Ortsmitten –

gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Kommunaler Abschlussbericht Weinstadt - Großheppach

Datum 20.01.2022

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

Mario Flammann, Dipl.-Ing.
Desiree Gubisch, M.Sc.

Bildnachweis

Titelseite: pesch partner architekten stadtplaner GmbH

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

Inhaltsverzeichnis

Verzeichnisse **4**

1 Einführung **6**

1.1 Hintergründe zum Modellprojekt 6

1.2 Ausgangslage Weinstadt - Großheppach 8

2 Ortsmitten-Check **10**

2.1 Methodik 10

2.2 Bewertung des Untersuchungsraums 12

2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen 18

3 Beteiligungskonzept **20**

3.1 Workshop mit Akteuren 20

3.2 Homepage und Postkarten 22

3.3 „Auf einen Wein mit EBM Deißler“ 24

3.4 Platzfest mit Planungsstand in der Ortsmitte 25

4 Zielplan und Maßnahmen **27**

5 Planungsleitbild **41**

Anhang **42**

Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Weinstadt - Großheppach 7
Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks 10
Abbildung 3: Ortsbild 12
Abbildung 4: Lokale Ökonomie 12
Abbildung 5: Nutzungsqualität 13
Abbildung 6: Verweilqualität 13
Abbildung 7: Bewegungsqualität 14
Abbildung 8: Zugangsqualität 14
Abbildung 9: Fahrradabstellanlage 15
Abbildung 10: Fußgängerüberweg 15
Abbildung 11: Lokale Ökonomie 16
Abbildung 12: Bauliche Qualität 16
Abbildung 13: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmitten-Checks 17
Abbildung 14: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale 18
Abbildung 15: Stärken und Schwächen 21
Abbildung 16: Ideen mitteilen 21
Abbildung 17: Ergebnismodell 21
Abbildung 18: Gemeinsam diskutieren 21
Abbildung 19: Bilddokumentation Engstelle 22
Abbildung 20: Bilddokumentation Radweg 22
Abbildung 21: Bilddokumentation Zonierung 22
Abbildung 22: Bilddokumentation Querung 22
Abbildung 23: Plakat - Allgemeine Infos 23
Abbildung 24: Postkarte 23
Abbildung 25: Diskussion und Austausch 24
Abbildung 26: Planungstand auf Brachfläche 26
Abbildung 27: Ideen verorten 26
Abbildung 28: Abstimmen 26
Abbildung 29: Informieren 26
Abbildung 30: Diskutieren 26
Abbildung 31: Zusammenfassende Ergebnisse der Beteiligungsformate 27
Abbildung 32: Zielplan 29
Abbildung 33: Maßnahmen Prinz-Eugen-Platz 30
Abbildung 34: Impulsmaßnahme Prinz-Eugen-Platz 31
Abbildung 35: Maßnahmen Brachfläche 32
Abbildung 36: Impulsmaßnahme Grüne Oase 33
Abbildung 37: Maßnahmen Einzelhandel und Gastronomie 34
Abbildung 38: Ausblick Einzelhandel 35
Abbildung 39: Maßnahmen Verkehr 35
Abbildung 40: Impulsmaßnahme Verkehrsberuhigung Pfahlbühlstraße 37
Abbildung 41: Maßnahmen Brachfläche 38
Abbildung 42: Ausblick Rathaus 39

Abkürzungsverzeichnis

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

LSA	Lichtsignalanlagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MLR	Ministerium für Ernährung, Ländlicher Raum und Verbraucherschutz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
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
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 Großheppach die Chance, ihre Ortsmitte als zentralen Treffpunkt des gesellschaftlichen Lebens und als Ort der Beteiligung zu etablieren und weiterzuentwickeln. Gemeinsam mit Bürgerschaft, Vereinen, Verbänden, Verwaltung und Politik wurden im Jahr 2021 Vorschläge für eine lebenswerte und barrierefreie Gestaltung der Ortsmitte gesammelt und gemeinsam daraus Maßnahmenvorschläge, ein Zielplan und ein Planungsleitbild entwickelt.

1.1 Hintergründe zum Modellprojekt

Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

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

Ausgangssituation und Ziel

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

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

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

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

Bewerbungsprozess und Auswahl

Alle Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg waren aufgefordert, am 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 Einwohnern:innen ein.

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Weinstadt - Großheppach

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 2), ein auf die Kommune zugeschnittenes Beteiligungskonzept mit unterschiedlichen Bausteinen (vgl. Kapitel 3), welches die kommunalen Herausforderungen berücksichtigt, und die abschließende Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen, einem Zielplan und einem Planungsleitbild (vgl. Kapitel 4 und 5).

1.2 Ausgangslage Weinstadt - Großheppach

Was macht den Untersuchungsraum aus?

Die Stadt Weinstadt liegt im Verdichtungsraum der Stadt Stuttgart und unterteilt sich in fünf Stadtteile. Vier Stadtteile - Beutelsbach, Endersbach, Schnait und Strümpfelbach - liegen südlich der Rems, Großheppach liegt als einziger Stadtteil nördlich der Rems. Insgesamt zählt die Stadt rund 26.900 Einwohner und ist die sechsgrößte Stadt des Rems-Murr-Kreises. Die beiden Stadtteile Endersbach und Beutelsbach verfügen über einen S-Bahn Anschluss. Außerdem ist Weinstadt über die B29 an das überörtliche und regionale Verkehrsnetz angeschlossen. Entlang dieser Verkehrsachsen ist das Stadtbild stark gewerblich geprägt. Endersbach bildet durch die gute Anbindung einen Versorgungsschwerpunkt in der Region aus. Die anderen Stadtteile sind überwiegend durch Wohnen gekennzeichnet und weisen somit einen kleinstädtischen, fast schon dörflichen Charakter auf. Geprägt wird die Region vom Weinbau und der Obstverarbeitung, aber auch einigen Industrie- und Gewerbeunternehmen.

Wie in vielen Stadt- und Ortsteilzentren hat auch in Großheppach der öffentliche Raum seine Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlich und vielfältig nutzbarer Raum durch die zunehmende Mobilisierung und den Verkehr stark eingebüßt. Die Verkehrsanlagen sind auf den motorisierten Verkehr ausgelegt und die Flächen für Fußgänger und Radfahrer somit auf das Wesentliche reduziert. Durch unattraktive Platzierung der Möblierung und Pflanzenbeete wird diese Situation verstärkt und schränkt die Aufenthaltsqualität in der Mitte rund um den Prinz-Eugen-Platz weiter ein. Die Grundversorgung durch Einzelhandel und Gastronomie sind entlang der Pfahlbühlstraße und am Prinz-Eugen-Platz vorhanden, gleichwohl wird der historische Ortskern meist nur für schnelle Besorgungen genutzt und spielt als Begegnungsort eine untergeordnete Rolle. Im Rahmen der Remstalgartenschau wurde ein Teilabschnitt der Rems aufgewertet und wieder zugänglich gemacht. Die „Mühlwiesen“ sind ein beliebtes Ziel für Familien, wie auch Fahrradtourist:innen. Jedoch profitiert die Ortsmitte noch nicht von der Aufwertung.

Eckdaten des Bearbeitungsprozesses

Nach einem verwaltungsinternen Projektauftakt mit Ortsbegehung und einer Projektvorstellung mit ersten Analyseergebnissen (Ortsmitten-Check) im Gemeinderat konnte ein gemeinsamer Workshop mit lokalen Vertreter:innen Ende Juli 2021 in der Prinz-Eugen-Halle stattfinden. Zeitgleich startete die Information der Bürger:innen über Plakate in verschiedenen Schaufenstern und im Einzelhandel in der Ortsmitte. Diese beinhalteten kurze Informationen zum Modellprojekt, ein kleiner Ausblick auf die verschiedenen Beteiligungsformate sowie die Verlinkung der Homepage mit weiteren Informationen und einer analysebegleitenden Bilddokumentation. Ergänzend konnten sich die Bürger:innen an einer Postkartenaktion beteiligen und ein erstes Meinungsbild und Ideen einbringen. Um die Sommerpause aktiv zu nutzen und weiter auf das Projekt und die Postkartenaktion aufmerksam zu machen, plante die Kommune in Eigeninitiative die Veranstaltung „Auf einen Wein mit dem Ersten Bürgermeister“. Bei Wein und Brezeln gab es somit die Möglichkeit persönlich ins Gespräch zu kommen, zu diskutieren und Fragen zu stellen.

Die Beteiligungsformate wurden dann Mitte September mit einem Planstand in der Ortsmitte abgeschlossen, bei dem die Ergebnisse der Beteiligungen dargestellt wurden und über einzelne Maßnahmenvorschläge abgestimmt werden konnte. Dafür wurde die zentral liegende Brachfläche freigeräumt und damit ein sichtbarer erster Impuls gesetzt: „hier passiert etwas“.

2 Ortsmitten-Check

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

2.1 Methodik

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

Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks

Quelle: Eigene Darstellung

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

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

2.2 Bewertung des Untersuchungsraums

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

Abbildung 3: Ortsbild

Quelle: Eigene Aufnahme

Ortsbild und Nutzung

Das Ortsbild von Großheppach wird durch klare Raumkanten und Fachwerkhäuser charakterisiert und ergibt ein meist stimmiges Erscheinungsbild. Jedoch benötigen einzelne Gebäude eine Sanierung der Fassade. Außerdem prägen die Aegidiuskirche, das Rathaus, die Steinscheuer oder auch die Bäckhäusle den Raum.

Aktive Erdgeschossnutzungen sind zum Großteil erhalten. Wichtige Nahversorger wie Bäcker, Metzger und Apotheke sind gut frequentiert und Treffpunkt für Begegnungen. Die einzelnen Leerstände befinden sich teilweise in sehr zentraler Lage.

Abbildung 4: Lokale Ökonomie

Quelle: Eigene Aufnahme

Aufenthaltsqualität

Die Ortsmitte wurde in den 70er Jahren aufgewertet sowie Pflanz- und Baumbeete angelegt. Diese sind Teil der Grünen Infrastruktur und erfüllen wichtige Aspekte der Klimaanpassung. Die Gestaltung und Platzierung ermöglichen jedoch nur eine eingeschränkte Nutzung des Platzes. Der Prinz-Eugen-Platz lässt aufgrund seiner Gestaltung wenig Bespielung für Veranstaltungen wie Wochenmarkt o.ä. zu. Auch gibt es keine Angebote, die den Raum für Bürger:innen attraktiv und nutzbar machen.

Kaum einer der Plätze in der Ortsmitte Großheppach hat ein attraktives Angebot, welche zum Verweilen einlädt. Die Plätze sind kaum gestaltet und es fehlen vor allem geeignete Sitz- und/oder Spielmöglichkeiten bzw. andere attraktive Gestaltungselemente wie Informationstafeln, Bücherschrank, WC usw.

Abbildung 5: Nutzungsqualität

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 6: Verweilqualität

Quelle: Eigene Aufnahme

Barrierefreiheit

Die Gehwegbreite sind in manchen Bereichen mit deutlich weniger als 1,50 m sehr schmal und für Rollstuhlfahrer:innen, Personen mit Kinderwagen oder Rollatoren nur eingeschränkt nutzbar. Solche Engstellen befinden sich zum Beispiel zwischen der Apotheke und der Aegiduskirche. Weitere Hindernisse sind auf dem Prinz-Eugen-Platz parkende Autos oder Pflanzbeete die umfahren werden müssen. Die Bordsteine sind an Querungsstellen zwar abgesenkt, Bodenindikatoren oder Rollbords sind jedoch nicht vorhanden.

Die Zugänglichkeit von Gebäuden ist meistens nur über Treppen gegeben und für körperlich beeinträchtige Personen nicht ohne Hilfe überwindbar. Zudem sind auch die Bushaltestellen nicht ausreichend barrierefrei gestaltet. Die Haltestelle Prinz-Eugen-Platz in Richtung Waiblingen hat weder Sitzmöglichkeiten noch eine ausreichend hohe Bordsteinhöhe. In Richtung Endersbach ist eine überdachte Sitz- und Wartemöglichkeit sowie ein erhöhter Bordstein vorhanden.

Abbildung 7: Bewegungsqualität

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 8: Zugangsqualität

Quelle: Eigene Aufnahme

Aktive Mobilität

In Großheppach ist eine gute ÖPNV-Verbindung mit regelmäßiger Taktung vorhanden, welche zudem auf die S-Bahn in Endersbach abgestimmt ist.

Der Remstal-Radweg führt an der Rems entlang und ist gut ausgebaut. Dahingegen gibt es keine sicheren Fahrradwege oder Schutzstreifen in der die Ortsmitte. An der Eimündung Pfahlbühlstraße und Kleinheppachstraße ist die Situation im Kurvenbereich besonders kritisch. Im Ortskern sind nur einzelne niedrige Radabstellanlagen vorhanden. Hingegen ist an den Mühlwiesen eine ausreichende Anzahl an gut nutzbaren Fahrradanlehnbügel integriert. E-Bike Lademöglichkeiten gibt es keine.

Für Fußgänger:innen ist das Gehen in der Ortsmitte an vielen Stellen unattraktiv. Engstellen oder Hindernisse wie parkende Autos, Poller oder Pflanzenbeete erschweren die Fortbewegung. Im Bereich der Ortsmitte gibt es zwei Möglichkeiten – mit Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg – die Kleinheppacher Straße sicher zu queren. Weitere sichere Querung sind aufgrund von mangelnder Sichtbeziehung und der Geschwindigkeit des Verkehrs nicht möglich.

Abbildung 9: Fahrradabstellanlage

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 10: Fußgängerüberweg

Quelle: Eigene Aufnahme

Verkehrssituation

In Großheppach ist der zu Verfügung stehende Verkehrsraum überwiegend dem motorisierten Verkehr vorbehalten. Auf der Hauptstraße sind keine Geschwindigkeitsreduzierungen oder andere Restriktionen für den motorisierten Verkehr vorgenommen. Es gibt keinerlei Fahrradwege oder -schutzstreifen.

Die Gehwege sind zum Teil sehr schmal. Fußgänger und Radfahrer verweilen meist nicht lange auf den Straßen und Plätzen.

Der Kreuzungsbereich Kleinheppachstraße und Pfahlbühlstraße erzeugt bedingt durch den Straßenverlauf eine unübersichtliche Situation. Zudem hält der Bus in der direkt angrenzenden Haltebucht. Um die Einmündung zu entschärfen können Fußgänger in diesem Bereich, geleitet durch Baumbeete, keine direkte Verbindung der Straßenquerung nehmen.

Das Parken ist nur auf ausgewiesenen Flächen möglich.

Abbildung 11: Lokale Ökonomie

Quelle: Eigene Aufnahme

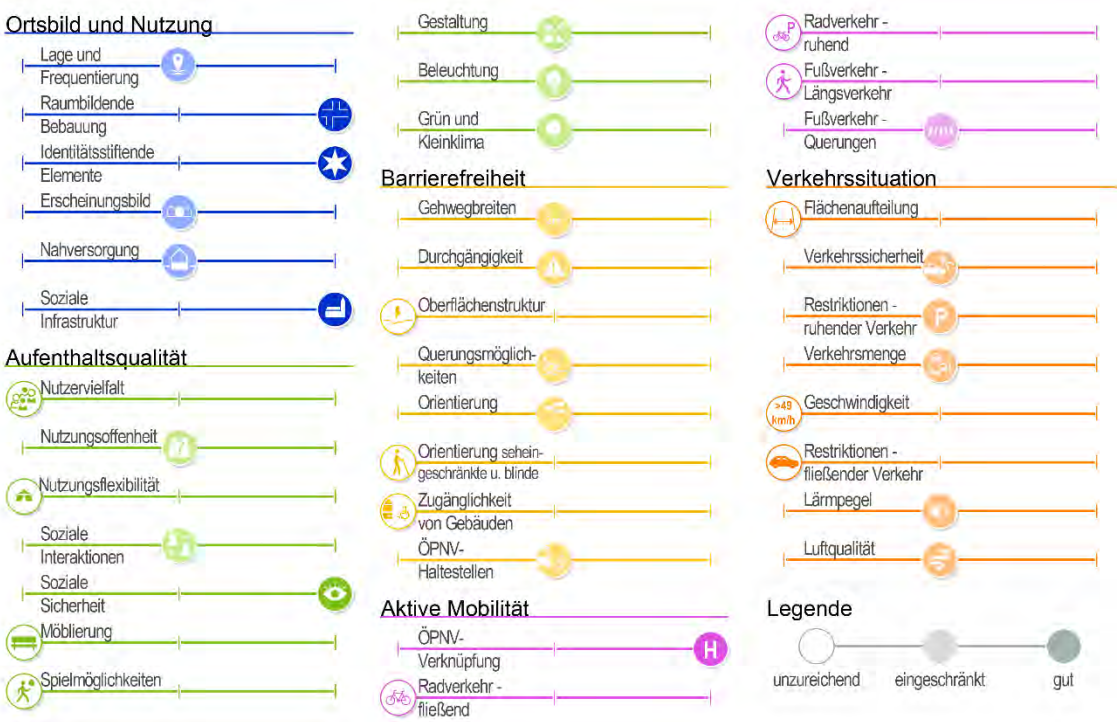
Abbildung 12: Bauliche Qualität

Quelle: Eigene Aufnahme

Im nachfolgenden Lageplan werden einzelne Kriterien räumlich verortet. Die Auswahl der dargestellten Icons soll ein Gesamtbild der Ortsmitte mit ihren Stärken und Schwächen darstellen und wesentliche Aspekte hervorheben. Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

Abbildung 13: Analyseplan (Luftbildplan) des Ortsmitten-Checks

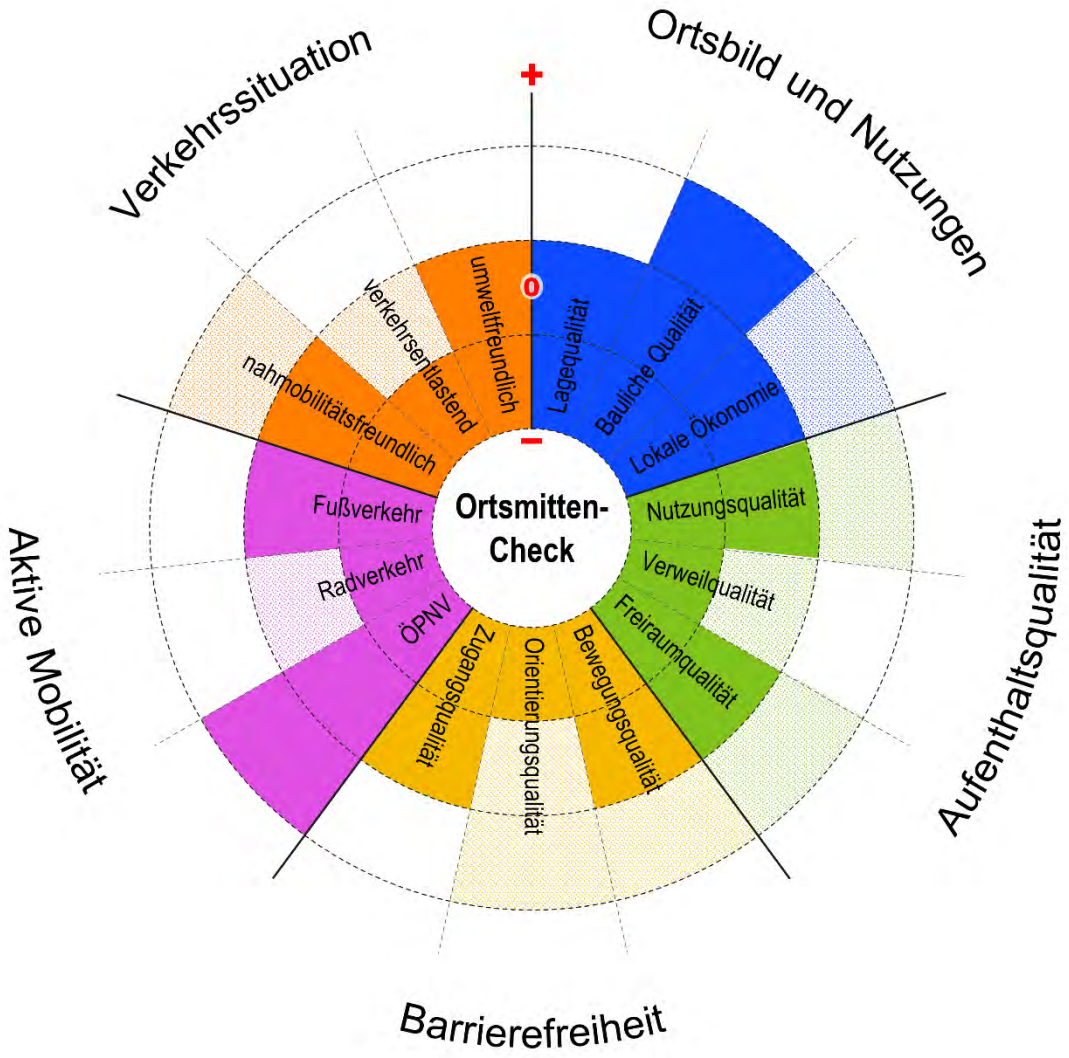
Quelle: Eigene Darstellung



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 14: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale



Quelle: Eigene Darstellung

Legende:

Bestandsituation

Herausforderungen & Entwicklungspotenziale

Der Hauptindikator **Ortsbild und Nutzung** zeigt in allen drei Bereichen ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Lage ist zentral im Stadtteil gelegen und gut ins Wegenetz eingebunden. Zudem enthält die Ortsmitte einen Versorgungsbereich der für schnelle Besorgungen genutzt wird. Die bauliche Qualität wird in Bezug auf die Fassadengestaltung oder vorhandene Raumkanten als ansprechend empfunden. Vor allem der historische Gebäudebestand mit zahlreichen Fachwerkhäusern ist charakteristisch und in hohem Maße identitätsstiftend. Potenzial wird in der Erdgeschossnutzung der Nahversorger und Einzelhändler gesehen. Hier kann über die Weiterentwicklung bestehender Strukturen und ergänzende neue Konzepte eine attraktive Erdgeschossnutzung etabliert werden, welche sich positiv auf die Belebung des Startraums auswirkt.

Der Hauptindikator **Aufenthaltsqualität** zeigt zahlreiche Defizite auf. Im Umkehrschluss deuten sich hier aber auch große Möglichkeiten an, die Bereiche positiv zu entwickeln. Potenzial wird im Bereich der Grünausstattung und einer Verbesserung des Kleinklimas gesehen. Die an den Prinz-Eugen-Platz angrenzende Brachfläche hat hierfür ein besonderes Entwicklungspotenzial. Die Verweilqualität kann mit neuer Möblierung, Spielmöglichkeiten und einer ansprechenden Gestaltung des Platzes deutlich gesteigert werden. Auch die Nutzungsmöglichkeiten lassen sich durch eine Umplanung erweitern und mit neuen Qualitäten gestalten.

Im Bereich der **Barrierefreiheit** können bestehende Defizite durch punktuelle Eingriffe verbessert werden. Die ÖPNV-Haltestellen sollen mit einer entsprechend notwendigen Bordhöhe ausgestattet werden und somit den selbstständigen Zugang von körperlich eingeschränkten Personen sicherzustellen. Eine taktile Oberfläche für Seheingeschränkte Personen ist zudem in wichtigen Kreuzungsbereichen zur besseren Orientierung umzusetzen. Außerdem gibt es im Bereich der Bewegungsqualität z.B. durch abgesenkte Bordsteine oder weniger Hindernissen von Mobiliar, die Möglichkeit, die Situation zu verbessern.

Im Hauptindikator **Aktive Mobilität** gibt es im Bereich Radverkehr deutliches Verbesserungspotenzial. In der Ortsmitte ist keine geeignete Radinfrastruktur vorhanden. Attraktive Radwege führen an der Ortsmitte vorbei. Dahingegen ist das ÖPNV Angebot mit regelmäßiger Taktung und einer zeitlichen Abstimmung auf die S-Bahn in Endersbach positiv hervorzuheben.

Die **Verkehrssituation** in Großheppach ist durch eine mäßige Belastung durch den motorisierten Individual- aber auch Schwerlastverkehr gekennzeichnet, die – wenn auch nicht grundsätzlich veränderbar – Optimierungspotenzial bietet. Im Bereich der Flächenaufteilung kann der zu Verfügung stehende Verkehrsraum gleichmäßiger verteilt werden, um alle Verkehrsteilnehmenden angemessen zu berücksichtigen. Weiter kann eine Entlastung durch Reduzierung der Geschwindigkeit erzielt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die Analyse und Betrachtung der Ortsmitte hat vier Schwerpunktthemen ergeben, die für die weitere Bearbeitung eine wichtige Rolle spielen:

- Wie kann die Identität mit der Ortsmitte gestärkt und soziale Interaktion gefördert werden?
- Wie können Ortsmitte und Mühlwiesen besser vernetzt werden und Synergien entwickeln?
- Wie kann die vorhandene Platzfläche besser zoniert werden, um mehr unterschiedliche Nutzungen zu ermöglichen?
- Wie kann der Verkehrsraum gerechter gestaltet und Fußgängern und Radfahrern mehr Präsenz im Stadtraum gegeben werden?

3 Beteiligungskonzept

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

3.1 Workshop mit Akteuren

Für den ersten Beteiligungsworkshop am 22. Juli 2021 in der Prinz-Eugen-Halle in Großheppach wurden lokale Vertreter:innen aus Vereinen, Einzelhandel, Dienstleister und Kirche eingeladen. Diese Akteursgruppe verfügt aufgrund ihres Engagements in der Ortschaft und/oder ihrer räumlichen Verankerung in der Ortsmitte über ein umfassendes Expertenwissen über die konkrete lokale Situation. Die Zusammenführung ermöglichte den Austausch untereinander und förderte das Zusammenführen gemeinsamer Interessen und Ziele. Angestrebt wurde durch die Wahl dieser Akteursgruppe, neue Kooperationen untereinander und das Engagement der Einzelnen anzustoßen. Initiativen lokaler Akteur:innen bieten die Chance, die öffentlichen Räume in der Ortsmitte zu bespielen oder auch neue gemeinsame Konzeptideen für Leerstände zu entwickeln.

Die Veranstaltung gliederte sich in einen Impulsvortrag des Büro pesch partner architekten stadtplaner GmbH, eine Arbeitsphase in Kleingruppen sowie einer abschließenden Zusammenfassung der Gruppenergebnisse.

Im Impulsvortrag wurde das Modellprojekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ den Teilnehmenden vorgestellt und das bisherige Vorgehen erläutert. Im Anschluss wurden die Teilnehmenden in drei Gruppen eingeteilt. Diese gliederten sich im Schwerpunkt in Vereine, Einzelhandel sowie kirchliche und soziale Institutionen. In Kleingruppen konnte die Situation der Ortsmitte mithilfe eines Luftbildes diskutiert werden.

Zu Beginn markierten die Teilnehmenden mit roten und grünen Pinnnadeln die aus ihrer Sicht relevanten Stärken und Schwächen und erläuterten, was sie gut oder schlecht finden. In einem weiteren Schritt ging es um die Fragestellung, welche Platzräume perspektivisch eine wichtige Rolle für eine lebendige Ortsmitte spielen können. Auch wurde erörtert welche Bereiche überhaupt als Ortsmitte aufgefasst und definiert werden. In einem dritten Teil wurde darüber diskutiert, welche gestalterischen Maßnahmen einen Mehrwert für die Ortsmitten bringen können und mit welchen konkreten Ideen und Aktivitäten eine neue Attraktivität und Akzeptanz geschaffen werden könnte.

Das Ergebnis waren drei Modelle und Plakate mit wesentlichen Konfliktthemen sowie ersten Idee und Maßnahmenvorschlägen.

Die Struktur des Workshops und die Toolbox ermöglichte es den Teilnehmenden, sich intensiv mit den gestellten Fragestellungen auseinander zu setzen und zu beteiligen. Zu Beginn der Gruppenarbeit mussten die Teilnehmenden motiviert werden, erste Pinnadeln und Fähnchen zu setzen. Diese Hemmschwelle baute sich dann aber schnell ab.

Neue Kooperationen oder Initiativen der Akteure konnten jedoch nicht angestoßen werden. Hierfür war der Aufbau und Inhalt des Workshops in dieser frühen Projektphase nicht ausgerichtet.

Abbildung 15: Stärken und Schwächen

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 16: Ideen mitteilen

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 17: Ergebnismodell

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 18: Gemeinsam diskutieren

Quelle: Eigene Aufnahme

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.2 Homepage und Postkarten

Begleitend zu den Beteiligungsformate hat sich als wichtiger Baustein die kontinuierliche Bereitstellung von Informationen über das Projekt, den Verlauf und die Ergebnisse bewährt. In Großheppach wurde dabei auf die städtische Homepage sowie Plakate in Schaufenstern vor Ort gesetzt, um möglichst viele Bürger:innen zu erreichen und auf das Projekt aufmerksam zu machen. Ergänzend zu diesen Informationsquellen wurden zusätzlich Facebook-Posts und Mitteilungen im Amtsblatt geschalten. Die Homepage dient als informationsreichste Quelle. Neben allgemeinen Informationen und Erläuterungen zum Projekt „Ortsmitten – barrierefrei und lebenswert gestalten“ konnten sich die Bürger:innen durch regelmäßige Artikel im Reiter ‚Aktuelles‘ über die Entwicklung selbstständig und zeitunabhängig informieren.

Die Kombination aus analogen und digitalen Informationsmöglichkeiten scheint eine gute Herangehensweise zu sein, um eine hohe Erreichbarkeit zu gewährleisten. Gleichwohl bleibt auch die persönliche Ansprache und Information durch lokale Multiplikatoren für eine breite Beteiligungskultur unersetzlich.

Abbildung 19: Bilddokumentation Engstelle

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 20: Bilddokumentation Radweg

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 21: Bilddokumentation Zonierung

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 22: Bilddokumentation Querung

Quelle: Eigene Darstellung

Für die Akzeptanz des Projektes schien es wichtig die Bürger:innen stets im Prozess mitzunehmen. Außerdem sollten die Bürger:innen ein Verständnis für wichtige Analysethemen erhalten. Mithilfe einer Bilddokumentation wurden bestimmte Schwerpunkte einfach visualisiert. Diese Bilder in

Kombination mit Schlagwörtern dienten als Anreiz sich mit städtebaulichen Themen auseinander zu setzen und eine eigene Haltung zu entwickeln.

Kompakte Informationen zum Projekt und den anstehenden verschiedenen Beteiligungsformaten wurden über Plakate in verschiedenen Schaufenstern und bei einigen Einzelhändlern ausgehängt. Die Plakate sollten verteilt im Stadtraum Aufmerksamkeit und Interesse am Projekt generieren.

Um auch die Möglichkeit zu haben, sich aktiv zu beteiligen, wurden bei einigen Einzelhändlern Postkarten ausgelegt. Die Bürger:innen konnten auf diese Weise Ihre Wünsche mitteilen und in Form von Schlagwörtern positive und negative Assoziationen zur Ortsmitte nennen. Für ausführlichere Mitteilungen wurde zudem eine Mailadresse eingerichtet. Diese Form der Beteiligung war bereits aus anderen Projekten der Stadt bekannt und wird immer von den Bürger:innen genutzt.

Die Ergebnisse der ersten Beteiligung und der Postkarten-Aktion wurden im Schaufenster der Bushaltestelle, zentral gelegen auf dem Prinz-Eugen-Platz, fortlaufend präsentiert und ausgestellt. Vorteil dieser analogen Präsentation ist die Präsenz im öffentlichen Raum über einen längeren Zeitraum. Unterschiedliche Meinungen und Ideen der Mitbürger:innen werden sichtbar. Unabhängig von Kenntnis und Umgang mit dem Internet kann sich jeder informieren.

Die Postkartenauflage von 250 Stück war schnell vergriffen. Die Rücklaufquote lag bei circa 20%.

Abbildung 23: Plakat - Allgemeine Infos

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 24: Postkarte

Quelle: Eigene Darstellung

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

3.3 „Auf einen Wein mit EBM Deißler“

Die Stadtverwaltung hat im Rahmen des Beteiligungsprozesses das Gespräch mit den Bürger:innen aktiv gesucht und weitere Ideen für die Ortsmitte Großheppach gesammelt. Für drei Stunden stellte sich der Erste Bürgermeister Herr Deißler mit einem Team der Stadtverwaltung auf den Prinz-Eugen-Platz, um bei Wein, Sprudel und Brezeln ins Gespräch zu kommen. Interessierte hatten die Möglichkeit, ihre Ideen und Anregungen auf einem Modell zu markieren oder eine Postkarte auszufüllen. Die Aktion hatte den Vorteil, dass das Projekt und die Thematik im Gespräch erläutert werden konnte und Bürger:innen die Möglichkeit von Rückfragen hatten.

Abbildung 25: Diskussion und Austausch

Quelle: Eigene Aufnahme

3.4 Platzfest mit Planungsstand in der Ortsmitte

Aus den Gesprächen und Beteiligungsformaten zeichnete sich ein starker Wunsch nach mehr Veranstaltungen und Angeboten in der Ortsmitte Großheppachs ab. Dies war der Anlass, den vierten Beteiligungsbaustein mit einem Plan- und Informationsstand in ein kleines Platzfest eingebettet zu realisieren. Ursprünglich sollten mehrere Vereine und Einzelhändler Programmpunkte und Essens- sowie Getränkestände organisieren. Aufgrund der kurzen Planzeit und der Sommerpause war dies jedoch zeitlich und pandemiebedingt nicht umfassend umsetzbar. Aus diesen Gründen wurde nur ein kleines Fest organisiert, bei dem die Weinfreunde Getränke und die Schwesternschaft Kaffee und Kuchen verkauften.

Zusätzlich wurde das Projekt „Ortsmitten – barrierefrei und lebenswert gestalten“ an einem Planungs- und Informationsstand präsentiert. Dieses Format sollte die offene Diskussion und den Austausch mit den Bürger:innen fördern. Die Stadt Weinstadt hat für die Veranstaltung die Brachfläche am Prinz-Eugen-Platz freiräumen lassen. Somit konnte das Grundstück betreten und neue Raumeindrücke gewonnen werden. Der Planstand unterteilte sich in fünf Stationen. Auf den ersten drei Plakaten wurden Informationen über das Projekt, Ergebnisse aus dem Workshop mit Akteuren und der Postkarten-Aktion sowie resultierte Kernthemen dargestellt. Die anderen beiden Stationen waren interaktiv gestaltet. Bei der einen konnten die Bürger:innen eingegangene Ideen bewerten, bei der anderen Gestaltungsvorschläge benannt oder gezeichnet werden. Ziel war es eine Diskussion anzustoßen, Gestaltungsideen zu entwickeln, Synergien und Initiativen anzustoßen und die Kernthemen detailliert zu erörtern.

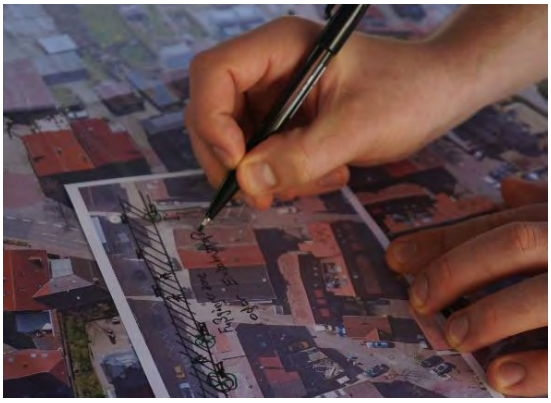
Durch dieses Format wurden nochmal weitere Bürger:innen angesprochen wie bei der Postkarten-Aktion. Somit basierte der Austausch teilweise erneut auf negativen und positiven Aspekten sowie Bedarfen und Wünsche an die Ortsmitte. Wichtig war der offene Austausch und die Möglichkeit Fragen zu beantworten.

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins findet sich im Anhang.

Abbildung 26: Planungstand auf Brachfläche

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 27: Ideen verorten



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 28: Abstimmen

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 29: Informieren

Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 30: Diskutieren

Quelle: Eigene Aufnahme

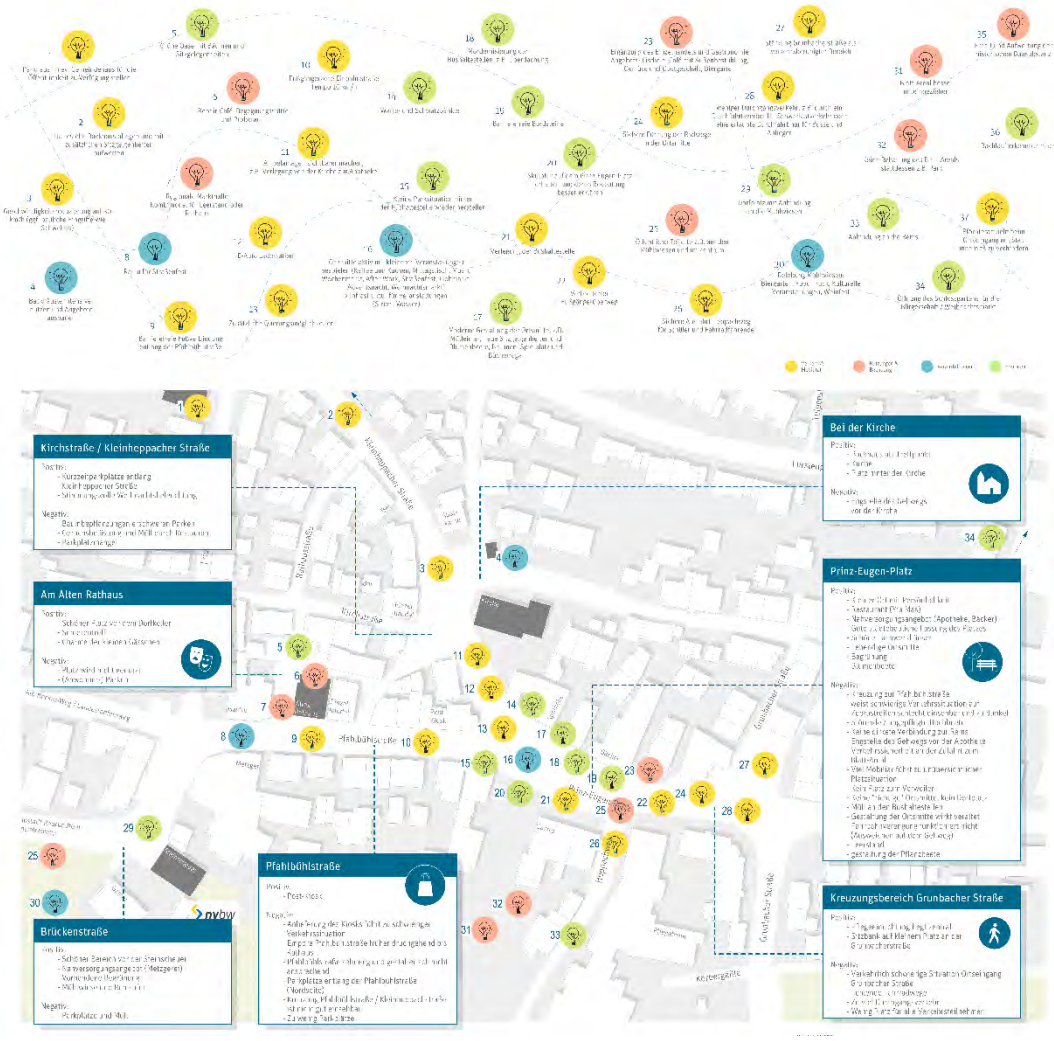
4 Zielplan und Maßnahmen

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

Zusammenfassender Zielplan

Eine Vielzahl an Ideen und Maßnahmenvorschlägen sind während den Beteiligungen eingegangen. Im folgenden Plan sind diese Inhalte zusammengefasst und danach in wesentlichen Aussagen konkretisiert.

Abbildung 31: Zusammenfassende Ergebnisse der Beteiligungsformate



Quelle: Eigene Darstellung

Gestaltung der Aufenthaltsräume verbessern: Die Gestaltung der öffentlichen Plätze ist in die Jahre gekommen und benötigt eine gestalterische Aufwertung und Neuzonierung der Flächen. Auch jenseits des Prinz-Eugen-Platzes sind weitere heute noch kaum genutzter Plätze in der Ortsmitte vorhanden. Neue Sitzgelegenheiten, Spielmöglichkeiten Fahrradstellplätze und weitere Ausstattungselemente steigern maßgeblich die Attraktivität der Ortsmitte.

Ortsmitte als Veranstaltungsort und Treffpunkt: Die Großheppacher wünschen sich mehr Leben durch Veranstaltungen in der Ortsmitte. Regelmäßige Veranstaltungen ziehen Leute in die Innenstadt und führen zu wichtiger Laufkundschaft und fördern eine Ortsgemeinschaft.

Aufwertung der Plätze durch Grünflächen und Baumpflanzungen: Klimaanpassungen werden zunehmend ein wichtiger Bestandteil jeder Planung. Grünflächen, Bäume, Schatten, Wasserflächen und helle Oberflächen reduzieren nachweislich sommerliche Überhitzung. Diese Anpassungen verbessern den thermischen Komfort und tragen zum menschlichen Wohlbefinden bei. Außerdem übernehmen innerörtliche Grünflächen eine wichtige soziale Funktion und sind Orte der Begegnung.

Einzelhandel und Gastronomie sichern und ergänzen: Die Grundversorgung ist in Großheppach vorhanden und wird von den Bürger:innen sehr geschätzt. Wichtig ist eine langfristige Sicherung dieser Grundversorgung und Unterstützung der Einzelhändler. Das Angebot kann durch regelmäßige Veranstaltungen wie einem Markt oder ergänzende Gastronomieangebote wie zum Beispiel Eisdiele, Biergarten oder Café erweitert werden.

Konzept gegen Leerstand: Um längerfristige Leerstände in der Ortsmitte zu vermeiden, können Anlauf- und Beratungsstellen für Eigentümer kostengünstige Planleistungen und Hilfestellungen für Förderanträge anbieten. Anregungen für Vermieter und Mieter, Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten sowie niedrigschwellige Angebote ermöglichen, dass neue Begegnungsräume oder weitere Zwischennutzungen, Concept- oder Pop-up-Stores aufgebaut werden können.

Temporeduzierung Kleinheppacher Straße: Durch eine Temporeduzierung wird die Ortsmitte Großheppach attraktiver für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und schafft eine freundliche, lebenswerte Atmosphäre. Einher geht damit auch eine geringere Lärmbelastung für die Anwohner:innen sowie eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

Verkehr reduzieren und Lebensraum für Bürger schaffen: Die Pfahlbühlstraße nimmt als Verbindung zu den Mühlwiesen eine wichtige Funktion ein. Der Straßenraum kann durch einen stärkeren Fokus auf Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen mehr belebt werden und wertvolle Begegnungs- und Aufenthaltsqualitäten entwickeln.

Langfristiges Nutzungskonzept für das Rathaus: Das Rathaus kann einen wertvollen Beitrag für gesellschaftliches Leben in der Ortsmitte leisten und Impulsgeber für weitere Entwicklungen sein.

Konkrete Maßnahmenvorschläge aus dem Zielplan

Abbildung 32: Zielplan

Quelle: Eigene Darstellung

Verkehr und Mobilität

1.1 Streckenbezogene Geschwindigkeits-reduzierung auf 30km/h
1.2 Barrierefreie Fußverbindung entlang der Pfahlbühlstraße
1.3 Verbreiterung des Fußgängerüberwegs
1.4 Sichere Führung der Radwege in der Ortsmitte
1.5 Einmündung Pfahlbühlstraße/Kleinheppacher Straße optimieren
1.6 Reduzierung des Schwerlastverkehrs
1.7 Verkehrsregelung Grunbacherstraße/ Kleinheppacher Straße
1.8 Verkehrsberuhigung Pfahlbühlstraße
1.9 Verlegung Haltebuch
1.10 Alternative Verortung der Parkplätze auf dem Prinz-Eugen-Platz suchen
1.11 Prüfung von Kurzzeitparkplätze in der Ortsmitte
1.12 Ergänzende Gestaltung der Platzfläche gegenüber der Kirche
1.13 Ladestation E-Auto
1.14 Ladestation für Pedelcs und/oder Angebote für Regiorad
1.15 Barrierefreier Ausbau von Bordsteinen und Bushaltestellen
1.16 Überdachung Bushaltestellen

Nutzungen und Bebauung

2.1 Erhalt Begegnungsstätte
2.2 Obergeschoss sanieren und für weitere Nutzungen öffnen
2.3 Förderung des bestehenden Einzelhandels
2.4 Konzept gegen Leerstand entwickeln
2.5 Ergänzung des aktuellen Angebots von Einzelhandel und Gastro
2.6 Öffentliche Toilette anbieten
2.7 Blatt-Areal in die Gestaltung integrieren
2.8 Erhalt und Aufwertung der historischen Bausubstanz
2.9 Skulptur auf dem Prinz-Eugen-Platz stärken
2.10 Historische Backhäusle aktivieren

Freiraum

3.1 Zeitgemäße Gestaltung der Ortsmitte
3.2 Zonierung des Platzes optimieren
3.3 Neue Sitzmöglichkeiten anbieten
3.4 Platz hinter dem Rathaus mit mehr Aufenthaltsqualität gestalten
3.5 Grüne Oase mit Bäumen
3.6 Wasserspiel, Rückhalte- und Versickerungsmulde
3.7 Anbindung an die Rems
3.8 Stärkung durch Grünverbindung
3.9 Öffnung des Schlossgartens für die Bürgerschaft

Veranstaltungen

4.1 Ortsmitte aktiv mit Veranstaltungen bespielen
4.2 Weitere Belebung Mühlwiese

Aufenthaltsräume verbessern und als Treffpunkt gestalten

Abbildung 33: Maßnahmen Prinz-Eugen-Platz

Die Ortsmitte am Prinz-Eugen-Platz bedarf einer umfassenden Umgestaltung. Denn aktuell kann der Platz kaum genutzt werden. Unterschiedliches Mobiliar wie Poller, ein Denkmal oder Blumen- und Baumbeete aber auch parkende Autos schränken die Bespielbarkeit stark ein. Zudem nimmt die Haltebucht des Busses sowie ein großzügig dimensioniertes Wartehäuschen viel Raum in Anspruch. Sitzmöglichkeiten und weitere Angebote, welche die Nutzungs- und Verweilqualität erhöhen sind kaum vorhanden.

Quelle: Eigene Darstellung

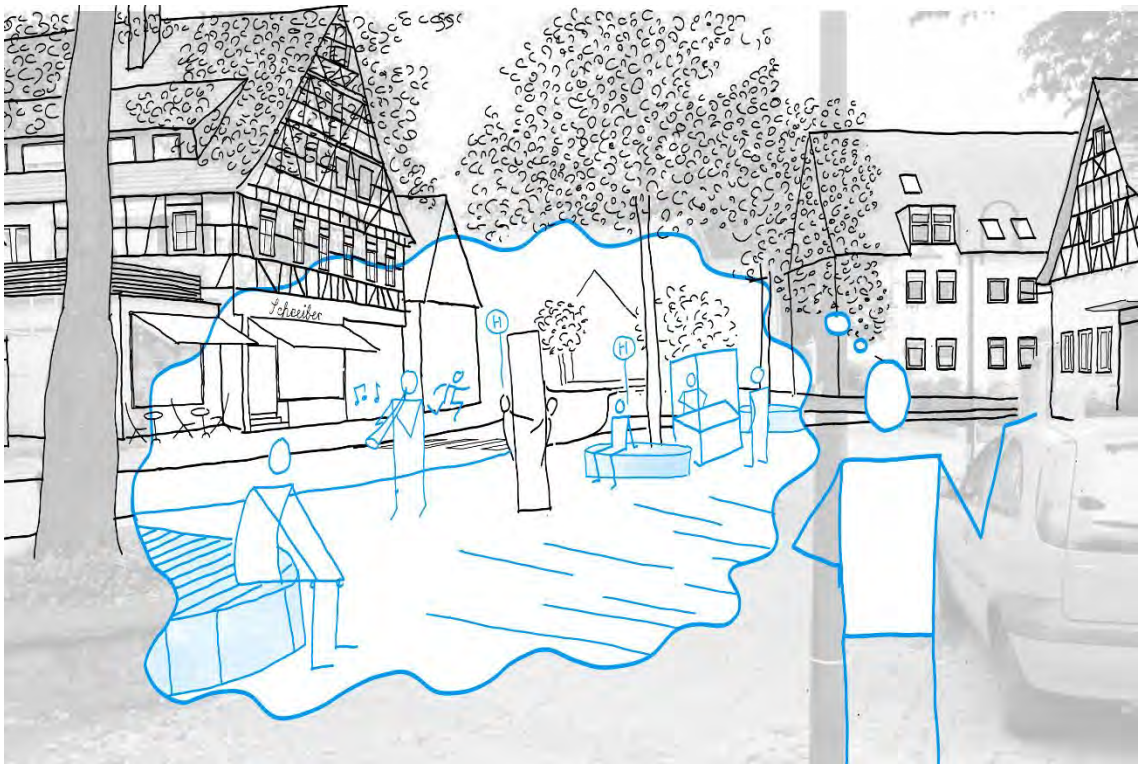
Einfache Maßnahmen können bereits kurzfristig zu einer Verbesserung der Platz- und somit der Aufenthaltsqualität führen. Die Hochbeete um die Bäume bieten die Chance, diese zu ansprechenden Sitzmöglichkeiten umzubauen. Je nach Bedarf kann die Mauer mit einer neuen Sitzauflage und angemessener Sitzhöhe ausgestattet werden oder das gesamte Baumbeet wird flächig überbaut und so eine Sitzfläche generiert (3.3). Indem die Parkplätze auf dem Prinz-Eugen-Platz durch geeignete Alternativangebote aufgehoben werden (1.10) wird der Platz großzügiger und für Fußgänger:innen deutlich attraktiver. Mögliche Gefahrensituationen mit spielenden Kindern oder Fußgänger:innen werden ausgeschlossen. Auch die vorhandenen Poller auf dem Platz werden dadurch nicht mehr benötigt und optimieren die Nutzfläche weiter (3.2). Die meisten Besucher:innen der Ortsmitte halten überwiegend für schnelle Besorgungen. Eine Parkdauer von bis zu 30min (1.11) scheint hierfür ausreichend. Für längere Besuche der Ortsmitten besteht die Möglichkeit kostenlose Parkplätze an der Mühlwiese zu nutzen. Die gewonnene Fläche kann für erste Veranstaltungen oder einer Erweiterung der Außengastronomie direkt genutzt werden. Mögliche Veranstaltungen sind kleine Platzkonzerte, ein Wochenmarkt oder Flohmarkt, eine After-Work-Bar, Platzfeste oder Adventsabende (4.1). Mittelfristig sollten auf dem Platz Maßnahmen für eine gute Infrastruktur in den Bereichen Wasser- und Elektroanschluss umgesetzt werden, um Veranstaltungen noch einfacher und effizienter umsetzen zu können. Das Denkmal auf dem Prinz-Eugen-Platz erinnert an den im Jahr 1704 abgehaltenen Kriegsrat. Für viele Bürger:innen fehlt der persönliche Bezug. Eine Informationstafel zu den geschichtlichen Hintergründen kann dieses Denkmal wieder näherbringen (2.9). Ein veränderter Standort für das Denkmal auf einer neu gestalteten Platzfläche ist denkbar.

Nach einer grundlegenden Planung des Platzes soll auch eine zeitgemäße Gestaltung umgesetzt werden. Hier soll Mobiliar wie Mülleimer, Sitzgelegenheiten oder Fahrradstellplätze modernisiert und ergänzt werden. Außerdem unterstützen zum Beispiel Spielgeräte oder Bücherregale die Akzeptanz und Verweilqualität (3.1). Entscheidend bei der Gestaltung ist unterschiedliche Nutzer anzusprechen und somit eine Diversität zu schaffen. Für die zunehmende Anzahl an E-Bike Fahrern ermöglichen städtische Angebote an Lademöglichkeiten oder RegioRad-Angebote eine spontanere und individuelle Nutzung von Mobilitätsalternativen (1.14) – nicht zuletzt, um die Verbindung zum

S-Bahnhalt Endersbach zu optimieren. Wichtig bei der Planung des Platzes ist die neue Zufahrt in das Blatt-Areal. Diese soll Fußgängern gegenüber rücksichtsvoll umgesetzt und integriert werden. Es ist darauf zu achten, eine maßvolle Geschwindigkeit vorzuschreiben und über eine Shared Space Fläche Fußgängern den Vorrang zu gewähren. Der Einmündungsbereich stellt hierbei eine besondere Herausforderung dar (2.7). Prägend für das Stadtbild sind die historischen Fachwerkhäuser. Sie sollten, durch die Unterstützung der Eigentümer mit Planungshilfen und Förderungen, erhalten und aufgewertet werden (2.8).

Eine Verlegung der Bushaltestelle oder die Etablierung eines Haltestellenkap soll im Zusammenhang mit der Neugestaltung überprüft werden (1.9). Vorteil dieser Maßnahme ist der deutliche Flächengewinn und eine neue Nutzbarkeit auf dem Platz. Außerdem wird durch den Halt des Busses auf der Straße die Geschwindigkeit des Verkehrs moderat verlangsamt und Gefahrensituationen beim Wiedereinfädeln des Busses in den Verkehr in Kombination mit dem Fußgängerüberweg oder der Einmündung in die Pfahlbühlstraße reduziert. Bei einer Neugestaltung der Haltestelle muss grundsätzlich auf eine barrierefreie Ausführung geachtet werden.

Abbildung 34: Impulsmaßnahme Prinz-Eugen-Platz



Quelle: Eigene Darstellung

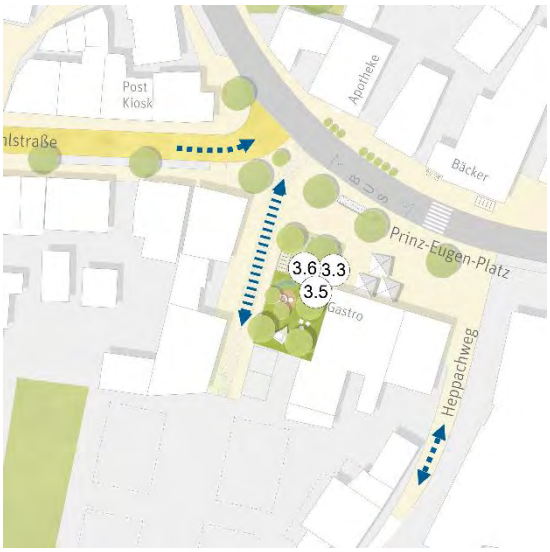
Neben dem Prinz-Eugen-Platz gibt es noch weitere Aufenthaltsräume die es in Bezug einer Aufwertung zu betrachten und zu gestalten gilt. Angeregt wurde u.a. eine Öffnung des Schlossgartens für die Bürgerschaft, um die Identität mit Großheppach und die Auseinandersetzung mit der Geschichte und fördern (3.9). Das Schloss Großheppach ist ein Wahrzeichen von Großheppach und heute im Besitz der gemeinnützigen Charlotte-von-Gaisberg-Stiftung. Außerdem sind naturnahe Parks und Gärten oft Ausflugsziel für Spaziergänge und Familien und ziehen Kundschaft in die Ortsmitte.

Im Rahmen der Remstal Gartenschau 2019 wurde ein Teil des Remsufers im Stadtteil Großheppach neugestaltet und in eine parkähnliche Anlage umgewandelt. Die Mühlwiesen können durch weitere Angebote und Aktivitäten stärker belebt werden (4.2). Veranstaltungen wie Theater im Park, ein Weinfest oder auch ein Food Truck sind denkbar. Zur Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume ist die Bereitstellung von öffentlichen Toiletten anzuführen und die Umsetzung zu befürworten (2.6). Außerdem sollen die Wegebeziehungen über den Heppachweg, das neue Blatt-Areal und die Pfahlbühlstraße gestärkt werden. Die Verbindungen können mit Baumreihen markiert sowie mit Sitzmöglichkeiten, Blumenbeete oder attraktiven Einzelhandel ergänzt werden (3.7). Besondere Beachtung soll der Abschnitt der Brückenstraße zwischen Mühlwiesen und Pfahlbühlstraße erhalten. Dieser Bereich weißt eine wichtige Verbindungsfunktion auf (3.8).

Die Platzfläche gegenüber der Kirche wurde erst vor einigen Jahren neugestaltet. Jedoch ist die Fläche nur zum Parken nutzbar und weißt keine Aufenthaltsqualitäten auf. Eine punktuelle Neuordnung des Platzes mit einer Reduktion der Parkplätze kann durch Ergänzung von Sitzmöglichkeiten unter Bäumen neue Qualitäten entwickeln.

Aufwertung durch Grünflächen und Baumpflanzungen

Abbildung 35: Maßnahmen Brachfläche



Angrenzend an den Prinz-Eugen-Platz hatte sich in den letzten Jahren auf privatem Grundstück eine Brache entwickelt. Die Stadt kann zukünftig diese Fläche entwickeln und gestalten.

Quelle: Eigene Darstellung

Die zentral gelegene Grünfläche in der Ortsmitte bietet ein hohes Potenzial für eine zukunftsgerichtete Entwicklung in Bezug auf Klimaanpassung als auch einer Gestaltung für mehr Lebensqualität in der Stadt. Daher soll auch weiterhin die Fläche naturbezogen genutzt und nicht dem Platz als versiegelte Fläche zugeschlagen werden. Grünflächen sind als Anpassungsmaßnahme an den Klimawandel unabdingbar. Sie verbessern das Stadtklima, bieten Pflanzen und Tieren Lebensräume, ermöglichen durch Regenwasserversickerung die Grundwasserneubildung und erhalten somit den natürlichen Wasserkreislauf. Parks übernehmen zudem eine wichtige soziale Funktion und sind Orte der Begegnung (3.5). In die Parkfläche lässt sich gut eine Wasserfläche in Form von Versickerungsmulden oder einem Wasserspiel einbinden. Wasser im Stadtraum fördert die Luftzirkulation und verbessert das Stadtklima durch erhöhten Temperaturausgleich und vermindert Staubentwicklung (3.6)

Erste Maßnahmen könnten bereits kurzfristig im Rahmen eines Aktiv-Workshops mit Bürger:innen umgesetzt werden. Die Grünfläche wird momentan von einem Zaun umgeben. Durch Entfernung dieser Barriere kann die Grünfläche für alle geöffnet und nutzbar gemacht werden. Durch Schottersteine können Wege und Flächen angelegt werden. Außerdem kann die Fläche durch Pflanzen- und Blumenbeete ergänzt werden und so eine besondere Atmosphäre geschaffen werden. Weiter können neue Bänke, Sitzwürfel oder Himmelsliegen aufgestellt werden, um die Aufenthalts- und Verweilqualität bereits kurzfristig zu verbessern (3.3). In Anbetracht unterschiedlicher Altersgruppen sind unterschiedliche Sitzangebote anzubieten. Die zeitnahe, temporäre Aktivierung der Fläche bietet die Chance, in Zusammenarbeit mit den Bürger:innen vor Ort die konkrete Nutzungsbedürfnisse zu ermitteln und vor einer finalen Umgestaltung mit unterschiedlichen Ausgestaltungselementen zu experimentieren.

Abbildung 36: Impulsmaßnahme Grüne Oase

Einzelhandel und Gastronomie sichern

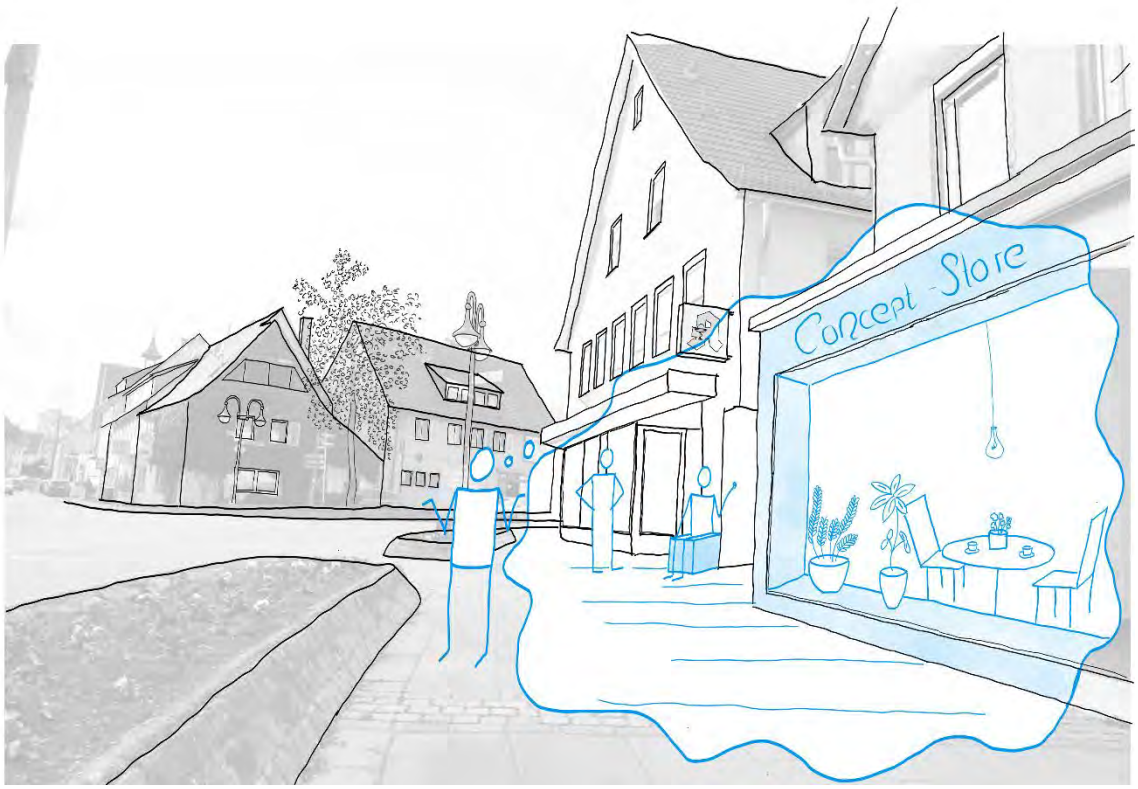
Abbildung 37: Maßnahmen Einzelhandel und Gastronomie

Quelle: Eigene Darstellung

Eine aktive Erdgeschossnutzung ist in Großheppach noch größtenteils vorhanden. Wichtige Nahversorger wie Bäcker, Metzger und Apotheke sind gut frequentiert und Treffpunkt für Begegnungen. Aber auch Einzelhandel und Dienstleister haben ihre Geschäfte teilweise in den Erdgeschossen etabliert. Das Angebot ist überschaubar und kann weiter ausgebaut werden. Jedoch gibt es auch einzelne Leerstände, die sich in sehr zentraler Lage befinden.

Aufgrund des dynamischen Strukturwandels im Einzelhandel – bedingt durch Onlinehandel und großflächige Einzelhandelsangeboten in peripheren Gewerbegebieten – haben kleine (Familien-)Unternehmen immer häufiger Schwierigkeiten wirtschaftlich zu arbeiten. Eine Förderung des bestehenden Einzelhandels durch gute städtebauliche Rahmenbedingungen ist daher ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Stadtentwicklung. Hier kommt es unter anderem auf eine gute Erreichbarkeit der Unternehmen sowie eine hohe Aufenthaltsqualität im Stadtraum an, um Kunden anzuziehen und zu binden (2.3). Zusätzlich können gemeinsame Aktionstage helfen, um neue Kundschaft zu akquirieren. Eine Verbesserung der städtebaulichen Situation in Großheppach ist an vielfältige weitere Maßnahmen geknüpft (siehe 3.1, 3.3, 3.5, 1.8, u.a.). Impulsgeber können zum Beispiel auch neue Geschäfte oder Angebote sein. So wurde zum Beispiel vielfach der Wunsch nach einer Eisdiele, einem Café mit Außenbestuhlung, einem Blumenladen, Gemüse und Obstgeschäft, Biergarten oder einen Wochenmarkt (2.5) genannt. In diesem Zuge ist auch ein Konzept gegen Leerstand zu entwickeln. Anregungen für Vermieter:innen und Mieter:innen, Beratungs- und Unterstützungsmöglichkeiten sowie niedrigschwellige Angebote ermöglichen, dass Concept- und Pop-up-Stores, neue Begegnungsräume oder weitere Zwischennutzungen aufgebaut werden können (2.4). Einen Beitrag können auch die Backhäusle spielen, die durch regelmäßige Nutzungen und neue Angebote eine starke Präsenz bekommen (2.10).

Abbildung 38: Ausblick Einzelhandel



Temporeduzierung und Verkehrsberuhigung

Abbildung 39: Maßnahmen Verkehr

Der Verkehr in der Ortsmitte von Großheppach ist geprägt vom Durchgangsverkehr, welcher mit einer Geschwindigkeit von 50km/h den Ort passiert. Längsparker, Einmündungen und Kreuzungsbereiche sowie Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen erzeugen bei geschwungener Fahrbahnverlauf eine teils unübersichtliche Situation.

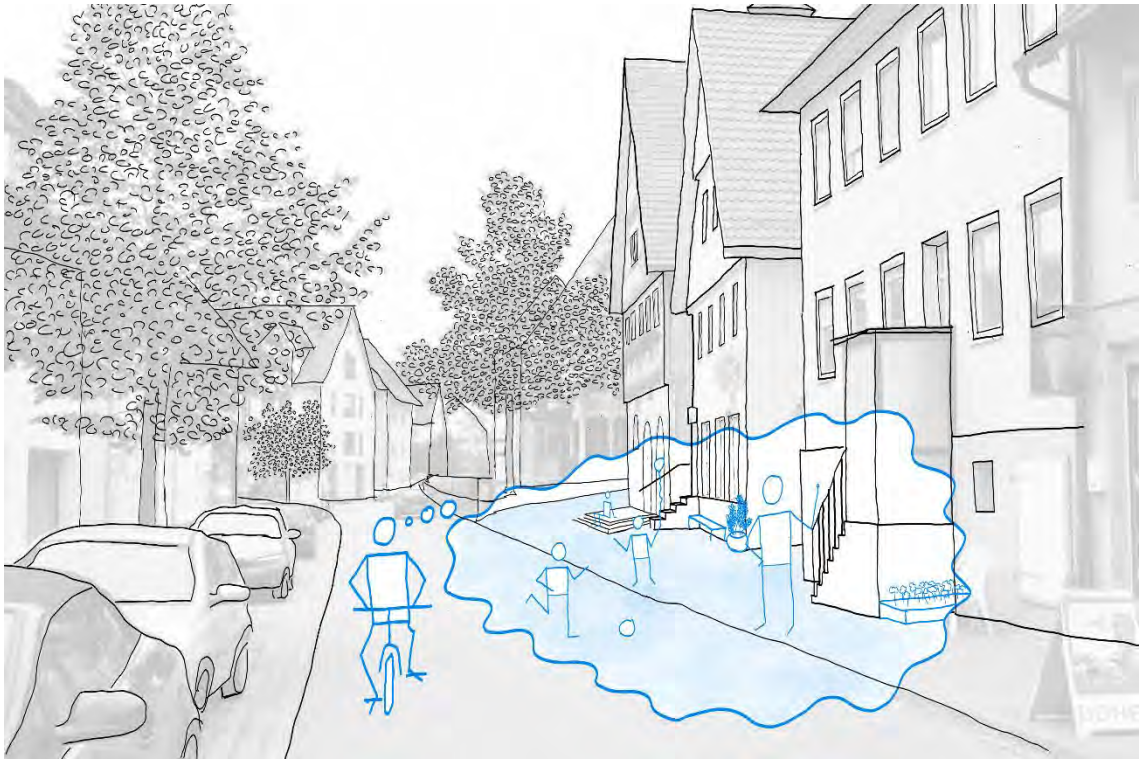
Quelle: Eigene Darstellung

Der Stadtraum lebt von Menschen, die sich dort aufhalten und zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen. Dabei spielt die Geschwindigkeit des Verkehrs eine große Rolle für die Aufenthaltsqualitäten. Neben den Zugewinnen bei der Verkehrssicherheit wirkt sich eine Geschwindigkeitsreduzierung auch über Lärm- und Luftschadstoffminderungen aus. Grundsätzlich gilt, dass auf Straßen des überörtlichen Verkehrs wie Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie auf Vorfahrtsstraßen in der

Regel keine Tempo 30 Zone umgesetzt werden kann. Um dennoch von einer Geschwindigkeitsreduzierung profitieren zu können, muss hierfür ein konkreter Grund vorliegen und das Vorhaben genau begründet werden. Bei der Erfüllung der verkehrlichen Voraussetzungen kann die zuständige Straßenverkehrsbehörde dem Antrag der Kommune auf Temporeduzierung stattgeben. In der Ortsmitte Großheppachs könnten Voraussetzungen für eine streckenbezogene Temporeduzierung auf 30km/h vorliegen(1.1). Als mögliche Begründung könnte dabei herangezogen werden: das Alten- und Pflegeheim mit seiner besonders schutzbedürftigen Bewohnerschaft im unmittelbaren Bereich der Ortsdurchgangsstraße, die intensive Nutzung des Straßenabschnitts durch viele Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sowie die häufig erforderlichen Querungen auf diesem Straßenabschnitt aufgrund des hohen Besatzes an Geschäften und öffentliche Einrichtungen. Auch die Verkehrsmenge und Lärmbelastung können als Argumentation aufgeführt werden. Die Notwendigkeit einer Einrichtung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten oder einer Verbreiterung des FGÜ (1.3) sowie Fahrradschutzstreifen in der Ortsmitte (1.4) sind abhängig von einem Gesamtkonzept und der Umsetzbarkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung.

Im Zuge der kommenden Zufahrt ins Blatt-Areal und der Umgestaltung der Platzsituation sollte auch die Einmündung in die Pfahlbühlstraße berücksichtigt und verkehrstechnisch neu geplant werden. Über eine Reduzierung der Straßenbreite in der Einmündung kann die Geschwindigkeit von abbiegenden Fahrzeugen verlangsamt und damit die Querung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sicherer gestaltet werden (1.5). Die Pfahlbühlstraße nimmt als Verbindung zu den Mühlwiesen eine wichtige Funktion ein. Der Straßenraum kann durch den Fokus auf Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen mehr belebt werden und wertvolle Qualitäten entwickeln. Vorgeschlagen wird eine Mischverkehrsfläche in der alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind (1.8). Auf der nördlichen Straßenseite erschweren Längsparker ein ungehindertes Gehen auf geneigten Gehwegen. Durch Wegfall der Parkplätze kann alternativ der Fußgängerweg neue Qualitäten entwickeln (1.2).

Abbildung 40: Impulsmaßnahme Verkehrsberuhigung Pfahlbühlstraße



Quelle: Eigene Darstellung

Elektroautos werden in Zukunft ein immer wichtigerer Teil unserer Mobilität sein. Aus diesem Grund sollten Ladesäulen Teil der städtischen Infrastruktur werden (1.13).

Muss der Verkehr aufgrund einer Sperrung der B29 umgeleitet werden, staut sich der Verkehr an der Kreuzung Grunbacherstraße und Kleinheppacherstraße stark. Der umgeleitete Verkehr soll laut Umleitungsplänen die abknickende Vorfahrtsstraße kreuzen. Hier sollten Konzepte entwickelt werden, um den Verkehr besser einzufädeln (1.7).

Auch sollte eine Überprüfung stattfinden, inwiefern der Schwerlastverkehr in der Ortsmitte reduziert, reguliert oder umgeleitet werden kann (1.6). Zur Verkehrsregulierung in Stoßzeiten und während Umleitungssituationen kann eine Ampelanlage am Ortseingang verkehrsentlastend wirken. Ein entsprechendes Konzept sollte geprüft werden.

In Großheppach sind nicht alle Bushaltestellen überdacht. Ein Wetterschutz erhöht die Bereitschaft auch bei schlechtem Wetter den ÖPNV zu nehmen. Integrierte Sitzmöglichkeiten bieten Komfort und ermöglichen auch älteren Bürger:innen oder Schwangeren eine angenehmere Wartezeit (1.16). Aufgrund zahlreicher Engstellen ist die Integration eines überdachten Wartebereichs nur an wenigen Stellen denkbar, sollte aber im Zusammenhang mit einer möglichen Verschiebung der Bushaltebereiche geprüft werden.

Für eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bushaltestellen müssen ausreichend hohe Bordsteine geplant und gebaut werden. Außerdem ist darauf zu achten an wesentlichen Überquerungsstellen maximal 3cm Borde zu bauen. Alternative sind Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe einzuplanen. Diese Form ist für blinde und seheingeschränkte Menschen sowie für Rollstuhlfahrer gleichermaßen sicher nutzbar (1.15).

Nutzungskonzept Rathaus

Abbildung 41: Maßnahmen Brachfläche

Quelle: Eigene Darstellung

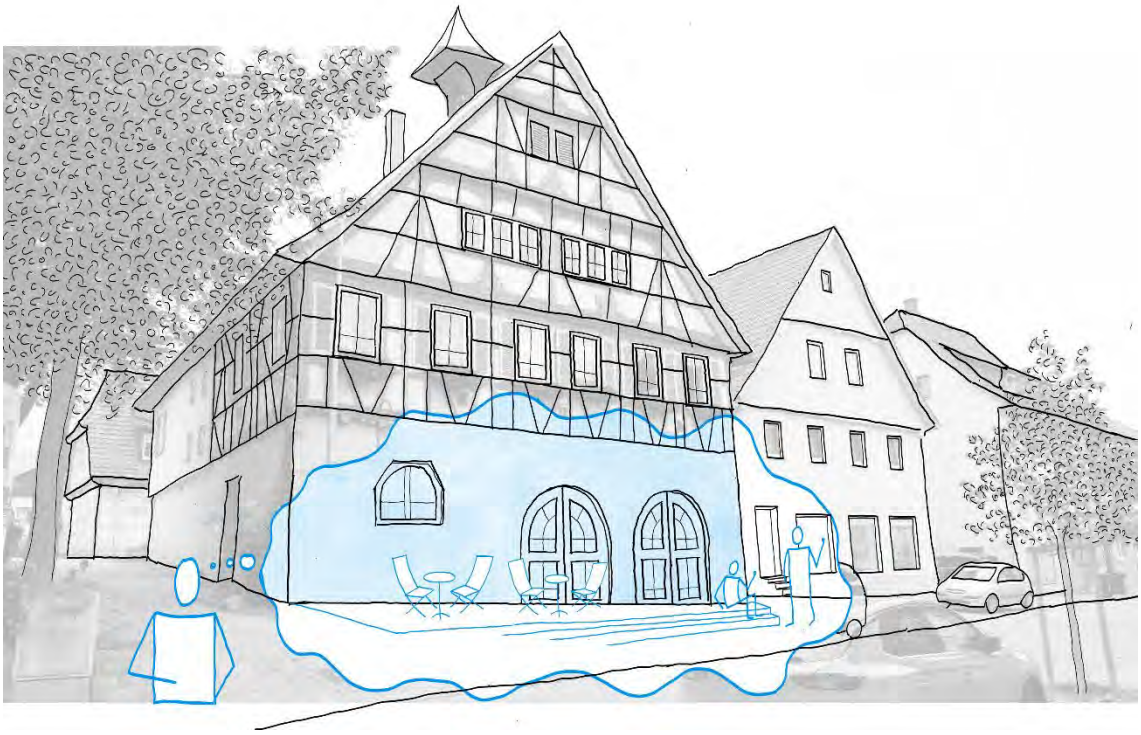
Das denkmalgeschützte Rathaus wird nach Auszug des städtischen Kulturamts mittlerweile nicht mehr aktiv von der Stadt, sondern von Vereinen und als Begegnungsraum für Senioren genutzt. Aktuell ist aufgrund brandschutzrechtlicher Bestimmungen nur die Nutzung der Erdgeschossflächen möglich.

Die Frage nach der langfristigen Nutzung wird immer wieder diskutiert, macht aber eine umfassende barrierefreie sowie brandschutz- und haustechnische Sanierung erforderlich. Gleichwohl ist das historische Rathaus eines der bedeutendsten identitätsprägenden Gebäude für die Ortsmitte Großheppachs.

Nach aktuellem Belegungsplan wird das Rathaus von Vereinen für Vereinssitzungen, für Unterricht der Musikschule sowie vom Seniorentreff genutzt (2.1). Das Rathaus kann durch Öffnung für Einzelveranstaltungen eine kulturelle Vielfalt entwickeln und einen wichtigen Beitrag für das kulturelle Leben sowie die Gemeinschaft in Großheppach leisten. Mögliche Veranstaltungen sind kleinere Ausstellungen, Konzerte, Lesungen, Podiumsdiskussionen oder auch Infoveranstaltungen und Stadtteilfrühstücksangebote. Die Organisation und der Verwaltungsaufwand kann ehrenamtlich oder über einen Minijob aufgefangen werden. Auch eine Ausweitung des Begegnungsraum zu einem kleinen Café mit ehrenamtlicher Mitarbeit ist vorstellbar. Neben dem Erhalt des Seniorentreffs im Erdgeschoss könnten zusätzliche Räumlichkeiten für die Musikschule geschaffen werden. Zudem sollte erneut der Bedarf an Räumlichkeiten für weitere Nutzungen geprüft werden.

Zusätzlich zu den bereits bestehenden Räumen sind im Obergeschoss weitere Zimmer vorhanden. Eine Sanierung sowie Anpassung an aktuelle Brandschutzanforderungen wird für eine Nutzung vorausgesetzt. Dies wird stark befürwortet, da Leerstand grundsätzlich vermieden werden sollte. Neue Konzepte und die Vermietung der Räumlichkeiten können zur Finanzierung beitragen. Die Räume können für bürgernahe Nutzungen, kulturelle Nutzungen oder auch touristische Anlaufstelle eingerichtet werden und als Büros, Atelier, (Behelfs-) Wohnungen genutzt werden (2.2).

Abbildung 42: Ausblick Rathaus



Quelle: Eigene Darstellung

Der Platz hinter dem Rathaus wird heute überwiegend als Parkplatz genutzt, bietet jedoch weitaus mehr Potenzial. Die städtebauliche Anordnung der Gebäude bilden Gassen und einen kleinen charaktervollen Platz aus. Umgeben von Fachwerkhäusern entsteht eine dörfliche Atmosphäre, die zum Verweilen einlädt. Um den Charakter zu stärken, ist der Platz neu zu gestalten. Eine ergänzende Grünfläche anstelle der Parkplätze, Bäume und Sitzmöglichkeiten erzeugen neue Aufenthaltsqualitäten. Hinter dem Rathaus gelegen kann dieser Platz auch für Open-Air Veranstaltungen genutzt werden. (3.4)

Impulsmaßnahmen für die Aufwertung der Ortsmitte

Die aufgeführten umfassenden Maßnahmenvorschläge für eine lebenswerte und barrierefreie Umgestaltung der Ortsmitte Großheppachs machen deutlich, dass hierfür ein langjähriger Planungs- und Umsetzungsprozess erforderlich sein wird: für zahlreiche Maßnahmenempfehlungen sind konkreten Rahmenbedingungen zu präzisieren und abzustimmen, Planungsvorbereitungen zu treffen und im Rahmen weiterer Dialogverfahren zu vertiefen, Finanzierungsfragen zu klären und geeignete weiterführende Förderprogramme zu akquirieren.

Um eine Sichtbarmachung des angestoßenen Aufwertungsprozesses bereits kurzfristig zu gewährleisten, ist die Umsetzung erster konkreter Impulsprojekte von besonderer Bedeutung. Sie fungieren als Motor der Ortskernentwicklung und fördern eine starke Identifizierung der Bürgerschaft mit den im Rahmen des Modellprojekts erarbeiteten Zielen und Projektideen.

Aus der Maßnahmenübersicht bieten sich folgende Empfehlungen als Impulsprojekte an, deren Umsetzung angestoßen und in Verbindung mit Förderprogrammen geprüft werden sollte:

- Streckenbezogene Tempореduzierung als Verkehrsversuch
- Barrierefreie Fußverbindung
- Verkehrsberuhigter Bereich Pfahlbühlstraße
- Parkplätze neu verorten und Kurzzeitparker auf 30min
- Ladesäule Pedelecs
- Öffentliche Toilette
- Neue Sitzmöglichkeiten
- Grüne Oase

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 Kommune

Lebendige Mitte: Für die Ortsmitte Großheppachs bietet die zentral gelegene Brachfläche im städtischen Eigentum die Möglichkeit, den Prinz-Eugen-Platz grundsätzlich neu zu gestalten und in ein Gesamtkonzept zu integrieren. Dabei stärkt nebenbei der Stadtslogan „Weinstadt – Kultur trifft Natur" den Gestaltungsansatz. Die zentral gelegene Grünfläche in der Ortsmitte bietet ein hohes Potenzial für eine zukunftsgerichtete Entwicklung in der Aspekte für eine hohe Nutzungsflexibilität und -attraktivität mit Aspekten der Klimaanpassungen für mehr Lebensqualität in der Ortsmitte in Einklang gebracht werden können. Daher soll auch weiterhin Teile der Fläche naturbezogen genutzt und nicht ausschließlich dem Platz als versiegelte Fläche zugeschlagen werden. So kann ein qualitätvolle Mitte mit einem hohen Grünanteil geschaffen werden. Der Prinz-Eugen-Platz hat das Potenzial sich zu einem Treffpunkt mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln und unterschiedlichen Nutzungen Raum zu bieten.

Neue Mischung: Um Entwicklungen und langfristige Strömungen der Gesellschaft mit in die Planung zu integrieren, lohnt sich ein Blick in die Trendforschung. Denn die Ansprüche der Gesellschaft an ihr Wohnumfeld ändern sich. So werden Angebote wie Carsharing, Co-Working oder Urban Manufacturing immer mehr in unserem Alltag Einzug erhalten. Gerade jüngere Generationen haben zudem ein großes Bedürfnis nach einer ausgeglichenen Work-Life Balance und entwickeln ein großes Verständnis einer Sharing-kultur. Wenn auch heute erst in Ansätzen erkennbar, wird sich dieser Trend nicht allein auf großstädtische Milieus beschränken, sondern mittelfristig gerade auch in den Mittelstädten und kleineren Kommunen in den Verdichtungsräumen an Bedeutung gewinnen.

Großheppach hat mit der Aufwertungsstrategie für die Ortsmitte die große Chance sich bereits heute zukunftsgerichtet zu positionieren und urbane Lebensqualitäten zu entwickeln. Konzepte für Leerstand und Angebote an individuellen Nutzungsmöglichkeiten von Räumen sind dabei wichtiger denn je. Außerdem sollen Angebote des Einzelhandels und der Gastronomie weiter ausgebaut und erweitert werden. Die Vereinbarkeit von urbanen und naturnahem Wohnen ist heute ein wichtiger Schlüssel erfolgreicher Planung.

Verkehrsraum für alle: Der Straßenraum übernimmt eine wichtige Funktion im städtischen Leben. Neben der funktionalen Nutzung der Erreichbarkeit und Erschließung wird Straßenraum auch als Kommunikations- und Austauschraum immer wichtiger. Eine Temporeduzierung und Verkehrsmischung setzen den Menschen in den Fokus und ermöglichen somit wertvolle Qualität und eine positive Atmosphäre. Der Ausbau alternativer Mobilitätsangebote fördern eine sukzessive Mobilitätswende vor Ort.

Anhang

Zu Kapitel 02 Ortsmittencheck

- 02 _Ortsmittencheck_ Analyse
- 02_Ortsmittencheck_Bewertungskompass
- 02_Ortsmittencheck_Bilddokumentation

Zu Kapitel 03 Beteiligungskonzept

- Workshop mit Akteuren
  - 03_B1_Legende Icons
  - 03_B1_Stellwand
- Homepage und Plakat
  - 03_B2_Plakat
  - 03_B2_Postkarte
  - 03_B2_Bild 1-15
- Planungsstand
  - 03_B3_Informieren
  - 03_B3_Ergebnisse
  - 03_B3_Abstimmung
  - 03_B3_Kernthemen

Zu Kapitel 04 Zielplan und Maßnahmen

- 04_Ergebnisse
- 04_Maßnahmenkatalog
- 04_Zielplan