



Stadt Wörth am Rhein

Städtebauliche Untersuchung Altort Wörth

04.08.2016

Untersuchungsbericht



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

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
1 Einleitung	2
2 Die Stadt Wörth am Rhein	3
2.1 Allgemeine Informationen	3
2.2 Naturräumliche Einbindung	4
2.3 Geschichtlicher Rückblick	5
3 Analyse	5
3.1 Versorgung und Dienstleistungen, soziale Einrichtungen	5
3.2 Städtebauliche Strukturen	7
3.2.1 Städtebauliche Entwicklung	7
3.2.2 Öffentliche Räume, prägende Ensembles	8
3.2.3 Bausubstanz	12
3.3 Grünstrukturen	13
3.4 Straßen und Verkehr	14
3.5 Entwicklungspotenzial	17
3.5.1 Baulücken	17
3.5.2 Innerörtliche Potenzialflächen	18
3.5.3 Umnutzung von Nebengebäuden	18
3.5.4 Bauflächen im Außenbereich	18
3.6 Stärken-/Schwächen-Analyse	19
3.6.1 Lage und Bedeutung	19
3.6.2 Versorgung und Infrastruktur	19
3.6.3 Wirtschaft und Arbeit	20
3.6.4 Städtebau, Wohnen, Verkehr	20
3.6.5 Ökologie und Freiraum, Erholung und Tourismus	21
3.6.6 Gemeinde, Verwaltung, Kommunalpolitik	22

1 Einleitung

Die Stadt Wörth am Rhein setzt sich aus den Ortsbezirken Wörth, Maximiliansau, Schaidt und Büchelberg zusammen. Der Altort ist ein Teil von Wörth, bildet aber keine administrative Einheit. Hier liegen allerdings die Wurzeln des Ortsbezirks.

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

Die vorliegende Arbeit behandelt zunächst nur die Analyse der städtebaulichen Situation. Die Untersuchung soll in einen Rahmenplan münden, der Aussagen über die zukünftige städtebauliche Entwicklung von Alt-Wörth trifft. Die städtebauliche Verbesserung allein ist aber nicht Garant für positive Entwicklungen einer Stadt. Sie kann aber ein wertvoller und wichtiger Baustein sein auf dem Weg in eine Zukunft eines Ortes von hoher Lebensqualität.

Ein umfassendes Konzept wird zu einem späteren Zeitpunkt in enger Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, Bevölkerung und Stadtplanern aufgestellt. Darin werden konzeptionelle Ideen für die o.g. Daseinsfunktionen in ein Gesamtkonzept eingebettet, nachdem auch die demographische Situation genauer untersucht wurde. Dazu bedarf es weiterer politischer Entscheidungen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht abschließend getroffen wurden.

Wörth ist zusammen mit Kandel ein kooperierendes Mittelzentrum in der Südpfalz. Die Stadt befindet sich im Großraum von Karlsruhe und ist ein wichtiger Industriestandort sowie ein wichtiger Wohnort für Arbeitnehmer aus der Region. Von besonderer Bedeutung ist das Lkw-Montagewerk von Mercedes-Benz.

Der Altort ist durch seine Lage in seiner Entwicklung begrenzt. Im Osten liegt das Werk von Mercedes-Benz, im Süden und Westen die Bahn, im Norden haben sich Industriebetriebe angesiedelt. Als die Stadt ab den 60er Jahren infolge der Industrieansiedlungen begann, sich rasant zu entwickeln, fand die neue städtebauliche Entwicklung westlich des Altortes auf dem Dorschberg statt. Seit 1977 trägt Wörth am Rhein den Titel „Stadt“.

Mit der Entwicklung des neuen Wörth zogen auch wichtige Dienstleistungen und die städtische Verwaltung aus dem Altort. Auch weiterbildende Schulen wurden im Neu-Wörth gebaut, das sich schnell zum neuen Zentrum der Stadt Wörth entwickelte. In Alt-Wörth ist allerdings eine gesunde Vielfalt von Einzelhandel geblieben, die noch heute eine Qualität des Ortsteils ausmacht.

Doch auch hier ist die Entwicklung rückläufig. Der Einzelhandel hat mit Kaufkraftabflüssen zu kämpfen, die sich mit dem Bau des Maximiliancenters vor den Toren der Stadt verstärkten.

Diese Entwicklung wird zusätzlich befördert durch das veränderte Einkaufsverhalten der Menschen (Discounter, Internet, Fachmarktzentren). Veränderte Ansprüche an das Wohnen, ein verändertes Reiseverhalten und veränderte Ansprüche an die Naherholung machen einen Ort wie Alt-Wörth für

einige Bevölkerungsgruppen unattraktiv. Auch auf dem Sektor des Wohnungsmarktes muss Alt-Wörth aktiv werden.

Die Verkehrsinfrastruktur wirkt heute stark störend, die Gestaltung des öffentlichen Raumes und der Gebäude entspricht dem Zeitgeist der 60er und 70er Jahre, ist aber nicht ortstypisch. Dadurch fehlt es dem Ort an Attraktivität, welche die aufgezeigten Entwicklungen zumindest teilweise abschwächen bzw. aufhalten könnte. Der Ort verliert dadurch an Qualität und ist für bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht mehr attraktiv.

Die Stadt hat erkannt, dass die zukünftige Entwicklung Anstöße benötigt, damit der Altort nicht ausblutet. Deshalb hat sie eine städtebauliche Analyse in Auftrag gegeben.

Für Alt-Wörth liegen weitere Untersuchungen vor, die in die vorliegende Arbeit integriert wurden:

- Verkehrsuntersuchung von Koehler & Leutwein, Karlsruhe, Dezember 2015
- Einzelhandelskonzeption von der GMA, Ludwigsburg, Februar 2009 sowie
- Ergänzung der Einzelhandelskonzeption durch Abgrenzung der Versorgungsbereiche, ebenfalls von der GMA, Juni 2012

Eine demographische Untersuchung wird noch in Auftrag gegeben.

2 Die Stadt Wörth am Rhein

2.1 Allgemeine Informationen

Wörth liegt im Süden von Rheinland-Pfalz und ist Teil des Landkreises Germersheim. Die Stadt ist nur durch den Rhein liegt von Karlsruhe getrennt.

Die Stadt liegt in der Südpfalz und gehört sowohl der Metropolregion Rhein-Neckar als auch der Technologieregion Karlsruhe an. Im Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (ERP) ist Wörth mit Kandel als kooperierendes Mittelzentrum und die direkte Umgebung in der Raumkategorie „Verdichtete Randzone“ festgelegt. Außerdem sind bis auf Büchelberg alle Ortsteile als „Siedlungsbe reich Gewerbe“ festgelegt.

Wörth ist Teil der großräumigen Entwicklungsachse (Mainz) – Worms – Frankenthal – Ludwigshafen am Rhein – Schifferstadt – Speyer – Germersheim – Wörth am Rhein – Karlsruhe – (Straßburg). Damit wird das Ziel verfolgt, die Siedlungsentwicklung entlang der leistungsfähigen Bandinfrastruktur zu steuern. Diese „Bänder“ orientieren sich an der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur (Straße und Schiene). Wörth ist außerdem wichtiger Hafenstandort in Rheinland-Pfalz.

Die Stadt Wörth hat 19.303 Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitzen (Stand: 30.06.2015) und erstreckt sich auf einer Fläche von 13.163 ha, wovon 9.894 Wald sind.

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat in Wörth in der Zeit von 1997 – 2007 um 22% zugelegt! Das liegt v.a. am Lkw-Montagewerk der Daimler AG mit heute über 10.000 Beschäftigten. Für die Stadt bedeutet dies aber auch, dass 85% der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe tätig sind, die sich auf nur wenige Großbetriebe verteilen. Das macht die Stadt potenziell anfällig für Veränderungen in den Betrieben infolge von Rationalisierungen (outsourcen, umorganisieren von Produktionsabläufen, (Teil-)Stilllegungen).

Aufgrund der sehr hohen Anzahl der Beschäftigten ist Wörth Einpendlergemeinde!

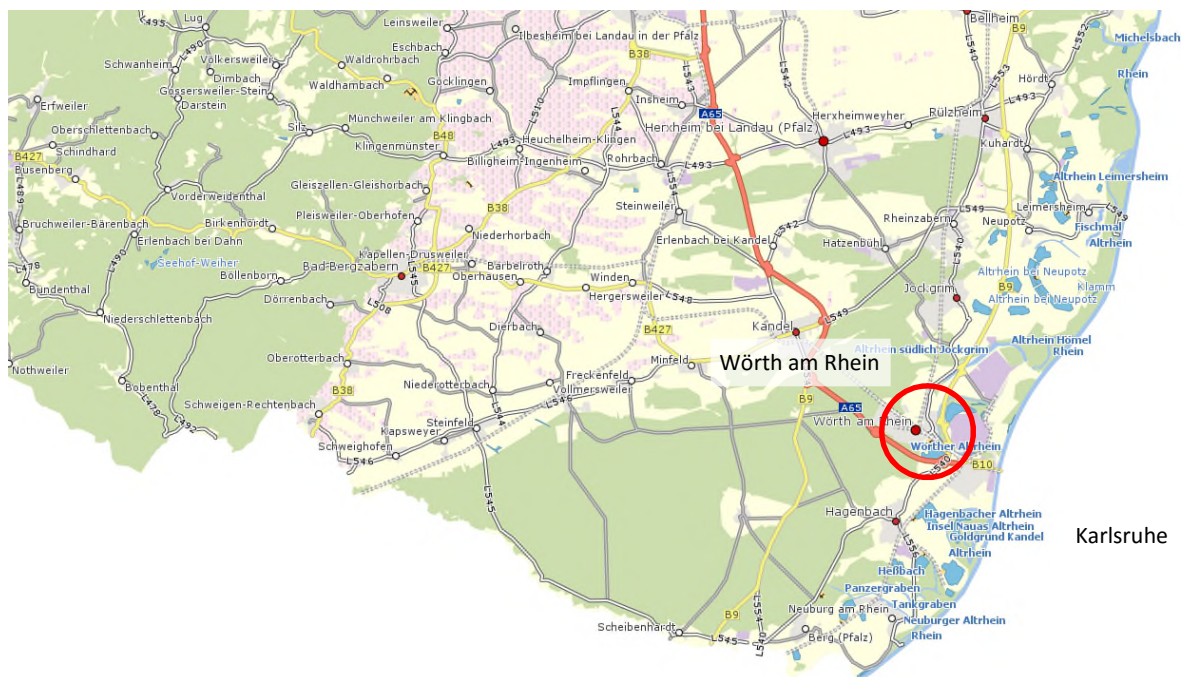


Bild 1: Lage der Stadt Wörth am Rhein, Karte: Geoportal.rlp, ohne Maßstab

2.2 Naturräumliche Einbindung

Die Stadt Wörth am Rhein liegt an der Grenze der beiden Naturräume Maxauer Rheinniederung und Bienwald und ist Teil des Nördlichen Oberrheintieflandes.

Die Rheinniederung ist durch frühere Flussläufe und Altschlingen stark geprägt und wird in Teilbereichen auch heute noch regelmäßig überflutet. Die Altrheinarme stellen häufig durch Sand- und Kiesabbau deutlich veränderte Landschaftsräume dar. Hier herrschen Wälder auf feuchtem Untergrund vor, die Vorkommen seltener Arten beherbergen. Nordöstlich von Alt-Wörth befindet sich ein Natura 2000 Vogelschutzgebiet (Hördter Rheinaue inkl. Kahnbusch und Oberscherpfer Wald, VSG-6816-402).

Nördlich der Stadt beginnt das FFH-Gebiet Rheinniederung Neuburg-Wörth, EU-Nummer: DE-6915-301.

Wörth ist aufgrund seiner Rheinnähe im ERP als „Überschwemmungsgefährdeter Bereich“ ausgewiesen. Dessen Umgebung ist ein „Bereich mit besonderer Bedeutung für die Naherholung“. Außerdem liegt zwischen der Stadt und dem Lkw-Werk von Daimler sowie nördlich davon ein „Landesweiter Biotopverbund Rheinland-Pfalz“. Der dort lokalisierte Altrhein ist „Bedeutender Raum für den regionalen Biotopverbund“. Nördlich von Alt-Wörth befinden sich „weitere Räume für den regionalen Biotopverbund“.

Jenseits der regelmäßig überfluteten Räume wird die Landschaft durch Ackerbau geprägt. Diese Landschaften beherbergen auch viele Streuobstwiesen.

Der westliche Teil des Dorschbergs liegt bereits im Bereich des Bienwaldes, dem größten zusammenhängenden Waldgebiet der Rheinebene in Rheinland-Pfalz, rund 10 m höher als Alt-Wörth im Tiefgestade. Vor allem im östlichen Bereich des Bienwaldes herrschen feuchte Böden vor, die von einem Netz von Gräben und Bächen durchzogen sind. Ein für die Entwässerung des Bienwaldes

wichtiges Gewässer ist der Heilbach, der den Siedlungsbereich des Dorschbergs im Süden begrenzt und durch Alt-Wörth fließt.

Eingebettet in diese strukturreichen Landschaftsräume, besitzt Wörth einen hohen Erholungs- und Freizeitwert für die Bewohnerschaft. Allerdings befindet sich östlich von Wörth das Mercedeswerk mitten in dieser Landschaft. Außerdem wirkt die B 9 als Barriere, so dass die Altrheinauen nicht überall zugänglich sind.

2.3 Geschichtlicher Rückblick

Wörth hat wahrscheinlich schon im 12. Jh. bestanden. Die erste urkundliche Erwähnung datiert aus dem Jahr 1280. Das heutige Alt-Wörth ist eine Neugründung im Bereich der Wüstung Forlach, nachdem Wörth im Jahr 1664 infolge einer Überschwemmung umsiedeln musste. Bis weit in das 20. Jh. hinein war Wörth ein von der Landwirtschaft geprägtes Dorf. In den 1950er Jahren begann langsam, die Bedeutung der Landwirtschaft abzunehmen. Dennoch wuchs die Bevölkerungszahl bis 1960 nur auf rund 3.500 Einwohnern.

In jenem Jahr erwarb die Daimler-Benz AG bei Wörth große Flächen und baute darauf sein Lkw-Montagewerk. Die Errichtung der Raffinerie Wörth ab 1962 und des Landeshafens 1967 führten zu einer rasanten Entwicklung der Stadt. Nach den Entwürfen des aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangenen Siegers Albert Speer errichtete man auf dem Dorschberg ein neues Stadtviertel, das auch das neue Stadtzentrum der Stadt vorsah. Schon 1970 hatte sich die Einwohnerzahl von Wörth verdoppelt.

Im Zuge der rheinland-pfälzischen Funktional- und Gebietsreform wurde die Verbandsgemeinde Wörth am Rhein gebildet, der die eigenständigen Gemeinden Büchelberg, Maximiliansau, Schaidt und Wörth angehörten. 1979 wurde aus den 4 Orten die Einheitsgemeinde Wörth am Rhein, wobei die 1977 erworbenen Stadtrechte der Gemeinde Wörth auf die neue Gebietseinheit übergingen.

3 Analyse

3.1 Versorgung und Dienstleistungen, soziale Einrichtungen

Einzelhandel

Alt-Wörth ist heute ein wichtiger Standort für den Einzelhandel der Stadt. Der Schwerpunkt liegt auf Gütern des kurz- und mittelfristigen Bedarfs. Alt-Wörth verfügt noch über eine gute Versorgung mit Lebensmitteln. Auch die Versorgung mit konsumnahen Dienstleistungen (Frisör, Optiker, Sparkasse/Bank) und Ärzten ist in Alt-Wörth relativ gut. Lücken weist der Ort im Bereich Drogerie, Bücher, Schreibwaren auf.

Eine weitere Einkaufslage mit einer Ausrichtung auf überwiegend kurz- und in Teilen auch mittelfristigen Bedarf befindet sich auf dem Dorschberg; im Maximiliancenter werden alle Bedarfsbereiche abgedeckt, die dem Center folglich auch eine überregionale Bedeutung verleihen.

Das Maximiliancenter ist im ERP als „zentralörtlicher Standortbereich für Einzelhandelsgroßprojekte“ ausgewiesen, in dem auch zentrenrelevante Sortimente zulässig sind. 60 % aller Verkaufsflächen von Wörth liegen heute in dieser nicht integrierten, autokundenorientierten Lage in Maximiliansau, einem ehemaligen Industriegelände. Für das benachbarte Alt-Wörth hatte dieser Standort

negative Auswirkungen. Die Eröffnung des Maximiliancenters hat erkennbar zu einem Kaufkraftabfluss in Alt-Wörth geführt. Einige Einzelhändler haben kurz nach ihrer Ansiedlung wieder aufgegeben, andere halten sich, weil sie auf Qualität setzen, die nach wie vor nachgefragt wird.

Die Stärke des Wörther Einzelhandels liegt dennoch im Lebensmittelbereich. Die Zentralitätskennziffer bei Nahrungs- und Genussmitteln liegt für Wörth bei 141 %. Der Umsatz übersteigt also die Kaufkraft der Wohnbevölkerung deutlich. Bei Nicht-Lebensmitteln liegt die Quote bei nur noch 91 %.¹

Auch das Gutachten der GMA aus dem Jahr 2009 attestierte der Stadt Kaufkraftabflüsse, denen die Stadt mit einem attraktiven Branchenmix begegnen sollte. Mit der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, so die Argumentation, könne die Einzelhandelszentralität erhöht und eine Kaufkraftbindung herbeigeführt werden. Für den Branchenmix empfahl die GMA Drogerie, Apotheke, Papier/Bürobedarf/Schreibwaren, Bücher und Spielwaren. Diese Waren erhält man auf dem Dorschberg, in Alt-Wörth gibt es allein eine Apotheke. Deshalb kommt die GMA zum Schluss, dass das Dorschbergzentrum eine zentrale Versorgungsfunktion auch für Alt-Wörth übernimmt. Die Empfehlungen, auf dem Dorschberg das Einzelhandelsangebot mit Dienstleistungen und Gastronomie zu ergänzen, ist auf Alt-Wörth übertragbar. Die Stadt muss aber Prioritäten setzen, damit ihre Stadtviertel nicht in Konkurrenz zueinander treten.

Die Erhöhung der Einzelhandelszentralität ist wichtig für den Standort Alt-Wörth, weil sie weitere Personen aus dem Umkreis der Stadt anziehen kann. Im Allgemeinen wird eine Größenordnung von 3.000 bis 4.000 Einwohnern z.B. für die Versorgung mit eigenen Lebensmittelmärkten als kaum ausreichend gesehen. Umso mehr muss Alt-Wörth darauf achten, eine Bedeutung über den Ort hinaus zu bewahren und auszubauen.

Der Einzelhandel von Alt-Wörth konzentriert sich im Wesentlichen auf die Ottstraße, die Ludwigstraße sowie den südlichen Teil der Luitpoldstraße. Nur vereinzelt hat sich der Einzelhandel in den anderen Straßen des Ortes angesiedelt. Das gilt auch für konsumnahe Dienstleistungen wie Frisöre oder Geldinstitute.

Darüber hinaus sind am Rande von Alt-Wörth (Bahnhofstraße, Hanns-Martin-Schleyer-Straße) zwei Tankstellen ansässig.

Gastronomie

Die Restaurant- und Kneipendichte hat in Alt-Wörth in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Mehrere Kneipen wurden noch vor 20 Jahren von den Einwohnern stark frequentiert. Die meisten von ihnen haben geschlossen. Auch das Restaurant „zum alten Bahnhof“ in der Ludwigstraße ist seit 2013 geschlossen. Stattdessen siedeln sich bisweilen Dönerbuden und Fastfoodeinrichtungen an. Die verbliebenen Restaurants zeigen nach Ansicht einiger Einwohner aber auch, dass Qualität nachgefragt wird.

Noch gibt es einige Restaurants in Alt-Wörth, doch müssen Anstrengungen unternommen werden, das Angebot zu ergänzen. Für Alt-Wörth besteht die Chance, sich zum Gastronomieschwerpunkt der Stadt zu entwickeln und den Dorschberg mit zu versorgen. Denn auf dem Dorschberg gibt es

¹ Die Daten stammen aus dem Einzelhandelskonzept der GMA, Februar 2009

nur noch zwei Restaurants an der Bienwaldhalle und im Fußballvereinsheim. Das mit Restaurants deutlich besser versorgte Maximiliansau zeigt, dass Potenziale vorhanden sind.

Medizinische Versorgung

Die medizinische Versorgung ist mit mehreren Ärzten, darunter zwei Allgemeinmedizinern und einem Internisten, relativ gut. Auch sie sind überwiegend in der Ottstraße ansässig, die sich zur zentralen Versorgungsachse in Alt-Wörth entwickelt hat. Darüber hinaus gibt es zwei Praxen für Physiotherapie sowie eine naturheilkundliche Praxis.

Bildungseinrichtungen

Das Bildungsangebot ist für einen Ort der Größenordnung von Alt-Wörth gut. Alt-Wörth verfügt über eine Grundschule (Dammschule), einen Kindergarten in der Forlacher Straße sowie einen Kinderhort in der Herrenstraße. Darüber hinaus befindet sich die Außenstelle der VHS Wörth in der Altrheinstraße. Weiterbildende Schulen befinden sich auf dem Dorschberg.

Für ein weiterführendes Angebot ist Karlsruhe auf kurzem Weg auch mit dem ÖPNV erreichbar.

Verwaltung

Die Verwaltung der Stadt Wörth ist nach Errichtung von Neu-Wörth vom alten Rathaus an der Ludwigstraße auf den Dorschberg umgezogen. Verwaltungseinrichtungen befinden sich seitdem in Alt-Wörth nicht mehr.

3.2 Städtebauliche Strukturen

Eine städtebauliche Untersuchung analysiert die Gestaltung, Dimensionierung, Funktionalität und Wirkung des öffentlichen Raums. Weil er den Bürgern vor Ort dienen soll, ist dessen Aufenthaltsqualität maßgeblich für die Lebensqualität vor Ort. Der öffentliche Raum ist in den letzten Jahren zunehmend zu einem wichtigen weichen Standortfaktor der lokalen Wirtschaft geworden und deshalb für Bürger und Wirtschaft gleichermaßen von besonderer Bedeutung. Ziel der Untersuchung ist es, gestalterische und funktionale Defizite zu erkennen und positive Ansatzpunkte für eine Neugestaltung aufzuzeigen.

3.2.1 Städtebauliche Entwicklung

Die Geschichte eines Ortes ist wichtig für dessen Identität und die Identifikation der Bürger mit ihrer Heimat.

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde wird geprägt von einem unregelmäßigen Straßennetz im historischen Siedlungskern, der sich entlang der heutigen Luitpoldstraße/Ludwigstraße entwickelt hat. Mit Beginn der Industrialisierung und Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgten Erweiterungen der Siedlungsflächen vornehmlich durch Wohngebiete im Norden und Süden des Ortes und durch Erweiterung des Straßennetzes in seiner heutigen Form in Alt-Wörth. Der Bau des Bahnhofs in der zweiten Hälfte des 19. Jh. gab der Siedlungsentwicklung vor allem um die Bahnhofstraße einen Schub. In diese Zeit fallen auch Erweiterungen an der Zügelstraße. Hier und entlang der Herrenstraße zeugen einzelne Villen von einer Bebauung einige Dekaden später.



Bild 2: altes Fachwerk in der Luitpoldstraße



Bild 3: Villa aus der Gründerzeit in der Herrenstraße

3.2.2 Öffentliche Räume, prägende Ensembles

Der öffentliche Raum ist Begegnungsstätte für die Bewohner, Kommunikationsraum, Erholungsfläche und Freizeitraum. Er hat eine große Bedeutung für den sozialen Zusammenhalt und die Sicherheit der Bewohner durch die soziale Kontrolle. Dessen Aufenthaltsqualität bestimmt daher wesentlich die Lebensqualität eines Ortes. Der öffentliche Raum kann aber auch Identitätsanker einer Stadt sein, wenn er z.B. die Keimzelle eines Ortes bildet und von vielen Zeitzeugen gesäumt wird.

Alt-Wörth verfügt über eine Reihe unterschiedlicher öffentlicher Räume, die teilweise wichtige Ensembles der städtebaulichen Entwicklung beherbergen und deshalb identitätsstiftend für den Ort sind. Enge Straßenräume mit einer überwiegend giebelständigen Bebauung (z. B. **Altrheinstraße**) geben ein Bild ab von einer Zeit in der es noch keine Autos gab. Auch **Luitpoldstraße** und **Ludwigstraße** sind noch als alte Verkehrswege erkennbar, die sich kurvenreich durch den Altort ziehen.



Bild 4: giebelständige Bebauung in der Altrheinstraße



Bild 5: Luitpoldstraße mit Fachwerkgebäuden

Wichtige Zeugen ihrer Epoche sind auch die **Königstraße** und die **Dammstraße**, die beide sehr gleichförmig bebaut sind und ein harmonisches bauliches Ensemble des Wohnungsbaus aus der Zeit kurz nach 1900 bilden.

Die **Pfarrstraße** beherbergt ein kleines Ensemble historischer Bebauung und ist die einzige Straße von Alt-Wörth mit einer konsequent traufständigen Bebauung. Die Enge des Straßenraums wird dadurch noch hervorgehoben.

Die **Hartmannstraße** und die **Rupprechtstraße** verfügen kaum noch über eine historische Bebauung, doch offenbar haben beide Straße die alten Strukturen mit der engen Abfolge giebelständiger Gebäude im engen Straßenraum beibehalten.

Teile der **Zügelstraße** werden von einer Bebauung aus Doppelhäusern und Villen aus der zweiten Hälfte des 19. Jh. bis Anfang des 20. Jh. geprägt. Die Bebauung weist eine sehr einheitliche Höhe auf, die dem Straßenraum ein harmonisches Bild verleiht. Die **Heilbachstraße** setzt die Art der Bebauung fort, allerdings mit deutlich jüngeren Gebäuden des 20. Jh., die Zeugnis ablegen vom Wohnungsbau der Zwischenkriegs- und Nachkriegszeit.

Die **Bürgerstraße** wird nur noch von einzelnen historischen Gebäuden gesäumt. Aber die Bebauung gibt ein sehr harmonisches Bild ab durch eine gleichartige zweigeschossige Bebauung mit einheitlicher Front zur Straße.



Bild 6: giebelständige Bebauung in der Ludwigstraße



Bild 7: sehr einheitlich bebaute Königstraße

Der öffentliche Raum wird auch von einzelnen Gebäuden durch ihre Größe und Gestalt geprägt. Dazu zählen die beiden Kirchen in Alt-Wörth. Die Christuskirche bildet ein wertvolles bauliches Ensemble mit dem Rathaus und einigen benachbarten Wohngebäuden. Auch die Ägidiuskirche aus dem Jahr 1961 prägt den öffentlichen Raum durch ihre Alleinstellung und ihre Architektur. Darüber hinaus stehen einige Fachwerkhäuser aus der Bebauung hervor und prägen das Bild der Straßen.



Bild 8: historisches Ensemble mit Christuskirche



Bild 9: Ägidiuskirche von 1961²

² Bildnachweis: Von Heinz Wörth - Eigenes Werk, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=31288153>

Karl-Josef-Stöffler-Platz

Der Karl-Josef-Stöffler-Platz am alten Rathaus an der Ludwigstraße/Altrheinstraße ist erst durch den Abriss einiger alter Gebäude entstanden. Er dient heute Veranstaltungen und wird von den Einwohnern gut besucht. Weniger besucht wird der Platz in veranstaltungsfreien Zeiten. Das kann auf fehlende Funktionen (Gastronomie) oder Gestaltungsdefizite hinweisen. Die Platzgestaltung wirkt trotz der inzwischen großen Platanen wenig ansprechend, die Aufenthaltsqualität ist begrenzt. Unterschiedliche Belag-Materialien, verschiedenartiges Mobiliar aber vor allem seine Funktion als Parkplatz im östlichen Bereich schmälern seine Platzfunktion.



Bild 10: Sitzzecke auf dem K.-J.-S.-Platz neben dem Parkplatz Bild 11: Zugang zum K.-J.-S.-Platz von der Ludwigstraße

Außerdem sind keine Übergänge zu den benachbarten öffentlichen Räumen ausgebildet. Von der Ludwigstraße führen zwei Stufen auf den Platz, der an dieser Stelle außerdem von einem Holzverschlag verstellt ist. Die Kunst darauf mindert die Barrierewirkung nicht. Das Entrée des Rathauses an der Ludwigstraße wird von einer kleinen Treppe markiert, die an die Straße angepasst ist und kaum noch Raum lässt für den Fußweg. Der Materialreichtum mindert die Platzwirkung und begrenzt den Karl-Josef-Stöffler-Platz unfreiwillig zu den den Platz säumenden Straßen.

Kirchvorplatz

Darüber hinaus gibt es keine Verknüpfung zur gegenüberliegenden katholischen Kirche an der Ludwigstraße und der evangelischen Christuskirche Altrheinstraße/Luitpoldstraße. Beide Kirchen verfügen über keinen eigenen Platz mit Aufenthaltsqualität, die Christuskirche in Ermangelung an Platz, die Ägidiuskirche durch eine kleine Mauer, die den Kirchvorplatz von der Straße sowie von den benachbarten öffentlichen Räumen trennt.

Trotz unbestrittener architektonischer Qualitäten wirkt die Ägidiuskirche wie ein Fremdkörper in der Stadtlandschaft von Alt-Wörth. Der Kirchvorplatz weist inzwischen konstruktive Mängel auf und besitzt eine nur eingeschränkte Barrierefreiheit. Eine Umgestaltung des Platzes ist von der Stadt bereits geplant und wird in ein Gesamtkonzept mit den angrenzenden Straßen und Plätzen eingepasst.

Das alte Rathaus und das benachbarte Gebäude (Galerie) bilden einen guten Rahmen für den Karl-Josef-Stöffler-Platz. Auch die Christuskirche bildet eine gute Platzeinfassung im Norden. Die Nähe zur katholischen Kirche und den angrenzenden öffentlichen Räumen bietet die Möglichkeit, einen zentralen Platz in neuer Größe, Funktion und Gestaltung als Mittelpunkt von Alt-Wörth auszubilden.



Bild 12: Kirchvorplatz an der Christuskirche



Bild 13: Kirchvorplatz an der Ägidiuskirche



Bild 14: K.-J.-Stöffler-Platz mit schönem Altbau-Ensemble



Bild 15: Platanen auf dem K.-J.-Stöffler-Platz, Stahlpergola

Historische Ensembles

Zusätzlich zu den beschriebenen ortsbildprägenden Straßenräumen und Ensembles verfügt Alt-Wörth über bauliche Ensembles, welche eine geringere Raumwirkung in den jeweiligen Straßenräumen besitzen, aber wichtige bauliche Zeugen ihrer jeweiligen Epoche darstellen.

In der Herrenstraße stehen gleich vier große Villen aus der Gründerzeit und zeugen von gewissem Reichtum ihrer Bauherren. Deutlich ältere Zeitzeugen stehen in der Forlacher Straße und in der Ottostraße. Hier sind noch Zeugen aus der Zeit, in der die Einwohner von der Landwirtschaft lebten erhalten geblieben.



Bild 16: Altbau-Ensemble in der Forlacher Straße



Bild 17: ehemals landwirtschaftliche Gebäude, Ottostraße

Schlussbewertung

Trotz dieser markanten und für die Identität des Ortes wichtigen Stadträume, wirkt der öffentliche Raum in Alt-Wörth heute wenig einladend. Plätze, die als Treffpunkte für die Bevölkerung fungieren, sind rar. Die Ortsmitte wirkt heute aus städtebaulicher Sicht unbefriedigend.

Die Straßenräume in Alt-Wörth sind vom Verkehr geprägt. Gehwege sind auf ein unakzeptables Maß reduziert, damit die Autos ungehindert passieren können. Gehwege gleichen vor allem an Müllabfuhrtagen einem Hindernisparcours, der mit Kinderwagen oder Rollstuhl nicht mehr passiert werden kann. Das ist u.a. dem Status einer Landesstraße von Ludwigstraße / Luitpoldstraße – Bahnhofstraße geschuldet. Doch hat diese – einer auf den Durchgangsverkehr ausgerichteten – Verkehrsplanung und die Vernachlässigung der Anwohner städtebauliche Defizite hinterlassen.

Die Aufwertung des öffentlichen Raums und der Aufenthaltsqualität ist zwingend erforderlich, um den Ort zu stärken, Einwohner anzusprechen und zum Bleiben zu bewegen. Auch der Einzelhandel profitiert von einer guten Aufenthaltsqualität der Straßenräume, so dass Synergien zwischen Einwohnern und lokaler Wirtschaft entstehen.

Die Verkehrsuntersuchung von 2015 schlägt für die Luitpoldstraße / Ludwigstraße zwischen Forlacher Straße und südlich der Pfarrstraße eine flächige, niveaugleiche Umgestaltung mit shared-space Charakter vor. Dies deckt sich mit der Idee eines neuen zentralen Stadtmittelpunktes von Alt-Wörth.



Bild 18: Gehweg Ludwigstraße mit Mülltonnen



Bild 19: unakzeptable Gehwegbreite Ludwigstraße

3.2.3 Bausubstanz

Alt-Wörth wird nicht von einem geschlossenen Ortsbild geprägt. Die historische Bebauung ist in weiten Teilen des alten Ortes noch vorhanden aber mit Bauten aus neuerer Zeit durchmischt. Da in Alt-Wörth noch viel gewohnt wird, ist die Bausubstanz überwiegend gut. Viele historische Fachwergebäude sind unter Putz verschwunden, nur noch vereinzelt ist das alte Fachwerk erkennbar. Diese alten Bauten aber sind wegen der häufig kleinen Fenster umgebaut worden. Einige allerdings stehen leer und sind dem Verfall überlassen. Auch viele Nebengebäude, die noch älteren Datums sind, befinden sich in keinem guten Zustand mehr, da für sie keine Verwendung mehr besteht. Als ehemals landwirtschaftliche Nebengebäude oder Werkstätten haben sie ausgedient und liegen häufig brach. Hier liegt evtl. ein großes Potenzial, Wohnen und Arbeiten in historischen Mauern zu schaffen.



Bild 20: vom Verfall bedroht:
wertvolles Gebäude in der Rupprechtstraße



Bild 21: saniertes Haus in der Wilhelmstraße

3.3 Grünstrukturen

Der strukturreiche Naturraum um Wörth herum ist nur bedingt wahrnehmbar. Er bietet aber eine siedlungsnahen Erholung in Form von Spaziergängen oder Fahrradtouren. Die Auenwälder, welche die Altarme des Rheins begleiten, bilden eine Besonderheit der Region. Diese Auenwälder geben noch einen Eindruck vom Verlauf des Rheins vor seiner Begradigung im 19. Jahrhundert.

Altrhein

In unmittelbarer Nachbarschaft zu Alt-Wörth, östlich des Siedlungskörpers liegt der Altrhein. Er ist der größte ortsnahen Grünzug mit einem großen Entwicklungspotenzial. Durch den Grünzug verläuft ein Fuß- und Radweg, welcher jedoch keine Anknüpfungspunkte an wichtige Orte der Stadt hat (Bahnhof, Karl-Josf-Stöffler-Platz). Teilweise besteht eine Möblierung mit Bänken, die jedoch nur funktional, nicht aber einladend ist. Die Grünflächen sind überwiegend mit Bäumen bestanden.

Direkt hinter dem Grünzug liegt die B 9, die den Grünzug stark verlärmmt. Direkt dahinter befindet sich das Lkw-Montagewerk von Mercedes-Benz. Die Auf- und Zufahrt zur B 9 nimmt große Teile des Grünzuges ein, so dass der durchgängige Charakter des Grünzuges geschwächt wird. Im Grünzug verläuft außerdem eine Hochspannungsleitung, die dessen Aufenthaltsqualität weiter mindert. Mehrere Ortsbegehungen ließen auf eine geringe Frequenz des Grünzuges schließen, die auf die geringe Aufenthaltsqualität zurückzuführen ist. Der internationale Radfernweg Rheintal wird allerdings von Radtouristen rege genutzt.



Bild 22: Radtouristen auf dem Rheintalradweg



Bild 23: Sitzgruppe am Altrhein, funktional

Heilbach

Der Heilbach, der Alt-Wörth von Nord nach Süd durchfließt, bildet eine schmale Grünachse durch den Ort. Er ist allerdings kaum zugänglich, da Privatgrundstücke bis an ihn heranreichen. Einzige Ausnahme bildet ein Abschnitt im Süden des Altortes zwischen Hanns-Martin-Schleyer-Straße und Herrenstraße. Die Zugänglichkeit des Heilbaches kann die Aufenthaltsqualitäten in Alt-Wörth deutlich erhöhen.



Bild 24: Heilbach ohne öffentlichen Zugang



Bild 25: Radweg am Heilbach

Straßengrün

Straßen begleitende Grünstrukturen sind in Ermangelung an Raum kaum vorhanden. Die Friedrichstraße verfügt über eine Baumreihe in der Mitte der durch einen kleinen Geländesprung gekennzeichneten Straße. In der Ottstraße sind Straßen begleitende Bäume gepflanzt, die im Straßenraum aber (noch) nur eingeschränkt wahrnehmbar sind.



Bild 26: Friedrichstraße mit mittigem Baumstreifen



Bild 27: Straßenbaum in der Ottstraße

Innerhalb des Siedlungskörpers bestehen Grünstrukturen zu großen Teilen aus privaten Gartenflächen auf teilweise großzügigen Grundstücken.

3.4 Straßen und Verkehr

Alt-Wörth ist über die Bundesautobahn A 65 und die Bundesstraßen 9 und 10 sehr gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Die Anschlussstellen der A 65 Wörth-Dorschberg und das Wörther Kreuz befinden sich am südlichen Siedlungsrand von Wörth, die Bundesstraße 9 verfügt über eine Anschlussstelle am östlichen Ortsausgang von Alt-Wörth (Forlacher Straße) sowie wenige Hundert Meter weiter im Süden an der Hanns-Martin-Schleyer-Straße.

Die wichtigste Straße innerhalb des Altortes ist die Landesstraße L 540 (Luitpoldstraße/Ludwigstraße, Bahnhofstraße, Hanns-Martin-Schleyer-Straße), die diesen von Nord nach Süd durchzieht und das Rückgrat des Straßennetzes bildet. Sie stellt die überörtliche Verbindung zu den Anschlussstellen der Autobahn und der Bundesstraßen und nach Jockgrim dar.

Die innerörtlichen Straßen verfügen historisch bedingt über meist sehr enge Räume. Die Hanns-Martin-Schleyer-Straße im Süden von Wörth ist im Sinne der Verkehrsphilosophie der Nachkriegszeit ausgebaut und für das Verkehrsaufkommen viel zu groß dimensioniert.

Infolge der historischen Entwicklung verfügen die Straßen im Altort über keine separaten Fahrradwege. Die Hanns-Martin-Schleyer ist die ehemalige B 10 und war als Ortsumgehung angelegt. Einen separaten Radweg gibt es nicht. Der überdimensionierte Straßenraum bietet aber ausreichend Platz für einen Radweg.

Von besonderer Bedeutung kann der internationale Radfernweg Rheintal werden, der durch Wörth hindurchführt. Er führt durch den Grünzug am Altrhein entlang und kann sehr gut an ein städtisches Wegenetz angebunden werden.

Ein straßenunabhängiger Radweg führt am Heilbach entlang von Süden kommend, unter der Hanns-Martin-Schleyer-Straße hindurch bis zur Herrenstraße. Auch er hat deutliches Entwicklungspotenzial, wenn er am Heilbach entlang weiter nach Norden geführt werden könnte.

Wörth am Rhein verfügt über einen Schienenanschluss. Der Bahnhof befindet sich im Südosten der Stadt (Regionalbahn nach Karlsruhe sowie Landau und Neustadt a.d. Weinstraße; Stadtbahnanschluss mit Verbindungen nach Karlsruhe und Germersheim). Der öffentliche Nahverkehr der Stadt erfolgt durch die Stadtbahn S5 nach Wörth-Dorschberg und Maximiliansau. Die Buslinie 593 fährt ab Bahnhof Wörth über die Ludwigstraße (Haltestelle Ottstraße), Neu-Wörth und Kandel bis Steinweiler.



Bild 28: überdimensionierte Hanns-Martin-Schleyer-Straße

Auffallend schlecht sind die Verknüpfungen zwischen einzelnen Funktionsbereichen für Radfahrer und Fußgänger. Wer mit dem Rad am Bahnhof von Wörth aussteigt landet auf der überdimensionierten Hanns-Martin-Schleyer-Straße, ohne einen sichtbaren Hinweis zu erhalten, wo es z.B. in das Ortszentrum oder zum Rheintal-Radweg geht. Auch städtebaulich ist eine Verknüpfung von Bahnhof und Stadt überhaupt nicht erkennbar.

Wer von der alten Bahnmeisterei zur Herrenstraße geht, muss nicht nur eine große Schleife drehen. Oben angekommen fehlt ein Überweg zur Herrenstraße völlig. Wer den umgekehrten Weg als Radfahrer nutzt, um zur Stadtbahnhaltestelle zu gelangen, muss den Zugang suchen. Er befindet sich in der zweiten Unterführung.

Ausblick

In der Verkehrsuntersuchung von 2015 sind eine ganze Reihe von Verbesserungsvorschlägen genannt, die auch von den Ergebnissen der vorliegenden städtebaulichen Untersuchung getragen werden. Vor allem die Umgestaltung der Straßenräume durch Einführen von Tempo 30, Verringerung der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Gehwege zeigt deutlich, welche Bedeutung dem öffentlichen Raum beigemessen wird.

Mit der Reduzierung auf Tempo 30 in der Luitpoldstraße, Ludwigstraße und Bahnhofstraße lässt sich teilweise eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die B 9 bzw. die Hanns-Martin-Schleyer-Straße erreichen. Weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, wie z.B. eine Umgehung, sollen untersucht werden.

Die Untersuchung schlägt auch vor, die Forlacher Straße zwischen dem Anschluss Wörth Nord und der bebauten Ortslage zu sperren. Damit würde der Verkehr in Alt-Wörth weiter reduziert. Es muss aber untersucht werden, welche Bedeutung etwaige Verflechtungen das Werk von Mercedes-Benz und Alt-Wörth miteinander haben und ob eine Schließung auch negative Folgen haben kann (Einkaufen oder Essen gehen nach Feierabend in Alt-Wörth).

Eine Reduzierung des Parkraums kann für den Einzelhandel problematisch sein. Vor allem im Hinblick auf eine evtl. anzustrebende Erhöhung der Einzelhandelszentralität des Altortes muss ein neues Parkraumkonzept unter Berücksichtigung des Einzelhandels aufgestellt werden.

Die Stadt hat den Handlungsbedarf erkannt und einige Planungen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation angestoßen. Im Bereich des alten Rathauses soll der Gefahrenpunkt an der Ludwigstraße entschärft werden. Eine Überquerung des Heilbachs wurde ebenfalls schon thematisiert. Beide Punkte werden in die zukünftige Planung zur Attraktivierung des Zentrums einfließen.

Ein weiterer neuralgischer Punkt, der im Stadtrat diskutiert wird ist der sog. Eselsbuckel-Kreisel Hanns-Martin-Schleyer-Straße / Herrenstraße / Abtswaldstraße. Die oben beschriebenen Missstände für Fußgänger und Radfahrer sollen behoben werden. Dafür ist vorgesehen, Fuß- und Radweg weiter zu führen und die Orientierung vom Dorschberg kommend deutlich zu verbessern, um gut erkennbare Wegführungen in den Altort und zum Bahnhof zu schaffen. Diese Überlegungen werden in die Rahmenplanung eingebettet.



Bild 29: gut versteckte Hinweistafel für Radfahrer



Bild 30: Stadtplan zwischen Schnellstraße und Parkplatz



Bild 31: Zugang zur Straßenbahn



Bild 32: Radweg neben der Hanns-Martin-Schleyer-Straße

3.5 Entwicklungspotenzial

Ein wichtiges Entwicklungspotenzial bildet im Sinne einer Stärkung der örtlichen Infrastruktur und der Behebung der unter 3.1 genannten Defizite im Bereich des Einzelhandels sowie im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden die Innenentwicklung. Dafür bietet sich in Alt-Wörth die Bebauung der Baulücken, das Bauen in zweiter Reihe, die Umnutzung ehemals landwirtschaftlich genutzter Gebäude und die Blockinnenbebauung an.

Die Art der Wohnbebauung muss durch eine Untersuchung der Wohnungsteilmärkte in Würth definiert werden. Älteren Personen, die ihre großen Häuser und Grundstücke (z. B. auf dem Dorsberg) nicht mehr bewirtschaften können und wollen, die aber in Würth bleiben wollen, muss entsprechender Wohnraum bereitgestellt werden, der in fußläufiger Entfernung zu Versorgungseinrichtungen liegt. Dafür bietet sich die Innenentwicklung in Alt-Wörth sehr gut an. Eine Ansiedlung dieser Bevölkerungsgruppe auf den Neubauflächen am Ortsrand (z. B. Abtswald Teil „C“) ist wenig sinnvoll. Dort sind u.U. Familien die geeignete Zielgruppe. Eine weitere Zielgruppe, die sich auf dem Wohnungsmarkt wiederfinden muss, sind neue Arbeitnehmer der ansässigen oder auch der neu ansiedelnden Betriebe.

3.5.1 Baulücken

In Alt-Wörth existieren noch einige Baulücken, die aber kein großes bauliches Entwicklungspotenzial bilden. Dafür ist ihre Zahl zu gering und die Anpassung an die sie umgebende Bebauung limitierend.

3.5.2 Innerörtliche Potenzialflächen

Im Innenblockbereich von Herrenstraße/Moltkestraße/Ottstraße, am Heilbach gegenüber der Ägidiuskirche und auf den Volgerwiesen befinden sich große unbebaute Bereiche, die für eine Bebauung grundsätzlich geeignet sind. Auf allen drei Flächen stand und steht die Stadt im Dialog mit den Eigentümern. Auch diese Bebauung kann den Altort als Wohnstandort, als Wirtschaftsstandort und vor allem als Einzelhandelsstandort stärken.

Mehrere Straßen in Alt-Wörth haben bisweilen eine große Tiefe und sind bereits für eine Bebauung in zweiter Reihe genutzt worden (Blockinnenbereich Ludwigstraße / Königstraße, Friedrichstraße, Ottostraße). Hier sollte eine Strategie entwickelt werden, wie eine Bebauung in Zukunft aussehen soll, um gute Lösungen für den Wohnungsmarkt parat zu halten und die Entwicklung zu steuern.

3.5.3 Umnutzung von Nebengebäuden

In zweiter Reihe zu den Hauptgebäuden stehen häufig ehemals landwirtschaftlich genutzte Nebengebäude, für die eine neue Nutzung gefunden werden kann. Hier bietet sich u. U. Wohnen in historischem Ambiente an, für das sich immer mehr Personenkreise gewinnen lassen.

3.5.4 Bauflächen im Außenbereich

Für den steigenden Wohnraumbedarf reichen die Maßnahmen der Innenentwicklung u.U. nicht mehr aus. Z. Zt. entwickelt die Stadt nordwestlich von Alt-Wörth das Wohnbaugebiet Abtswald Teil „C“. Weitere Entwicklungsflächen westlich der Bahn zwischen Alt-Wörth und Bienwaldsiedlung sind denkbar, konnten aber in der Vergangenheit aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht weiter verfolgt werden. Sie haben den Lagevorteil von Straßenbahnnähe und Nachbarschaft zum Altort. Durch ihre Entwicklung kann Alt-Wörth profitieren, wenn es gelingt, Verknüpfungen zwischen Altort und Neubaugebieten herzustellen und die neuen Bewohner als Nutzer der örtlichen Versorgungseinrichtungen und Infrastruktur zu gewinnen.

Nördlich von Alt-Wörth grenzt ein Gewerbegebiet an, in dessen Nachbarschaft große Flächen von Schrebergärten eingenommen werden. Die Böden sind an dieser Stelle teilweise belastet und für eine Wohnbebauung nicht grundsätzlich geeignet.

Besser geeignet sind Flächen südlich des Bahnhofs auf dem Gelände des Kieswerks. Die Stadt hat das Terrain erworben; Untersuchungen kamen zum Ergebnis, dass die Belastung der Böden nicht kritisch sei. Die Stärken dieses Standorts sind die unmittelbare Nähe zum Fernbahnhof und zur Straßenbahn sowie – eine Verknüpfung mit dem Altort vorausgesetzt – die Nähe zu vorhandenen Versorgungseinrichtungen. Die Bebauung dieser großen Flächen kann wichtige Synergien zwischen dem Wohnstandort Alt-Wörth und der lokalen Wirtschaft erzeugen und sollte genauer untersucht werden.

Aufgrund seiner Lagequalitäten eignet sich der Standort für die Ansiedlung von arbeitsplatzintensiven Nutzungen (Dienstleistungen) und mit Einschränkung auch für Wohnen.

3.6 Stärken-/Schwächen-Analyse

Aufbauend auf der vorangestellten Analyse wurde eine Stärken-/Schwächen-Analyse zu einzelnen Themenfeldern für die Stadt durchgeführt. Daraus entwickeln sich Chancen wie auch Risiken für die zukünftige Stadtentwicklung.

Der erste und letzte Aspekt (Lage und Gemeinde) beziehen sich auf die Gesamtstadt, die übrigen Punkte beleuchten Merkmale von Alt-Wörth.

3.6.1 Lage und Bedeutung

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Lage in der wirtschaftsstarke Technologieregion Karlsruhe • Mittelzentrum in der Südpfalz • Lage an wichtigen Verkehrswegen der Region • Schnelle Erreichbarkeit des Oberzentrums Karlsruhe • Gute Bahnanbindung nach Germersheim • Hauptbahnhof Karlsruhe sowie Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden in 15 bzw. 40 Minuten erreichbar • Lage am internationalen Radfernweg Rheintal 	<ul style="list-style-type: none"> • Durchgangsverkehr in der Hauptgeschäftsstraße • Beschilderung für Radfahrer dringend verbesserungsbedürftig
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Verbesserung der Verbindungen nach Karlsruhe • Steigende Bedeutung als Dienstleistungsstandort • Steigende Bedeutung als Wohnstandort • Steigende Bedeutung als Tourismusstandort 	<ul style="list-style-type: none"> • Zunahme des Pendlerverhaltens • Zunehmender Wunsch nach urbanem Wohnen • Rückgang der Nachfrage nach Wohnraum in der Stadt

3.6.2 Versorgung und Infrastruktur

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Relativ gute Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs • Derzeit gute medizinische Grundausstattung mit Allgemeinärzten und einer Apotheke • Gutes Betreuungsangebot für Kleinkinder • Straßenbahnanschluss ans Karlsruher Stadtnetz 	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelhandel mit Abwanderungstendenzen • Gastronomie mit Abwanderungstendenzen • Verbesserungswürdiges gastronomisches Angebot • Nur wenige altersgerechte Wohnungen (Barrierefreiheit, Betreuung)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Nahversorgung durch Angebotsergänzung • Ergänzung des Gastronomieangebots • Gastronomieschwerpunkt Alt-Wörth (in historischem Ambiente) 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterer Rückgang der örtlichen Einkaufsmöglichkeiten durch zunehmende Mobilität der Bewohner

<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Einzelhandels durch Nachverdichtung und neue Einwohner in direkter Nachbarschaft 	<ul style="list-style-type: none"> • Weiterer Rückgang der gastronomischen Einrichtungen, in der Folge „Aussterben“ des Treffpunktes Alt-Wörth • Reduzierung des ÖPNV durch fehlende Fahrgastzahlen • Konkurrenz zwischen Dorschberg und Alt-Wörth (z.B. geplantes Ärztehaus Dorschberg)
---	---

3.6.3 Wirtschaft und Arbeit

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Große Arbeitsplatzschwerpunkte mit Mercedes und weiteren Industriebetrieben • Reserven an gewerblichen Bauflächen vorhanden (ehemaliges Kieswerk) • Niedrige Arbeitslosenquote • Überdurchschnittliche Zentralitätskennziffer v.a. im Lebensmittelbereich 	<ul style="list-style-type: none"> • Stagnierende gewerbliche Entwicklung • Schwächelnder Einzelhandel • Touristische Potenziale zu wenig ausgeschöpft
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivitätssteigerung der Gemeinde als Standort für Unternehmen • Dienstleistungsstandort südlich der Bahn • Kooperation der örtlichen Unternehmen zur gemeinsamen Interessensvertretung und Außen-darstellung • Stärkung des touristischen Sektors 	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit von Großbetrieben • Hoher Arbeitsplatzverlust bei Umstrukturierung oder Abwanderung von Betrieben oder Teilen von Betrieben • Weiter zunehmendes Pendleraufkommen.

3.6.4 Städtebau, Wohnen, Verkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Ruhiges Wohnen in historischem Ambiente • Überschaubare Gemeinde, fußläufige Erreichbarkeit vieler Versorgungseinrichtungen • Mit Ausnahme der Ludwig-/Luitpoldstraße geringe Verkehrsbelastung • Relativ kompakter Siedlungskörper • Relativ hoher Anteil an erhaltener historischer Bausubstanz • Prägnante Straßenräume • Wichtige Zeitzeugen unterschiedlicher Epochen • Relativ günstiges Wohnen 	<ul style="list-style-type: none"> • zentraler Platz mit begrenzter Aufenthaltsqualität • Gestalterische Mängel in öffentlichen Räumen • Keine Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume • Nur wenige prägnante historische Gebäude • Kaum Alternativen zum Einfamilienhaus vorhanden • Einzelhandelszentrum Maximiliansau mit zentrenrelevanten Sortimenten als Konkurrent • Mangelhafte Verknüpfung von einigen Stadtbe-reichen (Bahnhof und Stadtzentrum; Stadt und Naherholungsraum) • Schlechte Verbindung Altort und Dorschberg

	<ul style="list-style-type: none"> • Überdimensionierter Straßenraum der Hanns-Martin-Schleyer-Straße • Fehlende Querungsmöglichkeiten der L540
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Nachverdichtungsmöglichkeiten im Innenbereich. Damit bessere Auslastung von Infrastruktureinrichtungen • Erhalt und Sanierung von ortstypischen Gebäuden • Nutzung des Leerstands für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen (altersgerechtes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen, familiengerechtes Wohnen) • Grundlegende Umgestaltung der Neuen Ortsmitte zu einem echten Zentrum • Langfristig Einschränkung zentrenrelevanter Nutzungen im Maximiliancenter • Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der L540 durch entsprechende Maßnahmen (wie z.B. durch Umgehung) • Rückgang des Individualverkehrs durch bauliche steuernde Maßnahmen • Überwinden der Trennung von Altort und Dorschberg 	<ul style="list-style-type: none"> • Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung im Außenbereich, Vernachlässigung des Innenbereichs • Verlust von weiteren ortstypischen Gebäuden durch Baufälligkeit • Preisverfall und Wertverlust von Immobilien • Weitere Zunahme des Individualverkehrs durch zunehmend fehlende Angebote vor Ort • Wanderungsverluste, weil bestimmte Wohnungsteilmärkte nicht bedient werden

3.6.5 Ökologie und Freiraum, Erholung und Tourismus

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive landschaftliche Umgebung, Struktur- reichum • Rheinauen als außergewöhnlicher Naturraum mit vielfältiger Fauna und Flora • Rheintal-Radweg führt durch Wörth • Einbindung in das überörtliche Radwegenetz • Heilbach und Altrheingrünzüge als Grünachsen der Stadt • Relativ hoher Anteil an erhaltener historischer Bausubstanz 	<ul style="list-style-type: none"> • Touristische Potenziale noch nicht ausgeschöpft. Ausbaufähige Vermarktung • Schlechte Beschilderung • Grünzug am Altrhein z.T. mit veralteter Gestaltung • Verlärmter Grünzug an der B 9 am östlichen Ortsrand von Alt-Wörth • Fehlende Wahrnehmbarkeit des Heilbaches • Fehlende Erlebbarkeit des Altrheins • Fehlende Erlebbarkeit der Schutzgebiete
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt und Weiterentwicklung der umgebenden Naturräume, insbesondere des Rheinauenwaldes • Weiterer Ausbau der touristischen Infrastruktur • Stärken des Radtourismus 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedeutungsverlust als Ziel für Naherholung und Tourismus • Mangelnde Qualität des historischen Zentrums führt zu Bedeutungsverlust bei Radtouristen

<ul style="list-style-type: none"> • Öffentliche Zugänglichkeit des Heilbachs als neue grüne Achse der Stadt • Einbindung des Rheintal-Radweges in das Netz der Stadt • Ausbau als Hotelstandort für die ansässige Industrie (Tagungen etc.), Monteurszimmer 	
---	--

3.6.6 Gemeinde, Verwaltung, Kommunalpolitik

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Niedrige Pro-Kopf-Verschuldung • Verwaltung und Gemeinderat mit zukunftsorientierter Ausrichtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Konjunkturabhängig starke Schwankungen der Steuereinnahmen erschweren die Planung
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Einbindung der Bürgerschaft in Entscheidungsprozesse, hierdurch größeres Verständnis auch für unpopuläre Entscheidungen • Abgestimmtes Stadtentwicklungskonzept • Gezielte Investitionen in zukunftsfähige Projekte • Inanspruchnahme von Fördergeldern zur Umsetzung von Maßnahmen • Verstärkte Kooperation mit Nachbargemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> • Stagnierende oder sinkende Steuereinnahmen schränken Handlungsspielräume weiter ein • Umsetzung von lediglich kurzzeitig wirkenden Maßnahmen

Karlsruhe, 24.06.2016, 04.08.2016

Pröll-Miltner GmbH
 Am Storrenacker 1b
 76139 Karlsruhe

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