like: 43 Dislike: 0**

Quelle: Eigene Darstellung

2.5 Ideen

In der **Rubrik Ideen** wurde insgesamt 121 Beiträge (71 Pins und 51 Kommentare) verortet. Hinzu kommen 17 Beiträge die analog per Ideenpostkarte abgegeben wurden.

Die 121 Pins wurden mit 519 Likes und 89 Dislikes versehen. Mit 47 Likes erhielt der Pin mit der Idee zum Errichten eines Blitzers in der Östlichen Friedrichstraße die meiste Zustimmung. Die höchste Ablehnung erhielt ein Pin zur Ortsdurchfahrt, der die Idee von ganztags Tempo 50 in der Ortsdurchfahrt, kombiniert mit einem Parkverbot an der Östlichen Friedrichstraße 10-14, vorschlägt. Dieser Pin hat mit fünf Kommentaren auch die meisten in dieser Rubrik und ist in diesen diskutiert worden.

Abbildung 13: Verortung der Pins in der Rubrik Problemstelle im Untersuchungsgebiet

Quelle: ideenkarte.de/keltern

Bei der Verortung der Ideen wird sichtbar, dass fast für den ganzen Untersuchungsbereich Ideen bestehen. Besonders häufig wurden Ideen mittels Pins oder Postkarten für die Östliche und Westliche Friedrichstraße (29-mal), für die Rathausgasse (25-mal) und für die Bachstraße (14-mal) genannt. Für den Untersuchungsbereich werden folgenden Ideen und Wünsche genannt, die auf das gesamte Untersuchungsgebiet bezogen werden können:

- Altersgerechte+ Familiengerechte Wohnungen
- Mehr Sauberkeit
- Mehr und gepflegteres Grün
- Einen Hähnchenwagen
- Infotafeln zur Geschichte Dietlingens
- Ein Vereins-Verkaufshäusle
- Gemeindetreffpunkt
- Programm zur Verschönerung der Ortsdurchfahrt (z.B. Fassaden/ Blumenbeete)
- Beschilderungskonzept für zentrale Orte
- Abgesenkte Bordsteine an Querungen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

- E-Ladestationen für Fahrräder
- DHL-Paketstation

In der folgenden Abbildung sind zusammengefasste Wünsche und Ideen den entsprechend verorteten Straßen zugeordnet. Besonders häufig wurde dabei das Parken in der Östlichen und Westlichen Friedrichstraße sowie in der Bachstraße thematisiert. Auf dem Dorfplatz stand das Thema Sauberkeit und ein Wochenmarkt im Vordergrund. Es wird deutlich, dass die Teilnehmenden sich einen gemeinsamen Treffpunkt mit einer verbesserten Aufenthaltsqualität wünschen.

Abbildung 14: Themen der Pins zu den Ideen

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © 2021 MapOSMatic/OCitySMap-Entwickler. Kartendaten: © 2021 OpenStreetMap.org und Mitwirkende

Im Folgenden werden die Pins mit der höchsten Zustimmung dargestellt. Diese beziehen sich ebenfalls auf die Östliche und Westliche Friedhofstraße.

Abbildung 15: Pins mit der höchsten Zustimmung in der Rubrik Ideen

Ortsdurchfahrt

Pin: Stationäre Blitzer am Anfang und Ende der 30-er Zone dringend erforderlich. Diese Stelle ist im Besitz der Gemeinde
Kommentar: Blitzer machen erst dann Sinn, wenn eine störungsfreie Durchfahrt mit konstanter Geschwindigkeit gegeben ist. Blitzer in Karlsbad zeigen lediglich einen höheren Lärmpegel durch bremsen/beschleunigen.
Kommentar: *Kann nur das LRA genehmigen. Wurde in den letzten Jahren aber immer abgelehnt.*
Kommentar: *Stationäre Blitzer machen m.E. nur wenig Sinn da nur ganz lokal wirksam. Auch in Karlsbad sind parkende Autos insgesamt die bessere Geschwindigkeits - Bremse als die nur ganz kurz als Schikanen wirkenden Blitzer. Allenfalls am Beginn einer 30 er Begrenzung halte ich sowas für sinnvoll.*

Kommentare: 3 **Like: 47** **Dislike: 3**

Ortsdurchfahrt

Pin: Parkverbot auf der Straße entlang der gesamten Ortsdurchfahrt einführen. Ausgewiesene Parkflächen sind zu benutzen, Parkvergehen müssen stark kontrolliert und geahndet werden.
Kommentar: *Ein komplettes Parkverbot würde ich für falsch halten, da dann die Durchfahrt noch schneller und damit gefährlicher würde. Allerdings sollten m.E. genaue Vorgaben für mögliche Parkplätze gemacht werden, die ein versetztes Parken ermöglichen.*
Kommentar: *Und der Gemeinderat hat sich auch Gedanken gemacht wo man als Anwohner Parken soll?*

Kommentare: 2 **Like: 45** **Dislike: 2**

Östliche Friedrichsstraße

Pin: (Bedarfs-)Ampel in Nähe der Bushaltestellen aufstellen um eine sichere Überquerung der Östlichen für alle zu ermöglichen. Genau wie vor dem Rathaus und in der Westlichen bereits umgesetzt.
Kommentar: *Das ist dringend nötig! Sehr gefährliche Überquerung für Schüler, besonders morgens in den Wintermonaten!*

Kommentare: 1 Like: 44 Dislike: 0

Östliche Friedrichstraße

Pin: Durchgehend Betonpoller entlang der Straße (keine Plastikpoller). Damit Autos und LKWs nicht auf den Gehweg ausweichen und Fußgänger gefährden.
Kommentar: *Wäre sicherlich schön, aber rechtlich nicht zulässig. Selbst die "klappbaren" schmalen Poller haben den Verkehrsspezialisten sehr mißfallen. Sie werden leider mehrfach jährlich bleibend "umgelegt" und müssen immer wieder erneuert werden.....*

Kommentare: 1 Like: 44 Dislike: 2

3 Zusammenfassung

Bei der Online-Beteiligung wurde deutlich, dass die Bürger:innen ihre Ortsmitte Potenzial in der Ortsmitte insbesondere im Dorfplatz, bei der historischen Kelter und an dem Platz vor der Andreaskirche sehen. Problemstellen wurden vor allem an der Ortsdurchfahrt, aber auch der Dorfplatz und die Bachstraße verortet. Thematisch sind hier neben dem Durchgangsverkehr, Lösungen für die eingeschränkten Sichtbeziehungen, fehlende Barrierefreiheit, ruhender Verkehr, Querungen und Sauberkeit zu erarbeiten. Mit über 70 Prozent aller Pins ist die Rubrik *Idee* am häufigsten verwendet worden. Es zeigt sich, dass die Teilnehmenden sich wünschen, dass ihre Ortsmitte wieder mehr belebt wird. Dafür sollte der ruhende Verkehr neu organisiert und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum z.B. durch bequeme Sitzmöglichkeiten, gepflegten Brunnen und mehr Grün verbessert werden.

Die Ansätze der Online-Beteiligung sind ein erster Schritt zu einem Leitbild für eine lebenswerte und verkehrsberuhigte Ortsmitte in Keltern. In weiteren Beteiligungsbausteinen sollen die gesammelten Problemstellen analysiert und die Ideen an einzelnen Orten ausprobiert werden.

Na klar, zusammen halt...

Impulsprogramm der Landesregierung

Keltern - Dietlingen

Ortsmitten - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Dokumentation Hindernisparcours

Karlsruhe, im November 2021

www.planersocietaet.de

Impressum

Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

www.pesch-partner.de

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

www.planersocietaet.de

Annika Worch, M.Sc.

Jonas Schmid, M.Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Hindernisparcours Keltern, Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 5
2 Ablauf 8
3 Zusammenfassung 14

Abbildungsverzeichnis

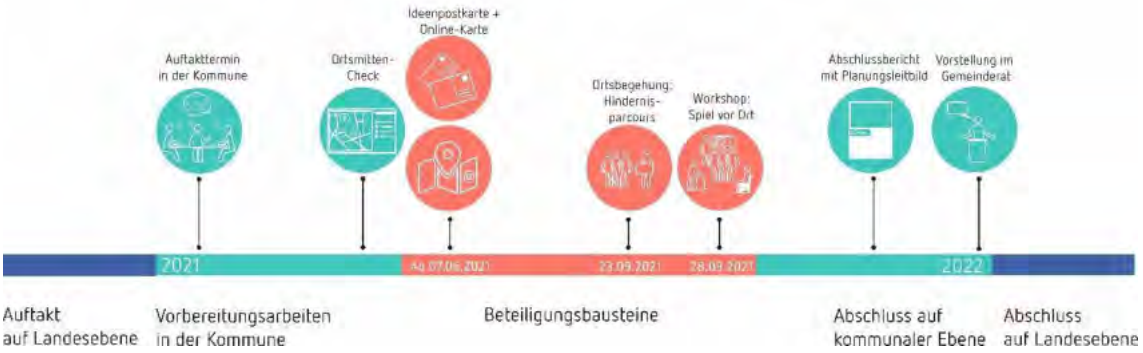
Abbildung 1: Prozessübersicht Ortsmitten-Projekt Keltern 5
Abbildung 2: Ideen aus dem ersten Beteiligungsbaustein 6
Abbildung 3: Unterschiedliche Hilfsmittel für den Hindernisparcours 7
Abbildung 4: Darstellung Begehungsroute 7
Abbildung 5: Impression der Begehung 8
Abbildung 6: Skizze Bodenindikatoren, Beispiel ungesicherte Querung 9
Abbildung 7: Impression der Begehung 10
Abbildung 8: Impression der Begehung 10
Abbildung 9: Impression der Begehung 11
Abbildung 10: Impression der Begehung 12
Abbildung 11: Barrierefrei ausgebaute Fußgängerampel vor dem Rathaus 13

1 Einführung

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat 2019 das ressortübergreifende Impulsprogramm „Na klar, zusammen halt …" ins Leben gerufen. Im Rahmen verschiedener und konkreter Projekte soll 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 der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) entwickelt die Planersocietät gemeinsam mit pesch partner architekten stadtplaner GmbH – unter wissenschaftlicher Begleitung – in 20 baden-württembergischen Kommunen Planungsleitbilder für lebenswerte Ortsmitten. So auch in Keltern für die Ortsmitte in Dietlingen.

Im Rahmen eines standardisierten Verfahrens wird in den 20 Kommunen, in Zusammenarbeit mit Verwaltung, Politik, gesellschaftlichen Akteuren und der Bürgerschaft, der Transformationsprozess der Ortsmitten gestartet und gestaltet werden. Fester Bestandteil in jeder Kommune ist die Erstellung eines **Planungsleitbildes** für die Ortsmitte in einem dialogorientierten Prozess. Die **zugeschnittenen Beteiligungskonzepte** berücksichtigen kommunalspezifische Strukturen und Rahmenbedingungen und fördern vor allem auch eine nachhaltige Implementierung der entsprechend zu ergreifenden Maßnahmen. Bedient wird sich dabei an kommunikativ-partizipativen Bausteinen.

Abbildung 1: Prozessübersicht Ortsmitten-Projekt Keltern



Quelle: Eigene Darstellung

Eine **Online-Beteiligung** stellte in Keltern den ersten Beteiligungsbaustein des Projektes dar. Diese lief zwischen dem 07. Juni und dem 7. Juli 2021. Die Bürger:innen hatten die Möglichkeit in einer interaktiven Karte Lieblingsstellen, Problemstellen und Ideen einzutragen und diese zu bewerten und zu kommentieren. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit sich analog einzubringen, indem Ideenpostkarten ausgefüllt und im Rathaus abgegeben werden konnten. Beide Rückläufe flossen in eine Dokumentation ein, wobei die Online-Teilnahme bzw. der Online-Rücklauf den deutlich größeren Anteil ausmachte. Insgesamt konnten mehr als 170 Beiträge in der interaktiven Karte und durch die Postkarten registriert werden. Ideen aus der interaktiven Karte und der Postkarte waren u.a.:

Abbildung 2: Ideen aus dem ersten Beteiligungsbaustein

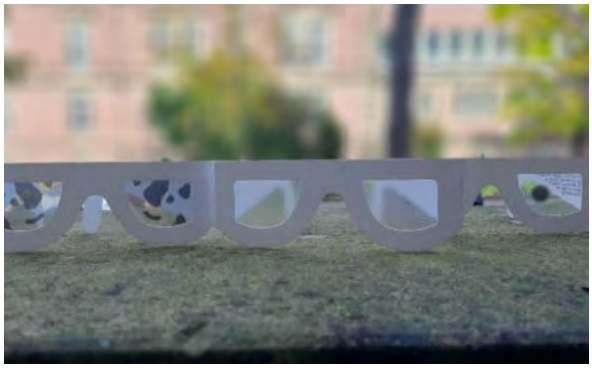
Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage des Ortsmitten-Checks, welcher durch die Fachbüros durchgeführt wurde und den Erkenntnissen des 1. Beteiligungsbausteins, wurde als 2. Beteiligungsbaustein ein **Hindernisparcours** durch den Untersuchungsbereich durchgeführt. Dieser fand am 23. September 2021 gemeinsam mit 16 Personen aus Verwaltung, Gemeinderat und Inklusionsrat statt. Die Teilnehmenden erhielten unterschiedliche Hilfsmittel (Langstock, Rollator etc.), die durch den Sozialdienst Keltern/Straubenhardt den Fachbüros zur Verfügung gestellt wurden, um die Barrierefreiheit der Ortsmitte unter die Lupe zu nehmen.

Hindernisparcours in Dietlingen

Im Laufe des Lebens sind alle auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen: vom Kinderwagen bis hin zu altersbedingten Bewegungseinschränkungen. Daher war das Ziel des Hindernisparcours in Dietlingen, durch verschiedene Hilfsmittel, die Barrierefreiheit des Untersuchungsbereichs der Ortsmitte zu untersuchen. Als Hilfsmittel standen Langstöcke, Brillen mit der Simulation unterschiedlicher Seheinschränkungen (z.B. nur noch 10 % Sehstärke, Altersbedingte Makula-Degeneration, Diabetische Netzhauterkrankung) Rollatoren, ein Kinderwagen und ein Rollstuhl zur Verfügung.

Abbildung 3: Unterschiedliche Hilfsmittel für den Hindernisparcours



Quelle: Planersocietät

Durch die Hilfsmittel und das Ziel die Barrierefreiheit vor Ort gemeinsam zu untersuchen, können die differenzierten Anforderungen an den öffentlichen Raum identifiziert und mögliche Lösungen diskutiert werden. Abgeleitet hat sich die Route aus den genannten Problematiken und wichtigen Orten, die bei der vorherigen Online-Beteiligung genannt wurden (Abbildung 4).

Abbildung 4: Darstellung Begehungsroute

Quelle: Planersocietät | Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

2 Ablauf

Begrüßung

Bürgermeister Bochinger begrüßt die Anwesenden, freut sich auf diese besondere Form der Begehung und ist gespannt neue Aspekte kennenzulernen. Anschließend begrüßt Frau Worch (Planersocietät) die Teilnehmenden und erläutert kurz Anlass, Ziel und Ablauf des Projektes „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten", sowie die Route der heutigen Veranstaltung dargelegt. Herr Schmid (Planersocietät) und Frau Bogner-Rudolf (Inklusionsrat) verteilen an alle Anwesenden die verschiedenen Hilfsmittel, die unter anderem vom Sozialdienst Keltern/Straubenhardt zur Verfügung gestellt wurden.

Abbildung 5: Impression der Begehung

Quelle: Planersocietät

Station 2: Dorfplatz

Der erste Stopp der Begehung findet auf dem Dorfplatz statt. Bei diesem fällt den Teilnehmenden sofort auf, dass es schwierig ist zum bzw. vom Platz wegzukommen. Durch verschiedene Hindernisse wie den Wasserlauf, Bäume und Bänke sind die Zugänge stark eingeschränkt. Zudem stellt der Bodenbelag (gespaltener Natursteinpflaster), der den Dorfplatz umringt, für die Teilnehmenden, die unterschiedliche Hilfsmittel ausprobieren, eine Barriere da. Die Anwesenden diskutieren verschiedene Möglichkeit wie die Zugänglichkeit verbessert werden kann. Beispielsweise wird vorgeschlagen im Bereich der Hauptzugänge über die Rathausgasse und die Bachstraße den Bodenbelag aus der Platzmitte fortzuführen oder einen ähnlich gut berollbare Bodenbelag zu verwenden.

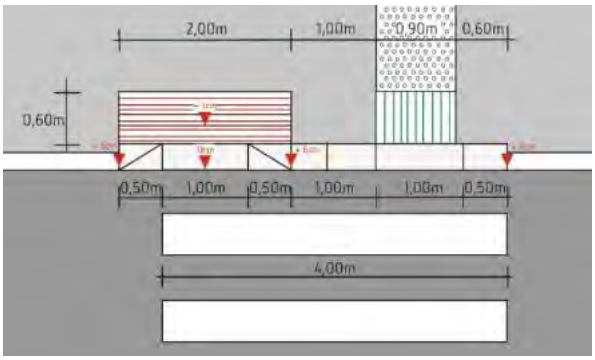
Des Weiteren wird an dieser Station über die vorhandenen Sitzgelegenheiten gesprochen. Einige Bänke sind nur über Stufen und somit nicht barrierefrei zu erreichen, andere weisen keine Armstützen auf, sind somit nicht für alle Generationen geeignet. Positiv angesehen wird, dass der Platz von vielen unterschiedlichen Altersklassen genutzt wird und die Qualität der Sitzmöglichkeiten zufriedenstellend ist.

Station 3: Apotheke Rathausgasse/ Bahnhofstraße/ Bachstraße

Der nächste Stopp fand vor der Apotheke in der Rathausgasse/ Bahnhofstraße/ Bachsstraße statt. In diesem Bereich endet der Verkehrsberuhigte Bereich der Rathausgasse mit einem abgerundeten Bordstein von ca. 3cm zur Bahnhofstraße. Eine Teilnehmende, die auf einen E-Rollstuhl angewiesen ist, erklärt den anderen Teilnehmenden, welche Schwierigkeiten bereits kleine Kanten und Borde für Personen mit Rollstühlen darstellen und demonstriert den Teilnehmenden auch, dass sie nur rückwärts den Bordstein passieren kann. Außerdem berichtet sie, dass es in Dietlingen mehrere Stellen gibt, die für sie solche Hindernisse darstellen, dass Sie auf die Straße ausweichen muss. Frau Worch erklärt daraufhin welche Anforderungen Verkehrsteilnehmende mit unterschiedlichen Behinderungen haben. So benötigen Personen mit Seheinschränkungen Kanten als Leitlinien, um die Fahrbahn zu ertasten, Personen mit rollenden Fortbewegungsmitteln benötigen hingegen einen möglichst nivellierten Verkehrsraum.

Für Querungsstellen wird daher die Verwendung von Doppelborden empfohlen. Dieses Doppelbord beinhaltet eine 1 m breite Nullabsenkung mit Sperrfeld für Menschen mit rollenden Fortbewegungsmitteln und ein ca. 90 cm breites Bord für seheingeschränkte und blinde Personen mit einer Bordhöhe von 6 cm. Dieses ist mit Richtungsfeld ausgestaltet, wodurch seheingeschränkte und blinde Personen die Kante des Gehwegs und die Gehrichtung ertasten können. Durch das Sperrfeld bei der Nullabsenkung können seheingeschränkte Personen dieses Bord ebenfalls ertasten, das ihnen vermittelt, dass in diesem Bereich die Fahrbahn beginnt.

Abbildung 6: Skizze Bodenindikatoren, Beispiel ungesicherte Querung



Quelle: Planersocietät, rechtes Foto: Planersocietät, Tuttlingen

Die Teilnehmenden schildern zudem, dass in diesem Bereich auf Grund der Topografie Fahrzeuge häufig mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs sind. Auch die Sichtbeziehungen für Kinder werden als schlecht empfunden, da diese beispielsweise Mülltonnen und parkende Kfz stark eingeschränkt werden.

Abbildung 7: Impression der Begehung

Quelle: Planersocietät

Station 4: Gemeindebibliothek Bachstraße / Poststraße

Auf dem Weg entlang der Bachstraße zur nächsten Station an der Gemeindebibliothek fallen den Teilnehmenden die an Station 3 besprochenen Thematiken besonders auf und sie testen aus, wie schwer es ist mit dem Rollstuhl eine Bordsteinkante zu passieren (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Impression der Begehung

Quelle: Planersocietät

Angekommen an der Gemeindebibliothek berichten einzelne Teilnehmende welche Erlebnisse sie gemacht haben. Von den Teilnehmenden mit Langstock und Brille mit simulierten Seheinschränkungen wird beschrieben, dass die unterschiedlichen Bodenbeläge durch Gehwegerneuerungen und- instandsetzungsmaßnahmen visuell als Stolperfallen wahrgenommen werden. Auch wird erläutert, dass Höhenunterschiede nur sehr schwer wahrgenommen werden können. Diese Teilnehmenden weisen darauf hin, dass es für Personen mit Seheinschränkungen wichtig wäre einen farblichen Kontrast zwischen Fahrbahn und Gehweg zu haben und dass es bei Instandsetzungsmaßnahmen besser wäre die gesamte Breite des Gehwegs zu erneuern, als nur kleine Bereiche.

Die Teilnehmenden, die Rollstuhl, Kinderwagen oder Rollator testen, berichten, dass der Gehweg in der Bachstraße eine gewisse Querneigung aufweist, die mit diesen rollenden Hilfsmitteln als sehr unangenehm und anstrengend empfunden wird. Zusätzlich merken die Teilnehmenden an,

dass der Gehweg an verschiedenen Stellen durch unterschiedliche Hindernisse eingeschränkt wird, beispielsweise durch fehlenden Grünschnitt, Mülltonnen oder parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg.

Der ruhende Verkehr ist ein Punkt, der an dieser Stelle vor der Bibliothek vertieft diskutiert wird. Frau Worch verweist darauf, dass Gehwegparken nach Straßenverkehrsordnung nicht erlaubt ist, jedoch häufig vom Ordnungsamt geduldet wird. Dies kann durch Öffentlichkeitsarbeit bis hin zu verstärkten Kontrollen des Gehwegparkens verbessert werden. Des Weiteren können Parkverbote eingeführt werden, um an einzelnen Stellen, z.B. im Bereich von Querungen des Schulwegplans Sichtbeziehungen zu verbessern.

Zusätzlich wird an dieser Station auch über die Zugänglichkeit von Gebäuden gesprochen. Eine Teilnehmende berichtet, dass in Keltern oft Zielorte von älteren Menschen, wie beispielsweise auch Tierarztpraxen nicht barrierefrei zugänglich sind. Dies sollte ebenfalls verbessert werden.

Station 5: Fußgängerüberweg Westliche Friedrichstraße

Beim Fußgängerüberweg in der Westlichen Friedrichstraße fällt den Teilnehmenden auf, dass dieser nicht barrierefrei ausgestattet ist und beispielsweise taktile Leitelemente zur Orientierung für blinde und seheingeschränkte Personen fehlen. Zusätzlich wird der verfügbare Gehweg als sehr schmal empfunden. Die Teilnehmenden mit Rollstuhl haben in diesem Bereich sehr wenig Platz, um den Rollstuhl um 90° zu drehen.

Abbildung 9: Impression der Begehung

Quelle: Planersocietät

Station 6: Alte Kelter Kelterstraße

Auch der Weg zur Alten Kelter wurde von einigen Teilnehmenden ganz neu wahrgenommen. Durch die Topografie in diesem Bereich kann die Kelter mit dem nicht elektrisch betriebenen Rollstuhl nur mit Hilfe erreicht werden. An der Kelter angekommen wird auch darauf hingewiesen, dass bei gewissen Steigungen bei Nässe der Bodenbelag in Form von Asphalt sehr rutschig sein

kann. Es wird auch thematisiert, dass dieser Anstieg insbesondere für ältere Menschen anstrengend sein kann und vor der Kelter Sitzgelegenheiten zum Ausruhen und Erholen fehlen.

Die Teilnehmenden wünschen sich für die Alte Kelter einen „Ort der Begegnung". Allerdings fehlen hierfür noch eine barrierefreie Toilette oder ein Behindertenparkplatz. Frau Worch spricht an dieser Stelle auch die Orientierung im öffentlichen Raum an, denn Hinweise zu örtlichen Gegebenheiten wie z.B. der Topografie sowie eine Beschilderung der zentralen Orte mit z.B. Hinweisen zur Geschichte sind ebenfalls Aspekte der Barrierefreiheit, welche für Ortsfremde sowie auch für mobilitätseingeschränkte Personen wichtige Informationen darstellen können. Die Alte Kelter ist derzeit nicht von der Ortsmitte aus beschildert und somit für Ortsfremde auch nur schwierig zu finden.

Abbildung 10: Impression der Begehung

Quelle: Planersocietät

Station 7: Ersinger Straße

Zwischen den Station 6 und 7 liegt die Volksbank an der Westlichen Friedrichstraße. Auch diese ist aktuell nicht barrierefrei zugänglich, was für Personen mit einem Rollstuhl eine Problematik darstellt. An der Station 7 wird die Bushaltestelle in diesem Bereich thematisiert. Diese ist nicht barrierefrei ausgebaut und wird teilweise von Bussen angefahren, die keinen barrierefreien Einstieg ermöglichen können. Seitens der Verwaltung wird erläutert, dass im zukünftigen Nahverkehrsplan enthalten ist, dass auf den Linien, die durch Keltern verkehren, keine Reisebusse mehr eingesetzt werden sollen, sondern Niederflurbusse. Einige Teilnehmende berichten, dass allerdings auch Niederflurbusse mit ausklappbaren Rampen an dieser Haltestelle Schwierigkeiten haben, diese Rampen zu verwenden, da die Haltestelle in einer Busbucht in einer Kurve liegt und somit ein paralleles Halten oft nur schwer möglich ist. Die Verwaltung erläutert, dass die Umlegung der Haltestelle an den Fahrbahnrand in Kombination mit einem barrierefreien Ausbau noch geprüft werden muss, da in der Kurve dieser Umbau schwierig ist.

Des Weiteren wird an dieser Station über die Verfügbarkeit von öffentlichen Toiletten diskutiert. Es wird darauf hingewiesen, dass beispielsweise die Toilette im Spritzenhaus zwar barrierefrei zugänglich ist, die Kabinen aber nicht behindertengerecht gestaltet sind. Frau Worch stellt auch die Aktion „Nette Toilette" vor, bei der lokale Unternehmen mit der Gemeindeverwaltung kooperieren und ihre Toiletten für die Öffentlichkeit öffnen.

Station 8: Fußgängerampel Rathaus Östliche Friedrichstraße

An dieser Station tauscht sich die Gruppe sich über den kleinen Platz gegenüber des Rathauses aus und durch welche Maßnahmen dieser verschönert sowie barrierefrei zugänglich gemacht werden könnte. Unter anderem werden auch die unebenen Treppenstufen und das zu kurze Treppengeländer angesprochen. An der Fußgängerampel wird auch von den Fachplanenden positiv vermerkt, dass die Lichtsignalanlage vor kurzem barrierefrei umgebaut wurde und es nun taktile Leitelemente, akustische Signale sowie ein Doppelbord an dieser Querung gibt, vgl. Abbildung 11. Auch der geplante digitalen Aushang des Rathauses wird kurz thematisiert und besprochen in welcher Höhe dieser anzubringen ist.

Abbildung 11: Barrierefrei ausgebaute Fußgängerampel vor dem Rathaus

Quelle: Planersocietät

Verabschiedung/ Ausblick

Frau Worch und Herr Bochinger verabschieden sich von den Anwesenden. Herr Bochinger zeigt sich zufrieden mit der heutigen Veranstaltung. Er betont, dass das interaktive Format auch auf Thematiken aufmerksam gemacht hat, die bei einer herkömmlichen Begehung eventuell zu kurz gekommen wären. Er bedankt sich auch bei den Teilnehmenden des Inklusionsrat.

Frau Worch bedankt sich für die konstruktiven Hinweise und lädt die Teilnehmenden zum nächsten Beteiligungsbaustein im Prozess des Projektes „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten" ein. Dieser Baustein „Spiel vor Ort" findet am Dienstag, den 28.09.2021 in der Ortsmitte Dietlingen statt.

3 Zusammenfassung

Beim Hindernisparcours in Dietlingen konnten verschiedene Aspekte der Barrierefreiheit von den Teilnehmenden identifiziert werden. Auch konnten Verwaltung und Gemeinderat weiter für die Belange von mobilitätseingeschränkten und seheingeschränkten Personen sensibilisiert werden. Die angesprochenen Thematiken werden beim 3. Beteiligungsbaustein weiter verdeutlicht und werden nach diesem in das Planungsleitbild miteinfließen. Es bleibt festzuhalten, dass sich eine Begehung mit unterschiedlichen Hilfsmitteln bzw. ein „Hindernisparcours" sehr gut zur Sensibilisierung und zur Identifizierung von Problemstellen eignet, da ein anderer Blickwinkel auf Problematiken eingenommen wird.

PROJEKTKOORDINATION: **AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:**

Na klar, zusammen halt...

Impulsprogramm der Landesregierung

Keltern - Dietlingen

Ortsmitten - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Dokumentation Spiel vor Ort

Karlsruhe, im November 2021

www.planersocietaet.de

Impressum

Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

www.pesch-partner.de

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

www.planersocietaet.de

Annika Worch, M.Sc.

Jonas Schmid, M.Sc.

Bildnachweis
Titelseite: Spiel vor Ort Keltern, Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 5
2 Durchführung 7
3 Zusammenfassung 12

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Prozessübersicht Ortsmitten-Projekt Keltern 5
Abbildung 2: Ideen aus dem ersten Beteiligungsbaustein 6
Abbildung 3: Impression aus dem zweiten Beteiligungsbaustein 6
Abbildung 4: Unterschiedliche Hilfsmittel 7
Abbildung 5: Stand zur allgemeinen Projektinformation 8
Abbildung 6: Allgemeine Projektinformation 8
Abbildung 7: Stand zur Verkehrssituation 9
Abbildung 8: Stand zur Aufenthaltsqualität 10
Abbildung 9: Stand zur Barrierefreiheit 11
Abbildung 10: Parcours zur Barrierefreiheit 11

1 Einführung

Die Landesregierung Baden-Württemberg hat 2019 das ressortübergreifende Impulsprogramm „Na klar, zusammen halt …" ins Leben gerufen. Im Rahmen verschiedener und konkreter Projekte soll 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 der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) entwickelt die Planersocietät gemeinsam mit pesch partner architekten stadtplaner GmbH – unter wissenschaftlicher Begleitung – in 20 baden-württembergischen Kommunen Planungsleitbilder für lebenswerte Ortsmitten. So auch in Keltern für die Ortsmitte in Dietlingen.

Im Rahmen eines standardisierten Verfahrens wird in den 20 Kommunen, in Zusammenarbeit mit Verwaltung, Politik, gesellschaftlichen Akteuren und der Bürgerschaft, der Transformationsprozess der Ortsmitten gestartet und gestaltet werden. Fester Bestandteil in jeder Kommune ist die Erstellung eines **Planungsleitbildes** für die Ortsmitte in einem dialogorientierten Prozess. Die **zugeschnittenen Beteiligungskonzepte** berücksichtigen kommunalspezifische Strukturen und Rahmenbedingungen und fördern vor allem auch eine nachhaltige Implementierung der entsprechend zu ergreifenden Maßnahmen. Bedient wird sich dabei an kommunikativ-partizipativen Bausteinen.

Abbildung 1: Prozessübersicht Ortsmitten-Projekt Keltern

Quelle: Eigene Darstellung

Eine **Online-Beteiligung** stellte in Keltern den ersten Beteiligungsbaustein des Projektes dar. Diese lief zwischen dem 07. Juni und dem 7. Juli 2021. Die Bürger:innen hatten die Möglichkeit in einer interaktiven Karte Lieblingsstellen, Problemstellen und Ideen einzutragen und diese zu bewerten und zu kommentieren. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit sich analog einzubringen, indem Ideenpostkarten ausgefüllt und im Rathaus abgegeben werden konnten. Beide Rückläufe flossen in eine Dokumentation ein, wobei die Online-Teilnahme bzw. der Online-Rücklauf den deutlich größeren Anteil ausmachte. Insgesamt konnten mehr als 170 Beiträge in der interaktiven Karte und durch die Postkarten registriert werden. Ideen aus der interaktiven Karte und der Postkarte waren u.a.:

Abbildung 2: Ideen aus dem ersten Beteiligungsbaustein

Quelle: Planersocietät

Auf Grundlage des Ortsmitten-Checks, welcher durch die Fachbüros durchgeführt wurde und den Erkenntnissen des 1. Beteiligungsbausteins, wurde als 2. Beteiligungsbaustein **ein Hindernisparcours** durch den Untersuchungsbereich durchgeführt. Dieser fand am 23. September 2021 gemeinsam mit 16 Personen aus Verwaltung, Gemeinderat und Inklusionsrat statt. Die Teilnehmenden erhielten unterschiedliche Hilfsmittel (Langstock, Rollator etc.), die durch den Sozialdienst Keltern/Straubenhardt den Fachbüros zur Verfügung gestellt wurden, um die Barrierefreiheit der Ortsmitte unter die Lupe zu nehmen.

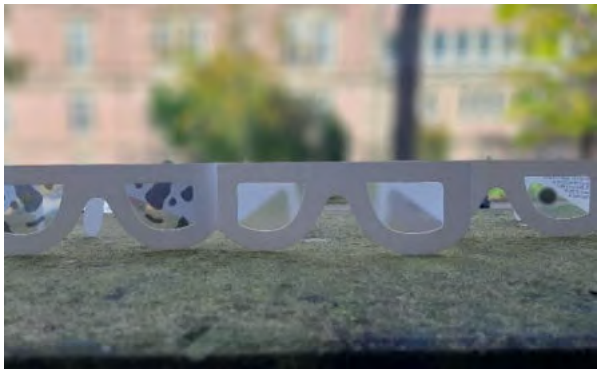
Abbildung 3: Impression aus dem zweiten Beteiligungsbaustein

Quelle: Planersocietät

2 Durchführung

Als dritter Beteiligungsbaustein wurde in Keltern das Format „Spiel vor Ort" gewählt. Dieser fand am Dienstag, den 28.09. 2021 zwischen 16.30 und 19.00 Uhr im Bereich des Dorfplatzes, der Rathausgasse und der Bachstraße statt. An diesen Orten wurde, unterstützt durch Plakate, über das Projekt und die bisherigen Beteiligungsformate informiert, Quizfragen konnten beantwortet und unterschiedliche Hilfsmittel spielerisch vor Ort ausprobiert werden. Als Hilfsmittel standen Langstöcke, Brillen mit der Simulation unterschiedlicher Seheinschränkungen (z.B. nur noch 10 % Sehstärke, Altersbedingte Makula-Degeneration, Diabetische Netzhauterkrankung), Rollatoren, ein Kinderwagen und ein Rollstuhl zur Verfügung.

Abbildung 4: Unterschiedliche Hilfsmittel



Quelle: Planersocietät

Die Wahl fiel auf dieses Format, um den Bürger:innen ohne Anmeldung, spontan vor Ort zu ermöglichen, mit Verwaltung, dem Inklusionsrat, anderen Bürger:innen und Planenden ins Gespräch zu kommen. Gleichzeitig wurde dieses aneignende Format in Keltern eingesetzt, um die Bürgerschaft für verschiedene Problematiken und mögliche Maßnahmen im öffentlichen Raum zu sensibilisieren. Auch die Information zum Projekt war ein Bestandteil dieses aufsuchenden Formats. So wurden neben der allgemeinen Information zum Projekt auch durchgeführten Beteiligungsbausteine beim „Spiel vor Ort" in Dietlingen reflektiert. Des Weiteren wurde dieser Termin auch dazu genutzt die Ergebnisse des von den Fachbüros durchgeführten Ortsmitten-Checks der Bürgerschaft vorzustellen.

Abbildung 5: Stand zur allgemeinen Projektinformation

Quelle: Planersocietät

Neben dem Rückblick auf die Beteiligungsbausteine wurden beim „Spiel vor Ort" drei Themenfelder behandelt, die sich in den vorherigen Beteiligungen als Schwerpunkte herausgebildet haben.

Abbildung 6: Allgemeine Projektinformation

Quelle: Planersocietät

In der Bachstraße wurde ein Stand zur Nahmobilität und zur Verkehrssituation aufgebaut. An dieser Station wurden die Bürger:innen dazu befragt, wie viel Schritte ein Mensch im Durchschnitt am Tag zu Fuß geht, welche Regeln in einer Fahrradstraße gelten und wie viel Fahrräder auf einen Parkplatz passen. Zur Verdeutlichung dieser Fragestellung wurde ein Parkplatz gesperrt und eine Plane mit fünf Radabstellbügeln für 10 Fahrräder in der Größe eines Parkplatzes auf diesen gelegt. Die Auflösung der Quizfragen fand auf der Rückseite der Stellwand statt. Viele der

Vorbeifahrenden schauten Interessiert nach dieser Station, einige Radfahrende drehten auch noch einmal um, um nachzufragen, was der Zweck der Aktion sei. Einige Kinder stellten während der Veranstaltung ihre Fahrräder auf die Plane.

Während die meisten Teilnehmenden die Anzahl der Schritte die ein Mensch im Durchschnitt am Tag macht richtig einschätzen, bestanden bei den geltenden Regelungen in Fahrradstraßen noch ein paar Unsicherheiten. Bei der Anzahl wie viel Fahrräder auf einen Parkplatz passen lagen die Antworten zwischen sechs und 14 Fahrrädern. Dies konnte durch die Plane aufgelöst werden.

Die überwiegende Anzahl der teilnehmenden Bürger:innen befürwortet eine Stärkung der Nahmobilität in Form von mehr Fahrradabstellbügeln und einer Fahrradstraße in der Bachstraße. Viele der Teilnehmenden sind häufiger mit dem Fahrrad unterwegs und sind daher eine Verbesserung der Radverkehrssituation gegenüber sehr positiv eingestellt. Mehrfach wurde angeregt, dass zur Verbesserung des Radfahrens nur auf einer Fahrbahnseite geparkt werden sollte. Dem hingegen wurde aber auch beschrieben, dass es zu wenige Parkplätze in diesem Bereich gibt. Auch wurde von Teilnehmenden erläutert, das Bürger:innen von ländlich geprägten Strukturen auf das Auto angewiesen sind und daher keine Notwendigkeit besteht die Situation für den Radverkehr zu verbessern.

Abbildung 7: Stand zur Verkehrssituation

Quelle: Planersocietät

Die Aufenthaltsqualität der Ortsmitte wurde an einem Stand in der Rathausgasse thematisiert. Hier konnten die Bürger:innen Anregungen zur Ortsmitte und insbesondere zur Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte geben und Stellen verorten, an denen Sitzmöglichkeiten geschaffen werden sollten. Dies wurde für die Bücherei und für die Ecke Bachstraße/ Friedenstraße getan. Durch gelbe Sitzhocker konnten im Bereich der Apotheke auch andere Blickwinkel eingenommen werden.

Anregungen und Wünsche an dieser Station waren:

- Rathausgasse: Fußgängerzone mit Pollern
- Rathausgasse: Parkplätze weg

- Rathausgasse: Parkplätze weg + Sitzbänke
- Bachstraße: weniger Parken
- Gebäude am Dorfplatz mehr nutzen (z.B. für Feste)
- Bachstraße: Bücherei als Treffpunkt mit Sitzbank etc.
- Bachstraße: Zebrastreifen auf Höhe der Apotheke
- Wochenmarkt auf dem Dorfplatz
- Parkraum schaffen
- Leerstände vermeiden (z.B. Bachstraße)
- Leerstände sanieren (z.B. Bahnhofstraße)
- Bahnhofstraße: Müllsituation Parkplatz verbessern
- Dorfplatz: Müllsituation für Pizzakartons verbessern
- Dorfplatz: Sauberkeit verbessern
- Dorfplatz: Spielgerät z.B. Murmelbahn um den Platz
- Dorfplatz: Brücke/Rampe mit Geländer als direkter Zugang zum Spritzenhaus

Die Wünsche der Bürger:innen wurden dokumentiert und fließen in die Maßnahmenerarbeitung für das Zielkonzept für eine lebenswerte und verkehrsberuhigte Ortsmitte mit ein.

Abbildung 8: Stand zur Aufenthaltsqualität

Quelle: Planersocietät

Die Barrierefreiheit wurde an einem weiteren Stand auf dem Dorfplatz thematisiert. Dieser Stand wurde durch den Inklusionsrat betreut. Die Teilnehmenden konnten dort schätzen, wie viel Platz eine Person benötigt, mit einem Rollstuhl zu drehen oder wie viel Platz benötigt wird, damit sich zwei Personen begegnen können. Die Teilnehmenden schätzen den Radius zum Drehen mit einem Rollstuhl auf ca. 2m, für den Begegnungsraum zweier Personen mit ca. 1,5m. Die Auflösung auf

der Rückseite informierte die Teilnehmenden darüber, dass zum Drehen mit dem Rollstuhl 1,5m und für eine Begehung von zwei Personen 1,8m benötigt werden.

Abbildung 9: Stand zur Barrierefreiheit

Quelle: Planersocietät

Zusätzlich konnten die Bürger:innen an zwei kleinen Parcours ausprobieren mit dem Rollstuhl oder Rollator oder mit einem Blindenstock auf den Dorfplatz zu gelangen. Dabei wurden mehrere Hindernisse deutlich. Neben dem Bodenbelag wurden auch der Baumbestand und die Sitzbänke im Zugangsbereich sowie ungleichmäßigen Stufen vor dem Spritzenhaus als Hindernisse wahrgenommen.

Abbildung 10: Parcours zur Barrierefreiheit

Quelle: Planersocietät

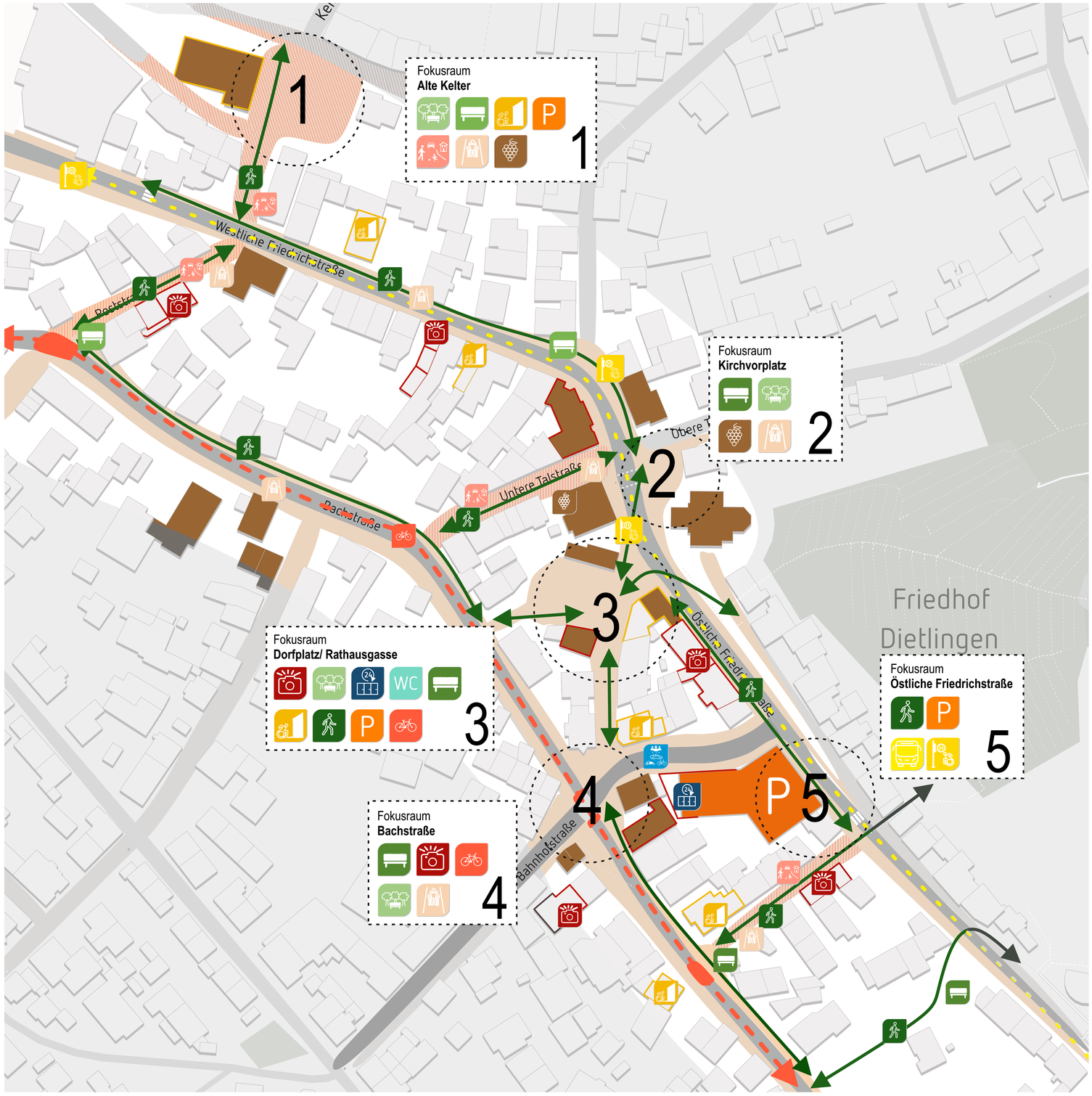
3 Zusammenfassung

Beim „Spiel vor Ort" konnten Bürger:innen sich über das Projekt informieren und für Problematiken und Maßnahmenvorschläge sensibilisiert werden. Gerade durch die Parcours konnte ein anderer Blickwinkel auf das wichtige Thema der Barrierefreiheit eingenommen werden. Viele Teilnehmende kamen auch zufällig zu diesem Beteiligungsformat vorbei und beteiligten sich an den Quizfragen. Einige Bürger:innen nutzen gezielt die Chance, mit der Verwaltung und insbesondere Bürgermeister Bochinger in Kontakt zu treten und die Problematiken zu Leerständen vor Ort zu thematisieren. Somit konnte dieses aufsuchende Format den bisherigen Teilnehmendenkreis der Veranstaltungen weiter ergänzen.

PROJEKTKOORDINATION: **AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:**

ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Na klar, zusammen halt...
Impulsprogramm der Landesregierung



ORTSMITTEN - Zielplan

Keltern Dietlingen

- Radverkehrsverbindung **stärken**
- Parkraum neu **verteilen**
- Verkehrsfluss für ÖPNV **verbessern**
- Zugang zum ÖPNV **verbessern**
- Verkehrsberuhigung **durchführen**
- Wege, Straßen und Plätze barrierearm **gestalten**
- Zugang zu Gebäuden **optimieren**
- Attraktive Wege für den Fußverkehr **ermöglichen**
- Sitzrouten **anlegen**
- Aufenthaltsbereiche **aufwerten**
- Öffentliche Toilette **einrichten**
- Lokale Angebote **generieren**
- Sharing-Angebote **bereitstellen**
- Erscheinungsbild **steigern**
- Identitätsstiftende Elemente **hervorheben**

koordiniert durch: nvbw

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

Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog.