



ERWEITERUNG VON FUßGÄNGERZONEN IN DER ULMER INNENSTADT

Auswertungsbericht der Online-Beteiligung
und weiterer Rückmeldungen

Impressum

Herausgeberin:

Stadt Ulm

Abteilung Verkehrsplanung
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Erstellt durch:

Zebralog GmbH

Niederlassung Bonn
Adenauerallee 15
53111 Bonn

Peter Kube
kuba@zebralog.de

Credits:

Alle genutzten Icons (Megafon, Schraubenschlüssel, Leinwand, Dokument) stammen von Depb Dew aus dem Noun Project (thenounproject.com).

Inhalt

1	Einleitung.....	4
2	Beteiligungsprozess.....	4
2.1	Kontext und Ziele der Online-Beteiligung.....	4
2.2	Vorstellung der Dialogplattform	5
3	Der Dialog in Zahlen	7
3.1	Besucherstatistik.....	7
3.2	Übersicht der Beteiligungszahlen	9
4	Inhaltliche Ergebnisse	11
4.1	Aufbau	11
4.2	Methodik	11
4.3	Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchseingasse.....	12
4.4	Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse	19
4.5	Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße.....	23
4.6	Fragen und Antworten	28
5	Überblick und weiteres Vorgehen.....	32
5.1	Diskussionskultur	32
5.2	Ausblick	32

1 Einleitung

Dieser Bericht stellt die Ergebnisse der Online-Beteiligung zur Erweiterung von Fußgängerzonen in der Ulmer Innenstadt dar. Zusätzlich wurden Rückmeldungen via E-Mail und Brief ausgewertet. Der Bericht gibt einen Überblick zum Prozess und fasst die Rückmeldungen der Beteiligten zusammen.

2 Beteiligungsprozess

2.1 Kontext und Ziele der Online-Beteiligung

Was?

Das Thema der Online-Beteiligung war die mögliche Erweiterung von Fußgängerzonen in drei verschiedenen Bereichen der Ulmer Innenstadt. Die Beteiligung lief im Zeitraum vom 15. September bis zum 13. Oktober 2021. Gesammelt wurden Rückmeldungen zu folgender Frage:

Sollen Fußgängerzonen in diesen innenstädtischen Bereichen eingerichtet werden?

- *Marktplatz mit Schelergasse und Herdruckerstraße*
- *Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse*
- *Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchsengasse*

Warum?

Die Online-Beteiligung beruht auf einem Beschluss des Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt der Stadt Ulm. Demnach erreichten die Verwaltung in der Vergangenheit regelmäßig Wünsche aus Bürgerschaft und Politik, in einigen Bereichen der Innenstadt bestehende Fußgängerzonen zu erweitern bzw. neue Fußgängerzonen auszuweisen. Diese Vorschläge galt es aufzunehmen und in die Diskussion zu bringen.

Der Beschluss stellt fest, dass alle möglichen Fußgängerzonen durch ihre Gestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität bieten sollen. Da in einer Fußgängerzone zu Fuß Gehende stets Vorrang und der Individualverkehr nur ausnahmsweise zugelassen ist, sind in der Prüfung insbesondere die Anliegen möglicher Zufahrtsberechtigter interessant, beispielsweise von Händler*innen, Anwohner*innen und Eigentümer*innen.

Wer?

Für die Online-Beteiligung wurde die ZebraLog GmbH durch die Stadt Ulm beauftragt. In der Verwaltung ist das Thema bei der Abteilung für Verkehrsplanung angesiedelt.

Wie geht es weiter?

Die vorliegenden Ergebnisse werden in die weitere Prüfung und Umsetzung der Maßnahme einbezogen. Sie bilden die Grundlage für Diskussionen auf einer Präsenzveranstaltung im Frühjahr 2022 und im Anschluss für die Entscheidung zur Umsetzung einzelner Bereiche. Für die ausgewählten Bereiche wird für mindestens ein Jahr eine Fußgängerzone als Verkehrsversuch eingerichtet. Anschließend erfolgt die endgültige Beschlussfassung durch den Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.

2.2 Vorstellung der Dialogplattform

Die Online-Beteiligung fand auf der Zukunftsstadt-Plattform der Stadt Ulm statt. Auf der Unterseite www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/erweiterung-fussgaengerzonen ist der Online-Dialog weiterhin abrufbar. Er gliedert sich in einen Informations- und einen Dialogbereich.

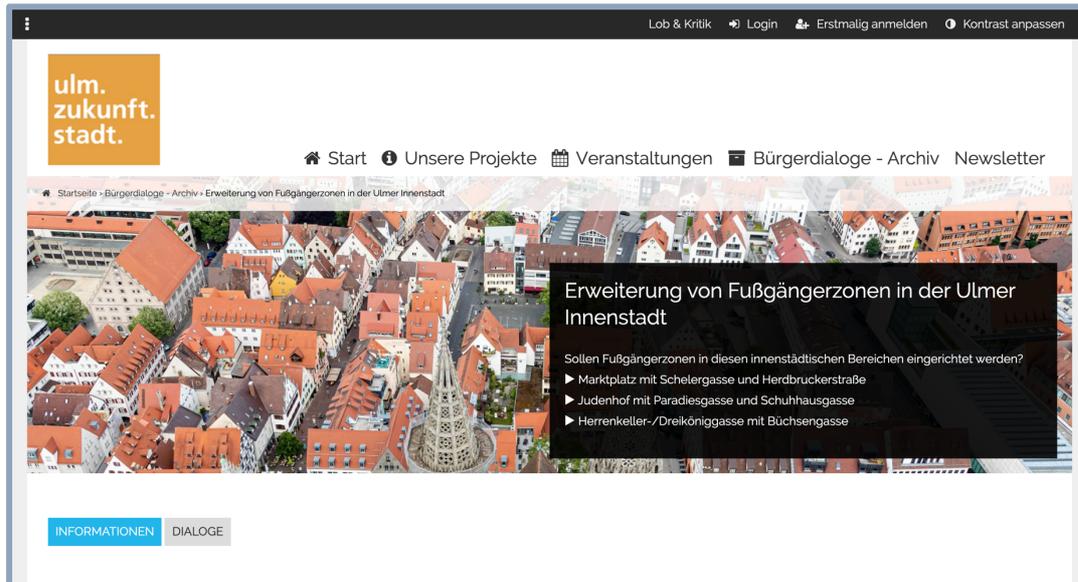


Abbildung 1: Anfang der Unterseite zur Online-Beteiligung unter www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/erweiterung-fussgaengerzonen

Informationsbereich

Im Informationsbereich ist der Ablauf des Prozesses von Beschluss zur Durchführung bis zur möglichen Einrichtung eines Verkehrsversuchs dargestellt. Weiter werden Hintergrundinformationen gegeben. Der erwähnte Beschluss steht gemeinsam mit Karten zu den betroffenen Gebieten zum Download bereit.

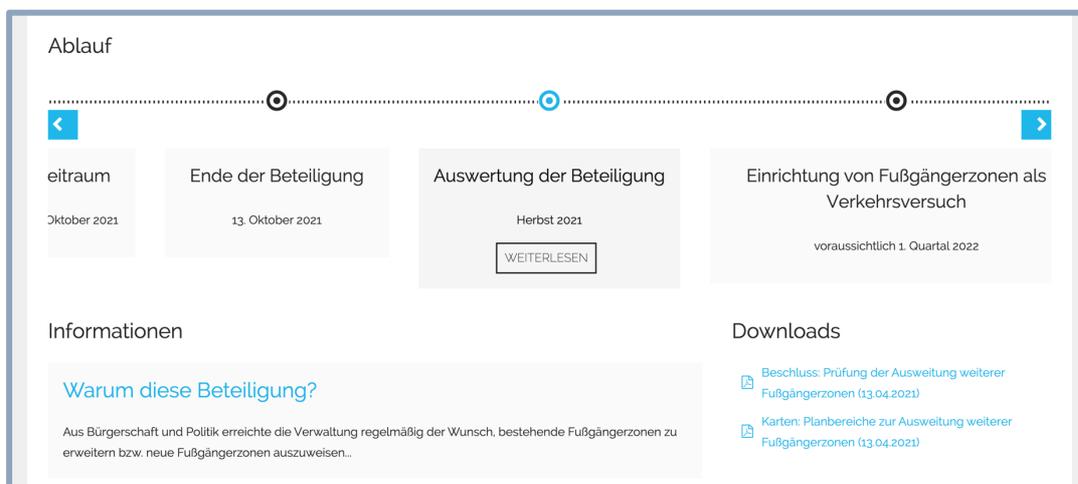


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Informationsbereich mit Abbildung des Prozesses, einer von mehreren Informationsboxen und Downloads

Dialogbereich

Den Kern der Online-Beteiligung bildet die Diskussion der möglichen Erweiterungen. Die drei Bereiche wurden jeweils vorgestellt und um Rückmeldung wurde gebeten. Zusätzlich gab es ein Frage-Antwort-Format zur Klärung von Nachfragen und Unsicherheiten.

Erweiterungen diskutieren

3 Thesen | 0 Bewertungen | 270 Kommentare



Was ist **Ihre Meinung** zu den drei geplanten Erweiterungen von Fußgängerzonen? Sie ist uns wichtig! Wir möchten so viele Aspekte wie möglich berücksichtigen.

Unten konnten Sie den jeweiligen Bereich auswählen und **Ihre Rückmeldung** in die Diskussion einbringen: Finden Sie die Idee gut? Wo sehen Sie Probleme? Welche Hoffnungen haben Sie? Wobei bekommen die Bauchschmerzen? Wir danken für Ihre Beiträge!

Haben Sie konkrete Anliegen zu **Ihrer spezifischen Situation**? Allgemeine Aspekte konnten Sie in den öffentlichen Online-Dialog einbringen. Außerdem können Sie sich weiterhin bei der Verkehrsplanung der Stadt Ulm unter verkehrstechnik@ulm.de melden.

Abbildung 3: Einleitung zur Diskussion der drei verschiedenen Bereiche

Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Erweiterungen diskutieren | 48 Kommentare

Die bestehende Fußgängerzone am Judenhof soll aus Sicht der Verwaltung arrondiert werden. Der historisch sensible und wertvolle Stadtraum im Zentrum von Ulm verdient es vom Kfz-Verkehr befreit zu werden. Rund um den Judenhof gibt es eine Vielzahl an Gastronomiebetrieben mit hohem Publikumsverkehr. Im Bereich des östlichen Münsterplatzes befindet sich im Erdgeschoß überwiegend Einzelhandel. Im gesamten Bereich wird eine Aufwertung durch die Ausweisung einer Fußgängerzone erwartet. Auch kam aus der Bürgerschaft und Politik immer wieder der Wunsch, diesen Bereich als Fußgängerzone auszuweisen.

Was ist Ihre Meinung dazu? Was ist bei Zufahrten und Lieferverkehr zu beachten? **Danke für Ihre Einschätzung!**

Bilder zu Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse



Kommentare

Neuen Kommentar schreiben

Betreff
Sie können einen Titel vergeben.

Kommentar
Ihr Kommentar

Die Hinweise zum Datenschutz und Nutzungsbedingungen habe ich gelesen und akzeptiere sie.

SPICHERN

Abbildung 4: Informationen zum Bereich Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse und Möglichkeit der Kommentarabgabe

Zufahrt zu Tiefgarage in der Herrenkellergasse

Im Bereich der Anwesen Herrenkellergasse 16 - 22 befindet sich eine Tiefgarage mit rund 160 Einzelstellplätzen. Wird den Nutzern dann ein gesondertes Fahrrecht auf der Herrenkellergasse genehmigt oder beginnt die Fußgängerzone erst nach der Einfahrt zu dieser Tiefgarage? Es muss sichergestellt werden, dass die Bewohner ihre Stellplätze weiterhin nutzen können.

von Gast am 22.09.2021

Beantwortet vor 1 Monat 2 Wochen 5 Tage 18 Stunden

Antwort der Verwaltung:
Vielen Dank für Ihren Beitrag. Aktuell befinden wir uns in einem ergebnisoffenen Planungsprozess. Sollte es zur Einrichtung einer Fußgängerzone kommen, so wäre die Zufahrt zu privaten Parkplätzen sichergestellt.

Viele Grüße
Moderation PS

Abbildung 5: Frage mit Antwort zur Zufahrtsmöglichkeiten zu Tiefgaragen

Die Online-Beteiligung wurde durchgehend von Zebralog moderiert. Dabei wurde auf festgelegte Dialogregeln verwiesen. Aufkommende Fragen wurden durch die Abteilung Verkehrsplanung aufgegriffen und beantwortet.

3 Der Dialog in Zahlen

Im folgenden Kapitel werden die statistischen Daten der Beteiligungsplattform sowie die Zahlen der Online-Beteiligung ausgewertet und zusammenfassend dargestellt.

Die Datenbasis bilden die Website-Statistiken (Zugriffe etc.) sowie die quantitative Auswertung der Beteiligungszahlen. Zur Website-Statistik ist anzumerken, dass diese aufgrund der nutzerseitigen Möglichkeit, Cookies zu deaktivieren, nur einen Teil der tatsächlichen Zugriffe abbildet.

Technisch handelt es sich bei der Beteiligungsseite um eine Unterseite von www.zukunft-stadt-ulm.de. Für die Auswertung der Zugriffszahlen wurden die Besucher*innen zu Grunde gelegt, die auf der Beteiligungsseite www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/erweiterung-fussgaengerzonen waren.

3.1 Besucherstatistik

Die Beteiligungsseite wurde im Zeitraum vom **15. September bis 13. Oktober 2021 von 784 eindeutigen Besucher*innen** aufgerufen. Abbildung 1 stellt die **Besuche**¹ der Plattform im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs dar. Am ersten Tag der Beteiligung gab es einen deutlichen Ausschlag. An diesem Tag gab es **379 eindeutige Besucher*innen**. Im weiteren Verlauf gab es bis zum 26. September 20 bis 40 Besucher*innen, danach waren die Tageszahlen meist einstellig. Insgesamt wurde die Seite **durchschnittlich 32-mal pro Tag aufgerufen**.

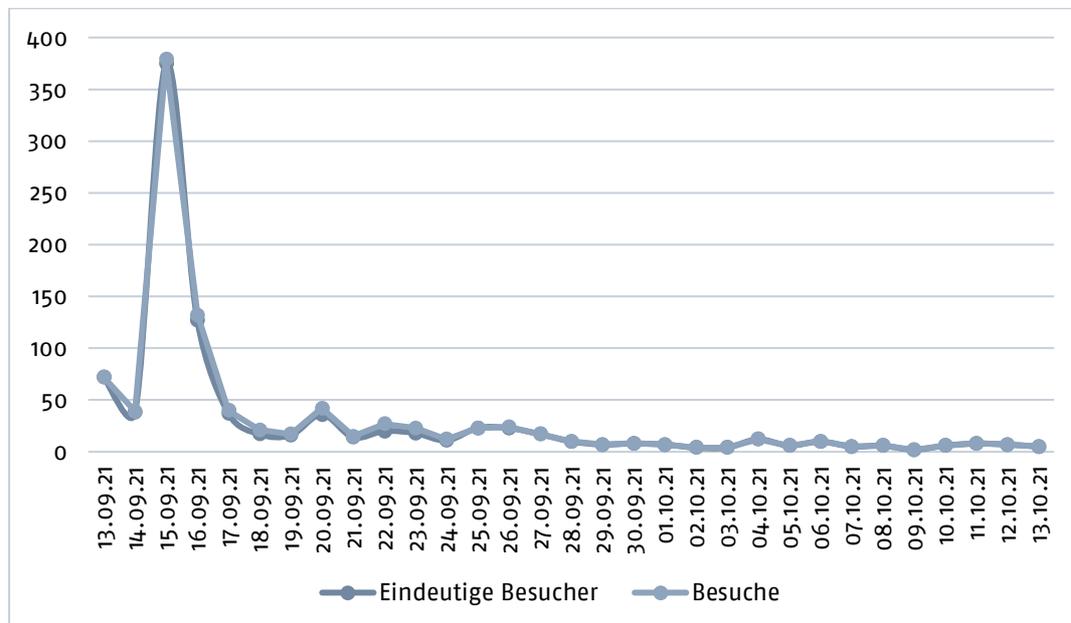


Abbildung 6: Besuche der Plattform pro Tag im Zeitverlauf

¹ Als **Besuch** wurde gezählt, wenn ein*e Nutzer*in die Webseite zum ersten Mal besucht oder seit dem letzten Seitenaufruf mehr als 30 Minuten vergangen sind. Als **eindeutige Besucher*innen** wurden Besucher*innen auch dann nur einmal gezählt, wenn sie die Webseite mehrmals täglich besucht haben.

Aktivität

Insgesamt gab es eine Besucher*innen-Aktivität von **durchschnittlich 3,4 Aktivitäten pro Besuch** (Seitenansichten, Downloads, ausgehende Verweise und interne Suchen) und insgesamt **2.722 Seitenansichten**. Dabei lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer bei **3 Minuten und 30 Sekunden**.

Die nachfolgende Darstellung zeigt die durchschnittliche Dauer der Besuche. So kann festgehalten werden, dass knapp die **Hälfte der Besuche** (44%) nicht länger als 10 Sekunden dauerte. Gut **28% der Besuche** dauerten zwischen 10 Sekunden und 2 Minuten, **18%** blieben zwischen zwei und zehn Minuten, **10%** sogar länger als 10 Minuten.

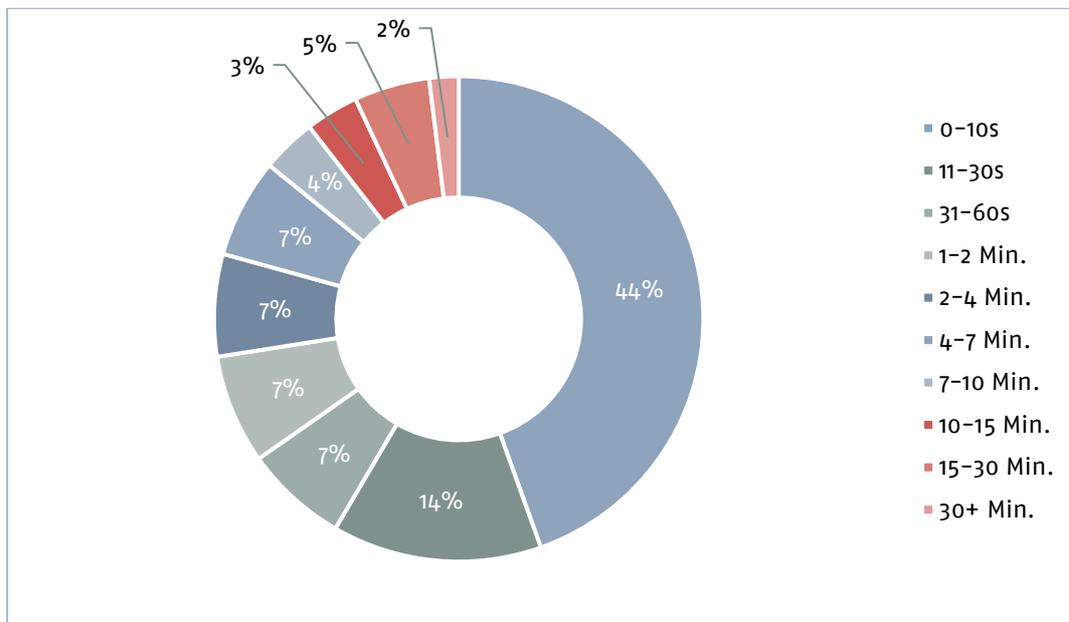


Abbildung 7: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Besucher*innen

Verweise

52% aller Besuche waren **direkte Zugriffe** auf die Plattform. Bei der Webanalyseplattform Matomo werden als "direkte Zugriffe" all jene Zugriffe auf eine Website bezeichnet, bei denen der Browser keinen Referrer (eine andere Seite, über die der/die Nutzer*in auf die eigentliche Seite gelangt ist) im HTTP-Header gesendet hat. **14%** der Besucher*innen kamen von **Suchmaschinen** auf die Webseite, während **8%** von **anderen Webseiten** die Dialogplattform erreichten. Bei den Verweisen von anderen Webseiten machten **www.ulm.de** 53% und **www.ulm-news.de** 32% aus. **25%** der Besuche gelangten von **sozialen Netzwerken** auf die Plattform, zu 97% von Facebook.

Geräte

Tabelle 1 zeigt die Gerätetypen der Besucher*innen auf. **50%** der Besucher*innen nutzten ihr **Smartphone**, um die Plattform aufzurufen, **35%** einen **Desktop-Computer oder Laptop**. **Phablets** und **Tablets** machten zusammen **14%** der Gerätetypen aus.

Geräte	Besuche	Prozent
Smartphone	442	50%
Desktop / Laptop	309	35%
Phablet	90	10%
Tablet	37	4%

Tabelle 1: Gerätetypen der Besucher*innen

Aufrufe

Tabelle 2 stellt die Seitenansichten innerhalb der Beteiligung dar. Die **Startseite** der Plattform www.zukunftstadt-ulm.de wurde **224-mal von Besucher*innen** angesehen. Das sind 11,8% der Seitenaufrufe derjenigen, die die Beteiligungsseiten besuchten. Für die vorliegende Auswertung bedeutet das eine hohe Validität der anderen Werte. Für den Zugang zur Beteiligung zeigt das die hohe Bedeutung des direkten Zugangs zur Unterseite an. Gleichzeitig machen die absoluten Zahlen deutlich, dass die Webstatistik nicht alle Zugriffe erfasst und vor allem Relationen deutlich macht.

Seite	Seitenansichten	Prozent
Übersicht	879	46,3 %
Erweiterungen diskutieren	457	24,1 %
Herrenkeller-/Dreikönig- gasse mit Büchseingasse	50	2,6%
Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße	11	0,6%
Judenhof mit Paradies- gasse und Schuhhausgasse	11	0,6%
Fragen stellen	0	–

Tabelle 2: Verteilung der Seitensichten nach Seiten (ohne Aufrufe von Unterseiten)

Neben den Seiten gab es im Informationsbereich zwei zum Download angebotene **Dokumente**. Der **Beschluss** zur Prüfung der Ausweitung weiterer Fußgängerzonen (PDF) wurde **24-mal** heruntergeladen, die zugehörige Anlage «**Karten**: Planbereiche zur Ausweitung weiterer Fußgängerzonen» (PDF) wurde **42 mal** heruntergeladen. Zusammen mit hohen Aufrufzahlen der angelegten Galerien mit Abbildungen zu den Planungsbereichen und einzelnen Fotos der Bereiche, deutet das auf ein hohes Interesse der Besucher*innen der genauen Abgrenzungen.

3.2 Übersicht der Beteiligungszahlen

Im Zeitraum des Online-Dialogs wurden **171 Beiträge** und **106 Kommentare** durch Nutzer*innen abgegeben. Durch die Moderation wurden 19 Beiträge und Kommentare eingebracht. Die Tabelle 3 zeigt eine Übersicht aller Beiträge und Kommentare der Nutzer*innen mit jeweiliger Zuordnung zu den Dialogbereichen.

Dialogbereich	Beiträge	Kommentare
Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchseingasse	90	68
Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße	37	18
Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse	25	12
Fragen stellen	19 (Fragen)	8
Gesamt	171	106

Tabelle 3: Auflistung aller Beiträge und Kommentare der Nutzer*innen mit jeweiliger Zuordnung zum entsprechenden Dialogbereich. Die Beiträge und Kommentare der Moderation inklusive Antworten der Stadt Ulm sind nicht mitgezählt.

Blickt man auf den Zeitverlauf der abgegebenen Beiträge und Kommentare (Abbildung 8), fällt auf, dass es zu Beginn – besonders am ersten Tag – eine sehr hohe Beteiligung gab. Das ist eine Parallele zu den Aufrufzahlen (siehe 3.1). Im weiteren Verlauf bestand in den ersten beiden Wochen bis zum 27. September eine beständige Beteiligung. Es folgte eine dreitägige Phase mit sehr geringer Beitragsaktivität. In den letzten beiden Wochen vom 1. bis zum 13. Oktober bestand erneut Beteiligung, allerdings auf einem geringeren Niveau als zuvor.

Die Anzahl der Kommentare stieg und fiel in der Tendenz mit der Anzahl der Beiträge. Auffallend ist, dass vom 25. bis 29. September sowie am 9. und 12. Oktober mehr Kommentare als Beiträge abgegeben wurden. Das deutet darauf hin, dass bestehende Beiträge zum Ende des Online-Dialogs gezielt unterstützend oder ablehnend kommentiert wurden.

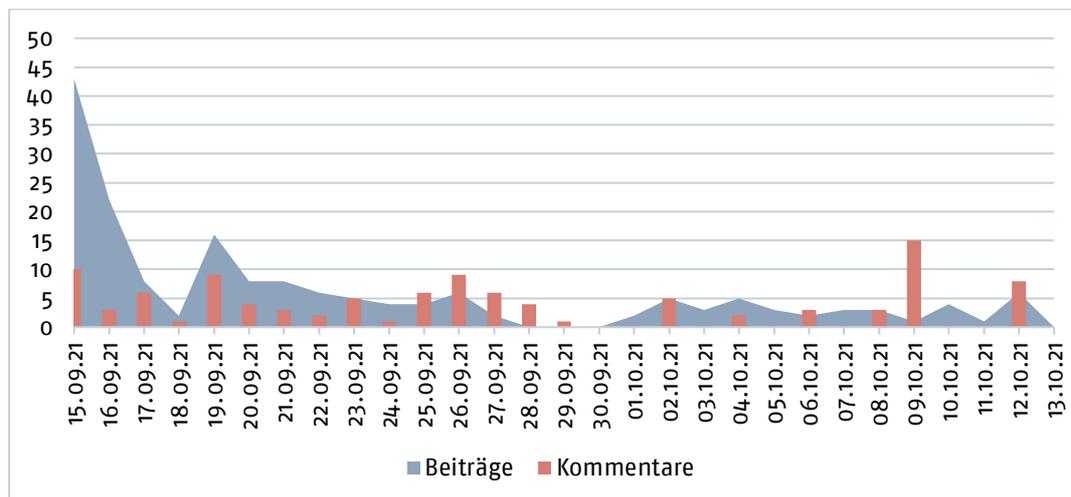


Abbildung 8: Häufigkeiten der Beitrags- und Kommentarabgaben im Zeitverlauf

4 Inhaltliche Ergebnisse

4.1 Aufbau

Die Ergebnisse der Online-Beteiligung werden anhand der drei innerstädtischen Bereiche dargestellt. Sie sind auf die gleiche Weise gegliedert: Auf eine einseitige Zusammenfassung folgen die Diskussion der jeweiligen Themen und eine Auflistung eingebrachter Optionen und Alternativen.

Zusammenfassung

Die Zusammenfassung gibt eine Übersicht über das Gebiet der betroffenen Straßen, greift prägnante Zitate aus den Beiträgen auf, benennt häufige Themen, ordnet die Beiträge quantitativ ein und bildet ein kurzes Stimmungsbild ab.

Themendiskussion

Die Themen sind nach Oberkategorien geordnet:

Wirkungen	Positive wie negative Wirkungen, die durch die Einrichtung einer Fußgängerzone erwartet, erhofft oder befürchtet werden.
Anforderungen	Bedingungen, die an die Einrichtung einer Fußgängerzone gestellt werden.
Herausforderungen	Themen, die in Zusammenhang mit der Einrichtung einer Fußgängerzone wichtiger werden.
Maßnahmen	Mehr oder weniger konkrete Vorschläge für Maßnahmen bei Einrichtung einer Fußgängerzone, um Wirkungen zu fördern, Anforderungen zu erfüllen oder Herausforderungen zu begegnen.

Optionen und Alternativen

Zum Abschluss werden mögliche Änderungen oder Erweiterungen zur Einrichtung einer Fußgängerzone sowie alternative Planungsanregungen aufgelistet.

4.2 Methodik

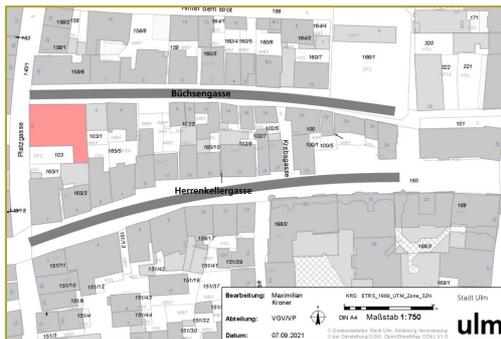
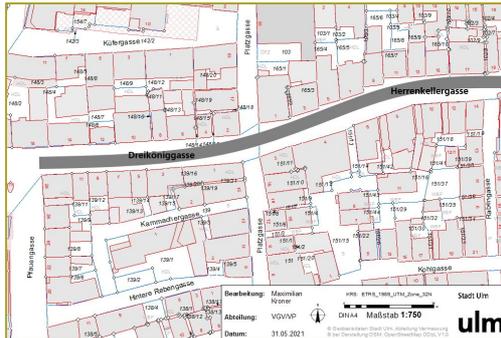
Die Auswertung der Online-Beteiligung erfolgte in Form einer induktiven Inhaltsanalyse. Mithilfe der Analysesoftware MAXQDA wurden die eingegangenen Beiträge aufbereitet, codiert und nach Themenschwerpunkten geclustert. In einem stufenweisen Prozess entstand so auf Basis der Rückmeldungen ein Kategoriensystem zur Einrichtung einer Fußgängerzone mit den Oberkategorien *Mögliche Wirkungen*, *Anforderungen*, *Herausforderungen*, *Maßnahmen* sowie *optionale und alternative Vorschläge*. Die so geordneten Beiträge wurden in diesem Bericht zusammengefasst.

Zusätzlich zu den Rückmeldungen im Online-Dialog wurden in die Auswertung 18 E-Mails und acht Briefe aufgenommen, die die Verwaltung im Rahmen des Vorhabens erreichten.

4.3 Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchsen-gasse

Der **Vorschlag** ist: Die Herrenkellergasse wird zu großen Teilen, gemeinsam mit Teilen der Dreiköniggasse und dem Großteil der Büchsen-gasse, zur Fußgängerzone. Was sagen die Teilnehmer*innen der Online-Beteiligung dazu?

Das ist das **Gebiet**:



Die Rückmeldungen lassen sich in **Zahlen** wie folgt zusammenfassen:

ZUSTIMMUNG	BEDINGTE ZUSTIMMUNG	ALTERNATIVEN FAVORISIEREND	ABLEHNUNG	NICHT EINDEUTIG
43 Beiträge	20 Beiträge	6 Beiträge	20 Beiträge	1 Beiträge
20 Kommentare	3 Kommentare	1 Kommentare	17 Kommentare	22 Kommentare
1 E-Mails/Briefe	3 E-Mails/Briefe	0 E-Mails/Briefe	2 E-Mails/Briefe	1 E-Mails/Briefe

Schlaglichter aus den Beiträgen:

„Ohne Autos wären diese Gassen so schön und Ulm deutlich reicher an Lebensqualität für Bürgerinnen und Bürger!“



„Es gibt tatsächlich sehr wenige Fußgänger hier, die nicht in dieser Straße [Büchsen-gasse] wohnen und durch die Straße gehen.“

„Unsere Gassen sind ein funktionierendes Beispiel für einen bunten Mix aus kleinen Läden, vielseitigen Dienstleistungen, publikumsorientierten Cafes und gehobener Gastronomie.“

Häufige Themen waren:

- Einzelhandel & Erreichbarkeit
- Umliegende Straßen
- Einbezug der Büchsen-gasse



Zusammenfassend ist das **Stimmungsbild**:

Die Einrichtung einer Fußgängerzone bekommt viel Zustimmung. Es wird eine weitgehende Erhöhung der Aufenthaltsqualität erwartet. Diskutiert werden die Erreichbarkeit und die Effekte auf Geschäfte und Betriebe.

Anforderungen bestehen an die Zuwegung und eine barrierefreie Erreichbarkeit. Offen ist der Umgang mit Radverkehr. Bei den Maßnahmen sticht die Begrünung der Fußgängerzone hervor.

Diese **Themen** wurden diskutiert:

Wirkungen

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität für Einheimische und Besucher*innen verbessere sich. Ruhe und Sicherheit stiegen an. Bereits die Situation an Samstagen ohne Fahrverkehr sei wohltuend und befreiend zum Bummeln, Einkaufen oder Im-Café-sitzen. Davon würde die Herrenkellergasse auch an allen anderen Tagen profitieren. Aufenthaltsqualität sei das wichtigste Mittel, um eine Innenstadt attraktiv zu halten.

Auch für Händler*innen sei die Aufenthaltsqualität überlebenskritisch. Dass autofreie Innenstädte zwingend dem Einzelhandel schadeten, sei ein überholter Glaubenssatz. Modellversuche zeigten genau das Gegenteil. Höhere Aufenthaltsqualität steigere die Verweildauer. Von der Frequentierung der Gastronomie profitierten auch die meisten umliegenden Geschäfte. Als Beispiele werden der Münsterplatz und die Hirschstraße genannt.

Weder Büchseingasse noch Hinter dem Brot seien Laufstraßen mit viel Publikumsverkehr wie die Herrenkellergasse. Hier hielten Anwohner*innen die Innenstadt lebendig.

Für Tourist*innen wird beides erwähnt: Ein Zulauf durch die verbesserte Aufenthaltsqualität wie eine Abnahme, weil die Wege zu lang seien.

Die Aufenthaltsqualität wird auch mit mehr Begrünung verbunden. Grünanlagen verbesserten Aufenthalts- und Luftqualität. Es gebe Studien, die auf höhere Gesundheit durch Begrünung hinwiesen.

Effekte auf Betriebe & Geschäfte

Die Gassen funktionierten als bunter Mix aus kleinen Läden, vielseitigen

Dienstleistern, publikumsorientierten Cafés und gehobener Gastronomie. Das mache das Flair aus. Diese Vielfalt sei ein gelungener Kompromiss, ein sorgfältiges Gleichgewicht zwischen Einwohner*innen und Unternehmen.

Eine Fußgängerzone würde die Lebensqualität eher einschränken, statt zu verbessern. Die Gastronomie würde Überhand nehmen und die Vielfalt der Gewerbetreibenden verringern. Es kämen mehr Ketten statt kleiner Läden. Aufgabe der Stadt sei es – gerade in Zeiten der Pandemie – Fachgeschäfte zu unterstützen. Diese bräuchten die Erreichbarkeit. Mit einer Fußgängerzone sei diese wegen zu langer Wege nicht mehr gegeben.

Dem wird entgegengehalten, dass die Erreichbarkeit durch Parkhäuser, zu Fuß oder mit dem Rad hoch sei. Eine Ausnahme bilde vielleicht Kamin-Trucksäß.

Ein Geschäft sei auf Kund*innen angewiesen, die bei der Durchfahrt bspw. auf dem Weg zur Arbeit kurz anhalten und sich mit Backwaren versorgen. Bei einem anderen Betrieb handle es sich bei den Kund*innen um Patient*innen, die auf eine gute und barrierefreie Erreichbarkeit angewiesen seien. Der Filialsitz sei deswegen zuvor aus der Hirschstraße in die Dreikönigsgasse verlegt worden. Beachtet werden müsse auch der Bestandsschutz.

Effekte auf Gastronomie

Für die Gastronomie sei die Einrichtung einer Fußgängerzone vorteilhaft, da sie die freiwerdenden Flächen nutzen würde. Dadurch steige die Aufenthaltsqualität und damit die Verweildauer der Besucher*innen.

Gleichzeitig wird die Ausweitung der Außengastronomie mit großer Sorge betrachtet. Insbesondere der Lärm sei ein Problem (siehe Herausforderungen). Es

werden kleinteilige soziale Biotope gegenüber einem nächtlichen Ausgehviertel bevorzugt.

Kritisch angemerkt wird dazu die Erfahrung, dass die Stadt Ulm die Außengastronomie ohne Rücksprache mit den Anwohner*innen genehmige.

Verkehrsaufkommen

Bisher seien der Durchgangsverkehr und die parkenden Autos problematisch. Wie problematisch, wird unterschiedlich eingeschätzt.

Viele Autos, auch so bezeichnete "Poser", würden direkt an den Tischen der Gastronomie entlangfahren. Das sei unangenehm. Die Autos störten das Ambiente und seien geruchlich und akustisch eine Zumutung für Anwohner*innen. Im Verkehr seien die Autos teils aggressiv und störten Fußgänger*innen und Radfahrende. Es werde unzulässig in zweiter Reihe geparkt.

Es gebe viele, die lieber zu Fuß einkaufen gehen als mit dem Auto. Auch Jüngere, Ältere oder Menschen mit Beeinträchtigungen profitierten davon. Nicht jede*r fahre mit dem Auto. Ohne Autos nähme das Flair der schönen alten Gassen noch zu. Der verkehrsberuhigte Bereich Pfauengasse, Ulmer Gasse, Sternengasse verkomme aktuell zur Durchgangsstraße. Auch diese Straßen würden profitieren.

Andererseits gebe es ohne parkende Autos zwar einen besseren Überblick, aber es gebe andere Schandflecke, wie das Haus Büchseingasse 1. Außerdem bleibe der Verkehr durch Anwohner*innen, was aber grundsätzlich gegen die Idee einer Fußgängerzone spreche.

Trinker-/Drogenszene

Bei Einrichtung einer Fußgängerzone besteht die Sorge vor einem Anstieg von Betrunknen in den Gassen. Es beständen bereits schlechte Erfahrungen am Spielplatz. Sitzgelegenheiten würden

diese Klientel anziehen. Schwierig sei auch die Drogenszene.

Höhere Mieten

Es werden steigende Immobilienpreise und daraufhin steigende Mieten erwartet. Dadurch werde die Zugänglichkeit des Immobilienmarktes für Anwohner*innen beeinträchtigt und der lokale Handel gehe zurück. In der Folge kämen mehr Ketten und Gastronomie. Es wird die Hoffnung geäußert, dass Ulmer Vermieter*innen durch erträgliche Mieten weiterhin Geschäfte mit individueller Ausrichtung ermöglichen.

Schutz spielender Kinder

Durch eine Fußgängerzone wird mehr Sicherheit für spielende Kinder erwartet. Autos führen dann weniger und vorsichtiger als bisher. Das betreffe gerade die Büchseingasse, wo es auch einen Spielplatz gibt.

Anforderungen

*Anwohner*innen*

Insgesamt sei die Erreichbarkeit für Anwohner*innen ein wichtiges berechtigtes Interesse, für das sinnvolle Regelungen zu finden seien.

Anwohner*innen benötigten jederzeit ungehinderten Zugang zu privaten Stellplätzen. Es brauche die Möglichkeit, mit schweren Einkäufen im Kofferraum kurz zu parken und auszuladen. Anwohner*innen müssten jederzeit be- und entladen können.

Die Zufahrten seien für Anwohner*innen bereits jetzt am Samstag zwischen 9 und 16 Uhr schwierig bis unmöglich. Diese Sperrung sollte bei einer Fußgängerzone aufgehoben werden.

Lieferverkehr

Für den Lieferverkehr brauche es Zonen zum Be- und Entladen. Es gebe

kurzfristige Anlieferungen sowie Anlieferung und Auslieferung zu verschiedenen Tageszeiten, beispielsweise zu diversen Gaststätten (genannt werden z.B. Drei Kannen, Meta, Bibroud, Elinaki, etc.).

Darüber hinaus seien Handwerker und Paketdienste etc. zu beachten.

Barrierefreie Erreichbarkeit

Barrierefreiheit sei wichtig bei der Erreichbarkeit wie auch der Ausgestaltung der Fußgängerzone.

Als zu berücksichtigende Personengruppen werden Schwangere, Mütter mit Kinderwägen, Menschen mit Geh-, Seh- oder sonstigen Beeinträchtigungen, Betagte, Kranke und Geschwächte genannt. So beständen beispielsweise Kundenklientele aus Patient*innen, die überhaupt nur minimale Strecken zurücklegen könnten.

Es solle Zufahrten (und Parkplätze) ohne zeitliche Einschränkung geben, zumindest für Patient*innen mit deren Angehörigen. Behindertenparkplätze seien nötig.

Als Erfahrung wird eingebracht, dass das Kopfsteinpflaster in vorhandenen Fußgängerzonen in Ulm zu Gehirnerschütterungen und Übelkeit in Rollstuhl und Kinderwagen führe. Ein Ehepaar, das 76 und 79 Jahre alt ist, berichtet, dass ohne Stock gar nichts gehe. Die Strecke vom Parkhaus sei viel zu mühsam und anstrengend. Das Auto sei die letzte Mobilitätsmöglichkeit.

Radverkehr

Für den Umgang mit dem Radverkehr wurden zwei Alternativen diskutiert. Der ersten Option nach seien Fahrräder und E-Scooter grundsätzlich zu schieben. Es gebe täglich kritische Situationen, aus denen gefährliche Unfälle insbesondere mit Senior*innen und Kindern als Opfern entstünden. Die Alternative zum

Schieben sei das Abstellen am Beginn bzw. Ende der Fußgängerzone. Dazu brauche es mehr Plätze zum Abstellen und Anschließen.

Der zweiten Option nach sei der Radverkehr in einer Fußgängerzone zuzulassen. Fahrräder ermöglichten beim Wegfall von Autos weiterhin Mobilität. Diese Straßen seien eine Ost-West-Achse für das Radwegenetz. Die Verbindung vom Hafenbad zu Wengengasse und Glöcklerstraße weiter zum bestehenden Radweg unter der Bahnunterführung nach Söflingen sei nur hier möglich. Vergleichbare Verbindungen seien bereits Fußgängerzonen. Insgesamt brauche es für Ulm ein Radwegekonzept. Bei Sperrungen brauche es erst alternative Fahrradrouten.

Ein Radweg müsse wie bestehende Fahrradtrassen rot markiert sein. Das bisherige Durcheinander von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen und die einhergehende Gefährdung werde damit beendet. Andere sehen das Regelverhalten von Fahrradfahrer*innen skeptisch und zweifeln an der Einhaltung.

Beachtet werden müsse, dass nicht die Gastronomie den Platz einnehme, den Radverkehr und Fußgänger*innen brauchen.

Als mögliche Beschränkungen werden Schrittgeschwindigkeit und zeitliche Beschränkungen genannt.

Weitere

Die Andienung des St. Michael zu Wengen Kindergartens sei zu beachten.

Es brauche Parkberechtigungen für Besucher*innen des Dokumentationszentrums während des Bürobetriebs und für abendliche Veranstaltungen.

Der Second-Hand-Laden an Hinter dem Brot müsse über die Verbindung Herrenkellergasse und Büchsen-gasse weiter mit dem Auto erreichbar sein.

Herausforderungen

Lärm durch Gastronomie

Ulm habe eine sehr hohe Gastronomiedichte. Vor allem die Störung der Nachtruhe sei dabei eine Begleiterscheinung. Die Fußgängerzone bringe eine Ausweitung der nächtlichen Außenbewirtschaftung mit sich, welche die Wohnqualität mindere. Die Störung der Nachtruhe gehe bis tief in die Nacht. Parkende Partygäste machten am frühen Morgen Lärm beim Einsteigen. Diese Störungen werden abgelehnt.

Parken

Die Parkplatzsituation sei bereits begrenzt. Der Parkdruck habe zugenommen. Sollten Parkplätze entfernt werden, müssten Anwohner*innen in die auf Dauer teuren Parkhäuser wechseln. Das könne sich nicht jeder leisten. Die bestehenden Parkplätze seien deswegen – wenn nötig reduziert – als Anwohnerparkplätze auszuweisen. Das sei eine gute Einnahmequelle für die Stadt.

Zur allgemeinen Parksituation wird angebracht, dass es Parkhäuser in ausreichender Menge gebe, von denen das Zentrum mit wenigen Schritten erreichbar sei. Einkäufe ließen sich darüber erledigen.

Anlieferung

Die Andienung von Rückseiten oder Querstraßen (wie in Hirschstraße oder Hafengasse) sei in Herrenkeller- und Dreikönigsgasse nicht möglich. Auch die Platzgasse werde zum Teil von der Herrenkellergasse aus beliefert. Das sei bei den Planungen zu beachten.

Die Anfahrt an das eigene Haus werde (durch zu bewegende Poller) umständlicher bis unmöglich.

Gefahren durch Zweiräder

Es wird geäußert, dass mehr Angst vor Fahrrädern, E-Scootern und Pedelecs bestehe als vor Autos. Diese verhielten sich rücksichtslos und hielten sich nicht an Fahrverbote. Radfahrer*innen beeinträchtigten die Aufenthaltsqualität und die Fortbewegung von Fußgänger*innen. Sie seien gefährlicher als Autos.

Missachtung der Fußgängerzone

Es wird erwartet, dass eine Fußgängerzone in der Büchseingasse (wie in der Kupfergasse) nicht von Autofahrer*innen akzeptiert werde. Sie werde verbotenerweise durch Kurzparker befahren.

Maßnahmen

Zufahrtsberechtigungen

Zufahrtsberechtigungen solle es nur in Ausnahmefällen geben, zum Beispiel für Menschen mit Gehbehinderungen, Anwohner*innen oder Lieferanten.

Festgelegte Zeiten zur Anlieferung werden gewünscht, aber in der Umsetzung skeptisch gesehen.

Zur Zufahrtsregelung werden versenkbare Poller gewünscht.

Kontrollen

Die neuen Regelungen einer Fußgängerzone bräuchten Kontrollen.

Nachdem Anzeigen keine Wirkung zeigten, solle das Ordnungsamt nächtliche Ruhestörungen stärker kontrollieren. Dazu gehörten auch nächtliche Kontrollen der parkenden Autos auf eine Anwohnerparkerlaubnis.

Das Fahren von Rädern, E-Rollern und Pedelecs in der reinen Fußgängerzone Platzgasse sei zu unterbinden. Das gleiche gelte für Autos.

Angrenzende Straßen mitdenken

Die Auswirkungen auf die umliegenden Straßen seien zu beachten. Zufahrtsstraßen und Abkürzungen (Hafenbad, Rosengasse, Kohlgasse, Kornhausgasse ...) sollten durch zusätzliche Regeln wie „nur für Anwohner“ oder „nur Zufahrt zu den Parkhäusern“ ausgeschrieben werden, um sie aus Standard-Navigationsrouten wie Google Maps zu entfernen.

Insbesondere die Kohlgasse als Feuer-gasse sei bereits stark durch Falschparker und Durchgangsverkehr belastet. Bei aktuellen Sperrungen der Herrenkellergasse an Samstagen müsse die Kohlgasse als Ersatzachse erhalten. Die „Anlieger frei“-Regelung sei unzureichend, weil zu breit auslegbar.

Mobilitätsband

Ein Mobilitätsband für all jene, die besondere Rücksicht brauchen (Rollstuhlfahrer*innen, Menschen, die mit Rollatoren, Kinderwagen o.ä. unterwegs sind, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Beweglichkeit) solle durch die Straßen und Gassen führen (vgl. zu Bad Waldsee).

Begrünung und Bäume

Verkehrsflächen sollen angesichts immer heißer werdender Sommer zu Grünflächen mit Bäumen werden. Grüne Elemente machten eine Stadt erholbar und attraktiv. Bei deren Planung seien bestehende Konzepte dazu zu beachten, welche Pflanzen und Bäume für die Zukunft unter durch den Klimawandel veränderten Bedingungen am besten geeignet sind. Das Stichwort Schwammstadt wurde eingebracht.

Bei der Begrünung sollten Eigeninitiativen wie in der Radgasse zugelassen und gefördert werden, zum Beispiel durch Patenschaften für Blumen- oder Gemüsekübel, die auch die Kostenübernahme beinhalten. Beteiligt sein könnten auch

Schulklassen, Vereine, formelle und informelle Gruppen, jeweils zeitlich befristet. Die Bepflanzung solle sich an der heimischen Natur orientieren.

In der Herrenkellergasse und Dreikönigsgasse sollten Bäume gepflanzt werden, vielleicht auch eine Allee mit Platanen, wenn der Platz reicht.

Grün- statt Verkehrsflächen werden auch auf dem nördlichen Teil des Platzes zwischen Dreikönigsgasse und Sternengasse angeregt.

Skeptisch wird angemerkt, dass Parkplätze nicht zu grünen Flächen mit Bäumen würden, sondern zu Außenbewirtschaftungsflächen der Gastronomie mit den einhergehenden Problemen.

Raumgestaltung

Eine Fußgängerzone brauche eine Gestaltung. Reine Freiflächen seien eher kontraproduktiv. Orte für soziale Begegnung, kulturelle Plätze und Vielfalt in den Gebäuden sorgten dagegen für die Attraktivität einer Stadt.

Gewünscht werden Ruheinseln oder Verweilzonen, zum Beispiel mit einem Brunnen. Unter oder um Bäume solle es Sitzgelegenheiten geben. Für Groß und Klein werden Spielgeräte bzw. Flächen für Boccia oder Schachspiel angeregt.

Weitere

Die Fahrspur der Herrenkellergasse sei im Zuge der Umwandlung in die Mitte zu verlegen. Nur so könne eine gerechte Nutzung des Außenbereichs für Anlieger beider Straßenseiten ermöglicht werden.

Parkplätze sollten zu E-Ladestationen ausschließlich für Anwohner*innen umgewandelt werden, um E-Autos auch für Anwohner*innen ohne eigene Garage zu ermöglichen.

Diese **optionalen und alternativen Vorschläge** wurden diskutiert:

Optionen

- Zusätzlich wird die Sternengasse mit dem kurzen Abschnitt Ulmer Gasse bis Kreuzung Walfischgasse zur Fußgängerzone.
- Zusätzlich wird die Kohlgasse / Rabengasse zur Fußgängerzone. Diese müssten sonst den Ausweichverkehr aufnehmen.
- Mittel- bis langfristig wird die gesamte Sternengasse sowie der Großteil des Wengenviertels autofrei.
- Zusätzlich wird die gesamte Innenstadt zur Fußgängerzone. Die Umsetzung der Fußgängerzone in den drei Bereichen sei eine Insellösung mit negativen Auswirkungen auf umliegende Verkehrswege. Die gesamte Innenstadt solle nur für Anwohner*innen und Anlieger*innen befahrbar gemacht werden. Das gebe es auch in Oberitalien. Durch ÖPNV und Parkhäuser sei das umsetzbar. Dabei seien auch versenkbare Poller denkbar. Wichtig sei die Betonung auf Wohnen und damit die entsprechenden Zufahrten.

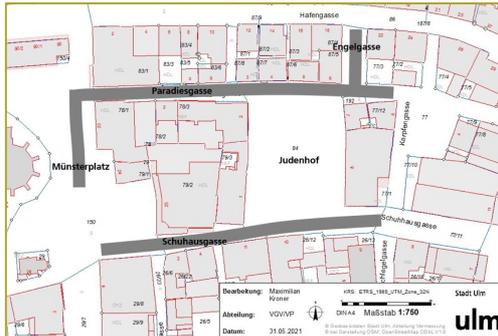
Alternativen

- Alternativ wird in der Herrenkeller-gasse ein (fester) Blitzer aufgestellt, da das Schild „Spielstraße“ nicht beachtet werde.
- Zwar werden Herrenkeller- und Dreikönigsgasse als Fußgängerzone ausgewiesen, allerdings nicht die Büchsen-gasse.
- Statt der Büchsen-gasse werden die engen Kohl- und Rabengassen zur Fußgängerzone. Sie verfügten über viel Flair für Stadtbummler.
- Die Büchsen-gasse wird eindeutig als verkehrsberuhigter Bereich beschildert bzw. als Sackgasse ausgewiesen. Das mache es nicht unnötig kompliziert. Alternativ könnte es eine Parkbegrenzung und -kontrolle auf tatsächliche Anwohner*innen geben. Dagegen wird auf den geringen Effekt von Schildern im Vergleich zur Einrichtung einer Fußgängerzone ohne einfache Parkmöglichkeit verwiesen

4.4 Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Der **Vorschlag** ist: Die bestehende Fußgängerzone am Judenhof wird um die umliegenden Gassen erweitert. Das betrifft den Münsterplatz, die Paradiesgasse und die Schuhhausgasse. Was sagen die Teilnehmer*innen der Online-Beteiligung dazu?

Das ist das **Gebiet**:



Schlaglichter aus den Beiträgen:

„Die Verkehrsberuhigung der Gegend um den Judenhof ist wichtig und richtig. Hier halten sich immer viele Menschen auf und auch viele Kinder.“

„Unter einer verschärften Ausweisung als Fußgängerzone würden vor allem die anliegenden Betriebe leiden.“



Häufige Themen waren:

- Aufenthaltsqualität
- Erreichbarkeit und Zufahrtsberechtigungen
- Zulassung von Radverkehr
- Erweiterung des Bereichs bis Frauenstraße



„Der Fahrradverkehr um den Judenhof sollte – trotz Fußgängerzone – ganztägig ermöglicht werden.“

Die Rückmeldungen lassen sich in **Zahlen** wie folgt zusammenfassen:



ZUSTIMMUNG	BEDINGTE ZUSTIMMUNG	ALTERNATIVEN FAVORISIEREND	ABLEHNUNG	NICHT EINDEUTIG
6 Beiträge	9 Beiträge	4 Beiträge	4 Beiträge	2 Beiträge
5 Kommentare	0 Kommentare	3 Kommentare	0 Kommentare	4 Kommentare
1 E-Mails/Briefe	1 E-Mails/Briefe	0 E-Mails/Briefe	0 E-Mails/Briefe	2 E-Mails/Briefe



Zusammenfassend ist das **Stimmungsbild**:

Die Einrichtung einer Fußgängerzone bekommt viel Zustimmung. Es wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität erwartet. Uneinigkeit herrscht über die Folgen für Geschäfte und Betriebe.

Anforderungen bestehen an die Zuwegung, den Schutz von Kindern und die Ermöglichung von Fahrradverkehr. Skepsis besteht bzgl. der Umsetzung der Regeln, weswegen bauliche Maßnahmen wie Poller gefordert werden.

Diese **Themen** wurden diskutiert:

Wirkungen

Aufenthaltsqualität

Der Judenhof sei ein schöner, öffentlicher Platz. Die Aufenthalts- und Lebensqualität für Bürger*innen und Besucher*innen werde durch eine Fußgängerzone weiter erhöht. Sie erzeuge Freiraum.

Andererseits führen bereits heute wenige Autos um den Judenhof. Weiter gebe es schon viele Straßen und Flächen zum Spazieren.

Effekte auf Betriebe & Geschäfte

Der Handel und die Gastronomie profitierten durch höhere Aufenthaltsqualität. Eine schöne Atmosphäre bringe Besucher- und Kundenzuwachs. Gerade gegenüber dem Onlinehandel sei das wichtig.

Im Gegensatz dazu werden Probleme für den Einzelhandel und Betriebe durch schlechtere Erreichbarkeit gesehen. Tourist*innen würden längere Strecken nicht laufen.

Anforderungen

*Zufahrt von Bewohner*innen und Arbeitnehmer*innen*

Einigkeit besteht, dass Anwohner*innen und Arbeitnehmer*innen ohne Einschränkungen zu jeder Tages- und Nachtzeit zu ihren Garagen und Stellplätzen gelangen müssen. In folgenden Straßen werden Garagen genannt: In der Apothekergasse, Hafengasse, Paradiesgasse und am Münsterplatz.

Liefer- und Andienerverkehr

Auch der Lieferverkehr zu den Betrieben und Geschäften sowie andere Andierer wie Handwerker oder Paketdienste benötigen weiterhin Zufahrt. Zu

berücksichtigen sei auch der Lieferservice der Gastronomie. Ein Beitrag weist darauf hin, dass andienender Verkehr in diesem Bereich kein Problem darstelle.

Unterschiedliche Sichtweisen bestehen darauf, ob es keinerlei Einschränkung geben dürfe, oder eine zeitliche Einschränkung für Belieferung zum Schutz von spielenden Kindern wichtig sei.

Radverkehr

Grundsätzlich wird eine Ausrichtung auf möglichst viele Fahrräder und möglichst wenige Autos in Ulm begrüßt. Auch bei Einrichtung einer Fußgängerzone, müssten Fahrräder dort weiterhin fahren dürfen. Bereits jetzt bestehe eine hohe Frequenz auf diesen für Fahrradfahrer*innen wichtigen Achsen. Alternative Routen beständen nicht oder seien zu gefährlich (z. B. Neue Straße).

Für den Bereich des Judenhofs selbst wurde mehrmals angeregt, keine Fahrräder zuzulassen. Die Gassen drumherum würden als Verkehrswege reichen. Weiter seien mehr Radabstellplätze, auch für Lastenräder einzurichten. Die bestehenden Kapazitäten reichten nicht.

Schutz spielender Kinder

Die Einrichtung einer Fußgängerzone schütze freispielende Kinder. Der kleine Kinderspielplatz an der Nordseite des Judenhofs sei stark frequentiert, aber nicht ausreichend von der Straße getrennt, was aktuell gefährlich sei.

Weiteres

Bestehende Arztpraxen in der Apothekergasse haben Patient*innen, die teils durch einen Notfalltransport gebracht werden. Dafür brauche es einen Zugang zur Apothekergasse. Andere gehbehinderte Patient*innen oder Eltern mit Kindern benötigten ein nahes Kurzparken.

Die Zugänglichkeit des Bereichs müsse für alle bestehen bleiben, auch für Menschen mit Beeinträchtigungen. Die Innenstadt sei auch für diese da.

Die Schlegelgasse müsse grundsätzlich für die Stadtwerke für Wartungs- und ggf. größere Instandsetzungsarbeiten wie einen Trafo-Tausch erreichbar bleiben.

Herausforderungen

Parken und Falschparken

Ein großes Ärgernis stellen falsch parkende Autos in diesem Bereich dar. Obwohl keine Parkplätze ausgewiesen sind, gebe es viel Parksuchverkehr und viele Falschparker*innen. In der Folge würden anliefernde LKWs behindert und Staus entstehen.

Um dem Problem zu entgegnen, wird die Erweiterung des Fußgängerzonen-Gebiets bis in die Einmündung der Frauenstraße angeregt.

Gefahren durch Radverkehr

Einige Beiträge thematisieren die Gefahren durch den Radverkehr. Radfahrer*innen müssten sich stärker an die Regeln halten und mehr Rücksicht nehmen. Insbesondere ältere und gehbehinderte Personen sowie blinde Menschen hätten Probleme. Gefordert wird daraus entweder ein Verbot von Fahrrädern in der Fußgängerzone oder eine Beschränkung.

Geschwindigkeit und Poser

Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung werde oft nicht eingehalten. Zu schnell fahrende Autos sorgten für Gefährdungssituationen.

Weiter würden sogenannte „Poser“ mit getunten Autos in den Gassen um den Judenhof negativ auffallen.

Maßnahmen

Konsequente Regelüberwachung

Neue Regelungen müssten überwacht, kontrolliert und bestraft werden, sonst seien sie nutzlos. Bisher geschehe das zu wenig (siehe genannte Herausforderungen). Zeitlich seien diese auch spät-abends und sonntags notwendig.

Teilweise wird die bessere Umsetzung bestehender Regeln – gegebenenfalls ergänzt um eine Zufahrtsregelung „Anlieger frei“ auch in anliegenden Bereichen – als alternative Maßnahme zur vollständigen Ausweisung als Fußgängerzone als ausreichend gesehen.

Zufahrtsberechtigungen

Eine Fußgängerzone brauche Zufahrtsberechtigungen. Einerseits wurde genannt, dass es möglichst wenige Ausnahmen geben solle. Andererseits müssten diese unbürokratisch und kostenarm umgesetzt werden.

Wiederholt wurden die Möglichkeiten elektronischer Schranken und absenkbarer Poller mit Nummernschilderkennung oder Ausweis genannt. Beschilderung allein wurde genannt, reiche jedoch eher nicht aus.

Ergänzend oder alternativ könnten auf der Straße Schwellen eingerichtet werden, um den Verkehr zu verlangsamen.

Weiteres

Für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität seien konsumfreie Sitzmöglichkeiten einzurichten. Außerdem brauche es mehr Begründung.

Navigationssysteme würden einem Beitrag nach fälschlicherweise Parkplätze im Bereich ausweisen. Die Hersteller seien darauf aufmerksam zu machen.

Diese **optionalen und alternativen Vorschläge** wurden diskutiert:

Optionen

- Zusätzlich beginnt die Fußgängerzone bereits an der Einmündung von der Frauenstraße in die Schuhhausgasse.
- Zusätzlich zur Fußgängerzone gilt rund um den Judenhof eine Einbahnstraßenregelung.
- Zusätzlich wird die Karpfengasse in die Überlegungen einbezogen.

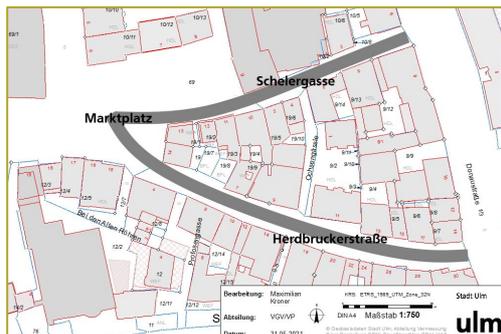
Alternativen

- Alternativ werden Judenhof und Schuhhausgasse als Spielstraße ohne Parkplätze ausgewiesen und überwacht. Dazu wird eine „Anlieger frei“-Regelung eingerichtet.
- Ab Einfahrt Frauenstraße wird eine streng kontrollierte Spielstraße eingerichtet, mit einer „Anlieger frei“-Regelung
- Eine Umgestaltung der bestehenden Freiflächen gegen Falschparker und eine bessere Beschilderung sei schärferen Regeln vorzuziehen.

4.5 Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße

Der **Vorschlag** ist: Die sich im Verkehrsversuch bewährte Fußgängerzone am Marktplatz wird um die Schelergasse und die Herdbruckerstraße erweitert. Was sagen die Teilnehmer*innen der Online-Beteiligung dazu?

Das ist das **Gebiet**:



Schlaglichter aus den Beiträgen:

„Die Idee, den Marktplatz komplett autofrei zu gestalten, finde ich gerade im Hinblick auf die warmen Monate toll!“



„Wir haben kein Problem, wenn bis nachts um 12 gefeiert wird, aber vor 4 ist hier kaum Ruhe.“

„Konsequente Verkehrskontrollen sind vollkommen ausreichend!“

Häufige Themen waren:

- Gastronomie und Nachtruhe
- Raum für Fußgänger*innen
- Entwicklung von Handel und Betrieben
- Durchsetzung bestehender Regeln



„Die Herdbruckerstraße ist eine ausgesprochene Wohnstraße, wo [...] die Bewohner ein "normales Alltagsleben" führen“

Die Rückmeldungen lassen sich in **Zahlen** wie folgt zusammenfassen:



ZUSTIMMUNG	BEDINGTE ZUSTIMMUNG	ALTERNATIVEN FAVORISIEREND	ABLEHNUNG	NICHT EINDEUTIG
8 Beiträge	13 Beiträge	4 Beiträge	7 Beiträge	5 Beiträge
2 Kommentare	Kommentare	0 Kommentare	2 Kommentare	6 Kommentare
0 E-Mails/Briefe	2 E-Mails/Briefe	1 E-Mails/Briefe	1 E-Mails/Briefe	1 E-Mails/Briefe



Zusammenfassend ist das **Stimmungsbild**:

Die Einrichtung einer Fußgängerzone bekommt viel Zustimmung. Mit einer Aufwertung für die Gastronomie wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Passant*innen verbunden. Problematisch sind die nächtlichen Beeinträchtigungen für Anwohner*innen. Die Effekte für den Handel werden unterschiedlich eingeschätzt.

Anforderungen bestehen vor allem an die Zuwegung. Teils werden umfangreiche Ausnahmen formuliert. Regeln sind konsequent umzusetzen. Mehrfach wird eine Ausweitung der Verkehrsberuhigung als Alternative eingebracht.

Diese **Themen** wurden diskutiert:

Wirkungen

Aufenthaltsqualität

Die Einrichtung einer Fußgängerzone sei gut für das Flair und die Atmosphäre. Schöne Häuser-Ensembles und Architektur vermittelten so das Gefühl, sich im Herzen der Stadt zu befinden. Gerade im Sommer und in Kombination mit mehr Grün steige die Aufenthaltsqualität. Auch Außengastronomie wirke sich positiv für Passant*innen aus.

Für die Schelergasse werden positive Effekte durch einen Beitrag in Frage gestellt. Diese sei eher eine Verbindungsstraße, ohne Reiz als Schlendermeile entwickeln zu können.

*Raum für Fußgänger*innen und Räder*

Die als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesene Herdruckerstraße sei bereits als „Fußgängerzone“ vereinnahmt. Die Fußgänger*innen und Radfahrer*innen hätten so den Raum, den sie brauchten.

Die Übersichtlichkeit sei ohne Autos höher. Die bisherige teilweise Absperrung mache die Gesamtsituation dabei nur kompliziert, weshalb eine Fußgängerzone bevorzugt werde.

Andererseits sei der gesamte Markplatz inklusive der Fläche vor dem Museum bereits Fußgängerzone, was ausreiche. Zumal werde der Raum nur im Sommer durch Fußgänger*innen genutzt. In anderen Monaten bliebe der Raum ungenutzt.

Effekte auf Betriebe & Geschäfte

Positiv wird gesehen, dass eine Fußgängerzone zum Einkaufen und Bummelgehen einlade. Sie sei ein Gefallen für Läden. Die Straße werde bereits zum Schaufensterbummeln genutzt. Es müsse einen Grund haben, warum die

teuersten Ladenflächen in den meisten Städten in einer Fußgängerzone lägen. Eine Fußgängerzone biete zudem neue Möglichkeiten für Läden, zum Beispiel durch Außenbestuhlung.

Skeptisch äußern sich dagegen andere Beiträge, dass der Handel durch eine Fußgängerzone und den Wegfall der Parkplätze geschwächt werde. Insolvenzen werden angemahnt.

Die Mieten würden steigen und kleine Läden würden verdrängt. Es folgten Gastronomie und große Ketten. Die kleinen, individuellen, inhabergeführten Geschäfte machten den Charme und den Charakter der Stadt aus. Diese könnten sich aber A- und B-Lagen nicht leisten, weshalb Erreichbarkeit in C-Lagen so wichtig sei.

Weiter unterscheide sich das Geschäft unter der Woche stark vom Wochenende. Unter der Woche kämen viele Kund*innen für kleinspreisige bzw. kleine Artikel vorbeigefahren. Größere oder sperrige Artikel könnten in einer Fußgängerzone gar nicht mehr verkauft werden.

Effekte auf Gastronomie

Mit einer Ausweitung der Fußgängerzone wird ein Gewinn für die bestehende und eine Ansiedlung neuer Gastronomie verbunden. Dies könne positiv für die Aufenthaltsqualität sein. Damit gehe aber auch die Zuspitzung bestehender Probleme einher (siehe Herausforderungen).

Lärm

Die Lärm- und Abgasbelastung sowie die Staubbelastung durch Verkehr werde kleiner. Der Verkehrslärm sei jedoch weniger eine Belastung als die Störung der Nachtruhe.

Verkehrsaufkommen

Das bestehende Verkehrsaufkommen sei bereits gering, bzw. gehe zu großen Teilen auf Bewohner*innen zurück, die ihre privaten Stellplätze anfahren. Das Anfahren würde den Fußgängerfluss stark stören.

Andere sehen dagegen aktuell ein störendes Verkehrsaufkommen, das durch eine veränderte Verkehrsführung abgemildert werden könnte. Abkürzungsfahrer*innen und Hochzeitscorsos würden verhindert, „Poser“ und Raser aus dem Bereich verwiesen.

Weiteres

Durch die Trennung durch die Neue Straße sei der Bereich an keine andere Fußgängerzone angebunden. Eine Einrichtung wäre deswegen eine Insellösung, welche nicht überlebensfähig sei.

Anforderungen

*Zufahrt von Bewohner*innen, Eigentümer*innen, Mitarbeiter*innen*

Die Zufahrt von Anwohner*innen sei in jedem Fall sicherzustellen, sowohl zu Stellplätzen und Garagen als auch zum Be- und Entladen. Auch Eigentümer*innen und Büromitarbeiter*innen müssten Zufahrt erhalten.

*Zufahrt von Kund*innen, Patient*innen, Gästen*

Dazu, ob Kund*innen und Patient*innen generell oder zum Be- und Entladen einfahren können sollten, oder Gästen von Anwohner*innen die Zufahrt erlaubt sein sollte, gibt es gegenläufige Meinungen.

Liefer- und Andienerverkehr

Außer Frage steht die Notwendigkeit von Lieferverkehr. Es gebe keine parallele Andienungsmöglichkeit für Geschäfte.

Zufahrt benötigten auch Taxis, damit Anwohner*innen zum Bahnhof oder zum Arzt kommen könnten. Andersherum müssten Ärzt*innen, Psychotherapeut*innen oder der Rettungsdienst den Bereich gut erreichen können. Handwerks- und Reinigungsbetriebe benötigten Zufahrt und Plätze zum Parken, teils für mehrere Stunden oder gar Tage. Beide hätten Gerätschaften dabei.

Zu Bedenken sei, dass die Herdbruckerstraße im Vergleich zu Plätzen schmal sei, sodass Ausnahmen wie Paketdienste, Handwerksbetriebe oder Umzüge schnell eine große Behinderung in der Fußgängerzone darstellten.

Radverkehr

Fahrräder sollten weiterhin über die Herdbruckerstraße (und eventuell die Schelergasse) fahren dürfen. Radfahrer*innen müssten rücksichtsvoll und nicht zu schnell sein. Zur Umsetzung wird eine rote Fahrbahnmarkierung oder eine bauliche Trennung angeregt.

Weiteres

Der Zugang für alte und mobilitätseingeschränkte Personen in das Viertel und zu den Geschäften dürfe durch wegfallende Parkplätze nicht zu stark eingeschränkt werden.

Die Musikschule werde unattraktiver, weil sie schlechter erreichbar sei. Es gibt den Wunsch nach 10- bis 15-minütigen Halteplätzen, um junge Musikschulkinde zu bringen oder abzuholen.

Die Zufahrt zu der Tiefgarage in der Herdbruckerstraße solle zukünftig direkt über selbige Straße erfolgen können statt über die Schelergasse.

Herausforderungen

Lärm durch Gastronomie

Eine Außenbewirtschaftung tagsüber trüge positiv zum Flair einer Fußgängerzone bei. Nachtlokale, Bars oder ähnliches störten jedoch die Nachtruhe. Angesichts vieler Wohnungen mit Kindern, älteren und arbeitenden Menschen sei diese nötig.

Nächtliche Gastronomie sei auch unerwünscht, weil sie junge Menschen zu exzessivem Alkoholkonsum animiere. Die Folgen in Form von Erbrochenem senke die Aufenthaltsqualität stark.

Parken

Die vielen parkenden Autos störten. Die Motorisierung und Lautstärke sei unangenehm. Falschparker verstopften die Straße, weil es zu bequem sei, dort zu stehen.

Andererseits dürften Parkplätze nicht ohne die Schaffung von Ausweichparkplätzen entfallen.

Maßnahmen

Konsequente Regelüberwachung

Anfangs brauche es eine starke Kontrolle der Regeln und den Einsatz der städtischen „Mediatoren“, damit der Marktplatz nicht zu einem neuen nächtlichen Hotspot mutiere.

Es brauche eine konsequente Überwachung bestehender Regeln. Dafür gebe es aber zu wenige Ordnungskräfte zur Kontrolle in Ulm. Fahrzeuge seien bei Funktionsbeeinträchtigung der Verkehrsfläche abzuschleppen.

Grundsätzlich wird angemahnt, dass neue, strenge Regeln nur eine zusätzliche Behinderung bzw. ein neues Verbot darstellten.

Außenbestuhlung

Für Gastronomie und Läden in den Gassen solle mehr Außenbestuhlung zugelassen werden. Ob diese notwendig sei, wird allerdings auch angezweifelt. Bestehende Außenbestuhlung werde als wenig genutzt wahrgenommen.

Lärmeindämmung

Um die Nachtruhe – 22:00 Uhr, 23:00 Uhr oder 00:00 Uhr – durchzusetzen, wird angeregt, die Türsteher vor den Partykneipen einzubeziehen.

Zufahrtsberechtigungen

Für die Zufahrt brauche es Berechtigungsscheine und Sondererlaubnisse. Insbesondere mit ersteren dürften keine Gebühren verbunden sein. Die Beschilderung solle klar und eindeutig sein.

In der Umsetzung werden versenkbare Barrieren wie Poller angeregt. Diese könnten an eine automatische Kennzeichenerkennung gekoppelt sein. Handwerksbetriebe, Zulieferer etc. könnten temporäre Ausnahmeerlaubnisse erhalten.

Generell könnte eine Zufahrtsbeschränkung mit einer Zeitbeschränkung kombiniert werden. Wer die vorgesehene Zeit überschreitet, erhalte ein Bußgeld.

Berechtigungen für Besucher*innen von Geschäften und Gästen von Anwohner*innen könnten mit einem Online-Portal erteilt werden, in welchem das Ladenpersonal bzw. Anwohner*innen die Freischaltung übernehmen.

Aufwertung & Begrünung

Damit sich Fußgänger*innen wohl fühlen und verweilen, brauche es eine Aufwertung. Es sollten Bäume für bessere Luft, angenehmere Temperaturen und höhere Aufenthaltsqualität gepflanzt werden, z.

B. auf dem Marktplatz in Richtung Museum. Zum Verweilen brauche es Sitzgelegenheiten an Grünflächen.

Diese **optionalen und alternativen Vorschläge** wurden diskutiert:

Optionen

- Die Parkplätze in der Herdbruckerstraße werden belassen. Beim Abbau weiterer Parkplätze im Parkbereich 401 werden an anderer Stelle neue Parkmöglichkeiten geschaffen.
- In der Fußgängerzone wird ein Anwohnerparken eingerichtet.
- Im unteren Bereich der Schelergasse und/oder Herdbruckerstraße (Nähe Donaustraße) werden Kurzzeitparkplätze eingerichtet. Diese könnten bis 15 Minuten kostenlos und mit einer automatisch herunterlaufenden Uhr ausgestattet sein. Bei längerer Parkdauer fällt eine Strafzahlung an (Vorbild Frankreich, Saint-Maxime).

Alternativen

- Das gesamte Gebiet wird zum verkehrsberuhigten Bereich. Dies muss konsequent kontrolliert werden.
- Alternativ wird nur der Teil zwischen Museum und Rathaus in eine verkehrsberuhigte Zone umgewandelt und konsequent überwacht.
- Die bestehenden Regeln werden verschärft kontrolliert und die Schelergasse mit einem Schild „Einfahrt nur für Anlieger“ versehen. Das sei pragmatisch und sinnvoll.
- Alternativ wird der Bereich als Fahrradstraße ausgewiesen.
- Auf dem Marktplatz werden mehr Parkplätze ausgewiesen und die Sperrung für Fahrzeuge rückgängig gemacht. Demnach hätte man keine Falschparker*innen mehr und die Probleme lösten sich von selbst.
- Die Schelergasse wird auf der Höhe Markplatz 13 zur Sackgasse. Ebenso wird die Herdbruckerstraße mit der bereits vorhandenen Schranke zur Sackgasse. So werde Durchfahrtsverkehr verringert.
- Wie bisher in der Herrenkellergasse wird die Straße am Samstag für den Verkehr gesperrt und unter der Woche offengehalten.

4.6 Fragen und Antworten

Die im Rahmen der Online-Beteiligung gestellten Fragen und die Antworten der Verwaltung werden zusammenfassend dokumentiert. Dabei wurden teilweise sprachliche Anpassungen und Kürzungen vorgenommen.

Die vollständigen Fragen und Antworten sind nachlesbar unter <https://www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/erweiterung-fussgaengerzonen>.

Zufahrten

Werden die Zufahrten zu Stellplätzen von Mietern auch tagsüber möglich sein?

Ja, die Zufahrt zu privaten Stellplätzen soll möglichst uneingeschränkt gewährleistet sein.

Wie erfolgt die Zufahrt für Anwohner zu den Grundstücken am Judenhof?

Im Fall einer Umsetzung der Fußgängerzone am Judenhof würde die Zufahrt für Anwohner berücksichtigt werden. Die Zufahrt zu privaten Stellplätzen soll möglichst uneingeschränkt gewährleistet sein.

Wie wird die Zufahrt zur Tiefgarage in der Herrenkellergasse geregelt? Wird den Nutzern ein gesondertes Fahrrecht auf der Herrenkellergasse genehmigt oder beginnt die Fußgängerzone erst nach der Einfahrt zu dieser Tiefgarage?

Aktuell befinden wir uns in einem ergebnisoffenen Planungsprozess. Sollte es zur Einrichtung einer Fußgängerzone kommen, so wäre die Zufahrt zu privaten Parkplätzen sichergestellt.

Wie kann bei einer Erweiterung der Fußgängerzone mit dem Auto die Tiefgarage in der Herdruckerstraße erreicht werden?

Private Stellplätze in einer Tiefgarage werden auch künftig erreichbar sein.

Wie wird die Zufahrt für Anwohner kontrolliert?

Die Frage nach der Zufahrtskontrolle ist noch nicht abschließend geklärt. Denkbar wären mehrere Modelle. Beispielsweise wäre ein relativ offenes System, das nur auf Beschilderung setzt, denkbar, aber auch technisch weitaus aufwändigere und kostenintensivere Elemente wie beispielsweise kamerabasierte Zufahrtskontrollen oder versenkbare Poller, die nur Berechtigten öffnen oder nur zu bestimmten Tageszeiten öffnen. Diese Aufzählung stellt nur eine kurz skizzierte Übersicht dar und ist nicht abschließend.

Wie wird die Andienung des Ulmer Wochenmarktes sichergestellt, wenn eine große Baustelle oder der Weihnachtsmarkt andere Zufahrtswege versperren? Bleiben An- und Abfahrt über Paradiesgasse und Schuhhausstraße möglich?

Der Einwand wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt und bedarf einer vertieften Prüfung. Zum aktuellen Zeitpunkt kann noch keine finale Antwort gegeben werden.

Parkplätze

Sind Parkplätze betroffen? Wenn ja, werden diese woanders ermöglicht?

In Fußgängerzonen gibt es keine öffentlichen Parkplätze. Kunden finden weiterhin im nahen Umfeld verfügbare Parkflächen. Ein großes Angebot an Parkplätzen gibt es in den Parkhäusern.

Werden die Läden für fehlende Kundschaft wegen wegfallender Parkplätze entlohnt?

Eine Entschädigung für Ladenbesitzer wegen fehlender Parkflächen ist nicht vorgesehen.

Kommt die Stadt Ulm für durch die Maßnahme begründete Verdienstauffälle auf? Gegebenenfalls sogar für eine daraus resultierende Insolvenz? Falls nicht: Was macht die Stadt Ulm, wenn dahingehend der Rechtsweg bestritten wird?

Die Erfahrung zeigt, dass durch die Ausweisung von Fußgängerzonen die Aufenthaltsqualität und einhergehend damit auch das Konsumverhalten der Passanten ansteigt. Zahlungsunfähigkeiten einzelner Unternehmen sind nicht das Ziel der Ausweisung von Fußgängerzonen, dennoch gibt es keinen Anspruch auf öffentliche Parkplätze für Kunden vor dem eigenen Geschäft.

Umgebende und andere Straßen, Plätze & Gassen

Warum wird die Neue Strasse beim Lederhof nicht in die aktuellen Planungen einbezogen?

Gerne werden wir diese aufgreifen und weitergehend prüfen, ob der Bereich in eine Fußgängerzone umgewandelt werden kann. Im aktuellen Planungsprozess fokussieren wir uns jedoch zunächst auf die drei zur Diskussion stehenden Bereiche.

Wann wird aus der Gerbergasse endlich eine Fußgängerzone entstehen? Es gibt zu viele Autos, die Fahrradträger vor dem Studentenwohnheim sind so gut wie nicht mehr nutzbar und Mütter mit Kinderwägen müssen wegen Platzmangel teilweise außen rumlaufen.

In der aktuellen Bürgerbeteiligung ist der Fokus auf die angeführten drei Straßenzüge gesetzt. Sollten falsch parkende Fahrzeuge die Durchfahrt verhindern, wenden Sie sich an die Bürgerdienste, Abteilung Sicherheit, Ordnung und Gewerbe.

Wieso wird die Idee nicht bis zum Münster gedacht? Die Kohlgasse wird in der aktuellen Planung als Ausweichroute erhalten müssen.

Gerne nehmen wir Ihre Anregung auf und prüfen im weiteren Planungsprozess, ob auch die Kohlgasse als möglich Fußgängerzone in Betracht kommt. Es gäbe darüber hinaus weitere, verschiedene Möglichkeiten Schleichverkehre von dieser "Abkürzung" abzuhalten, beispielsweise genannt sei die Beschränkung der berechtigten Nutzergruppen, was sich bspw. mittels Beschilderung "Anlieger frei" umsetzen ließe. Da man allerdings schon sehr ortskundig sein muss, um derartige Schleichwege zu kennen, gehen wir nicht von enormen Verkehrsmengen aus, die dargelegte Abkürzung nehmen würden.

Wie wird gewährleistet, dass der Verkehr, der jetzt durch Büchsen- und Herrenkeller-gasse fließt, nicht über Kohlgasse und – die Platzgasse querend – Hintere Rebengasse ausweicht? Diese Gassen bilden dann noch die einzige, für Autos offene Achse zwischen Olgastraße und Neue Straße. Schon jetzt gibt es an Samstagen, wenn die Herrenkeller-gasse gesperrt ist, hier vermehrt Verkehr und illegale Parkerei von Marktbesuchern.

Aktuell befinden wir uns noch in einem sehr frühen Planungsstadium, in dem derartige Details noch nicht abschließend geklärt sind. Es gäbe verschiedene Möglichkeiten Schleichverkehre von dieser "Abkürzung" abzuhalten, beispielsweise genannt sei die Beschränkung der berechtigten Nutzergruppen, was sich bspw. mittels Beschilderung "Anlieger frei" umsetzen ließe. Da man allerdings schon sehr ortskundig sein muss, um derartige Schleichwege zu kennen, gehen wir nicht von enormen Verkehrsmengen aus, die dargelegte Abkürzung nehmen würden.

Sind neben den bestehenden Vorhaben zu Fußgängerzonen noch weitere derartige Projekte in Aussicht? Zum Beispiel auch Anliegerstraßen im Wengenviertel oder im Bereich Hafenbad/Kornhaus?

Aktuell stehen nur die drei genannten Straßenabschnitte zur Diskussion, ob diese in eine Fußgängerzone umgewandelt werden sollen. Bezüglich möglicher Zufahrtsbeschränkungen in den angesprochenen Abschnitten können Sie sich an die E-Mail-Adresse verkehrsordnung@ulm.de wenden.

Fahrradverkehr

Wie und ob ist mit der Erweiterung der Fußgängerzone gleichzeitig auch Platz für Fahrradverkehr eingeplant? Wenn die Fußgängerzonen nicht für Fahrräder frei sind, wird die Ulmer Innenstadt zukünftig unattraktiver für Fahrradfahrer. Diese müssen an allen Ecken in Bereichen der Fußgängerzone absteigen. Kommen wir als Anwohner noch per Rad vor die Haustür?

In Fußgängerzonen sind gemäß StVO neben dem Fußverkehr andere Verkehre nur ausnahmsweise zugelassen, dies betrifft auch den Fahrradverkehr. Ob dieser in möglichen Fußgängerzonen zugelassen wäre, steht aktuell noch nicht final fest, ist aber durchaus möglich. Wir werden die Thematik im weiteren Planungsprozess berücksichtigen und diskutieren.

Welche Pläne bestehen für Ost–West– und Nord–Süd–Verbindungen für Fahrradfahrer? Im Moment ist es eher chaotisch bis gefährlich von der Ost- in die Weststadt zu kommen. Für eine Nord–Süd–Verbindung wäre die Frauenstraße prädestiniert, welche eine schnelle Verbindung vom Michelsberg über die Donaustraße bis nach Neu-Ulm ermöglicht.

Die Diskussion über mögliche Fahrradrouen ist nicht Bestandteil der gegenwärtigen Bürgerbeteiligung. Aktuell gibt es verschiedene Überlegungen der Mobilitätsabteilung zu Fahrradrouen. Gerne erteilen Ihnen die Kollegen Auskunft, wenn Sie Ihre Anfrage an FahrRad@Ulm.de schicken.

Weiteres

Was soll der Nutzen dieser Maßnahme sein? Außer insolvente Einzelhandelsgeschäfte, eine unattraktive Innenstadt und verärgerte Bürger:innen? Ruhe? Mit ständig schnatternden und nachts Partymachenden Fußgänger:innen?

Fußgängerzonen sind ein Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung. Durch die Befreiung vom Kfz–Verkehr gewinnen die historischen Gassen an Aufenthaltsqualität. Der Wunsch nach Einrichtung weiterer Fußgängerzonen kam darüber hinaus aus Politik und Bürgerschaft.

Leider gibt es keinerlei Information über die geplanten baulichen Veränderungen in einer Fußgängerzone. Muss man mit Sitzgelegenheiten rechnen, die dann auch Tag und Nacht von Betrunknen "genutzt" werden? Wird die Außenbestuhlung der Gastronomie die durch die Autos frei werdenden Flächen in Beschlag nehmen?

Informationen über finale Elemente in den Fußgängerzonen können zum aktuellen, sehr frühen Planungsstand noch nicht gegeben werden, da schlicht noch keine konkrete Umsetzungsplanung existiert. Wir befinden uns aktuell noch in einem sehr frühen Stadium der Planung, in dem es darum geht, ob an den vorgeschlagenen Stellen überhaupt eine Fußgängerzone eingerichtet werden soll bzw. kann. Mögliche, denkbare Elemente in Fußgängerzonen wären bspw. Sitzelemente, Bäume, Außenbewirtung oder auch Spielelemente; die Aufzählung ist nicht abschließend.

Wer entscheidet am Ende der Probezeit, ob das Ganze ein Erfolg war oder abgebrochen wird?

Über die Umsetzung des Projekts wird im Gemeinderat entschieden.

5 Überblick und weiteres Vorgehen

5.1 Diskussionskultur

Viele nicht genauer spezifizierte Nutzer*innen – vermutlich Bürger*innen Ulms –, aber auch unterschiedliche Betroffene wie Bewohner*innen, Geschäftstreibende oder Pasant*innen meldeten sich zu Wort. Aus einigen Beiträgen liest sich Ungeduld, aus anderen Beiträgen Sorge und Unsicherheit um die möglichen Veränderungen heraus.

Der Ton in der Online-Beteiligung war insgesamt sachlich, wenn auch teilweise kontrovers. Nur wenige Male war ein Eingreifen der Moderation erforderlich. Die Einrichtung von Fußgängerzonen in diesen Bereichen betrifft die Menschen, die dort leben und arbeiten direkt. Entsprechend bestehen dazu teils klare Meinungen.

5.2 Ausblick

Die Ergebnisse des Online-Bürgerdialogs bilden einen wichtigen Baustein im Rahmen der Bürgerbeteiligungsstrategie der Stadt Ulm. Sie werden in die Umsetzungsmaßnahme einbezogen.

Zuerst werden die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung im Rahmen einer abschließenden Präsenzveranstaltung im Frühjahr 2022 der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Ergebnisse bilden die Basis für weitere Diskussionen auf der Veranstaltung. Gemeinsam mit den Ergebnissen der Veranstaltung finden die Beiträge der Online-Beteiligung Eingang in eine Beschlussvorlage für den Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt oder den Gemeinderat. Eines dieser Gremien wird unter anderem auf Grundlage der Beteiligung klären, ob und welche Teilbereiche als Fußgängerzonen umgesetzt werden sollen.

Eine Verpflichtung, weitere Fußgängerzonen auszuweisen besteht für die Stadt Ulm nicht. Ebenso besteht für Dritte kein Anrecht auf Ausweisung weiterer Fußgängerzonen durch die aktuelle Diskussion.

Nach einer Entscheidung im Gremium zur Umsetzung einer oder mehrerer weiterer Fußgängerzonen in der Innenstadt, wäre der nächste Schritt, in dem oder den ausgewählten Bereichen für mindestens ein Jahr eine Fußgängerzone als Verkehrsversuch einzurichten. Dieser wird durch ein Verkehrsmonitoring sowie eine Rückmeldemöglichkeit für die Bürger*innen begleitet. Die Erfahrungen mit einem Verkehrsversuch zur teilweisen Einrichtung einer Fußgängerzone um den Marktplatz zeigen, dass sich dieses Vorgehen etabliert hat und akzeptiert wird. Nach dem Verkehrsversuch erfolgt die endgültige Beschlussfassung über das weitere Vorgehen durch den Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt.