



Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

Kommunaler Abschlussbericht Crailsheim

Datum 02.03.2022

Impressum

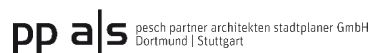
Auftraggeber



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

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

Auftragnehmer



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

Bearbeitung

Pascal Wolff, M.Sc.



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

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
1.1	Hintergründe zum Modellprojekt	6
1.2	Ausgangslage Stadt Crailsheim	8
2	Ortsmitten-Check	9
2.1	Methodik	9
2.2	Bewertung des Untersuchungsraums	10
2.3	Schlussfolgerungen und Herausforderungen	16
3	Beteiligungskonzept	18
3.1	Place-Games (Strukturierte Kleingruppenbegehung)	18
3.1.1	Begehung Barrierefreiheit	18
3.1.2	Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen	20
3.2	Bürgerforum	22
4	Zielplan und Maßnahmen	24
4.1	Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen	26
4.2	Barrierefreiheit	32
4.3	Fokusraum Plätze	37
5	Planungsleitbild	42
	Anhang	43
	Verzeichnisse	53
	Quellenverzeichnis	

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Crailsheim	7
Abbildung 2: Karlsplatz.....	11
Abbildung 3: Schweinemarktplatz	11
Abbildung 4: Lammgarten.....	11
Abbildung 5: Spiel- und Sitzmöglichkeiten am Schloßplatz.....	12
Abbildung 6: Kopfsteinpflaster auf dem Karlsplatz	12
Abbildung 7: Bushaltestelle „Rathaus“ an der Karlstraße	13
Abbildung 8: Fußgängerüberweg an der Spitalstraße	13
Abbildung 9: Gartenstraße zur morgendlichen Berufsverkehrszeit	13
Abbildung 10: Analyseplan des Ortsmitten-Checks	15
Abbildung 11: Gesamtergebnis Begehung Barrierefreiheit	19
Abbildung 12: Stationen an der Kreuzung Wilhelmstraße / Grabenstraße (oben), Grabenstraße Jagststraße (links unten) und Spitalstraße (rechts unten).....	20
Abbildung 13: Gesamtergebnis Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen	21
Abbildung 14: Stationen am Rathaus (links) und am Spitalpark (rechts)	21
Abbildung 15: Zielplan	25
Abbildung 16: Essbare Stadt Andernach (links) und Hochbeet (rechts).....	27
Abbildung 17: Pflanzkübel (links) und begrünter Straßenraum (rechts).....	28
Abbildung 18: Mobile Baumpflanzung (links) und Platzgestaltung (rechts).....	29
Abbildung 19: Rollstuhlgerechte Bank (links) und flexibel nutzbares Sitz- und Liegeelement (rechts).....	30
Abbildung 20: Spielelemente im öffentlichen Raum.....	31
Abbildung 21: Barrierefreie Gehgasse	32
Abbildung 22: Temporäre Rampen	33
Abbildung 23: Gehwegüberfahrt (links) und Doppelbordquerung (rechts)	34
Abbildung 24: Taktile und visuell markierte Treppe (links), Taktiles Leitsystem (rechts)	35
Abbildung 25: Visuelle und Akustische Fahrplanauskunft (links), Ampeltaster mit Richtungspfeil (rechts)	36
Abbildung 26: Fußwegeleitsysteme	37
Abbildung 27: Visualisierung des Schweinemarktplatzes	38
Abbildung 28: Fokusraum Plätze.....	39
Abbildung 29: Begehungsrouten Barrierefreiheit (links) und Aufenthaltsqualität/Grünstrukturen (rechts).....	46
Abbildung 30: Gesamtergebnisse Begehung Barrierefreiheit	47
Abbildung 31: Stationen an der Kreuzung Wilhelmstraße / Grabenstraße (oben), Grabenstraße Jagststraße (links unten) und Spitalstraße (rechts unten).....	48
Abbildung 32: Gesamtergebnisse Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen.....	49
Abbildung 33: Stationen am Rathaus (links) und am Stadtpark (rechts).....	50
Abbildung 34: Vergleich Bewertung OMC (weißer/farbiger Rand) und Place-Games (schwarzer Rand).....	52
Abbildung 35: Begrüßung durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler.....	53
Abbildung 36: Vortrag im Plenum (Rückblick und Varianten)	54
Abbildung 37: Kleingruppendiskussion (1. Phase)	58
Abbildung 38: Ergebnispräsentation der zweiten Arbeitsphase	61

Abkürzungsverzeichnis

EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg, Zebrastreifen
Kfz	Kraftfahrzeug
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
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
UN	Vereinte Nationen
VM BW	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

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 Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 4 September 2020.

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

1 Einführung

Als eine von 20 Modellkommunen im interministeriellen Modellprojekt „Ortsmitte - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ hat Crailsheim 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

Ortsmitte – 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, zusammenhalt ...“ soll im Rahmen verschiedener und konkreter Projekte das Miteinander im Land gestärkt werden. Eines dieser Projekte läuft unter dem Namen „Ortsmitte – 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 Ortsmitte.

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 Ortsmitte, 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 Ortsmitte bis 2030 im Land zu schaffen, als auch dem aktuellen Koalitionsvertrag der Landesregierung gerecht werden. Für mehr lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte in Gemeinden, Städten, Stadtteilen

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

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

Bewerbungsprozess und Auswahl

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

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

Bearbeitungsprozess auf kommunaler Ebene

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

Abbildung 1: Digitale Urkundenübergabe an die Modellkommune Crailsheim



Quelle: Martin Stollberg

1.2 Ausgangslage Stadt Crailsheim

Was macht den Untersuchungsraum aus?

Die große Kreisstadt Crailsheim liegt im Nordosten Baden-Württembergs in der Region Hohenlohe im Landkreis Schwäbisch Hall. Sie wird von der Jagst durchflossen und ist mit 35.000 Einwohner:innen eine der größten Städte, die am Projekt Ortsmitten teilnehmen. Neben der Kernstadt besteht sie aus zahlreichen kleineren Teilorten, die größtenteils in den 1970er Jahren eingemeindet wurden.

Die verkehrliche Anbindung Crailsheims für den Kfz-Verkehr erfolgt überregional durch die Bundesstraße 290, die im Süden auch die Verbindung nach Ellwangen und Aalen darstellt und im Norden die Anbindung an die Bundesautobahn 6 sichert. Diese bindet Crailsheim in Richtung Osten an den Großraum Nürnberg an und in Richtung Westen an Heilbronn sowie die Agglomerationsräume Stuttgart und Mannheim. An das Schienennetz ist Crailsheim durch seinen Bahnhof westlich der Innenstadt angebunden. Dieser wird von Regionalzügen angefahren, die größtenteils die Strecke von Stuttgart nach Nürnberg bedienen. Durch eine Intercity-Anbindung können bspw. auch München und Karlsruhe direkt erreicht werden.

Der Untersuchungsraum selbst ist der Stadtkern Crailsheims. Den nördlichsten Teil stellen die Karl- und Wilhelmstraße mit ihren Einkaufslagen dar, im Westen sind die Jagstauen Begrenzung und im Süden und Osten markieren die Spital- und Gartenstraße sowie die angrenzenden Grünanlagen grobe Begrenzung der Innenstadt. Die Innenstadt ist geprägt durch zentrale Einkaufsbereiche entlang der Karl- und Wilhelm- sowie der Langen Straße, gastronomische Einrichtungen, bspw. am Schweinemarktplatz und weitere Versorgungseinrichtungen sowie auch Wohnnutzung insbesondere im südlichen Teilbereich.

Eckdaten des Bearbeitungsprozesses

Die Stadt Crailsheim legt im Projekt Ortsmitten besonderen Wert darauf, Lösungen für strukturelle Schwächen im Ortsbild zu finden. Sowohl durch die Gemeinde selbst als auch den Ortsmitten-Check wurden hier die Verkehrsbelastung, mangelnde Grünstrukturen und Verbesserungsbedarf in der Barrierefreiheit aufgedeckt. Mit einem breit aufgestellten Team möchte sich die Stadt Crailsheim den Problemen annehmen und unterstützt die Planersocietät in der Umsetzung der einzelnen Projektphasen und führt selbst, bspw. im Rahmen eines Aktionstages eigene Maßnahmen zur Umgestaltung der Ortsmitte durch.

Auch im Ortsmitten-Projekt soll die Beteiligung der Bürgerschaft im Fokus stehen, sowohl bei der Problemanalyse als auch bei der Lösungsfindung. Dem entsprechend werden die Projektbeteiligungsbausteine ausgewählt: So werden zunächst in zwei Begehungen anhand eines Fragebogens die Mängel und Chancen in den Bereichen Barrierefreiheit sowie Grünstrukturen und Aufenthaltsqualität untersucht. Dem Thema der Verkehrskonzeption widmet sich die Stadt in einem Bürgerforum. Aufbauend auf den Ergebnissen der durchgeführten Beteiligungsformate werden, Maßnahmen und Lösungsvorschläge entwickelt, mit dem Ziel sie in einem Workshop mit der Stadtvertretung abzustimmen und zu verfeinern.

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 unmittelbarem Zusammenhang mit dem Ziel einer lebendigen, barrierefreien und verkehrsberuhigten Ortsmitte. Die Bewertung der einzelnen Unterindikatoren erfolgte in den Bewertungsstufen gut (+), eingeschränkt (o) und unzureichend (-).

Abbildung 2: Indikatorenset des Ortsmitten-Checks



Quelle: Eigene Darstellung

Mit dem Indikator *Ortsbild und Nutzung* werden die Lage, bauliche Qualitäten, wie zum Beispiel identitätsstiftende Elemente oder die lokale Ökonomie untersucht. Bei der *Aufenthaltsqualität* spielten vor allem die Nutzungs- und Verweilqualität eine bedeutende Rolle: Welche Nutzungen

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

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

2.2 Bewertung des 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

Die Stadt Crailsheim weist eine baulich wie funktional intakte Ortsmitte auf. So werden nicht nur die täglichen Bedarfe bedient, das Zentrum weist einige Angebote auf, die auch eine höhere Reichweite generieren. Der Leerstand ist zudem als sehr gering einzuschätzen und die Gebäude sind in einem guten Zustand und bilden ein insgesamt attraktives Stadtbild in das sich hervorsteckende Gebäude wie das Rathaus oder die Kirche einfügen. Restaurationsbedarf besteht nur in sehr geringem Maßstab.

Eine räumliche Kompaktheit der Nutzungen sowie eine Differenzierung zwischen Bereichen mit verstärktem Einzelhandel und Bereichen mit insbesondere Gastronomie zeigen ein vitales Stadtbild. Nur wenige Teilbereiche sind optisch nicht mit dem Zentrum verbunden und dementsprechend eher als Randlage zu klassifizieren.

Aufenthaltsqualität

Rund um die Innenstadt Crailsheim gibt es mit den Jagstauen, dem Spitalpark und dem Lammgarten attraktive Aufenthaltsräume mit vitalen Grünstrukturen. Im Zentrum Crailsheims ist ein Großteil der Aufenthaltsmöglichkeiten jedoch an eine Konsumverpflichtung gebunden. Öffentliches Sitzmobiliar und Grünstrukturen sind hingegen nur vereinzelt vorhanden und in ihrer Nutzungsoffenheit eingeschränkt. Auch Spielmöglichkeiten sind vor allem in den Randlagen anzutreffen und im

Abbildung 2: Karlsplatz



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 3: Schweinemarktplatz



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 4: Lammgarten



Quelle: Eigene Aufnahme

Stadtzentrum nur in geringem Maße vorhanden. Die Attraktivität der Innenstadt, kann somit durch Angebote für alle Altersgruppen noch verbessert werden. Veranstaltungen tragen als belebendes Element, z.B. durch den Markt und auch Kulturveranstaltungen bereits zur Attraktivitätssteigerung bei und eine weitestgehend offene Gestaltung spricht auch die soziale Sicherheit als einen Aspekt der Aufenthaltsqualität an. Bedarf besteht somit insbesondere im Bereich des Mobiliars und der Grünstrukturen.

Barrierefreiheit

In Hinblick auf die Barrierefreiheit in Crailsheim sind unterschiedliche Aspekte zu beachten. Für Mobilitätseingeschränkte sind die topographischen Unebenheiten aber auch der Oberflächenbelag im Zentrum und insbesondere Stufen im Eingangsbereich von öffentlichen Gebäuden und Ladenlokalen wiederkehrende Probleme in Crailsheim. Für Sehingeschränkte ergeben sich zusätzliche Probleme durch mangelnde Kontraste und eine teilweise hohe Lärmbelastung in zentralen Einkaufsbereichen, insbesondere entlang der Karl- und Wilhelmstraße.

Abbildung 5: Spiel- und Sitzmöglichkeiten am Schloßplatz



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 6: Kopfsteinpflaster auf dem Karlsplatz



Quelle: Eigene Aufnahme

Aktive Mobilität

Das Stadtzentrum Crailsheims ist über zwei Haltepunkte an den ÖPNV angebunden. Zentral ist dabei der Haltepunkt Rathaus an der Karlstraße als eine der wichtigsten Haltestellen im Stadtgebiet. Von dort aus erfolgt zudem eine Anbindung an den Bahnhof und so eine regionale und überregionale ÖPNV-Anbindung.

Für den Radverkehr werden Routen zum Zentrum hin angeboten und auch eine Freigabe des Zentrums erfolgt in weiten Teilen. Insbesondere das zentrumsnahe Angebot an Radabstellanlagen ist jedoch verhältnismäßig gering, was den Komfort für Radfahrende schmälert.

Auch für den Fußverkehr besteht noch Verbesserungsbedarf. Während neu konzipierte Straßenräume wie die Spitalstraße bereits hinreichend breite Fußwege aufweisen, besteht an zahlreichen Stellen (bspw. Schulstraße) noch Nachholbedarf.

Verkehrssituation

Die Haupteinkaufsstraße Crailsheims ist eine stark befahrene Bundesstraße. Auch weitere Verbindungsstraßen im Zentrum sind insbesondere zu Hauptverkehrszeiten durch eine starke Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Dies führt zu einer teils erheblichen Minderung der Aufenthalts- und Flanierqualität sowie der Verkehrssicherheit, was durch die hohe Verkehrsgeschwindigkeit verstärkt wird. Allgemein ist das Zentrum Crailsheims somit verkehrlich gut angebunden, die gute Anbindung geht jedoch aufgrund des erheblichen Durchgangsverkehrs zu Lasten der innerstädtischen Qualitäten.

Abbildung 7: Bushaltestelle „Rathaus“ an der Karlstraße



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 8: Fußgängerüberweg an der Spitalstraße



Quelle: Eigene Aufnahme

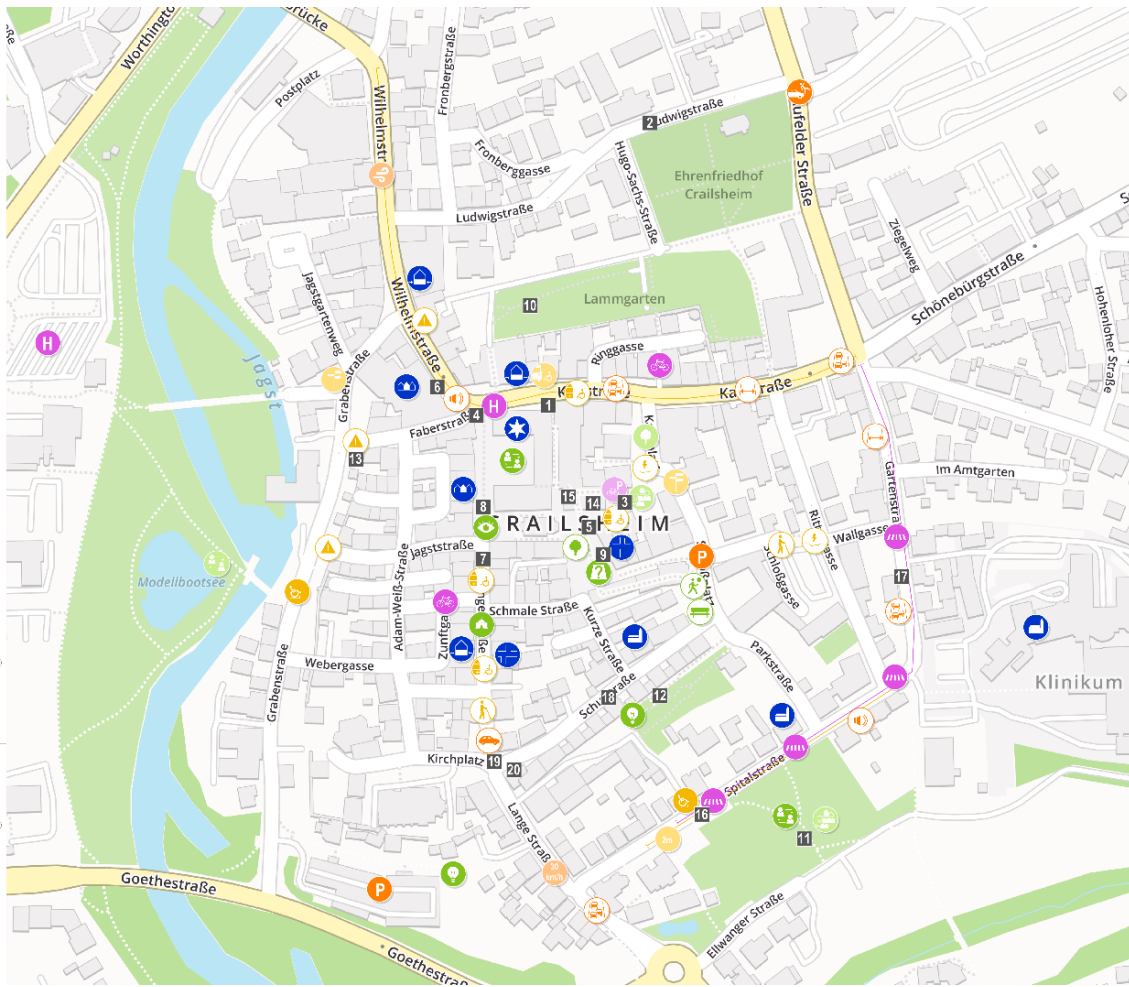
Abbildung 9: Gartenstraße zur morgendlichen Berufsverkehrszeit



Quelle: Eigene Aufnahme

Im folgenden Analyseplan werden die Stärken und Schwächen der Ortsmitte Crailsheims konkret verortet (siehe Abbildung 10). Das attraktive Ortsbild und die qualitativ hochwertigen Nutzungen zeigen sich dabei zum einem im verkehrsberuhigten Stadtkern, zum anderen aber auch an der Karl- und Wilhelmstraße als weiteren Bestandteil des Stadtzentrums. Insbesondere in diesem Bereich sowie in der Spital- und Gartenstraße zeigen sich jedoch auch Probleme in der aktuellen Verkehrssituation, bedingt durch eine hohe Verkehrsbelastung. Eine hohe Aufenthaltsqualität zeigt sich in den Randbereichen, vereinzelt auch bereits im Stadtzentrum. Oftmals sind in zentralen Lagen jedoch auch Defizite lokalisiert worden, bedingt durch fehlendes Mobiliar oder Grünstrukturen. Die Thematik der aktiven Mobilität ist durch festgelegte Radverkehrsachsen, regelmäßig frequentierte Haltepunkte des ÖPNV und auch Freigaben für den Radverkehr, an viele Stellen bereits positiv zu vermerken, auch hier besteht jedoch im Ortskern teilweise noch Aufwertungsbedarf. Die Barrierefreiheit wird hingegen vielerorts eher als problematisch bewertet, bedingt durch Wegeoberflächen und insbesondere die Gebäudezugänglichkeit, bspw. an der Langen Straße.

Abbildung 10: Analyseplan des Ortsmitten-Checks



Quelle: Eigene Darstellung

Ortsbild und Nutzung



Aufenthaltsqualität



Barrierefreiheit



Aktive Mobilität



Verkehrssituation



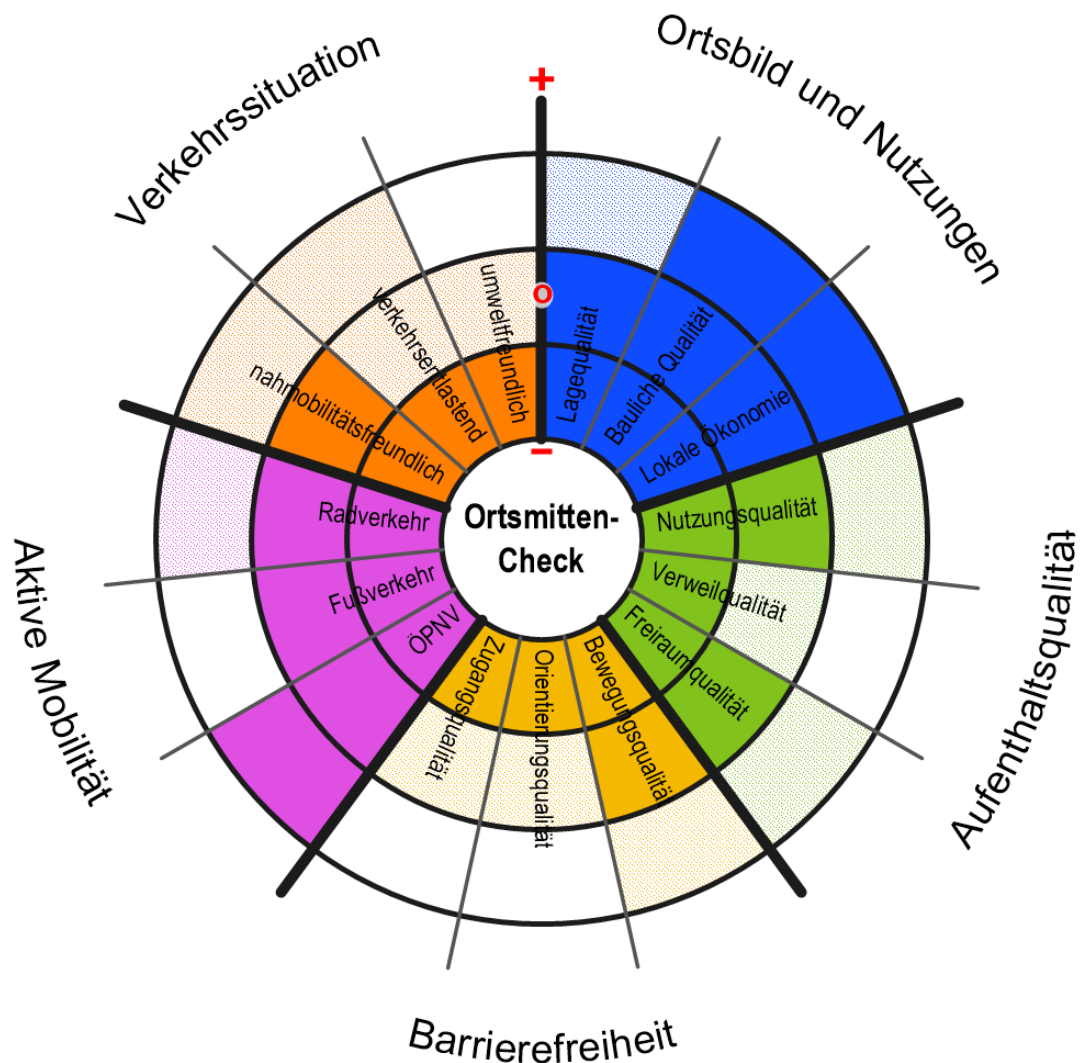
Legende



2.3 Schlussfolgerungen und Herausforderungen



Die Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden in Form eines Bewertungskompasses übersichtlich dargestellt. Insgesamt 15 Cluster beschreiben die Bestandssituation 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 9: Bewertung des Bestands und Entwicklungspotenziale



Quelle: Eigene Darstellung

Legende:

Bestandsituation  Herausforderungen & Entwicklungspotenziale 

In der Bewertung der Ortsmitte Crailsheims zeigt sich, dass einige Stärken bestehen und die durchschnittliche Bewertung der Ortsmitte bereits tendenziell positiv ist. Insbesondere das Ortsbild und die Nutzung schneiden hierbei sehr gut ab mit einer guten baulichen Infrastruktur, die sich in intakten und attraktiven Gebäuden zeigt und einem vitalen Stadtzentrum. Die Attraktivität des Stadtzentrums ist somit grundsätzlich gegeben. Auch im Bereich der aktiven Mobilität zeigt sich eine überdurchschnittliche Anbindungsqualität. So besteht eine regelmäßige ÖPNV-Anbindung und auch die Anbindung für den Rad- und Fußverkehr kann mit separaten Fuß- und Radwegen als grundlegend positiv angesehen werden.

Weniger gut schneiden die Bereiche Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und die Verkehrssituation ab. Da neben der Bewertung durch den Ortsmitten-Check auch die Bewertung durch die Stadt selbst ähnliche Problembereiche ausgemacht hat, wird der Fokus in der weiteren Bearbeitung auf diese drei Themenbereiche gelegt.

In der Aufenthaltsqualität wird insbesondere die Verweilqualität als aktuelle Schwäche ausgemacht, bei der noch Verbesserungspotenzial besteht. So führt insbesondere ein geringes Angebot an Spielmöglichkeiten sowie auch eine nur durchschnittliche Bewertung in der sonstigen Möblierung und Gestaltung zu einer reduzierten Verweilqualität. Durch das Fehlen attraktiver Verschattungs- und Begrünungselemente ergeben sich auch in der Freiraum- und Nutzungsqualität noch Potenziale.

In der Barrierefreiheit werden vor allem die Zugangs- und Orientierungsqualität als verbesserungsbedürftig ausgemacht. Dabei besteht in der allgemeinen Zugangsqualität vor allem in der Gebäudezugänglichkeit, bedingt durch die Stufen an zahlreichen Eingängen, noch Verbesserungsbedarf. Zur Verbesserung der Orientierungsqualität können insbesondere Leitlinien und Beschilderungen beitragen, die aktuell nur an einigen Orten vorhanden sind.

Die Verkehrssituation wird insbesondere durch die starke verkehrliche Belastung, die negative Auswirkungen auf Lärm- und Luftqualität sowie auf die Verkehrssicherheit und den Aufenthalt hat, tendenziell negativ bewertet. Die entsprechende Flächenaufteilung mit einem starken Fokus auf den motorisierten Individualverkehr an einer der Hauptverkehrsstraßen und Befahrungsmöglichkeiten auch in weiteren sensiblen Teilen des Zentrums tragen ebenfalls zur Bewertung mit bestehendem Verbesserungspotenzial bei.

3 Beteiligungskonzept

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

3.1 Place-Games (Strukturierte Kleingruppenbegehung)

Der Beteiligungsbaustein der Place-Games sieht vor, dass im Gegensatz zu einer gemeinsamen Begehung in Kleingruppen der Untersuchungsraum erkundet wird. Zu Beginn werden die Teilnehmenden in Kleingruppen von bis zu 5 Personen eingeteilt. Anschließend wird den Gruppen ein Untersuchungsfragebogen ausgehändigt. Von da an sind die Gruppen grundsätzlich frei den Untersuchungsraum eigenständig zu untersuchen und zu bewerten. Auch die Ansprache von Passanten und das Einholen deren Meinung ist durchaus möglich. An einem vorher festgelegten Treffpunkt treffen die Teilnehmenden nach Beendigung der Untersuchung ein und können der Begehungsleitung die ausgefüllten Fragebögen zurückgeben. Für Rückfragen und Anmerkungen ist in diesem Rahmen und im Idealfall auch während der Untersuchung ebenfalls Gelegenheit.

Ziel ist es, dass die Teilnehmenden sich anhand der Fragestellungen einen eigenen Eindruck vom Untersuchungsraum verschaffen und abschließend mehrere, ggf. auch unterschiedliche, Einschätzungen vorliegen. Das ermöglicht oftmals eine differenziertere Analyse als bei einer Begehung in einer Großgruppe. Zudem können die Teilnehmenden durch die Fragebögen selbst festlegen, welche Inhalte sie als wichtig erachten und diese schriftlich festhalten.

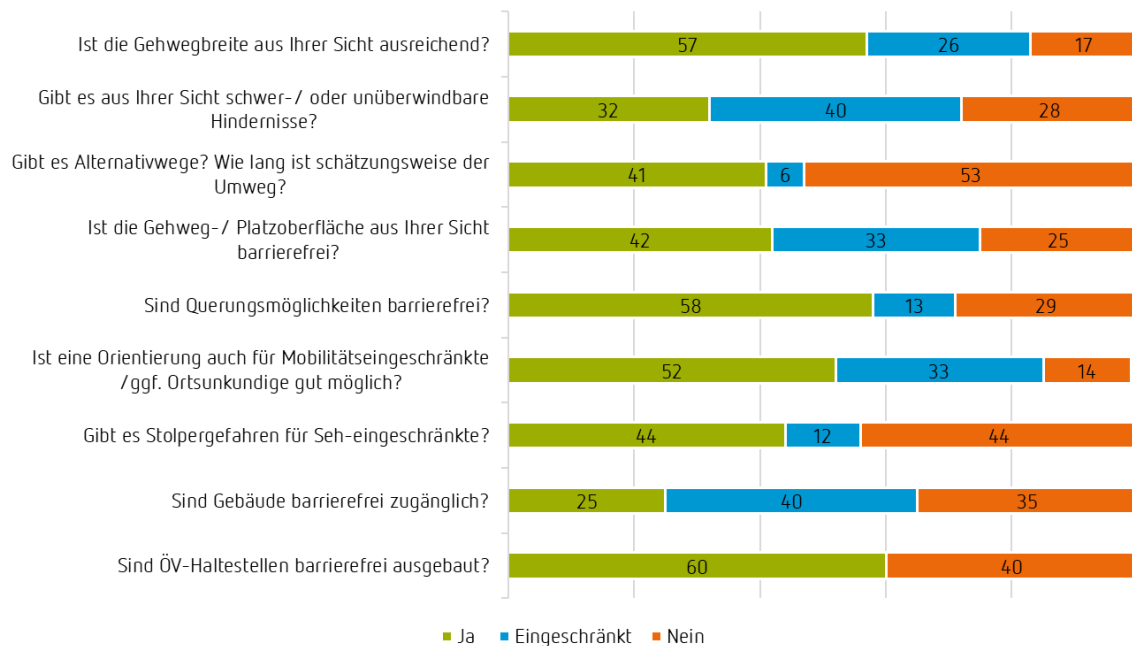
In Crailsheim wurde dieser Beteiligungsbaustein insofern angepasst, als das eine Begehungsroute mit einzelnen Stationen festgelegt wurde. An jeder Station haben die Kleingruppen eigenständig gearbeitet, um jedoch die Möglichkeit für Rückfragen und weiteren Diskussionsbedarf offen zu halten, haben alle Teilnehmenden, inklusive der Leitung, die Route gemeinsam zurückgelegt. Die Fragebögen haben sich dementsprechend auf die einzelnen Stationen bezogen und nicht auf den gesamten Untersuchungsraum. Um die Vergleichbarkeit zwischen den unterschiedlichen Stationen zu gewährleisten wurde zu jeder Station der gleiche Fragebogen ausgeteilt.

3.1.1 Begehung Barrierefreiheit

Die Begehung zur Barrierefreiheit hat insgesamt einen Fokus auf einzelne Aspekte der Barrierefreiheit ergeben. Für die Gehwebreite sowie für Querungsmöglichkeiten und Bushaltestellen und Orientierungsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte wird bereits von mindestens der Hälfte der Teilnehmenden Gruppen eine überwiegend positive Bewertung abgegeben. So sehen bspw. 57 %

der Teilnehmenden die Gehwegbreiten als insgesamt ausreichend an und in 58 % der abgefragten Fälle wurden die Querungsmöglichkeiten als barrierefrei angegeben. Es wurden jedoch auch einige grundlegende Problembereiche ausgemacht. So gibt es häufig die Bewertung vorhandener schwer- oder unüberwindbarer Hindernisse und auch Alternativwege sind nur eingeschränkt vorhanden. Zudem wird die Barrierefreiheit von Gehweg- und Platzoberflächen nur eingeschränkt als gegeben angesehen, ebenso wie die Barrierefreiheit in der Zugänglichkeit von Gebäuden.

Abbildung 11: Gesamtergebnis Begehung Barrierefreiheit



Quelle: Eigene Darstellung

Fazit

Grundsätzlich ist zu sagen, dass in keinem der abgefragten Bereiche bereits ein Optimalzustand erreicht ist. Zu jeder Frage werden insgesamt auch negative Rückmeldungen gegeben. Der räumliche Fokus zeigt, dass die Neugestaltung der Spitalstraße grundsätzlich sehr positiv wahrgenommen wird. In anderen Bereichen zeigen sich jedoch noch vielfältige Probleme. Die Oberflächengestaltung in der Fußgängerzone sowie die Überwindung von topographischen Niveauunterschieden können als wesentliche Problempunkte ausgemacht werden.

Abbildung 12: Stationen an der Kreuzung Wilhelmstraße / Grabenstraße (oben), Grabenstraße Jagststraße (links unten) und Spitalstraße (rechts unten)

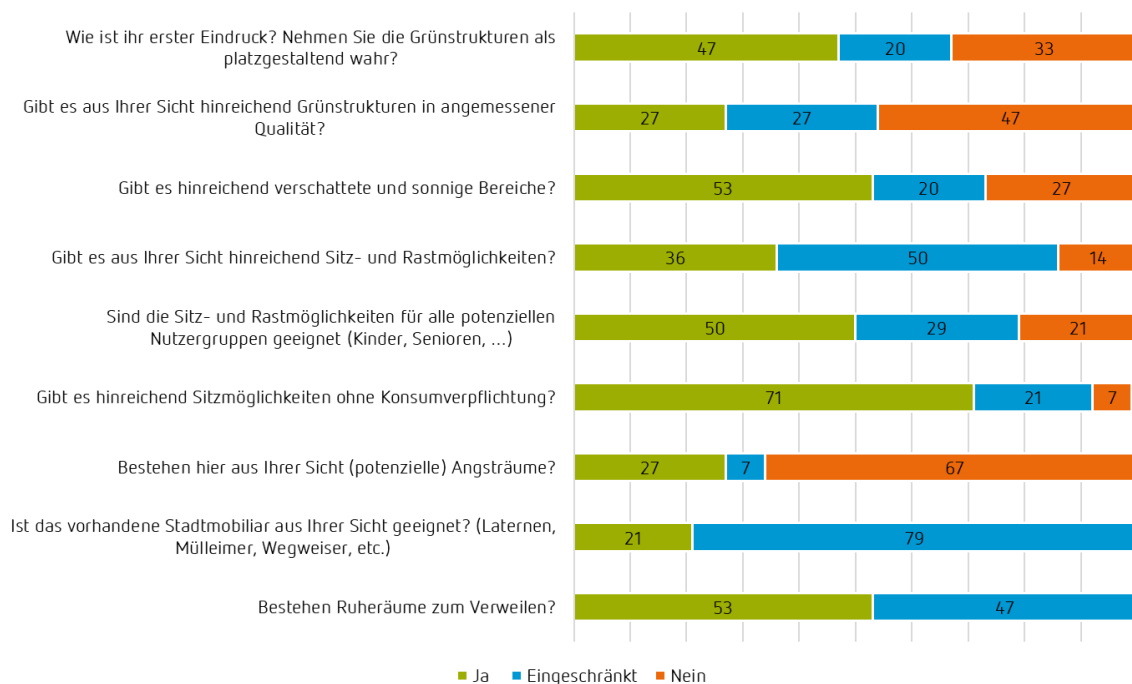


Quelle: Eigene Aufnahmen

3.1.2 Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen

Auch hier zeigt sich, dass einige Aspekte in der Summe bereits gut in der Innenstadt Crailsheims dargestellt werden, an anderen Stellen jedoch noch Nachholbedarf besteht. So wird überwiegend mitgeteilt, dass es hinreichend Sitzmöglichkeiten ohne Konsumverpflichtung gebe und auch die Möglichkeit sowohl verschattet als auch in der Sonne zu sitzen wird überwiegend als hinreichend gegeben angesehen. So besteht im Bereich der Sitz- und Rastmöglichkeiten geringerer Aufwertungsbedarf. Die Qualität und Quantität von Grünstrukturen werden jedoch zu großen Teilen als nicht hinreichend angesehen. Ein weiterer Aspekt ist die Sicherheit, die zu einem Großteil als hinreichend wahrgenommen wird. Angsträume bestehen nur vereinzelt.

Abbildung 13: Gesamtergebnis Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen



Quelle: Eigene Darstellung

Fazit

Die Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen in Crailsheim sind an unterschiedlichen Orten in unterschiedlichem Maße gegeben. Während das Stadtmobiliar an den meisten Orten als mindestens eingeschränkt hinreichend bewertet wird bestehen insbesondere in Bezug auf die Grünstrukturen im Zentrum Mängel. Grundsätzlich ergibt sich aus der Begehung somit der Bedarf zur Aufwertung der Grünstrukturen im Stadtkern sowie situativ die Verbesserung des Stadtmobiliars. Zudem können vereinzelte Angsträume wie am Schloßplatz oder Lammgarten durch veränderte räumliche Strukturen ggf. verbessert werden.

Abbildung 14: Stationen am Rathaus (links) und am Spitalpark (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahmen

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins befindet sich im Anhang.

3.2 Bürgerforum

Ein Bürgerforum ist eine offene Veranstaltung für die Bürgerschaft und dient grundsätzlich dazu einen möglichst großen Teil dieser direkt in den Prozess einzubeziehen. Das kann mit dem Ziel einer Problemanalyse oder auch mit dem der Abstimmung von Zielen oder Maßnahmen erfolgen. Grundsätzlich hat ein Bürgerforum gegenüber Bürgerworkshops einen stärker informativen Charakter, schon durch die größere Anzahl der Teilnehmenden. Eine direkte Beteiligung und ein direkter Austausch sind jedoch häufig trotzdem vorgesehen.

Das Bürgerforum in Crailsheim legt den Fokus auf die Thematik der Verkehrsführung in der Stadtmitte. Bereits in einem vorangegangenen Auftrag hat ein Gutachterbüro unterschiedliche Konzeptionsmöglichkeiten entwickelt. Im Rahmen des Bürgerforums sollte nun die Bürgerschaft zum einen die bisherigen Lösungsvorschläge in Kleingruppen bewerten und zum anderen eigene Lösungsvorschläge entwickeln. Grundsätzlich hat dieses Bürgerforum somit einen deutlich partizipativen Charakter und fördert den direkten Austausch zwischen Stadt, Projektbegleitung und der Bürgerschaft.

Durchführung und Ergebnisse

Im Anschluss an die Begrüßung durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler wird durch Herrn Wolff das Ortsmitten-Projekt als Gesamtes vorgestellt sowie auch der bisherige Projektablauf in Crailsheim, mit dem Ortsmitten-Check und den durchgeführten Place-Games. Anschließend werden die unterschiedlichen Varianten der Verkehrsführung, erarbeitet durch das Büro R+T, vorgestellt. Mit dem Auftrag an die Kleingruppen in einer ersten Phase die erarbeiteten Vorschläge zu diskutieren, startet die Kleingruppenarbeitsphase.

Abbildung 12: Vortrag im Plenum



Quelle: Eigene Aufnahme

Abbildung 13: Plenum



Quelle: Eigene Aufnahme

In der ersten Phase der Kleingruppenarbeit findet eine thematische Untergliederung statt. So setzen die Gruppen sich mit den Themen der „Anbindung der Innenstadt“, dem Thema „Verkehrskonflikte und -sicherheit“, dem Thema „Aufenthalt und Mobilität in der Innenstadt“ und der „Auswirkung auf umliegende Bereiche“ auseinander.

In der Anbindung der Innenstadt wird zwischen der möglichen Verbesserung in der Anbindung durch Radfahrende und zu Fuß Gehende gegenüber der verschlechterten Anbindung für den Kfz abgewogen. Als förderlich wird hierbei eine Akzeptanzförderung der Parkhäuser angesehen um den Kfz-Verkehr gezielt zu lenken. Um die Auswirkungen zu untersuchen wird vorgeschlagen eine probeweise Umsetzung auszuprobieren. Als mögliche Verkehrskonflikte wird bei einer

Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Karl- und Wilhelmstraße die hohe Busfrequenz gesehen, die berücksichtigt werden müsse. Durch weitere Maßnahmen wie eine Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 und das Markieren von Radfahrstreifen könnte die Verkehrssicherheit zudem erhöht werden. Im Sinne der Vorsorgesicherheit wird zudem angemerkt, dass Mehrverkehre auf der Garten- und Spitalstraße aufgrund der anliegenden Nutzungen des Krankenhauses und der Feuerwehr kritisch sind. In der Mobilität innerhalb der Innenstadt wird angemerkt, dass die Verkehrsberuhigung eine Chance zur Steigerung der Aufenthaltsqualität darstellt aber auch weitere Mängel bestehen, wie bspw. ein barrierefreier Zugang zu Ladenlokalen und eine allgemeine Verbesserung der Aufenthaltsqualität gewünscht wird. In der Auswirkung auf umliegende Bereiche wird angemerkt, dass neben einer Verkehrsverlagerung vor allem eine Verkehrsreduktion angestrebt werden müsse. Zudem müssten die Verkehre auf Straßen verlagert werden, die geeignet seien sie aufzunehmen.

In der zweiten Phase werden durch die Kleingruppen eigene Lösungsvorschläge erarbeitet. Die erste Kleingruppe zielt in ihrer Idee auf ein Gesamtkonzept rund um die Verkehrsberuhigung ab, die durch zahlreiche weitere Maßnahmen flankiert werden soll, wie bspw. ein Parkleitsystem, ein Ampelschaltssystem oder einen Kennzeichenpoller. In der zweiten Kleingruppe wurden die Ideen der ersten Variante der Verkehrsberuhigung zu Grunde gelegt mit einer Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr auf Höhe der Bergwerkstraße und am Karlsplatz. Darauf aufbauend wurde sowohl berücksichtigt, wie eine weitere Umgestaltung erfolgen könnte und wie der Kfz-Verkehr künftig aufgefangen werden kann. In der dritten Kleingruppe wird die zweite Variante der Verkehrsberuhigung mit einer Abbindung der Karl- und Wilhelmstraße ab der Ludwigstraße und dem Karlsplatz zu Grunde gelegt. Darauf aufbauend werden insbesondere Einbahnstraßen zur Verkehrslenkung vorgeschlagen, um die Verkehrsbelastung auf den Straßen möglichst gering zu halten. In der vierten Kleingruppe findet eine Weiterentwicklung der dritten Variante der Verkehrsberuhigung statt. So werden einerseits ergänzende Verkehrsführungsvorgaben vorgeschlagen und zudem weitere flankierende Maßnahmen wie Tempo 30 nachts oder Einbahnstraßenregelungen.

Insgesamt zeigt sich, dass viele der Teilnehmenden eine Verkehrsberuhigung als notwendig erachten, neben der Verkehrsführung jedoch noch zahlreiche weitere Anliegen zu berücksichtigen sind.

[Abbildung 14: Kleingruppendiskussion](#)



Quelle: Eigene Aufnahme

[Abbildung 15: Ergebnisvorstellung Kleingruppen](#)



Quelle: Eigene Aufnahme

Eine ausführliche Dokumentation des Beteiligungsbausteins befindet sich im Anhang.

4 Zielplan und Maßnahmen

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

Zusammenfassender Zielplan

Die Ortsmitte Crailsheims soll in Bezug auf ihre Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Verkehrsqualität hin optimiert werden. Diesen Handlungsfeldern widmet sich auch der Zielplan (siehe Abbildung 15) (Der Baustein „Verkehrsqualität“ wird im Folgenden ausgespart, da pandemiebedingt der Politikworkshop zum Thema ausfallen musste.). Besonders im Fokus stehen sowohl in Bezug auf die Aufenthaltsqualität als auch die Barrierefreiheit die Platzstrukturen in Crailsheim. Sie sind wesentlicher Ort des Verweilens und müssen gleichzeitig für Alle nutzbar sein. So vereinen sie eine Vielzahl unterschiedlicher Funktionen und sind zentraler Bestandteil einer lebendigen und attraktiven Ortsmitte.

Abbildung 15: Zielplan



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © openstreetmap-Mitwirkende 2021

Konkrete Maßnahmevorschläge aus dem Zielplan

Die im Zielplan dargestellten Maßnahmen werden in Form von Maßnahmevorschlägen konkretisiert und vertieft. Gegliedert in die drei Themenbereiche Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und den Fokusraum der Plätze enthalten sie wesentliche Ausgestaltungshinweise.

Effekt	Umsetzungshorizont	Kosten	Effizienz
▲ <i>niedrig</i> Maßnahmen, die kleinere Verbesserungen für in der Ortsmittequalität erzielen können	● <i>kurzfristig</i> Umsetzung in 1 – 2 Jahren	€ <i>niedrig</i> < 25 000 €	+ <i>niedrig</i> Kosten und Umsetzungshorizont stehen in eher ungünstigem Verhältnis zum Effekt
▲▲ <i>mittel</i> Maßnahmen, die eine deutliche Verbesserung erwarten lassen	●● <i>mittelfristig</i> Umsetzung in 3 – 5 Jahren	€€ <i>mittel</i> 25 000 – 100 000 €	++ <i>mittel</i> Kosten und Umsetzungshorizont stehen in ausgewogenem Verhältnis zum Effekt
▲▲▲ <i>hoch</i> Maßnahmen eine sehr deutliche Verbesserung in der Ortsmittequalität erwarten lassen	●●● <i>langfristig</i> Umsetzung in > 5 Jahren	€€€ <i>hoch</i> > 100 000 €	+++ <i>hoch</i> Kosten und Umsetzungshorizont stehen in (sehr) gutem Verhältnis zum Effekt

4.1 Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen

A1 Essbare Stadt

Effekt: ▲▲	Umsetzung: ●	Kosten: €€	Effizienz: +++
------------	--------------	------------	----------------

Nach dem Vorbild anderer Städte soll in Crailsheim ein Projekt „Essbare Stadt“ realisiert werden. Die Pflanzung und Bewirtschaftung von vorwiegend Nutzpflanzen wie Obst, Gemüse und Kräutern bilden dabei den Schwerpunkt. Die Essbare Stadt soll einen Beitrag zu einer nachhaltigeren, gesünderen und lebenswerteren Stadt leisten. Allen Interessierten soll das Angebot gemacht werden, in gemeinsamen Aktionen zu Gärtnern, zu diskutieren oder einfach im Vorbeigehen zu naschen. So kann die soziale Interaktion gefördert werden und darüber hinaus die Wertschätzung für Lebensmittel gesteigert werden. Die Arten- und Lebensraumvielfalt in der Stadt wird gesteigert und das Erscheinungsbild und Mikroklima werden durch eine zusätzliche Verschattung und Verbesserung der Luftqualität durch Grünanlagen verbessert.

Zur Realisierung stellt die Stadt Crailsheim Hochbeete an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet auf sowie Pflanz- Obstgehölze und Beerensträucher u.v.m. Die Pflege kann ebenfalls durch die Stadt organisiert werden und bietet bspw. die Möglichkeit zur Integration von benachteiligten Bevölkerungsgruppen oder zur gleichzeitigen Lern- und Lehrfunktion bspw. für Schüler („Essbare Stadt auf meinem Schulweg“). Um eine allzeit attraktive Nutzung der Anlagen zu garantieren werden einerseits die angesprochenen unterschiedlichen Typen von Nutzpflanzen, können aber auch Schnittblumen, Aromabeete o.Ä. angelegt werden.

Um im Projekt den angestrebten sozialen Mehrwert zu fördern, sollen verschiedene Stoßrichtungen bedient werden. Informationsmaterialien sollen das Interesse zur Mitwirkung wecken und auch bei einer grundsätzlichen Top-Down-Organisation des Projektes sollen Mitentscheidungsoptionen für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden. Regelmäßige Veranstaltungen zu den Themen der Gesundheit, Grünflächen, Ernährung und weiteren Aspekten sollen die Aufmerksamkeit fördern.

Neben der Realisierung in anderen Stadtbereichen wird schwerpunktmäßig eine Realisierung in der Innenstadt angestrebt. Hier bietet sich neben dem Lammgarten als bereits bestehende Grünanlage beispielsweise der Schweinemarktplatz an, da den Anwohnenden aufgrund der räumlichen Dichte im Zentrum Crailsheims keine privaten Grünanlagen zur Verfügung stehen und so im unmittelbaren Umfeld eine wesentliche Potenzialgruppe des Projektes anzutreffen ist (siehe auch ‚Grüne Plätze‘).

Abbildung 16: Essbare Stadt Andernach (links) und Hochbeet (rechts)



Quelle: Stadt Andernach, Stadt Crailsheim

A2 Grüne Achsen

Effekt: ▲▲▲	Umsetzung: ●●●	Kosten: € € €	Effizienz: ++
-------------	----------------	---------------	---------------

Im Umfeld der Innenstadt Crailsheims bestehen zahlreiche Grünräume und Erholungsmöglichkeiten. In der Innenstadt selbst sind diese Räume jedoch nur eingeschränkt vorhanden und es besteht ein Mangel an Grünräumen. Vor diesem Hintergrund sollen die bestehenden Grün- und Naherholungsräume durch Grünachsen verbunden werden, die durch die Innenstadt Crailsheims verlaufen und so auch dort eine Begrünung ermöglichen. Sie sollen dabei mehrere Funktionen erfüllen:

- Aufwertung des Stadtbildes durch eine ansprechende Gestaltung der Grünstrukturen

- Verschattung insbesondere durch Bäume
- Schaffung attraktiver Aufenthaltsräume durch Begrünung
- Förderung der Klimaresilienz in der Innenstadt Crailsheims durch ihren kühlenden Einfluss im Sommer und wärmenden Einfluss im Winter

Diesen Anforderungen müssen die Bepflanzungen zur Schaffung attraktiver Grünachsen verstärkt gerecht werden. Dazu können je nach Raum unterschiedliche Arten der Begrünung dienen. Die zu bevorzugende Bepflanzungsart ist die Anlage neuer dauerhafter Grünanlagen durch Bäume oder niedrigeren Bewuchs wie Büsche oder Blumenbeete. Es hat jedoch eine sorgfältige Abwägung mit anderen Anforderungen an die Innenstadt zu erfolgen. So ist insbesondere die fußläufige Zugänglichkeit und die Barrierefreiheit nicht zu beeinträchtigen, aber auch eine Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern erforderlich sowie die Einbeziehung von Außengastronomie und Veranstaltungen. Vor diesem Hintergrund kann auch die Verwendung von mobilen Grünelementen wie Blumenkübeln sinnvoll sein sowie eine Begrünung von Laternen, bspw. durch Blumenampeln oder eine Fassadenbegrünung in Kooperation mit den Eigentümern. Neben der grünen Infrastruktur kann auch die blaue Infrastruktur eine Aufwertung des öffentlichen Raumes darstellen. Insbesondere mit der Jagst hat Crailsheim bereits einen Bezug zum Wasser, der auch in der Innenstadt noch verstärkt wiedergespiegelt werden könnte (siehe auch ‚Grüne Plätze‘). Sitzmöglichkeiten sind regelmäßig entlang der Grünachsen zu platzieren um insbesondere Mobilitätseingeschränkten in geringen Abständen Erholungsmöglichkeiten zu bieten und so die Begehbarkeit der Innenstadt zu verbessern.

Abbildung 17: Pflanzkübel (links) und begrünter Straßenraum (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahmen Barcelona (links) / Eigene Fotomontage (rechts)

A3 Grüne Plätze

Effekt: ▲▲▲	Umsetzung: ●●	Kosten: €€€	Effizienz: ++
-------------	---------------	-------------	---------------

Die Grünen Achsen in Crailsheim verbinden einerseits wesentliche Grün- und Naherholungsräume im Umfeld der Innenstadt, sollten jedoch auch in der Innenstadt selbst Ankerpunkte finden. Vor diesem Hintergrund sind auch grüne Plätze mit einem verstärkten Aufenthalts- und Verweilcharakter auszubilden. Auch hier sind grundsätzlich die unterschiedlichen Möglichkeiten der

Platzgestaltung mit temporären und dauerhaften sowie kleinen und größeren Grünelementen gegeben. Hinzukommen sollten weitere Elemente der Platzgestaltung die insbesondere die Aufenthalts- und Verweilqualität ansprechen. Es sind somit Strukturen für einen attraktiven Aufenthalt und eine klimaresiliente Platzgestaltung zu schaffen. Wesentliche Elemente dabei sind:

- Grünstrukturen zur Verschattung und Förderung der Klimaresilienz sowie ansprechenden Gestaltung
- Entsiegelung von Flächen, sofern vertretbar, um die Begrünung zu verbessern
- Sitzmöglichkeiten für Alle, sodass sowohl den Ansprüchen jüngerer wie auch älterer Bürgerinnen und Bürger entsprochen wird (siehe auch ‚Sitzmöglichkeiten für Alle‘)
- Einrichtung von Spielelementen zur Attraktivitätssteigerung insbesondere für Kinder
- Förderung der blauen Infrastruktur in Form von Wasserelementen (bspw. Springbrunnen, Wasserspiel), um die Verbindung Crailsheims zum Wasser stärker im Innenstadtbild zu verankern

Die Maßnahmen zielen insbesondere auf die Aufenthaltsqualität und Begegnungsmöglichkeiten auf den zentralen Plätze in der Innenstadt ab. Darunter sind explizit der Schweinemarktplatz, der Marktplatz und der Schlossplatz zu fassen. Für den Schweinemarktplatz ist noch verstärkt zu berücksichtigen, dass regelmäßig Veranstaltungen hier stattfinden und eine Tiefgarage unterhalb des Platzes liegt. Somit bieten sich tief wurzelnde Bäume nur eingeschränkt an, eher kann auf kleinere Elemente wie Hochbeete oder Blumentöpfe gesetzt werden. Zur Verschattung sind zudem Sonnensegel im Sommer eine gute Möglichkeit. Der Marktplatz ist für Marktstände grundsätzlich nutzbar zu halten, somit sollte sich eine dauerhafte Begrünung und Einrichtung weiterer Elemente auf den Platzrand beschränken.

Abbildung 18: Mobile Baumpflanzung (links) und Platzgestaltung (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahmen Nürnberg, Reutlingen

A4 Sitzmöglichkeiten für Alle

Effekt: ▲▲	Umsetzung: ●	Kosten: €€	Effizienz: +++
------------	--------------	------------	----------------

In Crailsheim wurde allgemein ein Mangel an Sitzgelegenheiten erhoben, die konsumfrei nutzbar und für alle Bevölkerungsgruppen geeignet sind. Zudem wurde insbesondere im Zentrum Crailsheims ein Mangel an verschatteten Aufenthaltsmöglichkeiten wahrgenommen.

Mit den Sitzmöglichkeiten für Alle soll die Aufenthalts- und Bewegungsqualität für die Bürgerinnen und Bürger Crailsheims verbessert werden. Dazu ist es erforderlich, an Hauptfußverkehrsachsen in regelmäßigen Abständen von maximal 300 Metern (gem. FGSV 2011) Sitzmöglichkeiten anzubieten, die den Ansprüchen aller Teilnehmender genügen und somit multifunktional nutzbar sind. Dabei sind insbesondere die Sitzansprüche der am wenigsten mobilen Bevölkerungsgruppe, der Älteren und Mobilitätseingeschränkten, verstärkt zu berücksichtigen. So sollten ebene Sitzflächen und entsprechende Rückenlehnen für eine aufrechte Sitzhaltung verwendet werden um das Hinsetzen und Aufstehen zu erleichtern.

Insbesondere in den größeren Aufenthaltsbereichen wie den Plätzen können zudem Elemente angeboten werden, die verstärkt die Interessen einzelner Benutzergruppen im Fokus haben. So besteht die Möglichkeit neben Sitz- auch Liegemöglichkeiten anzubieten, wie sie bereits im Spitalpark existieren. Für Personen im Rollstuhl und Rollator können zudem Aussparungen bei Sitzelementen vorgesehen werden oder auch entsprechend Platz freigehalten werden. Zudem können Sitzelemente auch so gestaltet werden, dass sie zum Spielen für Kinder geeignet sind.

[Abbildung 19: Rollstuhlgerechte Bank \(links\) und flexibel nutzbares Sitz- und Liegeelement \(rechts\)](#)



Quelle: Eigene Aufnahmen Solingen, Nürnberg

A5 Beispielbare Stadt

Effekt: ▲▲	Umsetzung: ●●	Kosten: €€	Effizienz: ++
------------	---------------	------------	---------------

In den Randlagen wie beispielsweise im Lammgarten oder auch in den Jagstauen bestehen Spielmöglichkeiten für Kinder. Im Zentrum beschränken sich diese jedoch auf nur sehr wenige kleinere Spielelemente, womit noch Potenzial zur Aufwertung der Innenstadt für Kinder festzuhalten ist. Spielelemente können den Stadtkern in unterschiedlichem Umfang und unterschiedlicher Größe attraktiver machen. Ähnlich der Anlage von Grünstrukturen und Sitzgelegenheiten bietet sich auch hier eine regelmäßig wiederkehrende Verortung von Spielelementen an. So sollten die wesentlichen Fußverkehrsachsen in Crailsheim auch durch kleinere Spielelemente aufgewertet werden.

Größere Spielelemente bieten sich an Räumen mit bereits bestehender oder geplanter Neuschaffung von guter Aufenthalts- und Verweilqualität an. So können Sitzgelegenheiten für Erwachsene mit Spielmöglichkeiten für Kinder kombiniert werden. Für die Realisierung größerer Anlagen stehen somit insbesondere die Plätze im Fokus. Am Schlossplatz bietet sich eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch die Einrichtung von Spielmöglichkeiten an. Am Schweinemarktplatz und/oder Marktplatz kann die Realisierung neuer Spielelemente erfolgen.

Neben der Realisierung konventioneller Spielelemente ist auch die Realisierung von Wasserspielerementen eine Option. So kann das Widerspiegeln des Wasserbezugs in Crailsheim (siehe auch ‚Grüne Plätze‘) mit der Nutzung durch spielende Kinder verknüpft werden.

Abbildung 20: Spielelemente im öffentlichen Raum



Quelle: Eigene Aufnahmen, Halle Saale, Singen

4.2 Barrierefreiheit

B1 Gehgassen

Effekt: ▲▲▲	Umsetzung: ●●	Kosten: €€	Effizienz: +++
-------------	---------------	------------	----------------

Das Straßenpflaster in Crailsheim ist aufgrund seiner Unebenheiten erschwert begeh- und insbesondere berollbar. Somit ist das Pflaster nicht barrierearm und schränkt die Bewegungsfreiheit, insbesondere von Menschen mit Rollstuhl und Rollator, erheblich ein. Am Platzrand, bspw. des Schweinemarktplatzes, sind bereits Gehwegplatten verlegt worden, die eine barrierefreie Fortbewegung ermöglichen. Ähnliche Platten sollten auch zur Querung des Platzes und auf weiteren Gehgassen verlegt werden, um eine barrierefreie Querbarkeit zu ermöglichen. Dabei ist auf ein druck- und witterungsbeständiges Material zu achten, das sowohl die Überfahrbarkeit mit Lkw (bspw. zum Aufbau von Markt- und Veranstaltungsständen erforderlich) ermöglicht als auch dem regelmäßigen Winterfrost widersteht. Zudem sollte ein rutschfestes Material verwendet werden.

Neben der Schaffung neuer Gehgassen sind auch die bestehenden Gehgassen besser nutzbar zu machen. Vereinzelt sind dabei Belagschäden auszubessern um die Stolpergefahr zu minimieren. Insbesondere ist jedoch das Freihalten der bestehenden Gehgassen zu kommunizieren und umzusetzen. Aufsteller, Mobiliar und temporäre Hindernisse wie bspw. abgestellte Fahrräder sollten die Gehgassen nicht blockieren.

Abbildung 21: Barrierefreie Gehgasse



Quelle: Eigene Aufnahme Speyer

B2 Rampen als Zugänge

Effekt: ▲▲▲	Umsetzung: ●	Kosten: €€	Effizienz: +++
-------------	--------------	------------	----------------

Einige Geschäfte in der Innenstadt Crailsheims sind aktuell nur über eine Treppe (häufig nur eine Stufe) zugänglich und somit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vielfach nicht erreichbar. Vor diesem Hintergrund kann die Stadt Crailsheim gemeinsam mit den betreffenden Einzelhandelsgeschäften eine Initiative starten, um kurzfristig temporäre Rampen anzubringen, die mindestens eine barrierearme Erreichbarkeit ermöglichen. Mittelfristig sollte eine bauliche Lösung angestrebt werden, entsprechend der durch die FGSV vorgegebenen Standards zur Barrierefreiheit.

Abbildung 22: Temporäre Rampen



Quelle: Eigene Aufnahmen

B3 Ertüchtigung bestehender Fußverkehrsanlagen in Bezug auf Längs- und Querneigung

Effekt: ▲▲	Umsetzung: ●●●	Kosten: €€	Effizienz: ++
------------	----------------	------------	---------------

An einigen Stellen im Fußwegenetz der Stadt Crailsheim ist die Barrierefreiheit nicht gegeben, da die Längs- und oder Querneigungen die Berollbarkeit erheblich erschweren oder unmöglich machen. Vor diesem Hintergrund sollten Stellen ermittelt werden, bei denen die Längsneigung 6 % übersteigt bzw. die Querneigung 2 %. Punkte mit besonderer Wichtigkeit im Fußwegenetz der Stadt Crailsheim sollten proaktiv umgestaltet werden. Die weiteren Problempunkte sind festzuhalten und sukzessive ebenfalls, ggf. auch gemeinsam mit geplanten Straßenbau- und -sanierungsmaßnahmen, barrierefrei umzubauen. Bedingt durch topographische Unebenheiten werden in Crailsheim vor allem in der Längsneigung Problempunkte bestehen bleiben, die nicht barrierefrei umgebaut werden können. Für diese sollten barrierearme und barrierefreie Alternativwege ausgeschildert werden. Zudem sollten nach Möglichkeit ebene Zwischenpodeste in einem Abstand von maximal 6 Metern angelegt werden, die als Erholungsmöglichkeit dienen können.

B4 Querungen

Effekt: ▲▲▲	Umsetzung: ●●	Kosten: €€€	Effizienz: ++
-------------	---------------	-------------	---------------

Straßenquerungen sind aufgrund des erforderlichen Kontakts mit anderen Verkehrsteilnehmenden häufig eine Gefahrenquelle und ein potenzielles Hindernis insbesondere für Mobilitätseingeschränkte und Menschen mit einer geringeren Sicherheit im Straßenraum. Vor diesem Hintergrund gilt es auch in Crailsheim, je nach Bedarf Querungssituationen zu optimieren und die Barrierefreiheit zu verbessern. Insbesondere auf wesentlichen Fußverkehrsachsen wie entlang der Karl- und Wilhelmstraße ist eine niedrighschwellige Straßenquerung erforderlich. Dies kann im Falle der Einmündungen in die Karl- und Wilhelmstraße bspw. durch Gehwegüberfahrten erfolgen. Die Anhebung des Straßenraums auf das Seitenraumniveau kann wesentlich zu einer barrierefreien Gestaltung beitragen und reduziert zudem die Geschwindigkeit abbiegender Kfz. Bei Straßenquerungen ohne eine Anhebung des Seitenraumes ist grundsätzlich die Ausbildung von Doppelbordquerungen zu empfehlen. Diese bieten sowohl Seh- als auch Mobilitätseingeschränkten die notwendige Sicherheit um gefahrlos queren zu können.

Abbildung 23: Gehwegüberfahrt (links) und Doppelbordquerung (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahmen Bielefeld, Dinslaken

B5 Zwei-Sinne-Prinzip

Effekt: ▲▲	Umsetzung: ●●	Kosten: €€	Effizienz: ++
------------	---------------	------------	---------------

Das Zwei-Sinne-Prinzip bedeutet, dass alle wesentlichen Informationen zur sicheren Fortbewegung im Straßenverkehr für die Aufnahme durch zwei Sinne angeboten werden. So können Personen, die eine Einschränkung eines Sinnes haben auf die Information über den zweiten angebotenen Sinn zurückgreifen. Von wesentlicher Bedeutung im Öffentlichen Raum können dabei die visuelle, die akustische und die taktile Wahrnehmung sein, von denen wichtige Informationen zur Orientierung über zwei Sinne wahrnehmbar sein sollten.

Die visuelle Wahrnehmbarkeit ist die naheliegendste Orientierungsmöglichkeit im Straßenverkehr und wird in Crailsheim alltäglich zur Orientierung genutzt. In der Wahrnehmbarkeit ist hier eine Verbesserung an einzelnen Stellen durchzuführen. So sind gefährliche Kanten, Stufen oder vorstehende Elemente konsequent farblich abzuheben und so auch für Seheingeschränkte bestmöglich wahrnehmbar gemacht werden. Dies kann gestalterisch ansprechend durch die Wahl einer im Kontrast abgehobenen Steinfarbe erfolgen (helle Steinkanten als Kontrast zu dunklen Steinen oder umgekehrt). Kurzfristig können auch selbstklebende Markierungen Abhilfe schaffen und Kontraste erzeugen.

Abbildung 24: Taktile und visuell markierte Treppe (links), Taktiles Leitsystem (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahmen Schwerte, Bohnte

In der taktilen Wahrnehmbarkeit bestehen aktuell vereinzelt Leitsysteme, bspw. an der Bushaltestelle ‚Rathaus‘, diese sind vereinzelt noch auf ihre korrekte Umsetzung hin zu überprüfen. So sollten neben den Leitstreifen auch Aufmerksamkeitsfelder, z.B. am Ort der Tür des haltenden Busses eingerichtet werden oder vor Stufen. Wesentliche Fußverkehrsquerungen in Crailsheim sollten vor diesem Hintergrund konsequent durch taktile Leitelemente abgesichert werden, wie dies bspw. bei den Zebrastreifen zur Querung der Spitalstraße im neu gestalteten Bereich bereits erfolgt ist. Hier erfolgt durch die dunklen Elemente des taktilen Leitsystems bei ansonsten hellen Gehwegsteinen zudem eine Verbesserung der visuellen Wahrnehmbarkeit. Mittel- bis langfristig ist, über eine Sicherung von Querungen hinaus, die Verbindung wichtiger Zielorte mit einem taktilen Leitsystem zu empfehlen. An lichtsignalisierten Querungen ist zudem die Ausstattung von Ampeltastern mit taktilen Orientierungselementen grundsätzlich zu empfehlen.

Die akustische Wahrnehmbarkeit ist als dritter Faktor ebenfalls geeignet, um die Orientierung im Straßenraum Crailsheims zu verbessern. Insbesondere an Lichtsignalanlagen und den Bushaltestellen bietet sich eine Umsetzung an. Während an den Lichtsignalanlagen so der Zeitraum zur Querung akustisch angezeigt werden kann, bietet es sich an Bushaltestellen an, so auch die Fahrplanauskunft für zwei Sinne anzubieten. Neben der lesbaren Fahrplanauskunft kann auf Anforderung eine akustische Fahrplanauskunft am ZOB, an der Haltestelle am Rathaus und ggf. am Klinikum erfolgen, die zunächst den Aushangfahrplan vorliest und perspektivisch auch eine digitale Fahrgastinformation akustisch darstellen kann. Dies erleichtert Seheingeschränkten die Nutzung der

öffentlichen Verkehrsmittel erheblich, da sie sich ebenfalls vor Ort informieren können und ggf. auf Fahrplanänderungen reagieren.

Abbildung 25: Visuelle und Akustische Fahrplanauskunft (links), Ampeltaster mit Richtungspfeil (rechts)



Quelle: Eigene Aufnahmen Bochum,

B6 Beschilderungssystem

Effekt: ▲	Umsetzung: ● ●	Kosten: € €	Effizienz: +
-----------	----------------	-------------	--------------

Eine übersichtliche Wegeführung mit möglichst einheitlicher und barrierefreier Gestaltung sowie ein eigenständiges Wegweisungssystem bieten Orientierung nicht nur für einheimische zu Fuß Gehende, sondern insbesondere auch für Gäste (vgl. FGSV (2002)). Die Wegweisung kann neben der Imagesteigerung und den wirtschaftlichen Vorteilen für die Stadt als Einkaufsstandort auch ein Plus an Verkehrssicherheit mit sich bringen, wenn vorrangig sichere Verbindungen abseits von stark befahrenen Hauptstraßen ausgewiesen werden.

Die Beschilderungen muss u.a. einheitlich, lesbar, wahrnehmbar und kontinuierlich sein (vgl. FGSV (2007)). Straßennamenschilder sollten idealerweise um Hausnummern ergänzt werden, um ortsfremden Personen die Orientierung zu erleichtern (vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) 2007).

Die Zielauswahl in Crailsheim sollte auf wichtige Ziele konzentriert werden, um eine Überfrachtung der Wegweisung zu vermeiden. So sollten Rathaus, Bahnhof, Johanneskirche, Amtsgericht, der Schweinemarktplatz und auch die Grünanlagen wie Lammgarten und Spitalpark enthalten sein.

Abbildung 26: Fußwegeleitsysteme



Quelle: Eigene Aufnahmen Wesel, Schwetzingen

4.3 Fokusraum Plätze

Die zentralen Plätze Crailsheims sind wesentlicher Aufenthalts- und Begegnungsort im Stadtzentrum. Die Qualitäten eines attraktiven Aufenthaltes und einer guten Erreichbarkeit für Alle sind vor diesem Hintergrund von entscheidender Bedeutung für eine lebendige Ortsmitte. Aus diesem Grund werden im Folgenden die zu ergreifenden Maßnahmen nochmals visuell und nach den Aspekten der Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit aufgeschlüsselt dargestellt.

Am Rathausplatz bieten Baumbestand und Brunnen bereits eine gewisse Aufenthaltsqualität. Durch eine Weiterentwicklung des Mobiliars, in Form von zusätzlichen konsumfreien Sitzgelegenheiten für Alle, die Anlage weiterer Grünstrukturen und die Einrichtung von Spielgeräten könnte eine Aufwertung erfolgen. Eine Verknüpfung mit der Essbaren Stadt wäre evtl. auch hier denkbar. Durch eine barrierefreie Führung und die Einrichtung von Radabstellanlagen könnte zudem die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit des Zentrums und Rathauses verbessert werden. Um Stolpergefahren zu vermeiden, kann zudem mit Kontrasten eine Verbesserung der Barrierefreiheit erreicht werden.

Am Schweinemarktplatz liegt ein besonderer Fokus auf der Verknüpfung von Aufenthaltsqualität im Normalzustand und der gleichzeitigen Eignung für Veranstaltungen. Zudem schränkt die darunter liegende Tiefgarage insbesondere Bepflanzungsmöglichkeiten ein, da tiefwurzelnde Pflanzen in einem Großteil des Platzes ausgeschlossen sind. Vor diesem Hintergrund und mit dem gleichzeitig bestehenden Anspruch einer weitergehenden Begrünung und Verschattung müssen angepasste Lösungen gefunden werden. Zur Verschattung bieten sich neben der möglichen Neupflanzung an Bäumen einerseits Bäume in Blumenkübeln an, wie sie ähnlich auch jetzt schon bestehen, andererseits soll das Angebot insbesondere um Hochbeete der ‚Essbaren Stadt‘, die zudem eine zusätzliche Belebung des Platzes bewirken, ergänzt werden. Diese sind jedoch in ihrer Höhe eingeschränkt, weswegen eine ergänzende Verschattung anhand von Sonnensegeln empfohlen wird. Sie sind geeignet um Sitzmöglichkeiten zu verschatten bei einem nur geringen Eingriff ins Erdreich. Zudem können sie so konzipiert werden, dass sie bei einer Veranstaltung zu entfernen sind. Im Sinne der Angebote für alle Bevölkerungsgruppen sollte zudem das Stadtmobiliar um flexibel nutzbare Sitzgelegenheiten und Spielmöglichkeiten ergänzt werden. Dem kann auch durch ein Wasserspiel Rechnung getragen werden. Um den Aspekten der Erreichbarkeit und Barrierefreiheit gerecht zu werden, ist ein wesentlicher Aspekt das Freihalten barrierefreier Gehwegachsen sowie die Ergänzung des Wegesystems. Insbesondere die Querung des Schweinemarktplatzes und die Erreichbarkeit der öffentlichen Toiletten sowie des Rathausplatzes sollte hier im Fokus stehen. Wie in vielen Teilen des Zentrums so sollten auch hier barrierefreie Zugänge zu den Gebäuden geschaffen werden. Eine Wegweisung verbessert zudem die Orientierungsmöglichkeiten. Für den Radverkehr ist eine Ausweitung von Radabstellanlagen zu empfehlen, so wird er als eine Möglichkeit die Innenstadt zu erreichen gestärkt.

Abbildung 27: Visualisierung des Schweinemarktplatzes



Quelle: Eigene Darstellung

In Verbindung zum Schweinemarktplatz ist auch der Karlsplatz zu denken. Auch hier besteht das Potenzial die Aufenthaltsqualität anhand von Verschattungsmöglichkeiten und insbesondere Sitzgelegenheiten zu stärken. Für die Barrierefreiheit gilt auch hier, dass ein Wegenetz aus

4.4 Verkehrsberuhigung

Ein weiterer wichtiger Themenbereich ist die Verkehrsberuhigung in Crailsheim. Insbesondere auf der Karl- und Wilhelmstraße führt eine erhebliche Verkehrsbelastung zu einem Konflikt mit weiteren Ansprüchen an die Ortsmitte Crailsheims, wie Aufenthaltsqualität, Ruhe und Erholung sowie Bewegungsqualität im Zentrum. Aber auch in weiteren Bereichen des Crailsheimer Zentrums entstehen Konflikte zwischen verkehrlicher Leistungsfähigkeit und anderen Ansprüchen an eine Ortsmitte. Vor diesem Hintergrund werden unterschiedliche Lösungen der Verkehrsberuhigung in Crailsheim in Erwägung gezogen. Im Ortsmittencheck sowie in zahlreichen Gesprächen mit der Kommune wurden die Konflikte ermittelt und diskutiert.

Auch im Bürgerforum stand das Thema der Verkehrsberuhigung im Fokus. Die Problemlage wurde diskutiert und auch mögliche Lösungsvorschläge, durch die Bürgerschaft entwickelt. Da jedoch pandemiebedingt mit dem Politikworkshop eine entscheidende Diskussionsveranstaltung noch nicht stattfinden konnte, können konkrete Maßnahmen noch nicht gefasst werden und sind im Nachhinein durch die Stadt Crailsheim zu entwickeln.

4.5 Fördermöglichkeiten

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

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

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

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

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

Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität können ebenfalls durch die LGVFG gefördert werden, die Antragsfrist ist der 31.10. weitere Informationen unter:

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

Auch Maßnahmen zur Radverkehrsförderung sind durch die LGVFG förderfähig, Vorhaben bis maximal 100.000 Euro, Vorhaben des Rad-NETZ BW, Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen

in kommunaler Baulast, Fahrradabstellanlagen und begründete Einzelfälle können jederzeit angemeldet werden, ansonsten ist die Antragsfrist der 30.09. Weitere Informationen unter:

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

Weitere Informationen zu Fördermöglichkeiten vom Ministerium für Verkehr unter:

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

Gerne können Sie sich auch an die Fußverkehrsbeauftragten der vier Regierungspräsidien wenden:

<https://www.aktivmobil-bw.de/fussverkehr/akteure-und-gremien/die-fussverkehrsbeauftragten/>

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

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

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

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

5 Planungsleitbild

Das Planungsleitbild stellt die Besonderheiten der kommunalen Zielplanung plakativ heraus und vermittelt einen ersten räumlichen Eindruck. Es dient der Fokussierung auf die wesentlichen im Prozess erarbeiteten Planungsinhalte. Die textlich beschriebenen Planungsleitbilder werden 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 Crailsheim

Die Ortsmitte Crailsheims ist geprägt durch ein attraktives Stadtbild, mit hervorstechenden Gebäuden wie bspw. dem Rathaus zusammen mit seinem Rathauturm. Kleinere und größere Plätze werden durch Straßen und historische Gassen miteinander verbunden. Ruhe- und Erholungsräume befinden sich vor allem am Rand der Ortsmitte mit den Jagstauen, dem Lammgarten und dem Spitalpark. Neben den verkehrlich beruhigten Straßen im südlichen Teil der Ortsmitte sowie der Fußgängerzone, wird der nördliche Teil stark durch die Bundesstraße 290 geprägt und den damit einhergehenden Durchgangsverkehr.

Die Struktur der Ortsmitte ist in Takt und die Attraktivität als Versorgungszentrum für unterschiedliche Bedarfe ist gegeben. Bei einer guten Bewegungs- und Begegnungsqualität ist, bedingt durch eine teils starke Durchgangsverkehrsbelastung und nur vereinzelt vorhandene Grünstrukturen und Ruheräume die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte verbesserungsbedürftig. Historisches Pflaster und vielfach vorhandene Treppen oder einzelne Stufen im Zugangsbereich von Gebäuden stellen ein Problem für die Barrierefreiheit dar.

Vor diesen Hintergründen ist es Ziel der Ortsmittenenwicklung durch eine **Aufwertung und Weiterentwicklung der Grün- und Freiraumstrukturen** die Aufenthaltsqualität zu steigern. Sowohl auf den zentralen Aufenthaltsplätzen als auch den Achsen, die diese mit den größeren Naherholungsgebieten im Ortsmittenumfeld verbinden liegt der Fokus. Kleinere Ruhe- und Verweilräume sollen die Struktur ergänzen und eine attraktive fußläufige Erreichbarkeit sichern. Um eine **barrierefreie Erreichbarkeit** sicherzustellen gilt es Barrieren in der Topographie, in der Oberflächenstruktur und in der Gebäudezugänglichkeit zu überwinden.

Die Ortsmitte Crailsheims soll grüner, leichter zugänglich und beruhigt werden um die Attraktivität gleichberechtigt für alle Bevölkerungsgruppen weiter zu steigern.

Anhang

Ortsmittencheck – Bestandsanalyse - Katasterkarte

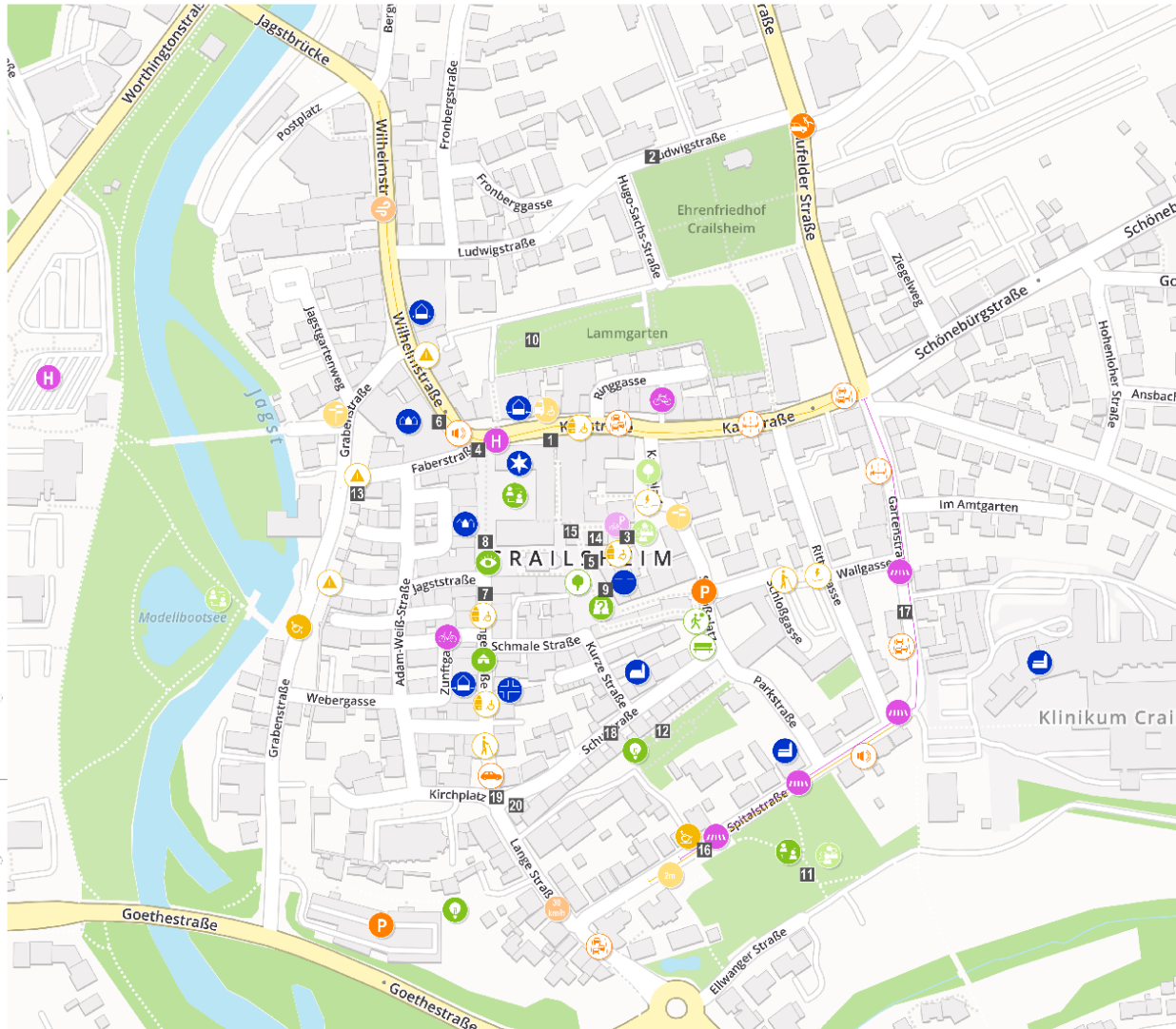
Ortsmittencheck – Bestandsanalyse – Bilderreihe

1. Beteiligungsbaustein – Strukturierte Kleingruppenbegehung (Place-Games)

2. Beteiligungsbaustein – Bürgerforum



Ortsmittelencheck: Bestandsanalyse - Katasterkarte

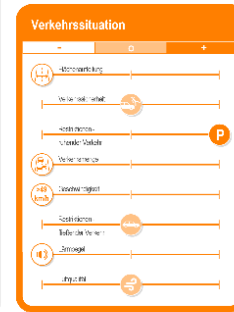
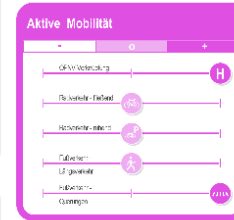
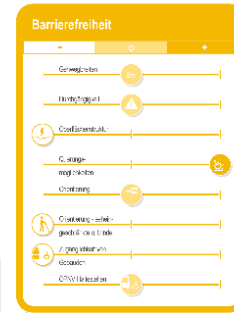
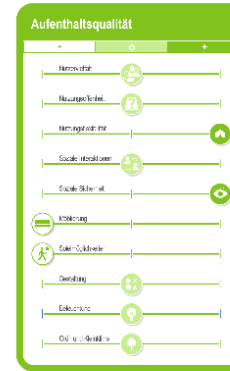


ORTSMITTEN - CHECK 2021
Crailsheim

Erster Eindruck:
Das Stadtbild ist mit zahlreichen identitätsstiftenden Gebäuden und einer guten räumlichen Versorgung positiv. Die Verkehrsbelastung, mangelnde Grünstrukturen mindern jedoch die Aufenthaltsqualität.

Fokus:
Eine Verkehrsberuhigung sowie die Entwicklung von Grünstrukturen können wesentlicher Bestandteil sein. Die Förderung der Barrierefreiheit ist ein weiterer wichtiger Aspekt.

Fazit:
Der Ortskern ist bereits vital und attraktiv, mit den benannten Fördermöglichkeiten kann er jedoch weiter gestärkt werden.

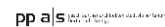


Stand 15.04.2021

Maßstab der Original: 1:1.000
Format: Original: DIN A1

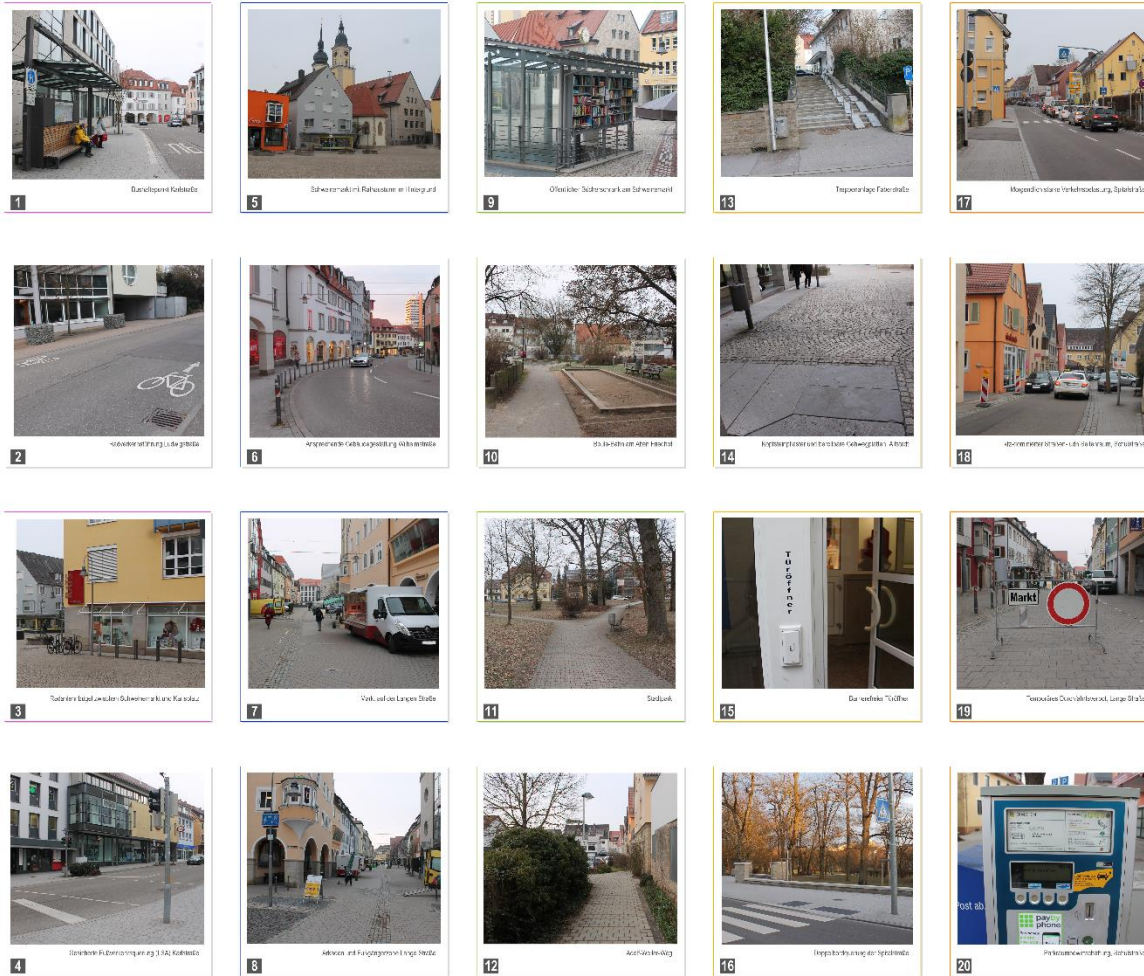
Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitglieder 2021

koordiniert durch:



Ortsmittencheck: Bestandsanalyse – Bilderreihe

ORTSMITTEN - gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten

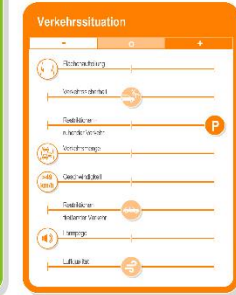
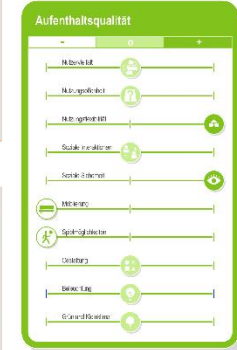
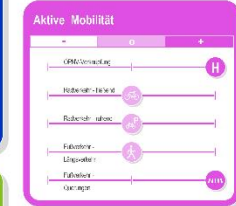
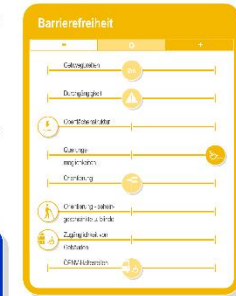


ORTSMITTEN - CHECK 2021
Crailsheim

Erster Eindruck:
Das Stadtbild ist mit zahlreichen identitätsstiftenden Gebäuden und einer guten räumlichen Versorgung positiv. Die Verkehrsbelastung, mangelnde Grünstrukturen mindern jedoch die Aufenthaltsqualität.

Fokus:
Eine Verkehrsberuhigung sowie die Entwicklung von Grünstrukturen können wesentlicher Bestandteil sein. Die Förderung der Barrierefreiheit ist ein weiterer wichtiger Aspekt.

Fazit:
Der Ortskern ist bereits vital und attraktiv, mit den benannten Fördermöglichkeiten kann er jedoch weiter gestärkt werden.



Stand 15.04.2021

koordiniert durch:



Strukturierte Kleingruppenbegehung (Place-Games)

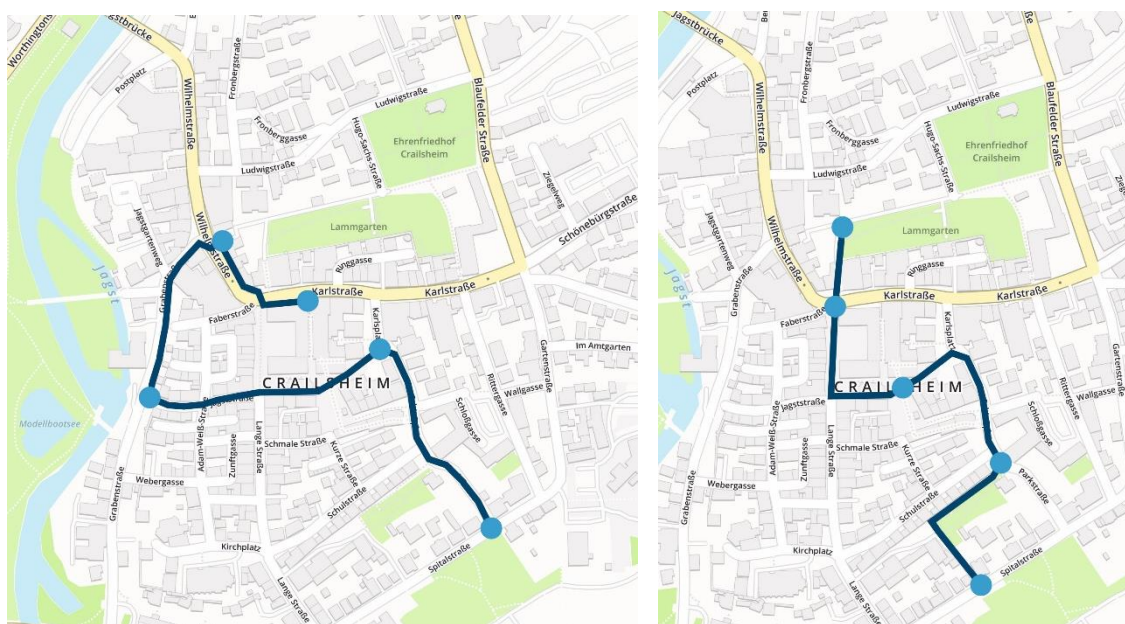
Erläuterung Methodik

Die Methode der Place-Games soll dazu dienen, dass die Teilnehmenden selbständig, anhand eines Fragebogens die Situation an unterschiedlichen Orten im öffentlichen Raum beurteilen. Die Methode grenzt sich somit von klassischen Begehungen ab, da kein direkter Dialog mit der Moderation erfolgt, sondern dieser über die ausgefüllten Fragebögen sowie ggf. durch Rückfragen entsteht. In Crailsheim liegt der Fokus auf der Barrierefreiheit und dem Thema der Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen. An vorher festgelegten Stationen erfolgt eine Beurteilung der dortigen Situation. Zur besseren Organisation und Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Gruppen untereinander wurde eine Begehungsrouten mit einzelnen Stationen festgelegt. An jeder zu bewertenden Station wurde den teilnehmenden Gruppen hinreichend Zeit gegeben, die festgelegten Fragen zu diskutieren und die Fragebögen auszufüllen, bevor die Route fortgesetzt wurde.

Ablauf

Am 26. Juli fanden zwei Begehungen statt auf jeweils für das Thema angepassten Routen. Durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler erfolgt die Begrüßung zu den Begehungen. Der Ablauf wird eingangs seitens der Planersocietät erläutert. Anschließend werden die Teilnehmenden gebeten sich selbständig in Gruppen á 4-5 Personen aufzuteilen. Jeder Gruppe wird eine Arbeitsmappe mit Fragebögen in der Anzahl der zu begehenden Stationen überreicht. Der Wechsel zwischen den Stationen erfolgt nicht eigenständig durch die Gruppen, sondern gemeinsam mit allen Teilnehmenden um die Möglichkeit zu bieten, dass bei Rückfragen stets ein Mitglied der Moderation verfügbar ist.

Abbildung 29: Begehungsrouten Barrierefreiheit (links) und Aufenthaltsqualität/Grünstrukturen (rechts)



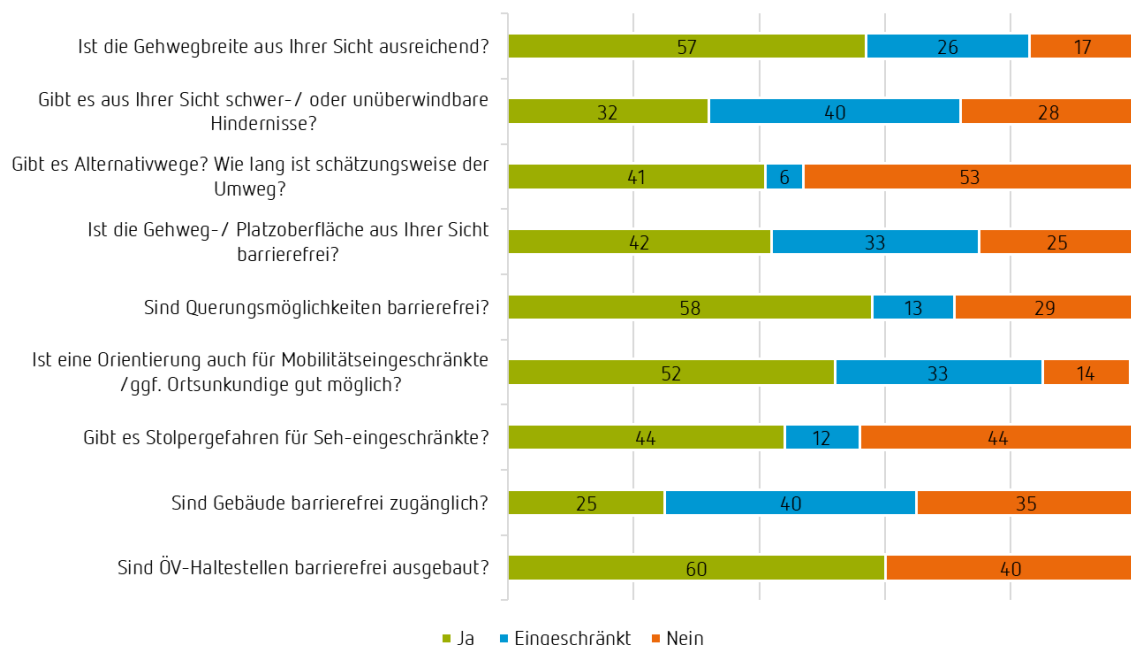
Quelle: Planersocietät, Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2021

Ergebnisse Begehung Barrierefreiheit

Gesamtergebnisse

Die Begehung zur Barrierefreiheit hat insgesamt einen Fokus auf einzelne Aspekte der Barrierefreiheit ergeben. Für die Gehwegbreite sowie für Querungsmöglichkeiten und Bushaltestellen und Orientierungsmöglichkeiten für Mobilitätseingeschränkte wird bereits von mindestens der Hälfte der Teilnehmenden Gruppen eine überwiegend positive Bewertung abgegeben. So sehen bspw. 57 % der Teilnehmenden die Gehwegbreiten als insgesamt ausreichend an und in 58 % der abgefragten Fälle wurden die Querungsmöglichkeiten als barrierefrei angegeben. Es wurden jedoch auch einige grundlegende Problembereiche ausgemacht. So gibt es häufig die Bewertung vorhandener schwer- oder unüberwindbarer Hindernisse und auch Alternativwege sind nur eingeschränkt vorhanden. Zudem wird die Barrierefreiheit von Gehweg- und Platzoberflächen nur eingeschränkt als gegeben angesehen, ebenso wie die Barrierefreiheit in der Zugänglichkeit von Gebäuden.

Abbildung 30: Gesamtergebnisse Begehung Barrierefreiheit



Quelle: Planersocietät

Fokusräume

In der räumlichen Detailbetrachtung zeigen sich erhebliche Unterschiede zwischen den bewerteten Stationen. Als allgemeines **Positivbeispiel** kann die Umgestaltung der **Spitalstraße** gelten. Hier wird einerseits die Gehwegbreite von nahezu allen Gruppen als ausreichend bewertet und zum anderen auch die Barrierefreiheit der Platzoberfläche und Querungsmöglichkeiten sowie die Orientierungsqualität überwiegend positiv bewertet. Angemerkt wird jedoch, dass das Polizeirevier nicht barrierefrei erreichbar sei und die Zugangsrampe zum Stadtpark zu steil und ohne Zwischenpodest ausgebaut ist.

Barrieren zeigen sich zahlreich am **Karlsplatz/Schweinemarktplatz**. So wird von einem Großteil der Gruppen der Marktplatz nicht als barrierefrei angesehen und auch barrierefreie

Alternativrouten stünden nicht zur Verfügung. Zudem werden von nahezu allen Gruppen Stolpergefahren ausgemacht und die barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden bemängelt.

Am Standort **Grabenstraße / Jagststraße** wird die **barrierefreie Querung** hervorgehoben. Topographisch bedingt wird hier jedoch ebenfalls die Rampe bemängelt, die nur unter großer Kraftanstrengung und nicht durch alle Mobilitätseingeschränkten zu passieren sei.

Für die Karlstraße findet eine tendenziell positive Bewertung statt. So wird in Bezug auf Querbarkeit, Gehwegbreite, Alternativrouten und weitere Aspekte eine größtenteils positive Bewertung durch die Teilnehmenden abgegeben. Es finden sich jedoch stets auch entgegengesetzte Meinungen, sodass hier aus Teilnehmendensicht insgesamt noch kein Optimalzustand in Bezug auf die Barrierefreiheit erreicht wird. Ebenso wird auch die Kreuzung Wilhelmstraße / Grabenstraße unterschiedlich bewertet.

Abbildung 31: Stationen an der Kreuzung Wilhelmstraße / Grabenstraße (oben), Grabenstraße Jagststraße (links unten) und Spitalstraße (rechts unten)



Quelle: Planersocietät

Fazit

Grundsätzlich ist zu sagen, dass in keinem der abgefragten Bereiche bereits ein Optimalzustand erreicht ist. Zu jeder Frage werden insgesamt auch negative Rückmeldungen gegeben. Der räumliche Fokus zeigt, dass die Neugestaltung der Spitalstraße grundsätzlich sehr positiv wahrgenommen wird. In anderen Bereichen zeigen sich jedoch auch noch vielfältige Probleme. Die

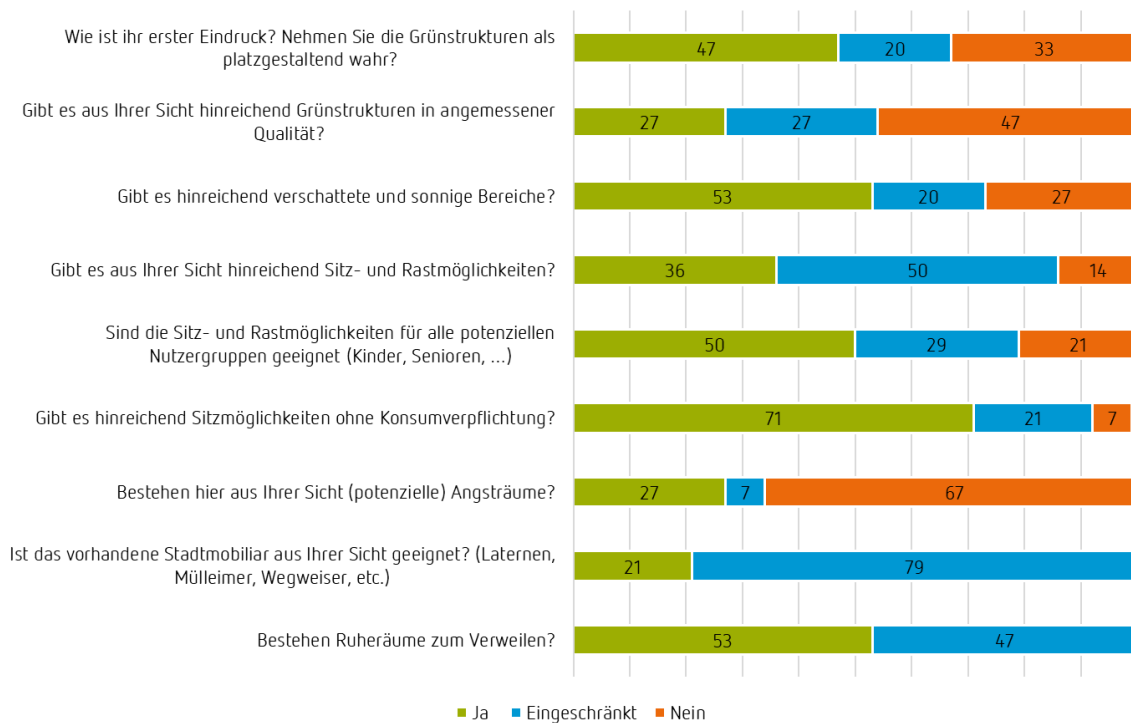
Oberflächengestaltung in der Fußgängerzone sowie die Überwindung von topographischen Niveauunterschieden können als wesentliche Problempunkte ausgemacht werden.

Ergebnisse Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen

Gesamtergebnis

Auch hier zeigt sich, dass einige Aspekte in der Summe bereits gut in der Innenstadt Crailsheims dargestellt werden, an anderen Stellen jedoch noch Nachholbedarf besteht. So wird überwiegend mitgeteilt, dass es hinreichend Sitzmöglichkeiten ohne Konsumverpflichtung gebe und auch die Möglichkeit sowohl verschattet als auch in der Sonne zu sitzen wird überwiegend als hinreichend gegeben angesehen. So besteht im Bereich der Sitz- und Rastmöglichkeiten geringerer Aufwertungsbedarf. Die Qualität und Quantität von Grünstrukturen werden jedoch zu großen Teilen als nicht hinreichend angesehen. Ein weiterer Aspekt ist die Sicherheit, die zu einem Großteil als hinreichend wahrgenommen wird. Angsträume bestehen nur vereinzelt.

Abbildung 32: Gesamtergebnisse Begehung Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen



Quelle: Planersocietät

Fokusräume

In der Betrachtung der einzelnen Räume zeigt sich, dass die Bewertung je Raum deutlich unterschiedlich ausfällt und die Beobachtungen der Ortsmittenchecks größtenteils bestätigt werden können. So wird den Randbereichen eine grundsätzlich gute Grün- und Aufenthaltsqualität beigemessen, während insbesondere die Grünstrukturen im Stadtzentrum als verbesserungsbedürftig angesehen werden.

Der **Lammgarten** wird sowohl in Bezug auf Sitzmöglichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen als auch in Bezug auf die Grünqualität **positiv eingeschätzt**. Bemängelt wird jedoch, dass potenzielle Angsträume bestehen. Diese können auf die teils erhebliche Verschattung und tendenziell verwinkelten Bereiche mit geringer sozialer Kontrolle zurückgeführt werden.

Der **Platz am Rathaus** wird in Bezug auf seine **Sitzmöglichkeiten positiv** bewertet. Auch Ruheräume sind laut der Teilnehmenden gegeben und Angsträume tendenziell nicht vorhanden. In Bezug auf die Verschattung und Grünstrukturen werden jedoch durch die Teilnehmenden Mängel dargelegt.

Der **Schweinemarktplatz** wird in seiner Aufenthaltsqualität hingegen eher negativ bewertet. Während das vorhandene Mobiliar noch eingeschränkt als ausreichend eingeschätzt wird, sowohl in Bezug auf Sitzmöglichkeiten als auch weitere Aspekte wie Mülleimer, Laternen, Wegweiser, so werden insbesondere die **Grünstrukturen bemängelt**. Es fehle einerseits an geeigneten Grünstrukturen und andererseits an Sitzmöglichkeiten mit Verschattungspotenzial.

Auch der **Schloßplatz** wird tendenziell in Bezug auf Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen **eher negativ** gesehen. So wird hier einerseits der ruhende Kfz-Verkehr als zu dominant bemängelt, andererseits die dunkle Platzgestaltung ohne Konsummöglichkeiten. Das Stadtmobiliar sei zudem nicht ausreichend und bedürfe einer Erneuerung.

Die **Spitalstraße mit dem angrenzenden Stadtpark** wird hingegen wieder **überwiegend positiv** wahrgenommen. Insbesondere die Grünqualitäten werden hier positiv bewertet, wohingegen das Stadtmobiliar aus Sicht der Teilnehmenden nur teilweise ausreichend ist.

Abbildung 33: Stationen am Rathaus (links) und am Stadtpark (rechts)



Quelle: Planersocietät

Fazit

Die Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen in Crailsheim sind an unterschiedlichen Orten in unterschiedlichem Maße gegeben. Während das Stadtmobiliar an den meisten Orten als mindestens eingeschränkt hinreichend bewertet wird so bestehen insbesondere in Bezug auf die Grünstrukturen im Zentrum Mängel. Grundsätzlich ergibt sich aus der Begehung somit der Bedarf zur Aufwertung der Grünstrukturen im Stadtkern sowie situativ die Verbesserung des Stadtmobiliars. Zudem

können vereinzelte Angsträume wie am Schloßplatz oder Lammgarten durch veränderte räumliche Strukturen ggf. verbessert werden.

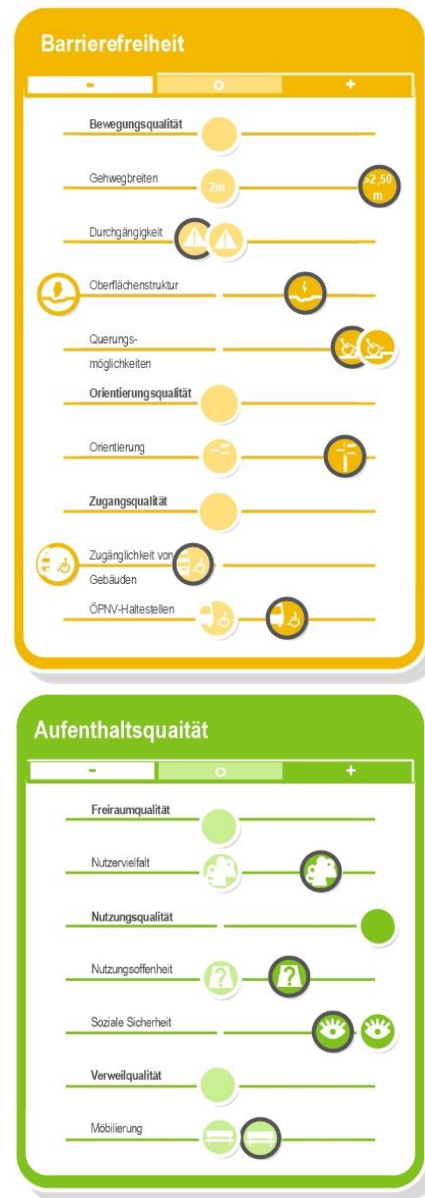
Ergebnisvergleich Ortsmittencheck

Im Vergleich mit den Bewertungen zeigen sich ähnliche Tendenzen in der standardisierten Ergebnisauswertung der Ortsmittenchecks und der subjektiven Auswertung durch die Teilnehmenden Gruppen. Grundsätzlich zeigt sich, dass durch die Vielzahl an Rückmeldungen bei der Teilnehmendensicht die Ergebnisse weniger stark in Richtung der Extreme ausgeprägt sind. Es ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Fragestellungen nicht identisch sind mit den Bewertungskriterien der OMC und nicht alle Bewertungskriterien in beiden Formaten aufgegriffen wurden. Bei den Place-Games wurden zudem nur bestimmte Teilräume der Ortsmitte Crailsheims betrachtet wurden.

In der Bewertung der Barrierefreiheit fällt auf, dass die Bewertung durch die Teilnehmenden der Begehungen im Grundsatz positiver ausfällt als durch den Ortsmittencheck. Abgesehen von der Oberflächenstruktur sind aber durchaus ähnliche Tendenzen zwischen beiden Formaten erkennbar. Insbesondere die Zugänglichkeit zu Gebäuden wird jeweils kritisch bewertet.

In der Kategorie Aufenthaltsqualität sind ebenfalls Unterschiede festzustellen. So werden einerseits die Nutzungsvielfalt, die Nutzungsoffenheit und die Möblierung durch die Teilnehmenden besser bewertet, als in den OMC. Es wird also eher eine Eignung der Stadtmöblierung für alle Teilnehmenden gesehen. Die soziale Sicherheit wird dafür jedoch negativer eingeschätzt. Grundsätzlich lässt sich jedoch auch hier das Fazit ziehen, dass die Ergebnisse der Ortsmittenchecks in den Begehungen größtenteils bestätigt werden.

Abbildung 34: Vergleich Bewertung OMC (weißer/farbiger Rand) und Place-Games (schwarzer Rand)



Quelle: Planersocietät

PROJEKTKOORDINATION:

AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:



Bürgerforum

Begrüßung und Ablauf

Am 27. September findet in Crailsheim im Hangar ein Bürgerforum statt, in dem sich die Teilnehmenden mit der Verkehrsberuhigung der Innenstadt Crailsheims auseinandersetzen können. Dazu werden im Anschluss an die Begrüßung und die Erläuterung der Ziele durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler, durch Herrn Wolff die bisherigen Bausteine des Projektes „Ortsmitte“ in Crailsheim und unterschiedliche Varianten der Verkehrsberuhigung vorgestellt. Diese sind durch das Ingenieurbüro R+T auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht worden. Darauf aufbauend können die Teilnehmenden in Kleingruppen ihre eigenen Vorstellungen der Umsetzung einer Verkehrsberuhigung diskutieren. Die in den Kleingruppen erarbeiteten Ergebnisse werden abschließend durch die Gruppenmitglieder dem Plenum präsentiert.

Abbildung 35: Begrüßung durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler



Quelle: Planersocietät

Rückblick und Varianten

Herr Wolff stellt in seinem Vortrag zunächst den Hintergrund des Projektes „Ortsmitten“ vor, vor dessen Hintergrund der Workshop stattfindet. Anschließend gibt Herr Wolff einen Rückblick auf die durchgeführten Bausteine im bisherigen Projektverlauf. Er legt dar, dass der Fokus auf die Themen der Verkehrsberuhigung, der Barrierefreiheit sowie der Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen gelegt wird, bedingt einerseits durch die fachliche Analyse des Ortsmittenchecks und andererseits durch den Austausch mit den Fachzuständigen der Kommunalverwaltung. Im ersten Beteiligungsbaustein, der strukturierten Kleingruppenbegehung (Place-Games) haben dementsprechend die Themen Barrierefreiheit sowie Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen im Vordergrund der Diskussion gestanden. Herr Wolff erläutert, anschließend den geplanten Ablauf des Bürgerforums und weist darauf hin, dass heute entsprechend die Thematik der Verkehrsberuhigung im Vordergrund der Diskussion stehen soll. Hierzu stellt Herr Wolff drei Varianten (siehe Anhang) der Abbindung der Karl- und Wilhelmstraße sowie deren verkehrliche Konsequenzen vor, die durch die R+T Verkehrsplanung GmbH untersucht wurden.

Abbildung 36: Vortrag im Plenum (Rückblick und Varianten)



Quelle: Planersocietät

Kleingruppendiskussion: 1. Phase

In der ersten Phase der Kleingruppendiskussion geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu den benannten Varianten der Verkehrsberuhigung, die im vorangegangenen Vortrag vorgestellt wurden. Zusätzlich liegen sie den Teilnehmenden zusammen mit einer Kartengrundlage der Innenstadt Crailsheims als Diskussionsgrundlage vor. Nach der Hälfte der vorgesehenen Arbeitszeit haben die Teilnehmenden die Möglichkeit nochmal den Kleingruppenstand zu wechseln um ihre Meinung zu mehreren Themen einbringen zu können.

Anbindung der Innenstadt

Am Themenstand ‚Anbindung der Innenstadt‘ sollen insbesondere die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die Anbindung der Innenstadt diskutiert werden.

- Es wird angemerkt, dass der erste Planfall mit der weitestgehenden Sperrung eine

„richtige“ Fußgängerzone schaffe. Er hänge jedoch auch die meisten Geschäfte von einer direkten Kfz-Anbindung ab. Allgemein wird die Verbesserung der fußläufigen Erreich- und Begehrbarkeit der Innenstadt hervorgehoben. Die Flaniermöglichkeit trage zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt bei.

- Es wird als positiv angemerkt, zunächst eine probeweise Umsetzung mittels eines Verkehrsversuchs durchzuführen. Dies müsse mit weiteren Maßnahmen kombiniert werden, um eine erfolgreiche Umsetzung zu ermöglichen.
- Durch die weiterhin bestehende Zugänglichkeit zu den Tiefgaragen und weiteren größeren Parkieranlagen wird angemerkt, dass nur ein kleiner Teil der Parkplätze verloren ginge. Eine weiterhin gute Anbindung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr sei auch erforderlich um den zu großen Teilen von außerhalb kommenden Kunden eine attraktive Anbindung zu ermöglichen.
- Einige Teilnehmende schlagen vor, zunächst nur eine Verlegung der Bundesstraße und somit eine schrittweise Verkehrsreduktion anzustreben. Auch eine Einbahnstraßenlösung sei grundsätzlich denkbar.
- Als kritisch wird angemerkt, dass die Erreichbarkeit der Geschäfte durch den Kfz-Verkehr teilweise vermindert werde und die direkte Werbemöglichkeit bei vorbeifahrenden Kfz verloren gehe.
- Die Akzeptanz der Parkhäuser in Crailsheim solle gesteigert werden, durch ein Parkleitsystem und ggf. ein neues Parkhaus im Westen, welches den ZOB von Parksuchverkehr entlastet.

Verkehrskonflikte und -sicherheit

Am Themenstand ‚Verkehrskonflikte und -sicherheit‘ geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu den drei Beruhigungsvarianten vor dem Hintergrund sicherheitsrelevanter Aspekte und möglicher Konflikte, die entstehen könnten.

- Von Seiten der Teilnehmenden wird die Sorge vorgebracht, dass die Busfrequenz auf der Karl- und Wilhelmstraße zu hoch sei um eine Verkehrsberuhigung konsequent umzusetzen.
- Es wird angemerkt, dass die Grünphasen der Ampeln für eine effiziente Abwicklung der Verkehrsströme aufeinander abgestimmt werden sollen.
- Die aktuelle Verkehrsbelastung wird als sehr hoch eingeschätzt, bei einer gleichzeitig schwierigen Verkehrssituation, bedingt durch die vielfältigen Ansprüche an der Karlstraße, was dies für Verkehrskonflikte.
- Es wird angemerkt, dass die Parkhauszufahrt am Schlossplatz viel Verkehr generiere der über den Karlsplatz geleitet wird und dort für Verkehrskonflikte Sorge.
- Die Spitalstraße als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge zum Klinikum solle nicht übermäßig zusätzlich belastet werden.
- Das Anfahren der Feuerwehreinsatzkräfte zur Wache mit dem privaten Kfz sei ebenfalls von der Verkehrsberuhigung betroffen.

- Zur Verkehrssicherheit würde zudem eine Markierung von Radfahrstreifen im dafür vorgesehenen Rotton beitragen.
- Der Knotenpunkt Spitalstraße / Lange Straße wird vor dem Hintergrund der Sichtbeziehungen und eines engen Kurvenradius als problematisch angemerkt.
- Ein Umsetzungsvorschlag der Teilnehmenden sieht den dritten Planfall vor, zzgl. einer Einbahnstraßenregelung auf der Graben- und Ludwigstraße.
- Ein anderer Vorschlag der Teilnehmenden sieht Tempo 30 auf der Karl- und Wilhelmstraße vor, um Verkehrskonflikte zu reduzieren.

Aufenthalt und Mobilität in der Innenstadt

Am Themenstand zum Aufenthalt und der Mobilität in der Innenstadt steht der zentrale Bereich im Fokus und die Bedürfnisse und Risiken dort.

- Einige Teilnehmende wünschen eine Entlastung der Spitalstraße um die dortige sensible Nutzung zu entlasten.
- Es wird der Vorschlag gemacht zwischen der Graben- und der Ludwigstraße eine Einbahnstraßenregelung auf der Wilhelmstraße mit Schrittgeschwindigkeit oder maximal Tempo 20 umzusetzen.
- Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt wird eine ‚Toilette für Alle‘ durch die Teilnehmenden gefordert.
- Auch weitere Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt werden allgemein gewünscht.
- Es wird hinterfragt ob eine Gestaltung mit Pollern notwendig sei oder auch einfache Verbotsschilder ausreichen um die Zufahrt für die Berechtigten zu erleichtern.
- Die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen an der Garten- / Spitalstraße solle verbessert werden (bspw. barrierefreier Polizeizugang) um die Nutzung zu attraktivieren.
- Für eine Flaniermeile sollten entsprechende Begleitmaßnahmen durchgeführt werden.
- Eine erhöhte Pünktlichkeit des ÖPNV wird als eine mögliche Chance aber auch ein möglicher Konfliktpunkt in Zusammenhang mit einer Flaniermeile gesehen.
- Es wird grundsätzlich eine fehlende Erreichbarkeit einiger Ziele für mobilitätseingeschränkte Personen angemerkt.
- Die hohe Frequenz des öffentlichen Verkehrs wird durch einige Teilnehmende als Gefahr für Kinder gesehen.
- Vor dem Hintergrund der Zugänglichkeit merkt eine Anwohnerin an, dass sie eine Einbahnstraßenregelung für die Ludwigstraße kritisch sehe, da so Umwegeverkehre für die Anwohnenden entstünden. Zudem sei voraussichtlich in der vorgegebenen Fahrtrichtung mit mehr Durchgangsverkehr zu rechnen.

Auswirkungen auf umliegende Bereiche

Am Themenstand ‚Auswirkung auf umliegende Bereiche‘ sollen die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die umliegenden Straßen und Quartiere diskutiert werden.

- Es wird angemerkt, dass die Sperrung lediglich zu einer Verkehrsverlagerung führe, jedoch keine Verkehrsreduktion bewirke.
- In Bezug auf einen Entlastungseffekt wird angemerkt, dass bereits heute eine weitere Entlastung durch eine Optimierung der Ampelschaltung erfolgen könne.
- Als Alternative in der Verkehrsführung, die ebenfalls zu einer Entlastungswirkung in der Altstadt führt, wird der Pamiersring gesehen, der vor diesem Hintergrund ertüchtigt werden könne.
- Es wird angemerkt, dass insbesondere die Garten- und Spitalstraße von einer Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße betroffen seien. Aufgrund der Zugänglichkeit von Feuerwehr, DRK und dem Krankenhaus sei eine gute und verzögerungsfreie Anbindung jedoch notwendig. Hier müsse eine Lösung gefunden werden.
- Zur Reduktion der Verkehrsbelastung wird angeregt eine Einbahnstraßenregelung auf der Karl-, Schloss-, Park- und Schulstraße einzurichten. Die Spitalstraße wäre in entgegengesetzte Richtung geöffnet.
- Es wird der Vorschlag gemacht eine Kordon-Erhebung durchzuführen um herauszufinden, wohin der Verkehr auf Garten- und Spitalstraße fließt.
- Zur besseren Anbindung der Innenstadt wird der Vorschlag unterbreitet vom Parkhaus an der Grabenstraße eine Fußgängerbrücke zum Kirchplatz zu installieren. So sei eine barrierearme Zugänglichkeit gegeben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Potenzial zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch eine Verkehrsberuhigung von einem Großteil der Teilnehmenden gesehen wird. Gleichzeitig werden die daraus entstehenden Verkehrsverlagerungen insbesondere in der Spital- und Grabenstraße jedoch kritisch bewertet. Es solle geprüft werden, inwiefern diese Verlagerungen reduziert werden können und somit eine verträglichere Lösung geschaffen werden kann. Vielfach werden zudem Möglichkeiten einer Einbahnstraßenregelung eingebracht, um eine schrittweise Verkehrsreduktion zu erreichen.

Abbildung 37: Kleingruppendiskussion (1. Phase)



Quelle: Planersocietät

Kleingruppendiskussion: 2. Phase

In der zweiten Arbeitsphase der Kleingruppendiskussion können die Teilnehmenden ihre eigene Konzeptionsidee einer Verkehrsberuhigung für Crailsheim entwickeln und ausgestalten. Dazu werden erneut vier Kleingruppen gebildet, jeweils mit den Teilnehmenden zu Beginn der ersten Arbeitsphase.

Kleingruppe 1

Die erste Kleingruppe zielt in ihrer Idee auf ein Gesamtkonzept rund um die Verkehrsberuhigung ab, die durch zahlreiche weitere Maßnahmen flankiert werden soll:

- Ein **Parkleitsystem** soll eingeführt werden um die Kfz gezielt auf freie Parkplatzangebote zu führen und den Parksuchverkehr in Crailsheim zu reduzieren. So können insbesondere die großräumigen Parkieranlagen, die Tiefgarage am Schweinemarktplatz und das Parkhaus an der Grabenstraße verstärkt genutzt werden.
- Ein **Ampelschaltsystem** soll die Lichtsignalanlagen aufeinander abstimmen, sodass der Verkehr grundsätzlich besser entlang der Hauptwegebeziehungen fließt.
- Bei einer Umgestaltung der Karl- und Wilhelmstraße sollte das **Mobiliar** im Straßenraum **mobil** sein, um insbesondere beim Volksfestumzug keine Behinderung zu verursachen.
- Mit dem Ziel einer grundsätzlichen Verkehrsmittelverlagerung in der Erreichbarkeit der Innenstadt sollten **zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten** in Crailsheim geschaffen werden.
- Im Zuge einer Umgestaltung sollten auch die räumlichen Verfügbarkeiten für die **Außengastronomie erhöht** werden. So könne die Attraktivität und Belebung des Straßenraumes deutlich verbessert werden.
- Ziel der Umgestaltung solle es zudem sein den **Lammgarten einzubinden**. Dieser besitze, auch nach Erkenntnis der Kleingruppenbegehung zu den Grünstrukturen und der Aufenthaltsqualität, ein hohes Naherholungspotenzial.
- Die Zufahrtsbeschränkung der Karl- und Wilhelmstraße könne mittels „**Kennzeichenpoller**“

erfolgen, die videogestützt erfassen können, welche Fahrzeuge noch einfahren dürfen.

- Im Sinne der Barrierefreiheit ist eine **Zufahrt zu den Ärzten und mittels Rollstuhl** für Mobilitätseingeschränkte zu gewährleisten und zu optimieren.

Kleingruppe 2

In der zweiten Kleingruppe wurden die Ideen der ersten Variante der Verkehrsberuhigung zu Grunde gelegt mit einer Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr auf Höhe der Bergwerkstraße und am Karlsplatz. Darauf aufbauend wurde sowohl berücksichtigt, wie eine weitere Umgestaltung erfolgen könnte und wie der Kfz-Verkehr künftig aufgefangen werden kann.

- Die **Karlstraße** kann laut der Teilnehmenden künftig als eine **Hauptachse des Radverkehrs** in Ost-West-Richtung fungieren mit einer Anbindung in Richtung Jagst über die Faber- oder Grabenstraße und in Richtung Osten weiter über die Schönebürgstraße.
- Bei einer Reduzierung des Straßenraumes in der Karl- und Wilhelmstraße wird das Begegnen für den Busverkehr erschwert. Diesem Problem könne durch **Wartebuchten für den ÖPNV** begegnet werden.
- Auf der **Schönebürgstraße** wird **Tempo 30** vorgeschlagen um die verkehrlichen Auswirkungen zu reduzieren.
- Um die Erreichbarkeit der Innenstadt auch bei einer Abbindung für den Kfz-Verkehr aufrecht zu erhalten werden **wichtige Parkieranlagen nordwestlich der Innenstadt** benannt, die ggf. besser ausgewiesen und ggf. aufgestockt werden müssten. Sowohl am Postplatz als auch am Jagstgartenweg und der Grabenstraße bestehen Parkieranlagen. Zudem besteht eine Parkieranlage am ZOB.
- Zur Verbesserung der Barrierefreiheit wird eine Umgestaltung des Zugangs von der Grabenstraße in die Faberstraße mittels einer **Rampe anstatt einer Treppe** vorgeschlagen.
- In der künftigen Gestaltung der Karl- und Wilhelmstraße im zukünftig abgeordneten Bereich sollen folgende Elemente insbesondere Platz finden: **Bänke, Bäume und Spielgeräte**. Auch vermehrter Platz für die Außengastronomie wird als wünschenswert angesehen.

Kleingruppe 3

In der dritten Kleingruppe wird die zweite Variante der Verkehrsberuhigung mit einer Abbindung der Karl- und Wilhelmstraße ab der Ludwigstraße und dem Karlsplatz zu Grunde gelegt. Darauf aufbauend werden insbesondere Einbahnstraßen zur Verkehrslenkung vorgeschlagen, um die Verkehrsbelastung auf den Straßen möglichst gering zu halten.

- Die **Wilhelmstraße** wird **ab der Bergwerkstraße als Einbahnstraße** in Richtung Süden vorgeschlagen. So kann der Verkehr in dieser Richtung in die ebenfalls als **Einbahnstraße** empfohlene **Ludwigstraße** weitergeleitet werden. Um eine Verkehrsverlagerung auf diese Straße zu vermeiden, besteht zudem der Vorschlag die **Fronbergstraße als Einbahnstraße** in Richtung Süden auszuweisen.
- Die **Grabenstraße ist in beide Richtungen befahrbar**, wird jedoch laut Vorschlag ab dem

Jagstgartenweg abgebunden, sodass der einfahrende Verkehr am Ende des Jagstgartenweges ggf. wenden kann.

- Zur Erschließung der Innenstadt wird empfohlen ein Einbahnstraßensystem bestehend aus der **Rittergasse**, die **nur noch in Richtung Norden befahrbar** ist und der **Achse Karlsplatz, Schlossplatz und Parkstraße**, die **nur noch in Richtung Süden befahrbar** sind, einzurichten. Die **Schulstraße** wird zudem als **Einbahnstraße in Richtung Osten** ausgelegt. So kann die Spitalstraße entlastet werden.
- Am Knotenpunkt von Karlstraße, Gartenstraße, Schönebürgstraße und Blaufelder Straße wird eine **abknickende Vorfahrt** für die Achse Schönebürgstraße/Blaufelder Straße empfohlen, da hier künftig der Großteil der Verkehre fließen soll.
- Für den Kreisverkehr am Bullinger Eck wird eine **Verlängerung des Bypasses** gefordert um die Verkehre entlang der Bundesstraße verbessert lenken zu können.
- Zur besseren Verknüpfung von Kfz- und Fußverkehr wird ein **Ausbau der Parkierungsanlagen am ZOB** gewünscht, sowie ein **Steg vom Parkhaus an der Grabenstraße hin zum Kirchplatz**.

Kleingruppe 4

In der vierten Kleingruppe findet eine Weiterentwicklung der dritten Variante der Verkehrsberuhigung statt. So werden einerseits ergänzende Verkehrsführungsvorgaben vorgeschlagen und zudem weitere flankierende Maßnahmen.

- Die **Ludwigstraße** wird als **Einbahnstraße** in Richtung Westen ausgewiesen. So könne die zusätzliche Verkehrsbelastung reduziert werden.
- Es wird vorgeschlagen die **Ellwanger Straße als zusätzliche Umgehung** auszubauen, die die Spitalstraße entlasten kann und auf Höhe des Klinikums wieder auf die Gartenstraße trifft. So könne auch der Knotenpunkt der Spitalstraße mit der Langen Straße entlastet werden, der durch die Teilnehmenden als gefährlich wahrgenommen wird.
- Die Geschwindigkeit solle vor allem in der **Nacht** auf **Tempo 30** begrenzt werden. Zudem sollen zur Geschwindigkeitsreduktion kleinere Hindernisse, wie bspw. **Poller oder Blumenkübel** eingerichtet werden, die eine Geschwindigkeitsreduktion bewirken.
- Zur barrierefreien Gestaltung der Innenstadt solle der **Belag barrierefrei** gestaltet werden. Sowohl die Begeh- als auch die Berollbarkeit solle dabei berücksichtigt werden. Zudem sollen **„Toiletten für Alle“** eingerichtet werden.
- Bezogen auf den Parksuchverkehr werden die Vorschläge gemacht die **Eieruhr abzuschaffen** und ein **Parkhaus am ZOB** einzurichten um die Innenstadt von Parksuchverkehr zu entlasten. Zudem könne mittels einer **Brücke zum Kirchplatz** die Zugänglichkeit des Parkhauses an der Grabenstraße verbessert werden.
- Zur Attraktivierung und Begrünung des Straßenraums wird vorgeschlagen die **Bushaltestellen zu begrünen**.
- Ein **Stadtmarketing** wird als weitere Maßnahme angeregt um gemeinsame Kampagnen zu

organisieren und die Umgestaltung mit zu kommunizieren.

Zusammenfassung und Ausblick

Im Anschluss an die Kleingruppendiskussion präsentieren die Mitglieder der Kleingruppen jeweils ihre Ergebnisse der zweiten Arbeitsphase. Dazu versammeln sich alle Teilnehmenden am jeweiligen Thementisch. Die Teilnehmenden tragen Ihre Anregungen und Ideen vor. Anschließend findet eine Abstimmung zu den jeweiligen Gruppenergebnissen statt. Insbesondere für die Ergebnisse der zweiten Arbeitsgruppe sprechen sich dabei zahlreiche Teilnehmende aus (9 Punkte), vor Kleingruppe 4 (5 Punkte), Kleingruppe 3 (3 Punkte), Kleingruppe 1 (2 Punkte) und „keiner der Vorschläge“ (1 Punkt).

Abbildung 38: Ergebnispräsentation der zweiten Arbeitsphase



Quelle: Planersocietät

Abschließend bedankt sich Herr Wolff für die intensive Mitarbeit der Teilnehmenden und gibt einen kurzen Ausblick auf die weitere Vorgehensweise im Projekt. Ende November wird ein Politikworkshop stattfinden in dem die Ergebnisse des Bürgerforums und die unter anderem daraus resultierenden Maßnahmen diskutiert werden. Anschließend wird bis Ende des Jahres ein Planungsleitbild entwickelt das im Bau- und Sozialausschuss präsentiert wird. Herr Steuler bedankt sich ebenfalls und verabschiedet die Teilnehmenden.

PROJEKTKOORDINATION:

AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:

