

Auswertung

Dialogveranstaltung zur Erweiterung von Fußgängerzonen in der Ulmer Innenstadt

Stadt Ulm
ulm

Erweiterung von Fußgängerzonen in der Ulmer Innenstadt



26. April 2022 im Stadthaus Ulm
Beginn: 19:00 Uhr
Einlass: 18:30 Uhr

Um welche Straßen geht es? – Mehr Informationen unter
www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/erweiterung-fussgaengerzonen

Die Veranstaltung findet unter Einhaltung der
Corona-Regelungen des Veranstaltungstages statt.

Anmeldung unter:


Impressum

Herausgeberin:

Stadt Ulm

Abteilung Verkehrsplanung
Münchner Straße 2
89073 Ulm

Erstellt durch:

Zebralog GmbH

Niederlassung Berlin

Oranienburger Straße 87/89 HH

10178 Berlin

Jennifer Schulz

schulz@zebralog.de

Felix Mayer

mayer@zebralog.de

Peter Kube

kube@zebralog.de

Inhalt

1	Einleitung	4
2	Veranstaltungsablauf	5
3	Ergebnisse der Themenecken	8
4	Übergreifendes Fazit	24

Abbildungen

Abbildung 1: Ergebnisse zur ersten Mentimeter-Frage	6
Abbildung 2: Ergebnisse zur zweiten Mentimeter-Frage	6
Abbildung 3: Impressionen der Veranstaltung vor Ort	7
Abbildung 4: Rückmeldekarte	8
Abbildung 5: Karte Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchseingasse	9
Abbildung 6: Karte: Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse	14
Abbildung 7: Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße	18
Abbildung 8: Rückmeldungen der Teilnehmenden	24

Tabellen

Tabelle 1: Ablauf der Veranstaltung	5
-------------------------------------	---

Anhang

- Poster/Inhalte der Themenecken
- Mentimeter-Ergebnisse
- Präsentation der Veranstaltung

1 Einleitung

Dieser Bericht stellt die Ergebnisse der Dialogveranstaltung vom 26. April 2022 von 19:00 bis 21:00 Uhr dar. Er gibt einen Überblick zum Prozess und fasst die Rückmeldungen der ca. 130 Bürgerinnen und Bürger zusammen, die sich während der Veranstaltung im Stadthaus Ulm aktiv in die Entwicklung der Ulmer Innenstadt einbrachten.

Der Dialogveranstaltung „Erweiterung von Fußgängerzonen in der Ulmer Innenstadt“ ging eine Online-Beteiligung (15. September bis 13. Oktober 2021) zur möglichen Erweiterung von Fußgängerzonen in drei verschiedenen Bereichen der Ulmer Innenstadt voraus.

Die Online-Beteiligung beruhte auf einem Beschluss des Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt der Stadt Ulm aus dem April 2021. Ausgangspunkt war, dass die Verwaltung in der Vergangenheit regelmäßig Wünsche aus Bürgerschaft und Politik erreichten, in einigen Bereichen der Innenstadt bestehende Fußgängerzonen zu erweitern bzw. neue Fußgängerzonen auszuweisen. Diese Vorschläge galt es aufzunehmen und zu diskutieren.

Zur Diskussion standen drei Bereiche:

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

Die Rückmeldungen der Online-Beteiligung sind jeweils getrennt für die drei Bereiche ausgewertet worden. Die Ergebnisse des Online-Dialogs bildeten die Basis für die drei Themenecken der Dialogveranstaltung, die jeweils einen Bereich abdeckten.

In den Themenecke wurden folgende Aspekte des jeweiligen Gebietes auf großen Plakaten vorgestellt: die Ausgangslage, Ziele und Rahmenbedingungen, bisherige Regelungen im Gebiet sowie im Online-Dialog diskutierte Themen und ein Stimmungsbild mit Klarheiten sowie offenen und strittigen Themen.

Bewohner*innen, Besucher*innen, Kund*innen, Geschäftstreibende, Gebäudeeigentümer*innen und weitere Stakeholder waren eingeladen, ihre Meinung während der Veranstaltung einzubringen und auf Basis der vorhandenen Ergebnisse zu diskutieren. Die Veranstaltung wurde öffentlich beworben und die Betroffenen direkt angeschrieben.

Ziel ist jeweils eine Fußgängerzone mit einer hohen Aufenthaltsqualität, welche die Belange aller Stakeholder berücksichtigt.

Weitere Informationen zum Prozess:

www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/erweiterung-fussgaengerzonen

2 Veranstaltungsablauf

Im Folgenden ist der Ablaufplan der Veranstaltung dargestellt. Die Veranstaltung wurde von Zebralog moderiert

Tabelle 1: Ablauf der Veranstaltung

Phase 1: Einführung	
19:00 Uhr	Begrüßung durch die Moderation
19:05 Uhr	Begrüßung und Interview mit dem Baubürgermeister der Stadt Ulm Themen: Wie wurde bisher kommuniziert und beteiligt? Was ist bisher passiert? Und was haben wir heute vor?
19:15 Uhr	Vorstellen der Agenda und wichtiger Informationen für den Abend durch die Moderation
19:20 Uhr	Kurzvortrag von Zebralog Thema: Format und Ablauf des Online-Dialogs, Zusammenfassung der übergreifenden Ergebnisse
19:30 Uhr	Kurzes Kennenlernen der Teilnehmenden via Mentimeter
Phase 2: Diskussion in Themenecken	
19:35 Uhr	Diskussion entlang der Leitfragen¹ des heutigen Workshops <ul style="list-style-type: none"> • „Stille Diskussion“ • Gemeinsamer Austausch <p>¹ für Leitfragen siehe Kapitel 3, Seite 8</p>
Phase 3: Abschluss und Ausblick	
20:30 Uhr	Abschlussrunde im Plenum Themen: <ul style="list-style-type: none"> • Was haben Sie aus den Themenecken mitgenommen? • Und wie geht es nach der heutigen Veranstaltung weiter?
21:00	Ende der Veranstaltung

2.1 Kennenlernen der Teilnehmenden

Die Bürger*innen wurden gefragt, was ihr Bezug zu den Bereichen ist, für die geprüft wird sie als Fußgängerzone zu erweitern. Insgesamt haben von den 130 Teilnehmenden der Veranstaltung 84 Personen die Frage beantwortet; Mehrfachnennungen waren möglich. Die meisten Teilnehmenden gaben an, Eigentümer*innen (28), Anwohnende (26), oder Gewerbetreibende (26) zu sein. Es wurden darüber hinaus Passant*innen (20), Kund*innen (17), sowie Mieter- und Pächter*innen (11) begrüßt (siehe Abb. 1).

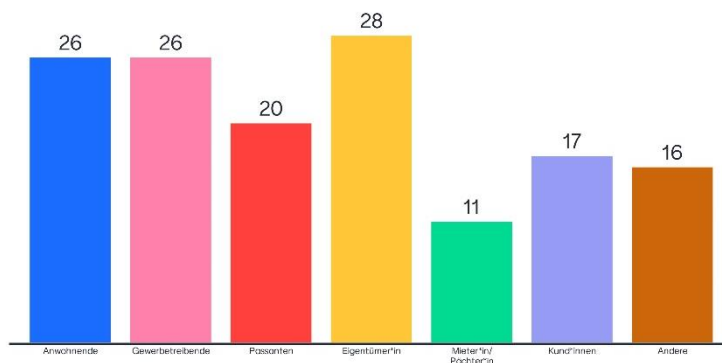


Abbildung 1: Ergebnisse zur ersten Mentimeter-Frage "Was ist Ihr Bezug zu den Bereichen, für die geprüft wird, die Fußgängerzone zu erweitern?" 84 Personen haben auf die Frage per Mentimeter geantwortet.

Darauffolgend wurden die Anwesenden gefragt, ob Sie bereits am Online-Dialog teilgenommen haben. Etwa zwei Drittel der 82 Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben (56), haben nicht am Online-Dialog partizipiert. 26 Personen haben sich bereits online eingebracht (siehe Abb. 2).

Zuletzt wurden die Teilnehmenden gefragt, zu welchen Bereichen sie die größte Beziehung hätten: Das größte Interesse bestand am Bereich der Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchseingasse. Einige Teilnehmende interessierten sich für mehrere Gebiete (gleichermaßen).

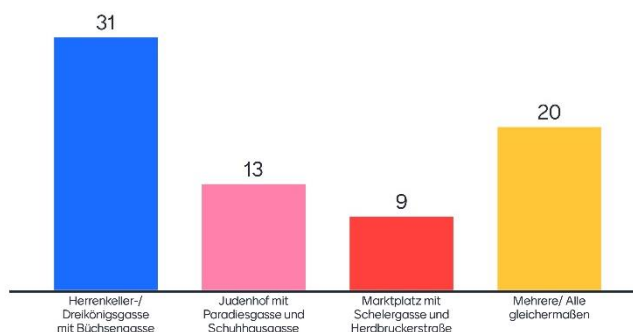


Abbildung 2: Ergebnisse zur zweiten Mentimeter-Frage "Zu welchen der drei Bereiche haben Sie die größte Beziehung (als Anwohnende, Passant*in, ...)?" 73 Personen haben auf die Frage per Mentimeter geantwortet.

Die Teilnehmenden kamen mit unterschiedlichsten Themen und Fragen zur Veranstaltung. Diskutieren wollten Sie unter anderem über Zufahrten und Anlieferung, Verkehrsberuhigung, Begrünung und Aufenthalt, Mobilität, Einbußen für Gewerbetreibende, Verstöße und Lärm oder Geschwindigkeiten (siehe Anhang – Mentimeter-Ergebnisse).

2.2 Impressionen aus der vor Ort Veranstaltung



Abbildung 3: Impressionen der Veranstaltung vor Ort; oben rechts: Teilnehmende folgen dem Vortrag; Mitte links: Herr von Winning (Dritter Bürgermeister und Leitung Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt Stadt Ulm) wird von Dr. Sarah Ginski (Zebralog) interviewt © Zebralog

3 Ergebnisse der Themenecken

Während der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Anregungen, Hinweise und Kritik auf Beitragskarten (siehe Abb. 4) zu schreiben. Auf die „stille Diskussion“ in der sich die Teilnehmenden einzeln mit den Themenecken (siehe Anhang) beschäftigten folgte der angeregte gemeinsame Austausch.

Folgende Leitfragen wurden in den zwei Formaten behandelt:

Leitfragen der „stillen Diskussion“

- Wo stimmen Sie zu – und warum?
- Was fehlt? Welches Argument ist noch nicht berücksichtigt?

Leitfragen des Gemeinsamen Austausches

- Welche Pro-/Contra-Argumente sehen Sie?
- Was könnten Kompromisse/ Lösungsansätze sein?

Die Teilnehmenden bezogen sich in Ihren schriftlichen Beiträgen in der „stillen Diskussion“ in den Themenecken selten direkt auf einzelne Argumente der aufgestellten Poster. Die Teilnehmenden positionierten sich dabei nicht durchgängig eindeutig für oder gegen eine Fußgängerzone. Vielmehr äußerten sie davon unabhängige Pro- und Contra-Meinungen zu den vorgestellten Themen und darüber hinaus. Der vorliegende Bericht kann daher nur begrenzt an die Auswertung des Online-Dialogs anknüpfen. Die thematische Kategorisierung wurde übernommen, die Argumentationen sind jedoch teils andere.

Übersicht der Themenecken

Themenecke 1: Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchseingasse

Themenecke 2: Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Themenecke 3: Marktplatz mit Schelergasse und Herdruckerstraße

Ihre Rückmeldung

Stadt Ulm
ulm

Abbildung 4: Rückmeldekarte

3.1 Themenecke 1: Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchsengasse

96 Beitragskarten wurden zum Gebiet Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchsengasse (siehe Abb. 5) geschrieben.

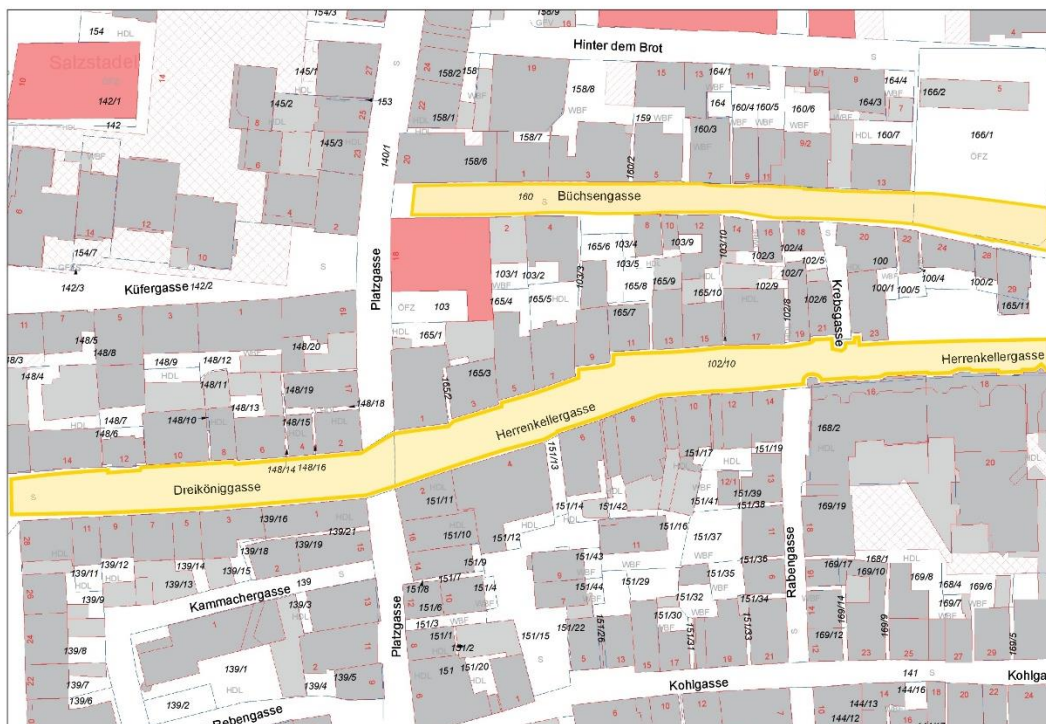


Abbildung 5: Karte Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchsengasse

Häufige Themen

- Aufenthaltsqualität
- Gastronomie
- Radverkehr
- Verkehrsaufkommen KFZ
- Erreichbarkeiten, Zufahrt und Parken (insb. für Anwohnende)

„In der Herrenkellergasse muss der Lieferverkehr und die Andienung auch mit LKW ganztägig gewährleistet sein. Dabei werden ausreichend Ladezonen oder Parkplätze benötigt.“

„Am Fußgänger hängt die Zukunft der Innenstadt.“

Zusammenfassendes Stimmungsbild

Einer Fußgängerzone im Bereich der Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit Büchsengasse wird überwiegend positiv gegenübergestellt, wenn Zufahrtsregelungen, Anfahrten und Parken für Bewohner*innen sowie den Handel gewährleistet sind. Das jetzige Verkehrsaufkommen und die Möglichkeit zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sind Themen, die den Wunsch nach einer Fußgängerzone stärken. Auswirkungen von und auf Gastronomie sowie Handel wurden diskutiert.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität wurde bereits als „Klarheit“ im Online-Dialog definiert. Durch die Dialog-Veranstaltung wird deutlich, dass sich diese durch die Reduzierung von Parksuchverkehren und Falschparkern sowie Autos allgemein (v.a. Lärm) erhöhen würde. Verkehrsberuhigung allein zeige keine Wirkung. Schattenspendendes Grün sowie Freiräume für Kinder sowie zum Verzehr und Verweilen außerhalb der Gastronomie werden wiederholt genannt. Ein bunter Mix aus Handel, Wohnen, Gastro und Aufenthalt ermögliche Aufenthaltsqualität ebenso.

Auch **Lebensqualität** wird in Zusammenhang mit der Aufenthaltsqualität genannt.

Weniger Autos und mehr Grün tragen zum Mikroklima und dem Ulmer **Klimaschutz**konzept bei.

Raum für Fußgänger*innen

Die Teilnehmenden wünschen sich mehr Raum für Fußgänger*innen und Rücksicht anderer Mobilitätsformen in einer zukünftigen Fußgängerzone (Fahrräder, E-Scooter, ...). Für Fußgänger*innen solle es eine Ansprechperson seitens der Stadt geben.

„Am Fußgänger hängt die Zukunft der Innenstadt.“

Radverkehr

Wie auch im Online-Dialog sind Radfahrende stark diskutiert. Die meisten Beiträge sprechen sich „Pro-Fahrräder“ aus: Fahrräder sind mit leichten Einschränkungen und vorbildlichem Fahrverhalten von der Mehrheit weiterhin gern gesehen (u. a. Büchsen-gasse). Eingeschränkt werden solle der Radverkehr an Samstagen zu Hauptzeiten. Ein Kompromiss könne die Ausschilderung zu alternativen Radwegen darstellen. Sofern die Herrenkeller-gasse als Einbahnstraße erhalten bliebe, solle dies auch für Räder gelten.

Es solle ein Lastenradsystem sowie mehr Abstellanlagen für die Fußgängerzone etabliert werden. Die Räder seien ein Vorteil gegenüber den Autos und sollten nicht verdrängt werden.

Beiträge, die „Contra“ Fahrräder in der geplanten Fußgängerzone sind, bemängeln das hohe, rücksichtslose Tempo einiger Radler*innen und die damit einhergehende Unfallgefahr und wiederholen damit Argumente des Online-Dialogs.

Fragen:

- Gibt es einen Radwegeplan (auch für Lastenräder)?
- Kann es eine eigene Spur/einen markierten Bereich für Fahrräder geben?

Gastronomie

Das Bild, das sich zum Thema Gastronomie für den Bereich Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchsen-gasse abzeichnet, ist ähnlich dem des Online-Dialogs:

Pro: Gastronomisch genutzte Fläche solle beibehalten werden, eine Fußgängerzone erhöhe die räumliche Qualität der vorhandenen Einrichtungen.

Contra: Man wünsche sich keine weitere Gastronomie (u. a. in der Büchsen-gasse) – insbesondere keine Außen-gastronomie oder Gastronomieketten. Außenbestuhlung bürge Stol-

perfallen. Anwohnende würden zudem bei der Auswertung der Gastronomie kein Mitspracherecht erhalten.

Hingewiesen wird auch auf die Notwendigkeit von konsumfreien Räumen, sowie darauf den gewonnenen Raum auch für Sport/Bewegung und Veranstaltungen zu nutzen.

Inhabergeführte Geschäfte seien bei der Einrichtung einer Fußgängerzone der Gastronomie unterlegen.

Hinweise und Fragen:

- Es brauche eine Lösung die Handel möglich mache, etwa eine Sonderberechtigung für anliefernde oder abholende Kund*innen/Patient*innen.
- Wie ließe sich die **Lärmbelästigung** durch Betrunkene (Gruppen) vermeiden (u. a. Büchseingasse)?

Gestaltung der Freiflächen: Nutzung - Begrünung

Zum einen wird der Wunsch nach Begrünung geäußert, zum anderen gibt es Ideen zur **Gestaltung/Nutzung** der gewonnen Flächen: Es werden kostenlose Kultur-Orte oder verschiedene Themen-Oasen sowie mehr Sitzgelegenheiten und Wasserelemente vorgeschlagen. Öffentlicher Raum solle zum freien Verweilen, Spielen (v.a. für Kinder), für Sport oder Veranstaltungen nutzbar gemacht werden.

Der Wunsch nach **Begrünung** stach im Online-Dialog hervor und wird durch ähnliche Aspekte auf der Dialog-Veranstaltung bestätigt: Gewünscht sind klimaangepasste Bäume, Staudenbeete und Entsiegelung. Die Begrünung solle sinnvoll und kreativ sein.

Verkehrsaufkommen KFZ

Pro: Besonders in der Büchseingasse/Platzgasse könne eine Fußgängerzone zu schnelle Fahrzeuge sowie „verirrte“ Fahrzeuge und Falschparkende verhindern, deshalb müsse diese Straße unbedingt einbezogen werden. Der Parksuchverkehr sei derzeit sehr hoch. Schlechte **Beschilderung** erhöhe diesen deutlich.

Die Kohl- und Rabengasse könnten zur Fußgängerzone hinzugezogen werden, um Ausweichen zu vermeiden.

Derzeit würden Tempolimits nicht eingehalten (**Geschwindigkeit**). **Kontrollen** der Zufahrt, aber auch der des Straßenverkehrs (inklusive höherer Strafen) werden vorgeschlagen.

Contra: Eine Fußgängerzone erhöhe das Verkehrsaufkommen und den Parksuchverkehr in angrenzenden Bereichen.

Eine Fußgängerzone trage zur **Sicherheit** bei. Eine Reduktion des Verkehrsaufkommens steigere zudem die Aufenthaltsqualität; eine „Klarheit“, die bereits aus dem Online-Dialog hervorging.

Lösungsansätze für Verkehrsaufkommen und Kontrolle:

- Beschilderung verbessern (Autoverkehr, alternative Radwege)
- Schranken oder Poller (wobei hier auch Probleme bezüglich der Funktionalität befürchtet werden)

Zufahrt für Bewohner*innen

Pro: Die Zufahrt für Anwohnende solle erhalten bleiben und ihre Rechte gestärkt werden. Probleme sind v. a. das Be- und Entladen und dass es teilweise keine Anwohnerparkplätze gäbe (Dreikönigsgasse).

Lösungsvorschläge:

- Parkplatzmöglichkeiten von der App nehmen [*Anm. der Stadt Ulm: Die Stadt hat auf externe Anbieter so gut wie keinen Einfluss*]
- Haltepunkte, um z. B. mobilitätseingeschränkte Personen abzuholen
- Wenn statt den Parkplätzen in der Herrenkeller-/Dreiköniggasse Ladezonen wären, würden die Staus vermieden werden und nur Anwohner + Anlieger in die Gasse fahren.
- Regulierbare Poller oder Schranken (ggf. Kamerabasierte Kennzeichenerkennung); Zufahrtsberechtigung für Anwohnende
- Hinweis auf breites Parkplatzangebot in naheliegenden Parkhäusern

Contra: Eine Reduzierung der Parkmöglichkeiten könne zu Ausdehnung des Parkdrucks auf andere Bereiche/[*Anm. umliegende Straßen*] führen. Für die Rabengasse wird sich gewünscht die uneingeschränkte Zufahrt zu Eigentum und Gewerbe zu ermöglichen. Als Kompromiss sollen Nicht-Anwohnende beschränkt werden.

Parken + Garagen

Der Parksuchverkehr sei trotz einem hohen Angebot an Parkhäusern enorm. Aktuell gäbe es viele Falschparkende im Verkehrsberuhigten Bereich (Herrenkeller- und Büchseingasse, Hinterm Brot, samstags in der Platzgasse), sodass eine Fußgängerzone mehrheitlich unterstützt wird.

Pro: Anzahl der Parkplätze, die mit einer Fußgängerzone verlorengehen würden, ist gering. Parkplätze gäbe es um die Innenstadt herum in den vorhandenen zahlreichen Parkhäusern. Anwohnerparkplätze würden aktuell von Dauerparkenden, nicht Anwohnenden genutzt.

Contra: Es werden ausreichend Ladezonen oder Parkplätze benötigt. Es wird die Streichung von Parkplätzen in der Walfischgasse und der Ulmergasse vorgeschlagen.

Lösungsvorschläge/Kompromiss:

- Kurzzeitparken zum Be- und Entladen (u. a. kleine und Lebensmittelgeschäfte)
- Wenn statt den Parkplätzen in der Herrenkeller-/Dreiköniggasse Ladezonen eingerichtet werden, würden die Staus vermieden und nur Anwohner*innen und Anlieger*innen in die Gasse fahren.
- Parkplatzmöglichkeiten von der App nehmen (s. Anm. oben)
- Umwandlung von Auto- in Fahrradparkplätze
- Parkleitsystem
- Den Anwohnenden nachts kostengünstige Parkplätze in den Parkhäusern ermöglichen, da diese nachts leer stünden (Nachtparken zu günstigen Tarifen).
- Eine Fußgängerzone von Mittwoch bis Samstag oder eine Verkehrsberuhigte Zone anstelle einer Fußgängerzone zur Eliminierung des Parksuchverkehrs (Anlieferungen/Abholungen blieben möglich).
-

Liefer- und Andienungsverkehr

Aus den Beiträgen wird deutlich, dass Lieferverkehr (an Händler*innen, Gastronomie und Kund*innen) gantztägig gewährleistet werden soll (Kompromiss: Warenlieferung bis 11

Uhr). Denkbar wäre ebenso eine Zufahrtsberechtigung nur für die Anlieferung sowie Anwohnende. In einigen Beiträgen wird gefordert, dass auch die Zufahrt zu Händler*innen erhalten bleiben solle.

Die **Erreichbarkeit von Betrieben und Geschäften** ist den Bürger*innen wichtig, um Waren abzuholen. Ältere Personen bräuchte vor allem für Arztbesuche oftmals ein Auto. Eine Fußgängerzone dürfe nicht dazu führen, dass kleine Geschäfte wegbrechen oder die Geschäftstätigkeit eingeschränkt werde (**Vielfalt**). Vermutet wird, dass Fußgänger*innen mehr **Umsatz** generieren.

Contra: Eine Fußgängerzone sei ein „Todesstoß“ für inhabergeführte Geschäfte.

Lösungsvorschläge:

- Frei Zufahrt für Taxen
- Erreichbarkeit der Innenstadt mit kostenlosen Bussen

Bereiche

- Vorschlag: Ausweitung der Fußgängerzone auf Kohl- und Rabengasse (wenn die Zufahrt sichergestellt werden kann). Ein Ausweichen könnte so vermieden werden.

Es werden **Auswirkungen auf angrenzende Bereiche** befürchtet: Nebenstraßen dürften nicht als Ausweichstraßen missbraucht oder durch den Parksuchverkehr gestört werden.

3.2 Themenecke 2: Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

68 Beitragskarten wurden zum Gebiet Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse (siehe Abb. 6) geschrieben.



Abbildung 6: Karte: Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Häufige Themen

- Parken und Parksuchverkehr
- Verkehrsaufkommen KFZ
- Zufahrt für Bewohner*innen, Liefer- und Andienungsverkehr
- Radverkehr
- Aufenthaltsqualität

„Der Verkehr hat hier deutlich zugenommen und stört die wundervolle Mitte Ulms. Um den Judenhof kreisen zu viele und vermehrt Fahrzeuge, teils nur um einen Parkplatz zu suchen/teils viel zu schnell. Falschparker sind ein immenses Problem. Leider sehen wir kaum "Strafzettel" bei diesen Fahrzeugen.“

Zusammenfassendes Stimmungsbild

Insbesondere die zuvor häufig genannten Themen spielen bei der Dialog-Veranstaltung eine Rolle. Themen wie die Außengastronomie, Lärmbelästigung oder die Auswirkung auf das Gewerbe werden dagegen in Bezug auf den Judenhof kaum diskutiert. Die Beiträge positionieren sich dabei in Teilen eindeutig für und selten klar gegen die potenzielle Fußgängerzone. Vielmehr werden ein oder mehrere Aspekte, Fragestellungen oder Auswirkungen diskutiert und besprochen. Insbesondere das

Verkehrsaufkommen und die Parkplatzsituation stärken den Wunsch nach einer Fußgängerzone.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität wurde bereits als „Klarheit“ im Online-Dialog definiert. In der Dialog-Veranstaltung wird herausgestellt, dass die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch die Reduzierung des Autoverkehrs, der Parkplätze und des Falschparkens erreicht würde. Zur nachhaltigen Erhöhung der Aufenthaltsqualität bedürfte es laut einiger Beitragenden zusätzlich einer **Begrünung** der freiwerdenden Flächen und einer **Gestaltung/Nutzung** als zugängliche Aufenthaltsflächen mit Bänken, Stadtmobiliar und Schatten. Diese Vorschläge ergeben sich gleichfalls aus den Beiträgen zur Begrünung und Gestaltung der freiwerdenden Flächen einer zukünftigen Fußgängerzone.

Ohne konkret mehr **Raum für Fußgänger*innen** einzufordern, kann aus einigen Beiträgen der Dialog-Veranstaltung herausgelesen werden, dass die verschiedenen Nutzungen des Raums (Außengastronomie, Lieferverkehr, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen) zu beengten Verhältnissen führen.

Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität würde gleichfalls positive Effekte auf den **Tourismus** haben. Auch **Lebensqualität** wird in Zusammenhang mit der Aufenthaltsqualität genannt.

Erreichbarkeit von Betrieben/Geschäften

Einerseits sei die Erreichbarkeit des Judenhofs über das Parkhaus Neue Mitte bereits sehr gut, andererseits werden als Kompromiss Halteplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen und Plätze zum Be- und Entladen vorgeschlagen sowie bedingter Zugang für Gewerbetreibende bei Bedarf.

Außengastronomie

Pro: bei ausbleibenden Gastronomieflächen würde durch den vermehrten Verzehr von Speisen zum Mitnehmen in Einwegverpackung der Verpackungsabfall im Stadtbild zunehmen.

Andere Bereiche der Innenstadt (hier: Kramgasse) seien durch die zunehmende Bestuhlung der Außengastronomie bereits sehr beengt.

Parken und Parksuchverkehr

Der **Parksuchverkehr** würde deutlich zunehmen und stören.

Pro: eine Fußgängerzone und die Streichung von Parkplätzen seien daher eine Lösung, den Parksuchverkehr zu reduzieren, unter anderem auch am östlichen Münsterplatz/hinter dem Münster. Auch das Parken von Handwerker*innen am Münsterplatz solle mit reduziert werden. Durch die Parkplätze eines lokalen Buchhandels in der Breiten Gasse würden über die Navigation Fahrzeuge in die Stadt geleitet und die Parkplätze wären daher zu streichen.

Mit Verweis auf das Parkhaus Neue Mitte sei eine Zufahrt für Autos mit Ausnahme für Anwohner*innen und Zulieferung zudem nicht notwendig.

Des Weiteren würde es in dem Bereich viele **Falschparkende** geben. In diesem Zusammenhang gebe es mangelnde **Kontrollen**.

Pro: Das Falschparken würde als störend empfunden und daher eine Fußgängerzone gleichfalls überwiegend favorisiert. Als Lösungsvorschlag werden zusätzliche **Kontrollen** vorgeschlagen, die bereits vor Umsetzung einer möglichen Fußgängerzone greifen.

Im Zusammenhang mit dem Thema **Barrierearmut** werden, analog zum Online-Dialog, Halteplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen und der Erhalt der Parkplätze für Menschen mit Behinderung an der Breiten Gasse sowie am Münsterplatz angesprochen.

In einem Kompromissvorschlag wird sich für den Erhalt von Sonderparkflächen ausgesprochen. Diese seien als Flächen für Sondergenehmigungen notwendig, wie zum Beispiel dem Weihnachtsmarkt, und dürften daher nicht komplett wegfallen.

Frage:

- Wie kann ein Besuch-Stellplatz erhalten werden?

Verkehrsaufkommen KFZ/Geschwindigkeit

Das KFZ-Verkehrsaufkommen wird überwiegend negativ wahrgenommen. Insbesondere der bereits erwähnte **Parksuchverkehr** habe deutlich zugenommen und würde stören. Die Anzahl der fahrenden Fahrzeuge in dem Gebiet sei allgemein zu hoch. Ein weiterer Aspekt der Dialog-Veranstaltung ist die Frage nach der **Verkehrssicherheit**: es gebe regelmäßig **Geschwindigkeitsüberschreitungen** und die Fahrzeuge stellen ein Risikofaktor für Kinder, insbesondere an den Spielgeräten am Judenhof, dar. Ein weiteres Phänomen wäre der sogenannte Posing-Verkehr, welcher in diesem Gebiet aufträte und ebenfalls ein Sicherheitsrisiko darstelle. An die Verkehrsregeln der Spielstraße in dem Gebiet würde sich zudem regelmäßig nicht gehalten. Im Zusammenhang mit den beschriebenen Phänomenen gebe es mangelnde **Kontrollen** der Verkehrsregeln und des Falschparkens.

Für einige stellt die Einführung einer Fußgängerzone daher ein mögliches Mittel zu Reduzierung des als problematisch wahrgenommenen KFZ-Verkehrsaufkommens dar.

Einigen Beiträgen wäre die Umsetzung von Lösungsvorschlägen mit Aufstellung von Geschwindigkeitstafeln, besser einsehbaren Schildern sowie **Kontrollen** bereits vor der Umsetzung einer potenziellen Fußgängerzone wichtig.

Frage:

- Wie wird der Umleitungsverkehr im Zusammenhang mit Neue Straße geregelt, wenn der Judenhof für Autoverkehr gesperrt ist?

Zufahrt für Bewohner*innen, Liefer- und Andienungsverkehr

Wie im Online-Dialog besteht in der Dialog-Veranstaltung weitestgehend Einigkeit, dass die **Zufahrt für Bewohner*innen** des Gebiets erhalten bleiben müsse. Bei den Beiträgen zum **Liefer- und Andienungsverkehr** zeigt sich ein vielfältigeres Bild. Überwiegend wird für den Erhalt der Zufahrt für Andienungsverkehr plädiert. Demgegenüber wird zum Ausdruck gebracht, dass viele Andiene*r*innen und Handwerker*innen zu schnell fahren würden. Die Schuhhausgasse sei nicht für viel Andienungsverkehr auszulegen und in der Umgebung Judenhof sollten keine Marktbeschicker*innen mehr zugelassen werden.

In diesem Zusammenhang werden einige Lösungs- und Kompromissvorschläge gemacht:

- Lieferverkehr über Kramgasse
- Aufstellung Poller mit Zugang für Bewohner*innen, Anlieferung sowie Handwerk (wird mehrfach vorgeschlagen)
- Schuhhausgasse für Bewohner*innen und Anlieferung als Einbahnstraße in Richtung Münster
- Erschließung des Judenhofs über die Kramgasse sowie Neue Straße
- Reglementierung der Zufahrt über Schuhhausgasse an Frauenstraße

- Begrünung Schuhhausgasse zur Verkehrsberuhigung des Andienungsverkehrs
- Plätze zum Be- und Entladen

Radverkehr

Radverkehr müsse im Bereich des Judenhofs weiterhin möglich sein, darüber herrscht in der Dialog-Veranstaltung im Gegensatz zum Online-Dialog weitestgehend Einigkeit.

Pro: teilweise wird darauf abgestellt, dass der Judenhof und die Schuhhausgasse wichtige Verbindungen für den Radverkehr darstellen würden. Ein weiterer Vorteil an der Erhöhung des Radverkehrs wäre die Reduktion von Lärm, Stau sowie Abgasen in der Innenstadt.

Contra: es wird auf die beengten Verhältnisse bei der aktuellen Nutzungsmischung hingewiesen. Als Kompromiss wird ein Straßenbelag (Kopfsteinpflaster) zur Reduktion der Geschwindigkeit von Radfahrer*innen vorgeschlagen.

Forderung:

- Definition von Radverkehrsachsen
- Errichtung von Fahrradabstellanlagen

Frage:

- Existiert ein Radwegeplan, der auch Lastenräder inkludiert?

Kontrolle, Beschilderung, Markierungen, Poller etc.

Im Zusammenhang mit verschiedenen Themen werden **Kontrollen** zur Durchsetzung von Regeln angesprochen. Es würden zu wenig Kontrollen stattfinden und sich daher oft für eine Erhöhung dieser ausgesprochen. Die zusätzlichen Kontrollen sollten bereits vor Umsetzung einer potenziellen Fußgängerzone greifen.

Wie bereits beschrieben wurden **Poller** mehrfach als Lösungs-/Kompromissvorschlag zur Durchsetzung von Zugangsregelungen für Anwohner*innen und Lieferung genannt. Allerdings wird sich in zwei Beiträge eindeutig gegen Poller als Gestaltungs-/Regelungselement ausgesprochen.

3.3 Themenecke 3: Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße

104 Beitragskarten wurden zum Gebiet Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße (siehe Abb. 7) geschrieben.

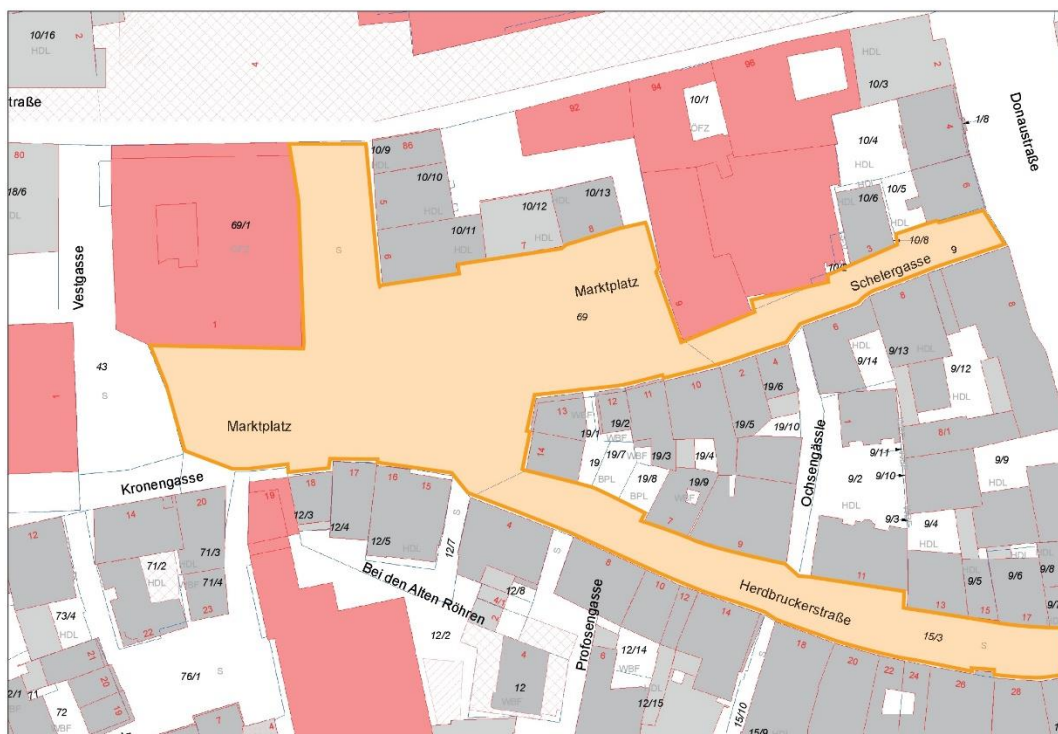


Abbildung 7: Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße

Häufige Themen

- Aufenthaltsqualität
- Lärmbelästigung
- Parken und Erreichbarkeit
- Handel und Gewerbe
- Verkehrsbelastung KFZ

Zusammenfassendes Stimmungsbild

Es werden viele Aspekte diskutiert. Einige Beitragende stehen einer Fußgängerzone unter Voraussetzung des Erhalts der Zugänglichkeit für Bewohner*innen und Anlieferung positiv gegenüber, selten wird für den Erhalt des Status Quo argumentiert. Die im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung stehenden Beiträge stehen auch hier häufig

„Nur Anlieferverkehr & Bewohner. Mehr Staudenpflanzungen. Mehr Stadtbäume. Pro Fußgängerzone mehr Sitzgelegenheiten, Straßencafés. Straße als Aufenthaltsraum.“

„Parken am Sonntag besser kontrollieren. Es darf die Gastronomie nicht Überhand nehmen, sonst ist die Wohnqualität stark beeinträchtigt!“

für Einführung der Fußgängerzone. Es ergibt sich ein komplexes Bild mit vielen Hinweisen und Aspekten für die Lösungen gefordert werden.

Aufenthaltsqualität

Es besteht überwiegend Einigkeit, dass die Ausweitung und Umsetzung der Fußgängerzone eine positive Auswirkung auf die Aufenthaltsqualität hätten. Für einige würde diese Erhöhung allein durch die Reduzierung des Autoverkehrs und des Verkehrslärms sowie den Wegfall der Parkplätze erreicht. In weiteren Beiträgen wird darauf hingewiesen, dass die **Gestaltung/Nutzung** des Raumes an die neue Funktion als Fußgängerzone angepasst werden müsse, um so die Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu erreichen. Hierzu gehört unter anderem die Ausstattung des Raums mit Sitzgelegenheiten, **Begrünung** und Verschattung. Auch **Lebensqualität** wird in Zusammenhang mit der Aufenthaltsqualität genannt.

In weiteren Beiträgen wird die Frage aufgeworfen, inwieweit eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden solle, wenn weiterhin Anwohner*innen Zufahrt erhalten.

Raum für Fußgänger*innen

Die Teilnehmer*innen, die sich für (Pro) eine Fußgängerzone aussprechen, sehen insbesondere in der **Sicherheit** von Fußgänger*innen vor anderen Verkehrsteilnehmer*innen den Grund, Fußgänger*innen mehr Raum zu geben. Der Platz für Fußgänger*innen sei sehr eng und würde zum Teil nicht zum Ausweichen reichen. Dies betreffe auch die Musikschule in dem Gebiet. Demgegenüber fordert ein Beitrag den Erhalt des Status Quo, es gebe in der Aufteilung des Raumes ausreichend Platz und Rücksicht für Fußgänger*innen. In einem weiteren Beitrag wird die Frage aufgeworfen, ob die freiwerdende Verkehrsfläche sowohl für Fußgänger*innen als auch für Radfahrer*innen ausreichen würde.

Auswirkungen auf Handel und Gewerbe

Wie im Online-Dialog besteht hier keine Einigkeit. Von einer Fußgängerzone würde der Handel einerseits profitieren. Eine erhöhte Aufenthaltsqualität, unter anderem durch Reduzierung des Verkehrsaufkommens, hätte positive Auswirkung auf Frequenz und **Umsatz**.

Durch eine Fußgängerzone würde dagegen die **Erreichbarkeit** des Handels eingeschränkt. Contra: Dies hätte negative Auswirkungen für den Handel. Der Einzelhandel Ulms würde von der Kaufkraft des Umlands leben. Insbesondere der kleine Einzelhandel müsse weiterhin wettbewerbsfähig bleiben und daher gut erreichbar sein. Hierzu sei gleichfalls eine „gute Mischung“ notwendig und wünschenswert. Die fehlende Möglichkeit, sperrige Gegenstände mit dem Auto abholen und in Nähe der Geschäfte parken zu können, sei existenzgefährdend für das Gewerbe. Um die kleinen Läden weiterhin gut zu erreichen sei daher eine Durchfahrt notwendig, die umliegenden Parkhäuser würden dafür nicht genutzt. Ein weiterer Faktor sei die erschwerte Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Pro: Demgegenüber wird argumentiert, dass das Gebiet über das Parkhaus Neue Mitte weiterhin gut für Auswärtige zu erreichen sei. Viele der kleinen Geschäfte würden zudem keine sperrigen oder schweren Gegenstände verkaufen und eine direkte Zufahrt mit dem Auto sei daher nicht notwendig.

Lösungs-/Kompromissvorschläge:

- Halteplätze für Menschen, die gefahren werden müssen
- Durchfahrt erhalten und Kurzzeitparken mit Verkehrsberuhigung durch Begrünung
- Kurzparkzonen
- Kostenloser Shuttle/ÖPNV von Parkhäusern zu Marktplatz/Einkaufsgebieten

Außerdem wird davon ausgegangen, dass der Wert von Erdgeschoss und Immobilien in einer neuen Fußgängerzone sinke.

Gastronomie

Durch die steigende Aufenthaltsqualität würde auch die Gastronomie profitieren, insbesondere die **Außengastronomie** durch die zurückgehende Verkehrsbelastung.

Eine Erweiterung der Außengastronomiefläche wird von wenigen Beitragenden gewünscht. Überwiegend werden von einer möglichen Ausweitung der Außengastronomie verschiedene Auswirkungen in Bezug auf **Lärmbelästigung** erwartet: Mehrheitlich wird davon ausgegangen, dass in der Außengastronomie der Grund für eine erhöhte Lärmbelästigung, insbesondere nachts, liege und somit eine Erweiterung der Flächen zu einer Zunahme des Phänomens führe. Eine Ausweitung der Außengastronomieflächen würde daher eher kritisch betrachtet. Allerdings wird in zwei Beiträgen darauf hingewiesen, dass nicht die Außengastronomie an sich der Auslöser sei, sondern Personen, die sich nach Besuch eines gastronomischen Betriebes noch lautstark auf der Straße aufhielten. Weitere Flächen für die Außengastronomie würden daher befürwortet.

Parken

Bei dem Thema Wegfall von Parkplätzen im Falle einer Umwidmung zur Fußgängerzone wird ähnlich argumentiert wie im Online-Dialog.

Pro: Es wird häufig auf die Parkhäuser in der Nähe des Marktplatzes und in der Innenstadt verwiesen, daher wäre ein Wegfallen der Parkplätze in dem Gebiet des Marktplatzes kompensierbar, auch Anwohner*innen könnten sich dort einen Parkplatz mieten. Die parkenden Autos würden in dem Gebiet viel Platz wegnehmen, der für andere Verkehrsteilnehmer*innen fehle. Viele der parkenden Autos seien zudem keine Anwohner*innen und verursachten **Parksuchverkehr**, welcher als störend empfunden wird. Ein weiteres Phänomen sei das Falschparken. In diesem Zusammenhang werden mehr **Kontrollen** gefordert. Die Einführung einer Fußgängerzone würde außerdem zu einer Entlastung bei den Kontrollen führen. In einem Beitrag wird gefordert, keine Kurzzeitparkplätze einzurichten.

Contra: Eine Fußgängerzone würde zu einer eingeschränkten **Erreichbarkeit** für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen führen. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Versorgung der Menschen und den Umsatz anliegender Geschäfte. Die Erreichbarkeit wäre für Anwohner*innen ebenfalls eingeschränkt.

Lösungs-/Kompromissvorschläge:

- Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen bzw. Be- und Entladeparkplätzen
- Verlangsamung des Verkehrsflusses, Hinweis auf Verkehrsberuhigung
- Reduzierung der Parkplätze
- Gewährleistung Zufahrt zu Garagenstellplätzen der Anwohner*innen
- Verbindliche Parkmöglichkeiten für Anwohner*innen
- Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Durchfahrt für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Nachweis
- Zugang und Zone zum Aussteigen an der Musikschule, Bringen/Abholen der Kinder

Zufahrt für Anwohner*innen, Liefer- und Andienungsverkehr

Auch für das Gebiet des Marktplatzes besteht in der Dialog-Veranstaltung überwiegend Eignigkeit, dass die **Zufahrt für Bewohner*innen** des Areals erhalten bleiben müsse.

Bei den Beiträgen zum **Liefer- und Andienungsverkehr** zeigt sich ein ähnliches Bild. Überwiegend wird für den Erhalt der Zufahrt für Andienungsverkehr plädiert beziehungsweise nach dessen Organisation im Falle einer Fußgängerzone gefragt. Auch für das Handwerk solle der Zugang erhalten bleiben. Allerdings werden einige Einschränkungen gemacht. Durch den Anlieferungsverkehr in dem Gebiet entstehe eine **Lärmbelästigung**, häufig am Morgen, welche durch laufende Motoren und Kühlaggregate ausgelöst würde.

Kompromiss/-Lösungsvorschläge:

- Zufahrt für Bewohner*innen über Herdbruckerstraße mit Schranke
- Zufahrt über Donaustraße
- Be- und Entladen nur zu bestimmten Uhrzeiten
- Plätze zum Be- und Entladen
- Temporäre Sperrung Schelergasse und Herdbruckerstraße, z.B. für Veranstaltungen oder nachts
- Beibehaltung des verkehrsberuhigten Bereichs

Fragen:

- Wie viele der Fahrzeuge sind keine Anwohner*innen und Andienung?
- Wie erfolgt die Anlieferung, wenn diese nicht von der Rückseite aus erfolgen kann?

Radverkehr

Die Beiträge zum Radverkehr sind vielfältig. Der Radverkehr habe aufgrund des Autoverkehrs wenig Platz. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass der Radverkehr über einen eigenen Radweg oder Radfahrstreifen organisiert werden solle. Bei der Einrichtung eines Radweges wird sich mehrfach auf einen Fahrradweg zur Donau bezogen, dieser sei „das Nadelöhr der Route“. Zudem solle der Radverkehr zulässig bleiben und sogenannte Fahrradparks eingerichtet werden.

Demgegenüber wird auf die Gefahr, die von Radfahrer*innen auf Fußgänger*innen ausgeht, hingewiesen. Es wird auch die Frage gestellt, ob der Platz sowohl für Radfahrer*innen als auch für Fußgänger*innen reichen würde.

Kompromissvorschlag:

- Einrichtung einer Fahrradstraße, falls Fußgängerzone nicht umgesetzt werden kann
[Anm. der Stadt Ulm: Der Vorschlag erscheint zunächst nicht umsetzbar, da Fahrradstraßen gewissen Qualitätsanforderungen unterliegen.]

Verkehrsaufkommen KFZ

Überwiegend wird für eine Reduktion des KFZ-Verkehrsaufkommens im Bereich Marktplatz, aber auch darüber hinaus, plädiert. Begründet wird dies mit unterschiedlichen Argumenten: Die Platzverhältnisse seien durch den Autoverkehr beengt. Eine Fußgängerzone würde zudem den als störend empfundenen Parkplatzsucherverkehr reduzieren. Durch den Rückgang des Verkehrsaufkommens werden positive Effekte auf die Emissionsbelastung in Bezug auf Luftverschmutzung (Abgase, Feinstaub, Reifenabrieb, Lärm) erwartet. Somit würde eine Verbesserung der **Umwelt** erzielt sowie eine bessere Aufenthaltsqualität, von der auch die Gastronomie und der Handel profitieren würden.

In dem Gebiet komme es regelmäßig zu **Geschwindigkeitsverletzungen, Posing-Verkehr** sowie **Lärmbelästigung**. Der Posing-Verkehr würde negativ auffallen und stören, auch auf der Neue Straße. Zudem komme es häufig zu einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. der vorgegebenen Schrittgeschwindigkeit. Die Lärmbelästigung

würde unter anderem durch lautes Musikhören, Hupen und Aufheulen des Motors verursacht. In zwei Beiträgen wird sich darüber hinaus für eine autofreie Innenstadt eingesetzt.

Demgegenüber wird sich dafür ausgesprochen, die Herdruckerstraße nicht für den Autoverkehr zu schließen. Auch für den Erhalt des Status Quo wird sich eingesetzt. Dieser sei die ideale Regelung. Der Zugang wäre gewährt, die Verkehrsteilnehmer*innen würden viel Rücksicht nehmen und mit Anlieferung sowie Posing-Verkehr und Lärmbelastung gäbe es keine Probleme. Die Verkehrsbelastung sei die meiste Zeit im Jahr gering.

Darüber hinaus gibt es einige Lösungs-/Kompromissvorschläge, die auch die Verkehrsführung betreffen:

- Ringverkehr auf Frauenstraße, Neue Straße, Olgastraße, Innenbereiche sperren
- Einbahnstraßen für die Verkehrsführung
- Einfahrtsschild „Anlieger frei“ aufstellen
- Maximalgeschwindigkeit von 30 Km/h in gesamter Innenstadt
- Verlangsamung des Verkehrs
- Kostenloser ÖPNV/Shuttle um die Altstadt

Die Einführung der Fußgängerzone hätte **Auswirkungen** auf andere Bereiche der Stadt, insbesondere in Bezug auf das Verkehrsaufkommen. Die damit einhergehenden Probleme würde sich auf andere Quartiere wie zum Beispiel das Wengenviertel verlagern. Dennoch sei die Fußgängerzone positiv zu bewerten.

Fragen:

- Wie viele der durchfahrenden Fahrzeuge sind keine Anlieger*innen und keine Anlieferung?
- Wie kann die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich sichergestellt werden?

Kontrolle, Beschilderung, Markierungen, Poller

Die **Kontrollen**, insbesondere in Bezug auf das Falschparken, würden nicht ausreichen und müssten verbessert werden. Aber auch in Bezug auf die Zufahrt würden die Kontrollen nicht funktionieren. Hierzu wird als Lösungsvorschlag die Installation einer zeit- oder chip-gesteuerten **Schranke** vorgeschlagen. Durch eine Fußgängerzone würde sich außerdem der Personaleinsatz für Kontrollen reduzieren. Ein weiterer Vorschlag wäre die Erhöhung der Hinweise auf den verkehrsberuhigten Bereich.

Begrünung/Gestaltung der Freiflächen

In Bezug auf freiwerdenden Flächen durch die potenzielle Fußgängerzone wird eine **Begrünung** gefordert. Dies könnte durch Pflanzenkübel, Stadtbäume sowie Grünflächen verwirklicht werden. Es würde zudem eine Maßnahme zur Anpassung an den **Klimawandel** darstellen, inklusive der Schaffung von Schatten. Begrünung wird gleichfalls im Zusammenhang mit Kompromissvorschlägen genannt: Pflanzenkübel/Büsche könnten zum Beispiel der Verkehrsberuhigung dienen.

Zugleich wird darauf hingewiesen, dass die Einrichtung einer Fußgängerzone auch durch **Gestaltung der Freiflächen** an die neue Nutzung angepasst werden müsse. Eine reine Umwandlung ohne zusätzliche Gestaltung sei unattraktiv und der Markt eine leere Fläche. Vorschläge zur Gestaltung sind insbesondere freie Sitzgelegenheiten bzw. Liegen. Dabei wird angeregt, maximal Zweipersonensitzgruppen zu schaffen, da die Sitzangebote sonst zur Gruppensammlung mit entsprechendem Trink- und Lärmverhalten einladen würden.

Des Weiteren sei eine **barrierearme** Pflasterung und **Gestaltung** des Gebiets notwendig, um mobilitätseingeschränkten und älteren Menschen, sowie Kinderwägen und Rollatoren einen Zugang zu ermöglichen. Eine Entfernung der Poller wird ebenfalls angeregt.

4 Übergreifendes Fazit

Bei der öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung wurde mit der Bürgerschaft über Vor- und Nachteile der geplanten Fußgängerzonenerweiterung ergebnisoffen und konstruktiv diskutiert. Es wurde ersichtlich, dass vielfältige Interessen und Perspektiven durch die diversen Teilnehmer*innen vertreten waren. Für die Veranstaltung gab es gutes Feedback, trotzdem schien der Prozess einigen Bürger*innen teils sehr langwierig.

Aus den Beiträgen geht hervor, dass die Bürger*innen in Zukunft stärker eingebunden werden möchten. Entwürfe zur Wegeführung und Andienung werden gefordert. Diese sollen vorgestellt und diskutiert werden.



Abbildung 8: Rückmeldungen der Teilnehmenden „Was war für Sie heute am spannendsten / hat Sie heute am meisten überrascht?“ 10 Personen haben die Frage beantwortet.

Die Ergebnisse der 268 geschriebenen Beitragskarten wurden mit diesem Bericht ausgewertet und werden der Stadt sowie dem Gemeinderat für die weitere Entscheidungsfindung und Beratung übergeben.

Übergreifende Themen

Aspekte, die in allen drei Themenecken gleichermaßen besprochen wurden, sind insbesondere die Verkehrsbelastung durch Autos und Anlieferung sowie die Erreichbarkeit bzw. Zugänglichkeit zu den potenziellen Fußgängerzonen für Anwohner*innen, Anlieferung, Kund*innen des Gewerbes, mobilitätseingeschränkte Menschen und Radfahrer*innen. Es bestand überwiegend Einigkeit, dass Lösungen für die Erreichbarkeit für Anwohner*innen und mobilitätseingeschränkte Menschen gefunden werden müssten und der Zugang erhalten bleiben sollte. Dies stellt sich ähnlich wie im Online-Dialog dar. Mit leichten Einschränkungen bestand diese Einigkeit auch beim Lieferverkehr. Uneinigkeit bestand dagegen bei der Zufahrt für Kund*innen und die damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen

auf den Handel. Fragen in Bezug auf den Radverkehr wurden dagegen in unterschiedlichem Maße aufgegriffen, es überwog jedoch, dass eine Lösung für den Zugang für Fahrradfahrer*innen gefunden werden sollte.

Das Verkehrsaufkommen wurde überwiegend, insbesondere im Zusammenhang mit dem Parksuchverkehr, als störend eingeschätzt und eine Fußgängerzone daher häufig als potenzielle Lösung zur Reduzierung dessen angesehen. Zugleich wurden in allen Themenecken Vorschläge für alternative Zugangskonzepte, Parkkonzepte oder Verkehrsführungen gemacht. Weiteres übergreifendes Thema ist die Aufenthaltsqualität im Zusammenhang mit der Nutzung, Gestaltung und Begrünung des Raums. Auswirkungen auf und durch die (Außen-)Gastronomie wurden in unterschiedlichem Maße aufgegriffen und diskutiert, hier bestand ähnlich wie im Online-Dialog keine Einigkeit.

Wie geht es weiter?

Nach der umfassenden Bürgerbeteiligung ist es am Gemeinderat, über das Projekt zu beraten und über die (versuchsweise) Umsetzung einzelner oder aller Fußgängerzonenerweiterungen zu entscheiden. Mit einer möglichen Umsetzung sind aller Voraussicht nach hohe Kosten verbunden, deren Investition ebenfalls der Gemeinderat beschließen muss. Die Beratung im Gemeinderat mitsamt einem möglichen Durchführungsbeschluss ist aufgrund der zahlreichen und konstruktiven Beteiligung für das zweite Halbjahr 2022 geplant.

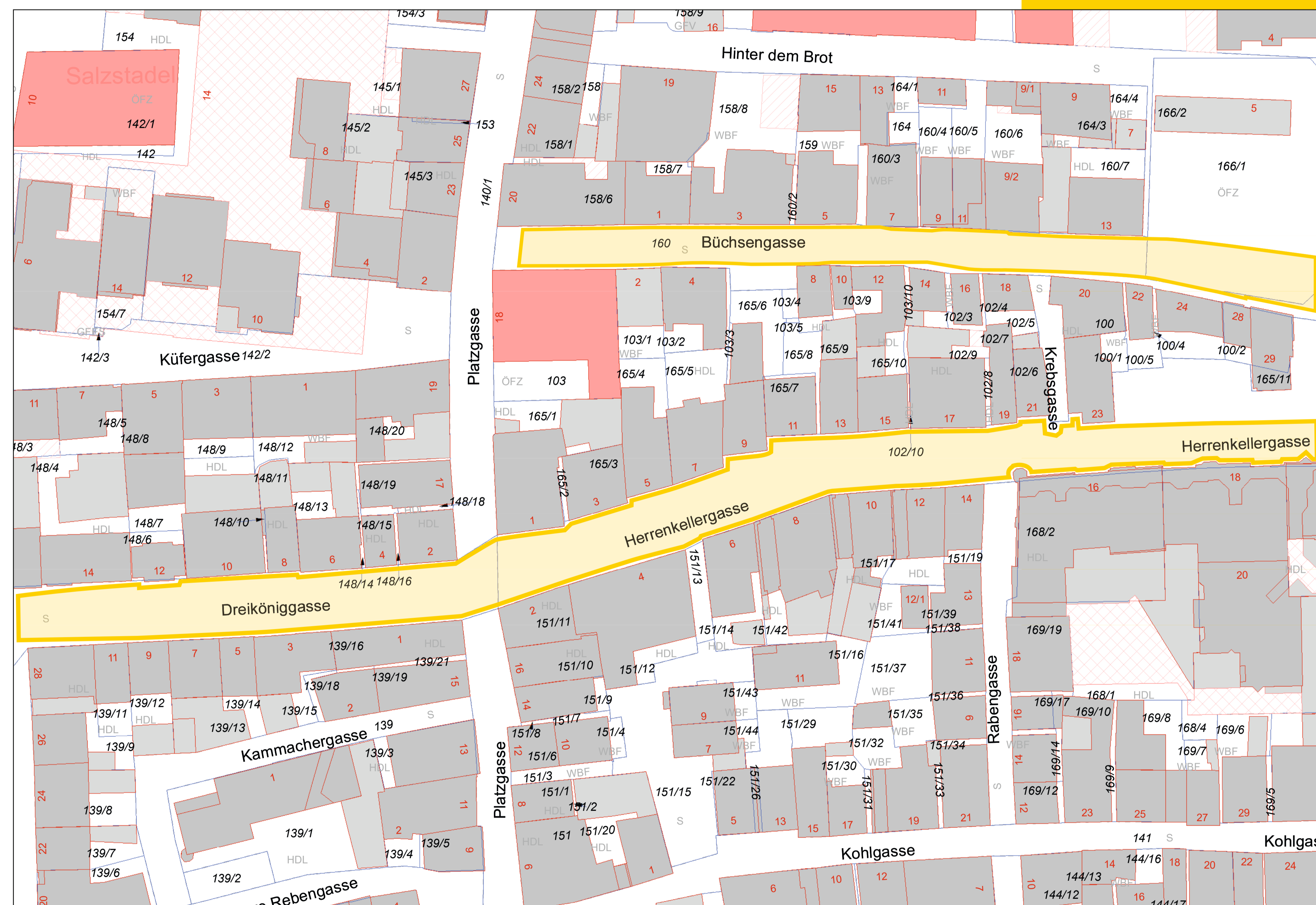
Sollte der Gemeinderat zustimmen, so könnten weitere Fußgängerzonen voraussichtlich ab Sommer 2023 umgesetzt werden.

SOLL DIESES GEBIET ZUR FUSSGÄNGERZONE WERDEN?

Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchsengasse

Ausgangslage

Vorschlag: Die Herrenkellergasse wird zu großen Teilen, gemeinsam mit Teilen der Dreikönigsgasse und dem Großteil der Büchsengasse, zur Fußgängerzone.



Ziele

- Kraftfahrzeuge werden in den Gassen in den Hintergrund gedrängt, der Fokus wird auf Fußgänger*innen gelegt.
- Mit der Umwidmung in eine Fußgängerzone erhalten der Fußverkehr und damit die Gassen eine höhere Aufenthaltsqualität.
- Mit steigender Aufenthaltsqualität steigt die Zahlungsbereitschaft der Kund*innen in Gastronomie und Einzelhandel.

Rahmenbedingungen

- Der Bereich hat eine hohe Aufenthaltsqualität.
- Zahlreiche Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe prägen das Bild der Gassen.
- Insbesondere an Samstagen sind die Gassen von zahlreichen Fußgänger*innen gesäumt.

Reaktionen aus dem Online-Dialog

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

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

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

Bisherige Regelungen

Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger*innen haben Vorrang, Parken nur in gekennzeichneten Flächen, ...)

Ab Herrenkellergasse 18: samstags 9-16 Uhr Einfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge aller Art, sonst keine Zufahrtsbeschränkungen

Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchsen-gasse

Stimmungsbild aus dem Online-Dialog

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.

Bei den mit einer möglichen Umsetzung verbundenen Maßnahmen sticht der Wunsch nach mehr Begrünung in der Fußgängerzone hervor. Viele Anforderungen werden an die Zuwegung und für eine barrierefreie Erreichbarkeit gestellt. Offen ist der Umgang mit dem Radverkehr.

Klarheit im Online-Dialog

- Die Aufenthaltsqualität ist ein wichtiger Faktor für Anwohner*innen, Besucher*innen sowie den Handel.
- Begrünung macht den Bereich erholsamer und attraktiver. Es soll heimische, klimafeste Pflanzen und Bäume geben. Patenschaften sollen verteilt werden.
- Der Raum ist zu gestalten mit Flächen zum Verweilen, für soziale Begegnungen, kulturelle Plätze und Spielgelegenheiten.
- Weniger Verkehr und parkende Autos sind gut für die Aufenthaltsqualität.
- Anwohner*innen brauchen dauerhaft ungehinderte Zufahrt, auch zum Kurzparken / Be- und Entladen.
- Es braucht Be- und Entladezonen für Lieferverkehr, auch für kurzfristige Anlieferungen. Handwerker, Paketdienste etc. sind zu berücksichtigen.
- Eine Fußgängerzone geht mit steigenden Immobilienpreisen und Mieten einher.
- Die Fußgängerzone und die Geschäfte müssen barrierefrei erreichbar sein. Zu berücksichtigende Personengruppen sind: Schwangere, Mütter mit Kinderwägen, Menschen mit Geh-, Seh- oder sons-

tigen Beeinträchtigungen, Betagte, Kranke und Geschwächte. Dazu gehören Behindertenparkplätze und ein Mobilitätsband im Straßenbelag.

- Spielende Kinder an einer Fußgängerzone sind besser geschützt.
- Es braucht Kontrollen der Fahrzeuge in der Fußgängerzone und gegen nächtliche Ruhestörungen.

Offene oder strittige Themen im Online-Dialog

- Erhöht eine Fußgängerzone die Aufenthaltsqualität für Besucher*innen, aber vermindert die Lebensqualität für Anwohner*innen?
- Gibt es genügend Parkplätze für Anwohner*innen?
- Kommen mehr oder weniger Tourist*innen durch eine Fußgängerzone?
- Wie soll mit der Trinker- und Drogenszene umgegangen werden?

Diese Alternativen zu einer Fußgängerzone oder Optionen bei der Einrichtung einer Fußgängerzone wurden im Online-Dialog eingebracht.

Umliegende Straßen sind durch zusätzliche Regeln wie „nur für Anwohner“ oder „nur Zufahrt zu den Parkhäusern“ einzubeziehen, um sie aus Standard-Navigationsrouten wie Google Maps zu entfernen.

Fußgängerzone zusätzlich um die Sternengasse mit dem kurzen Abschnitt Ulmer Gasse bis Kreuzung Walfischgasse erweitern.

Fußgängerzone zusätzlich um die Kohlgasse / Rabengasse erweitern, damit diese nicht den Ausweichverkehr aufnehmen müssen.

Mittel- bis langfristig wird die gesamte Sternengasse sowie der Großteil des Wengenviertels autofrei.

Zusätzlich wird die gesamte Innenstadt zur Fußgängerzone. Der vorliegende Vorschlag ist eine Insellösung mit negativen Auswirkungen auf das Umfeld.

Alternativ wird in der Herrenkellergasse ein (fester) Blitzer aufgestellt.

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.

Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchsen-gasse

Diese Themen wurden im Online-Dialog diskutiert

Erreichbarkeit mit dem Auto

Pro

- Die Samstage ohne Fahrverkehr sind wohltuend zum Bummeln.
- Modellversuche zeigen, dass eine höhere Aufenthaltsdauer die Verweildauer erhöht. Davon profitiert nicht nur Gastronomie, sondern auch die meisten umliegenden Geschäfte.
- Die Erreichbarkeit ist durch Parkhäuser, zu Fuß oder mit dem Rad hoch.

Contra

- Weder Büchsen-gasse noch Hinter dem Brot sind Laufstraßen mit viel Publikumsverkehr wie die Herrenkellergasse. Anwohner*innen halten die Innenstadt für lebendig.
- Die Gastronomie wird Überhand nehmen und die Vielfalt der Gewerbetreibenden verringern. Es kommen mehr große Ketten statt kleiner Läden.
- Ein Teil der Geschäfte ist auf Kunden bei der Durchfahrt bzw. auf dem Weg zur Arbeit oder gute, barrierefreie Erreichbarkeit angewiesen. Diese Fachgeschäfte sollte die Stadt unterstützen.

Mehr Gastronomie

Pro

- Gastronomie, die die freiwerdenden Flächen in der Fußgängerzone nutzt, erhöht die Aufenthaltsqualität.

Contra

- Außengastronomie bedeutet Lärm und nächtliche Ruhestörung. Das mindert die Wohnqualität.
- Die Erfahrung zeigt, dass Außengastronomie ohne Rücksprache mit den Anwohner*innen genehmigt wird.

Rad fahren (vs. Rad schieben)

Pro (Rad fahren)

- Fahrräder ermöglichen beim Wegfall von Autos weiterhin Mobilität.
- Die Straßen sind wichtige Ost-West-Achsen im Radwegenetz. Vergleichbare Verbindungen sind bereits Fußgängerzonen.
- Vor Sperrungen braucht es alternative Radwege.
- Die Gefährdung aus einem Durcheinander von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen kann durch einen rot markierten Radweg verhindert werden.
- Das Radfahren könnte auf Schrittgeschwindigkeit und zeitlich beschränkt werden.

Contra (Rad schieben)

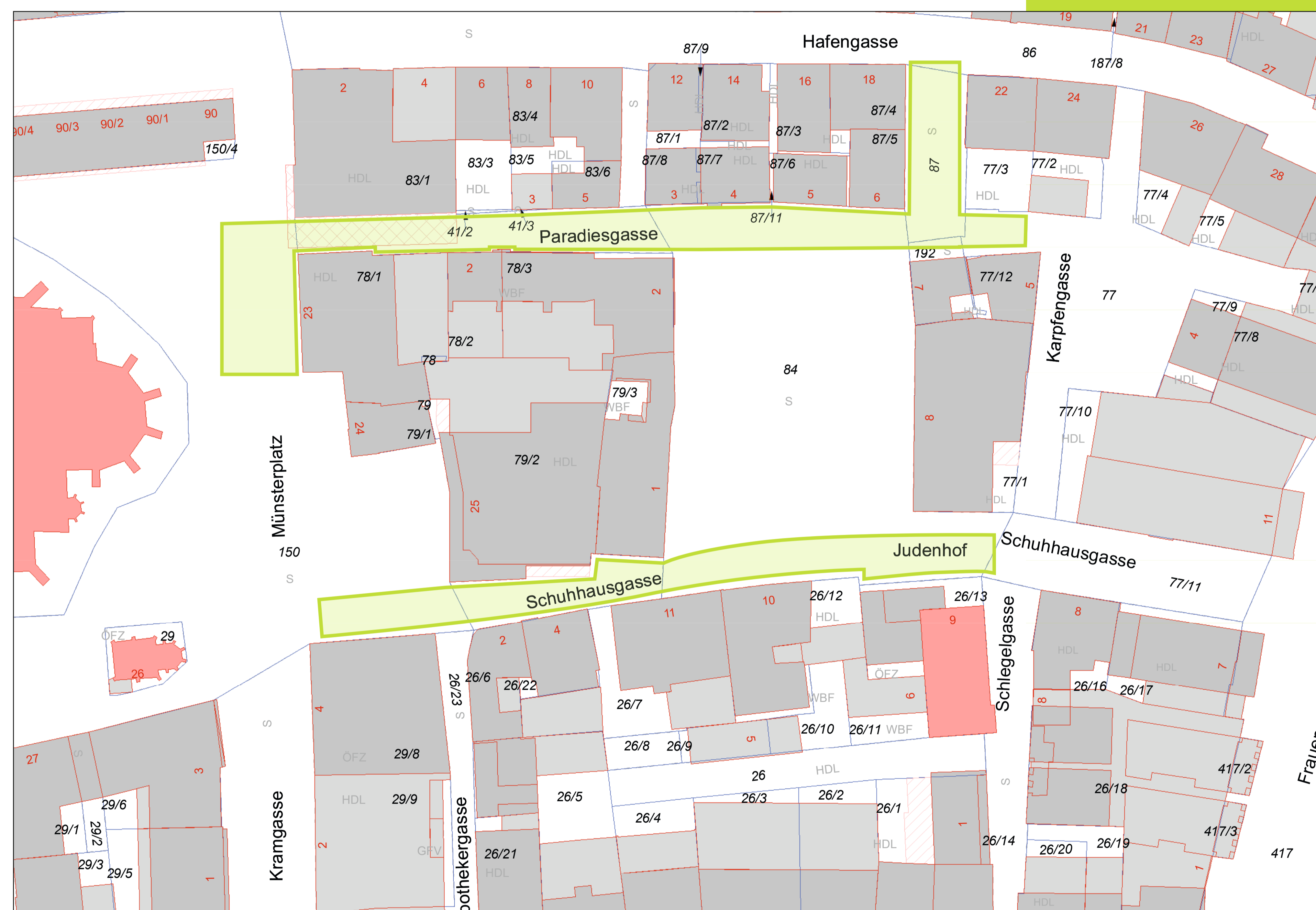
- Fahrräder und E-Scooter sind in der Fußgängerzone zu schieben.
- Es gibt täglich kritische Situationen, aus denen gefährliche Unfälle mit Senior*innen und Kindern entstehen.
- Räder und E-Scooter können am Beginn bzw. Ende abgestellt werden. Dafür braucht es Stellflächen.
- Die Regelkonformität von Fahrradfahrer*innen wird bezweifelt.

SOLL DIESES GEBIET ZUR FUSSGÄNGERZONE WERDEN?

Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Ausgangslage

Vorschlag: Die bestehende Fußgängerzone am Judenhof wird um die umliegenden Gassen erweitert. Das betrifft den Münsterplatz, die Paradiesgasse und die Schuhhausgasse.



Ziele

- Im gesamten Bereich wird eine Aufwertung erwartet.
- Die hohe Aufenthaltsqualität am Judenhof soll mit der Umwidmung in eine Fußgängerzone gesteigert werden.
- Mit steigender Aufenthaltsqualität steigt die Zahlungsbereitschaft der Kund*innen in Gastronomie und Einzelhandel.
- Fahrverkehre in der Schuhhausgasse werden von Passant*innen und Anwohnenden als störend empfunden, hier soll Abhilfe geschaffen werden.

Rahmenbedingungen

- 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.

Reaktionen aus dem Online-Dialog

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

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

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

Bisherige Regelungen

Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger*innen haben Vorrang, Parken nur in gekennzeichneten Flächen, ...)

Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Stimmungsbild aus dem Online-Dialog

Der Einrichtung einer Fußgängerzone wird einige Zustimmung entgegengebracht. Sie wird in Verbindung mit einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität gebracht. 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.

Klarheit im Online-Dialog

- Der Judenhof ist ein schöner, öffentlicher Platz. Die Aufenthalts- und Lebensqualität ist hoch.
- Es fahren bereits wenige Autos um den Judenhof. Eine Fußgängerzone erhöht die Aufenthaltsqualität weiter.
- Anwohner*innen und Arbeitnehmer*innen müssen ohne Einschränkungen zu jeder Tages- und Nachtzeit zu ihren Garagen und Stellplätzen gelangen (Garagen: In der Apothekergasse, Hafengasse, Paradiesgasse und am Münsterplatz).
- Die Zufahrt für Liefer- und Andienerverkehr muss sichergestellt werden. Das scheint aber kein Problem sein.
- Weiterhin soll Fahrradverkehr um den Judenhof herum zugelassen werden. Auf dem Judenhof selbst können Fahrräder verboten werden.
- Es braucht mehr Radabstellplätze.
- Eine Fußgängerzone schützt freispielende Kinder. Der Kinderspielplatz an der Nordseite des Judenhofs ist nicht ausreichend getrennt.

- Die Zugänglichkeit muss auch für Menschen mit Beeinträchtigungen bestehen bleiben.
- Zu schnell fahrende Autos, Poser und Falschparker werden durch eine Fußgängerzone verhindert.

Offene oder strittige Themen im Online-Dialog

- Wie kann der Zugang zu den Arztpraxen in der Apothekergasse inkl. Notfalltransporte gewährleistet werden?
- Kann es ein nahes (Kurz)Parken für gehbehinderte Patient*innen oder Eltern mit Kindern geben?
- Wie soll der Radverkehr in der Fußgängerzone beschränkt werden?
- Wie können und sollen die Regeln durchgesetzt werden?

Diese Alternativen zu einer Fußgängerzone oder Optionen bei der Einrichtung einer Fußgängerzone wurden im Online-Dialog eingebracht.

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.

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 ist schärferen Regeln vorzuziehen.

Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Diese Themen wurden im Online-Dialog diskutiert

Betriebe und Geschäfte

Pro

- Eine höhere Aufenthaltsqualität ist positiv für den Handel und die Gastronomie.
- Eine schöne Atmosphäre bringt Kundenzuwachs. Sie ist ein wichtiger Vorteil gegenüber dem Onlinehandel.

Contra

- Eine schlechtere Erreichbarkeit ist problematisch für den Einzelhandel und die Betriebe.
- Tourist*innen laufen die längeren Strecken nicht.

Zufahrtsskontrolle

Pro

- Die Fußgänger bekommen mehr Raum.
- Ausnahmen können unbürokratisch und kostenarm sein.
- Beschilderung reicht aus.
- Es gibt teils heftigen und unnötigen Verkehr und viele Falschparker mit ortsfremden Kennzeichen.

Contra

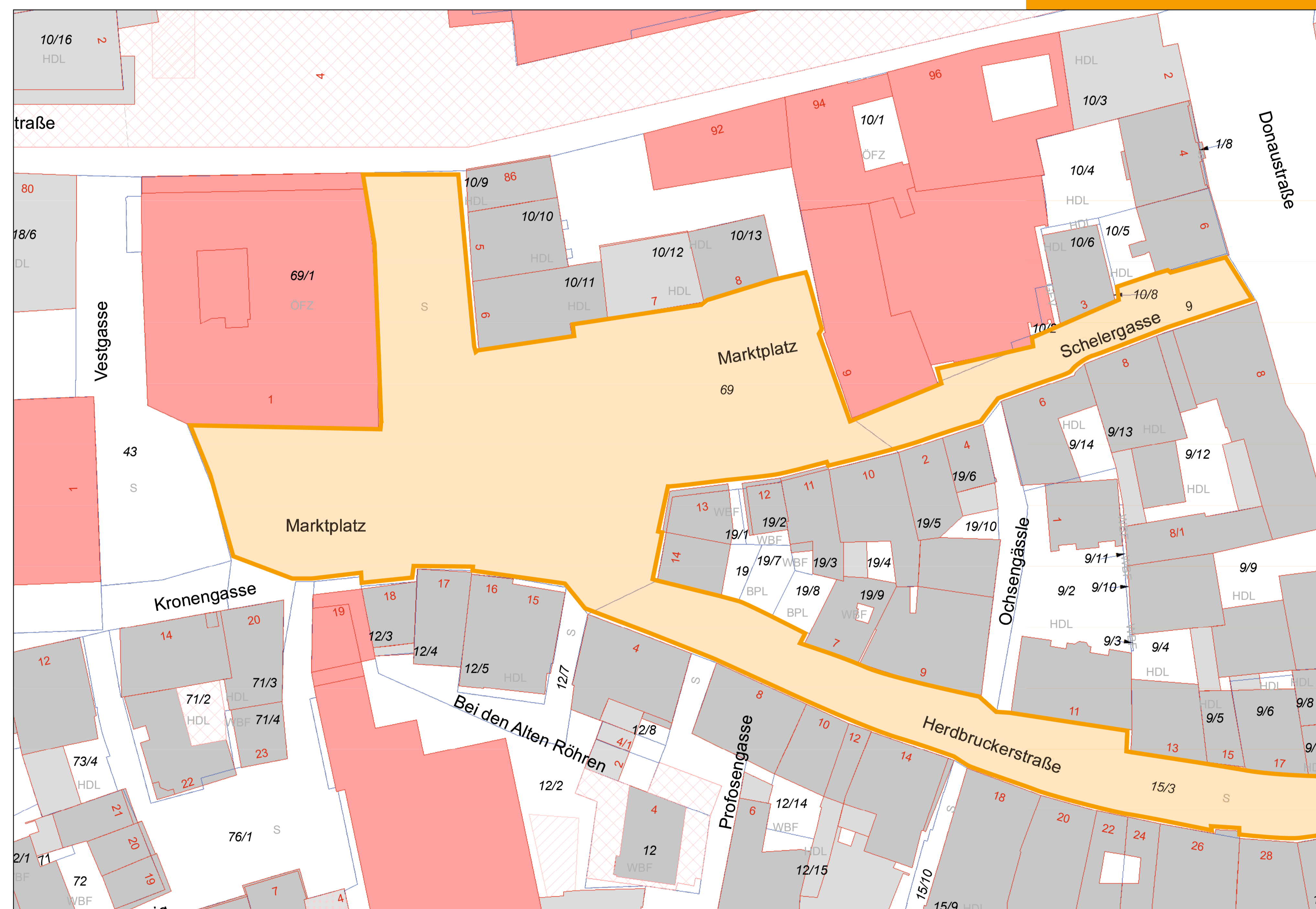
- Eine Fußgängerzone bedeutet Reglementierung.
- Es sind viele Ausnahmen nötig.
- Es braucht elektronische Schranken oder absenkbare Poller mit Nummernschilderkennung oder Ausweisen.

SOLL DIESES GEBIET ZUR FUSSGÄNGERZONE WERDEN?

Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße

Ausgangslage

Vorschlag: Die sich im Verkehrsversuch bewährte Fußgängerzone am Marktplatz wird um die Schelergasse und die Herdbruckerstraße erweitert.



Ziele

- Der Marktplatz mit seiner historischen Bebauung soll vom KfZ-Verkehr befreit werden.
- Die hohe Aufenthaltsqualität am Marktplatz soll mit der Umwidmung in eine Fußgängerzone gesteigert werden.
- Mit steigender Aufenthaltsqualität steigt die Zahlungsbereitschaft der Kund*innen in Gastronomie und Einzelhandel.
- Fahrverkehre entlang des Marktplatzes werden von Passant*innen und Anwohnenden als störend empfunden, hier soll Abhilfe geschaffen werden.

Rahmenbedingungen

- Marktplatz ist ein zentraler und sehr belebter Bereich und seit einiger Zeit im Verkehrsversuch als Fußgängerzone eingerichtet.
- Schelergasse und Herdbruckerstraße haben ein vielfältiges gastronomisches Angebot und ein hohes Fußgängeraufkommen in Spitzenzeiten.

Reaktionen aus dem Online-Dialog

„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!“

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

Bisherige Regelungen

Verkehrsberuhigter Bereich (Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger*innen haben Vorrang, Parken nur in gekennzeichneten Flächen, ...)

Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße

Stimmungsbild aus dem Online-Dialog

Es gibt viel Zustimmung für die Einrichtung einer Fußgängerzone. Mit einer Aufwertung für die Gastronomie wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Passant*innen verbunden. Problematisch sind die nächtlichen Beeinträchtigungen für Anwohner*innen. Unterschiedlich wird eingeschätzt, ob der Handel von der Gastronomie verdrängt wird oder von dieser profitiert.

Anforderungen bestehen vor allem an die Zufahrt von Bewohner*innen über Lieferverkehr bis zu Ärzt*innen und Rettungsdiensten. Teils werden umfangreiche Ausnahmen formuliert. Maßnahmen gegen Ruhestörungen sind konsequent umzusetzen. Mehrfach wird eine Ausweitung der Verkehrsberuhigung als Alternative eingebracht.

Klarheit im Online-Dialog

- Fußgänger*innen und Radfahrer*innen brauchen in der Stadt Raum.
- Der Marktplatz und der umliegende Bereich sind belebt – zumindest bei gutem Wetter und am Wochenende.
- Eine Fußgängerzone wirkt sich positiv auf die Gastronomie aus.
- Anwohner*innen müssen weiterhin zu den Stellplätzen einfahren können, auch zum Be- und Entladen. Das gelte auch für Eigentümer*innen und Büromitarbeiter*innen. Auch Lieferverkehr muss einfahren können.
- Die neuen Regeln müssen stark kontrolliert werden.
- Fahrräder sollen weiterhin über die Herdbruckerstraße (und eventuell die Schelergasse) fahren dürfen.
- Es braucht eine Aufwertung durch mehr Grün und Sitzgelegenheiten. Die Zugänglichkeit muss auch für Menschen mit Beeinträchtigungen bestehen bleiben.
- Zu schnell fahrende Autos, Poser und Falschparker werden durch eine Fußgängerzone verhindert.

Offene oder strittige Themen im Online-Dialog

- Welchen Effekt hat eine Fußgängerzone auf den bestehenden Handel?
- Wie kann den negativen Auswirkungen der Gastronomie entgegengewirkt werden?
- Wer soll Zufahrtsberechtigung haben?
- Gibt es genug Ordnungskräfte zur Kontrolle?

Diese Alternativen zu einer Fußgängerzone oder Optionen bei der Einrichtung einer Fußgängerzone wurden im Online-Dialog eingebracht.

Zusätzliches Anwohnerparken in der Fußgängerzone.

Verkehrsberuhigter Bereich mit konsequenter Überwachung statt Fußgängerzone.

Einfahrt nur für Anlieger*innen statt Fußgängerzone.

Fahrradstraße statt Fußgängerzone.

Mehr Parkplätze ausweisen statt Fußgängerzone.

Durchfahrt mit Sackgassen in der Schelergasse auf der Höhe Marktplatz 13 und Herdbruckerstraße mit der vorhandenen Schranke verhindern statt Fußgängerzone.

Zusätzlich Kurzzeitparken mit automatisch herunterlaufenden Uhr und Strafzahlung bei längerer Parkdauer im unteren Bereich der Schelergasse und / oder Herdbruckerstraße.

Marktplatz mit Schelergasse und Herdbruckerstraße

Diese Themen wurden im Online-Dialog diskutiert

Auswirkungen auf den Handel

Pro

- Eine Fußgängerzone lädt zum Einkaufen und Bummeln ein.
- Es gibt bereits Schaufensterbummeln.
- Die teuersten Ladenflächen liegen meist in Fußgängerzonen. Das zeigt, dass der Einzelhandel dort gut funktioniert.

Contra

- Der Wegfall von Parkplätzen bedroht die Geschäftsgrundlage.
- Steigende Mieten verdrängen kleine Läden mit Charme, worauf Gastronomie und große Ketten folgen.
- Kleine Läden sind auf Erreichbarkeit in C-Lage angewiesen.
- Das Geschäft unter der Woche unterscheidet sich stark vom Wochenende.

Mehr Ansiedlung von Gastronomie

Pro

- Außengastronomie erhöht die Aufenthaltsqualität.
- Außenbewirtschaftung trägt zum Flair der Gegend bei.

Contra

- Nachtlokale, Bars etc. stören die Nachtruhe.
- Hier wohnen viele Kinder, ältere und arbeitende Menschen
- Nächtliche Gastronomie animiert junge Menschen zu exzessivem Alkoholkonsum.
- Es braucht starke Kontrollen und Mediatoren.

Wegfall von Parkplätzen

Pro

- Die vielen parkenden Autos stören.
- Falschparker verstopfen die Straße.

Contra

- Parkplätze dürfen nicht ohne Ausweichparkplätze entfallen.
- Es braucht Kurzparkplätze und Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte.
- Der Raum bleibt außer im Sommer ungenutzt.

Zufahrtsberechtigung für Kund*innen, Patient*innen, Handwerker, Lieferdienste

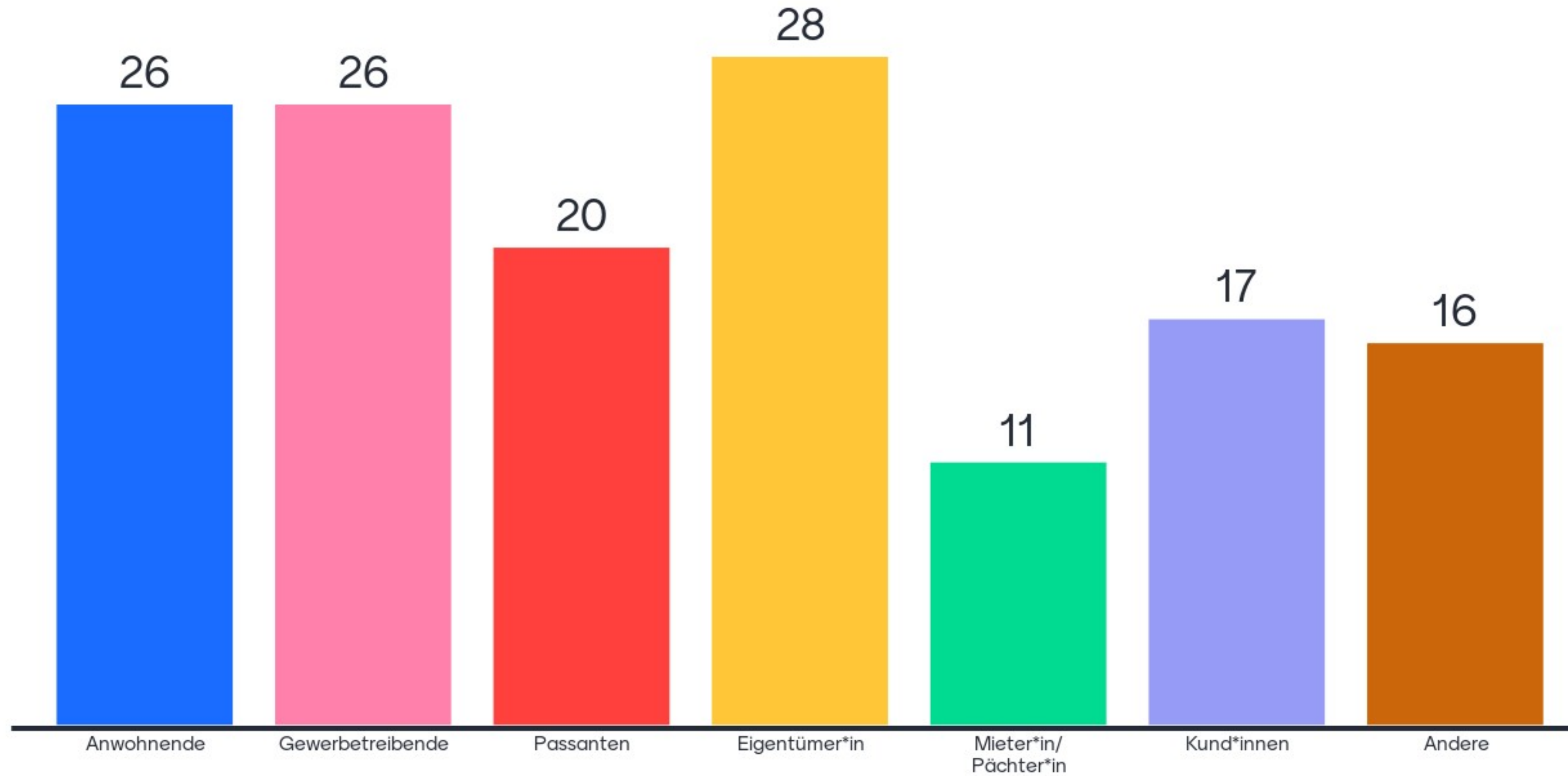
Pro

- Die Zugangsbarrieren müssen gering sein.
- Teilweise sind schwere Dinge zu verladen.
- Alte und mobilitätseingeschränkte Personen sollen nicht ausgeschlossen werden.

Contra

- Die Herdbruckerstraße ist eng. Handwerker und Dienstleister (z. B. Reinigung) brauchen viel Platz.
- Es braucht ein niederschwelliges, einfaches System für Berechtigungen und Sondererlaubnisse. Oft ist das aber kompliziert und nicht praktikabel.

Was ist Ihr Bezug zu den Bereichen, für die geprüft wird die Fußgängerzone zu erweitern?



Haben Sie bereits im Online-Dialog mitgemacht?



Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Judenhof

Judenhof

Büchseingasse

Mehrere

Herrenkellergasse

Judenhof, Breite Gasse

Schelergasse

Herrenkellergasse

Büchseingasse

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Zulieferer

Marktplatz

Judenhof

Anwohnerzufahrt

Verkehrberuhigung des Lieferverkehrs in der Spielstraße

Begrünungen von städtischen Landes

Judenhof schuhhausgasse Paradiesgasse

Judenhof

Büchsengasse Herrenkellergasse

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Auswirkung auf Nebengassen.

Herrenkeller Gasse

Herrenkellergasse

Autofrei und Aufenthaltsqualität

Marktplatz Herdbruckerstrasse

Aktive Mobilität

Begrünung von städtischen Flächen

Herrenkellergasse

Fahrradverkehr Schuhhausgasse

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Wie wird sichergestellt, dass die Freierwerden den Flächen nicht von der Gastronomie in Beschlag genommen werden

Aufenthaltsqualität konsumfreier Aufenthalt/Sitzgelegenheiten

Ist die Diskussion einer Fußgängerzone und damit verbunden weniger Verkehr in der Innenstadt, in Zeiten in denen wir Emissionen einsparen müssen wirklich eine Diskussion wert?

Wie grün wird die Erweiterung?

Herrenkeller Gasse

Zufahrt Herdbruckerstrasse

Mehrere

Einfahrmöglichkeiten für Anwohner Einfahrtsbeschränkungen

Wertet es die Immobilien/Geschäfte auf, wenn Straße Fussgängerzone ist?

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Schuhhausgasse

Heirnkellergasse

Autos raus , Platz für Fußgänger und Radfahrer

Mehrere

Betrunkene nehmen oft Fläche in Anspruch, wie wird dies behindert

Mehrere

Fussgängerzone ja - aber freien Zugang für Anwohner und Firmen ! Keine problembehaftete Poller !

Herdrucker

Können die Gewerbetreibenden Einbußen von Umsätzen konkret nachweisen oder sind es einfach nur nicht evidente Ängste?

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Uneingeschränkte Erreichbarkeit der Rabengasse

Zufahrtsbeschränkungen Rabengasse

Büchseingasse

Zufahrt, Mobiliar zur Einrichtung der Fußgängerzone,
Freigabe Radverkehr

Status quo?

Breite Gasse Judenhof

Sinn einer Veränderung

Bepflanzung

Poller

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Büchsen-gasse soll parkplatzfrei werden

Ja zur FuZo in der Büchsen-gasse..

Büchsen-gasse

Herrenkellergasse

Herrenkellergasse

Anwohner judenhof

Zufahrtsmöglichkeiten

Stärkere Kontrolle der (bisherigen) Regeln, am Judenhof

Anwohnerzufahrt

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität ohne Autoverkehr!

judenhof

Zufahrt

Judenhof

Dreiköniggasse

Alle

Judenhof

Zulassung des Radverkehrs

Andienung, Lieferverkehr, Lieferzonen

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Begrünung

Zufahrten

Judenhof

begrünung

Nachtruhe

Büchsengasse sollte auch Fußgängerzone werden.

Herrenkellergasse

Mehrere

Lärm durch Autoverkehr/Poser

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Aufenthaltsqualität

Autofrei

geschwindigkeit

Erreichbarkeit

Zufahrt Herdbruckerstrasse

Erreichbarkeit

Büchseingasse

Die Schriften könnten grösser sein :-)

Verkehr andienung

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

Falschparker am Judenhof

Fußgänger gehen Radfahrer

Zufahrt Herdbruckerstrasse

Anlieferung und Abholung
Fahrradwege
Begrünung und Aufenthaltsqualität

Erreichbarkeit Wohnung in der Herrenkellergasse zur Anlieferung schwerer Waren.

Herdbruckerstr. Jetzt nur zugang zu Fussgängerzone möchte gerne auch einlaufen als Fußgänger.

Fahrradrouten

Attraktivität der Innenstadt auch für aus dem Umland kommende Kunden.

Klimaschutz: Reduzierung der THG's, auch in ulm. Beschluss aus dem Klimaschutzkonzept ulm: Reduzierung des MIV's. Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöhen

Mit welchen Fragen / Themen sind Sie heute da?

größere Schilder „Spielstrasse“ am Judenhof

kein Hupen bei Hochzeitsfeiern (Frauenstrasse) Polizei schreitet nicht ein

Kann der Lieferverkehr auf bestimmte Zeiten beschränkt werden?

Mitspracherecht der Anwohner / Eigentümer mit direkter Nähe bei der Genehmigung von Außengastronomie

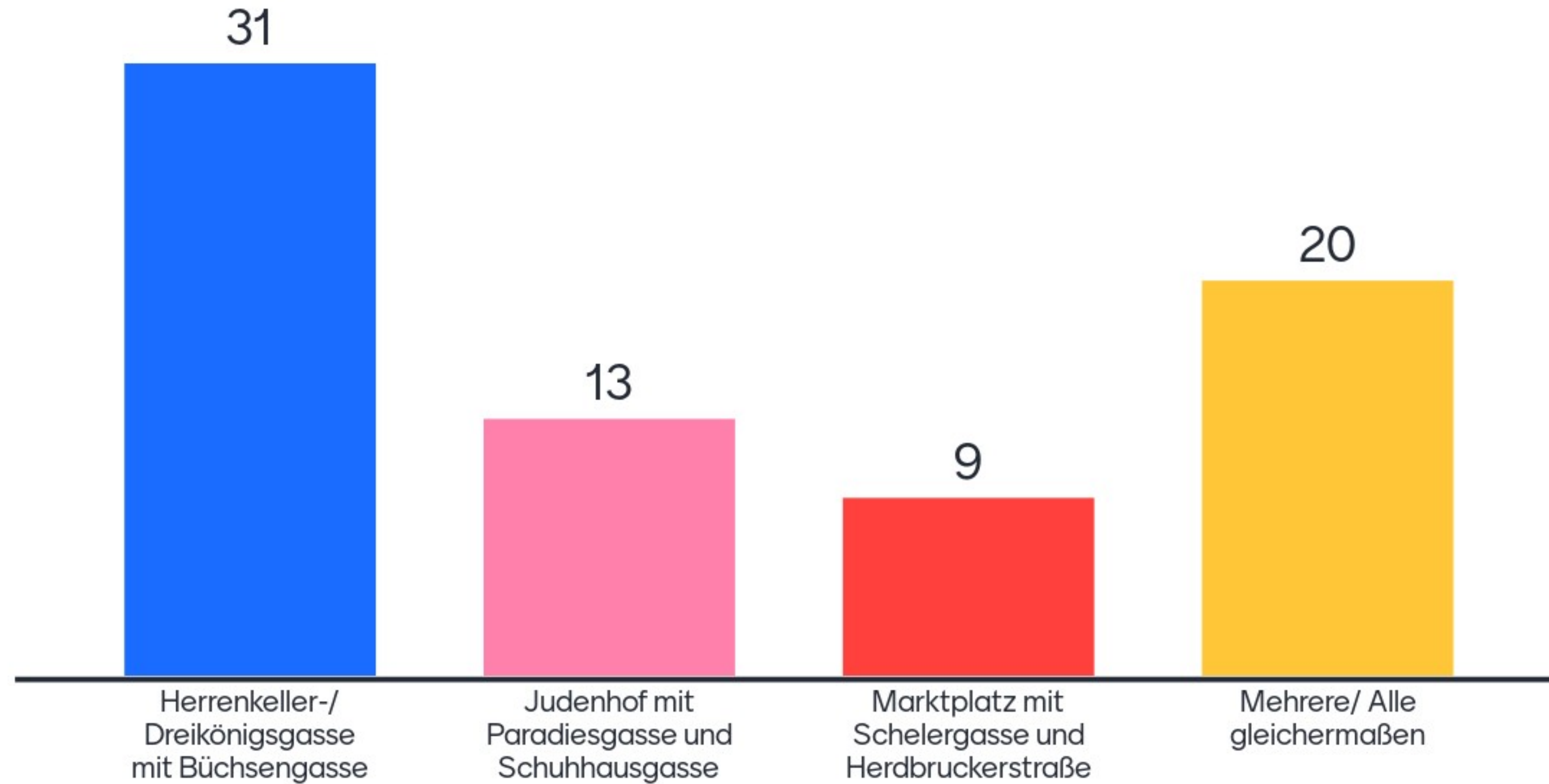
Klimaschutz: Reduzierung der THG's. Beschluss
Klimaschutzkonzept ulm: Reduzierung des MIV's. Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

Judenhof zu viel Verkehr

Wie können die Anwohner zu ihrem Haus kommen, die Nichtanwohner aber konsequent und effektiv aus der Zufahrt in die Fußgängerbereiche gehindert werden?

Ist bekannt, wieviele Anwohner und Anlieferer in die Bereiche fahren müssen und wieviele tatsächlich hineinfahren?

Zu welcher der drei Bereiche haben Sie die größte Beziehung (als Anwohnende, Passanten...)?



Was war für Sie heute am spannendsten / hat Sie heute am meisten überrascht?

wo ist das große-ganze
egoistische sichtweisen ähnliche fragen anderer
fußgängerzone als konsens die vision fehlte
präsentsveranstaltunggut wenig rücksichtnahme
muss es so lange dauern gespräch mit jung gute vorbereitung
vielfältige interessen tolle moderation gute atmosphäre
beweggründe gespräch mit von winning für alle denken
das breite publikum rege beteiligung
gute diskussionen handel jammert nicht
das konstruktive miteinander
professionelle moderation
perspektiven

Was möchten Sie uns sonst noch mitgeben?



Herzlich Willkommen

Geplante Erweiterung von Fußgängerzonen in der Ulmer Innenstadt

Stadt Ulm

Zebralog GmbH

26. April 2022 Stadthaus Ulm



Agenda

- | | | |
|-------|----------------|----------------------------|
| 19:00 | Phase 1 | Begrüßung Einführung |
| 19:35 | Phase 2 | Diskussion in Kleingruppen |
| 20:30 | Phase 3 | Abschluss und Ausblick |
| 21:00 | | Ende der Veranstaltung |

Impulsvortrag

Ergebnisse, Format und Ablauf des Online-Dialogs

Peter Kube, Zebralog

ist beendet

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.

Die **Ergebnisse** des Online-Dialogs finden Sie im [Informationsbereich](#).



Herrenkeller-/Dreikönigsgasse mit Büchsen-gasse

Erweiterungen diskutieren | 167 Kommentare

Im Bereich Herrenkeller-/Dreikönigsgasse bietet sich die Ausweitung als Fußgängerzone aufgrund ihrer hohen Aufenthaltsqualität an.

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

WEITERLESEN



Judenhof mit Paradiesgasse und Schuhhausgasse

Erweiterungen diskutieren | 42 Kommentare

Der historisch sensible und wertvolle Stadtraum im Zentrum von Ulm verdient es vom Kfz-Verkehr befreit zu werden.

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

WEITERLESEN



Markt- und Schelegasse und Herdbruckerstraße

Erweiterungen diskutieren | 61 Kommentare

Der Bereich am Markt- und Schelegasse ist sehr belebt und hervorragend für eine dauerhafte Fußgängerzone geeignet. Die Schelegasse und die Herdbruckerstraße zeichnen sich durch Gastronomie und viele Fußgänger aus.

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

WEITERLESEN

Stadt Ulm

ulm

zebralog

Online-Dialog 15.09.–13.10.2021

Was?

Sammlung von Rückmeldungen, Diskussion der Möglichkeiten, Klärung von Fragen

Wo?

Auf www.zukunftsstadt-ulm.de

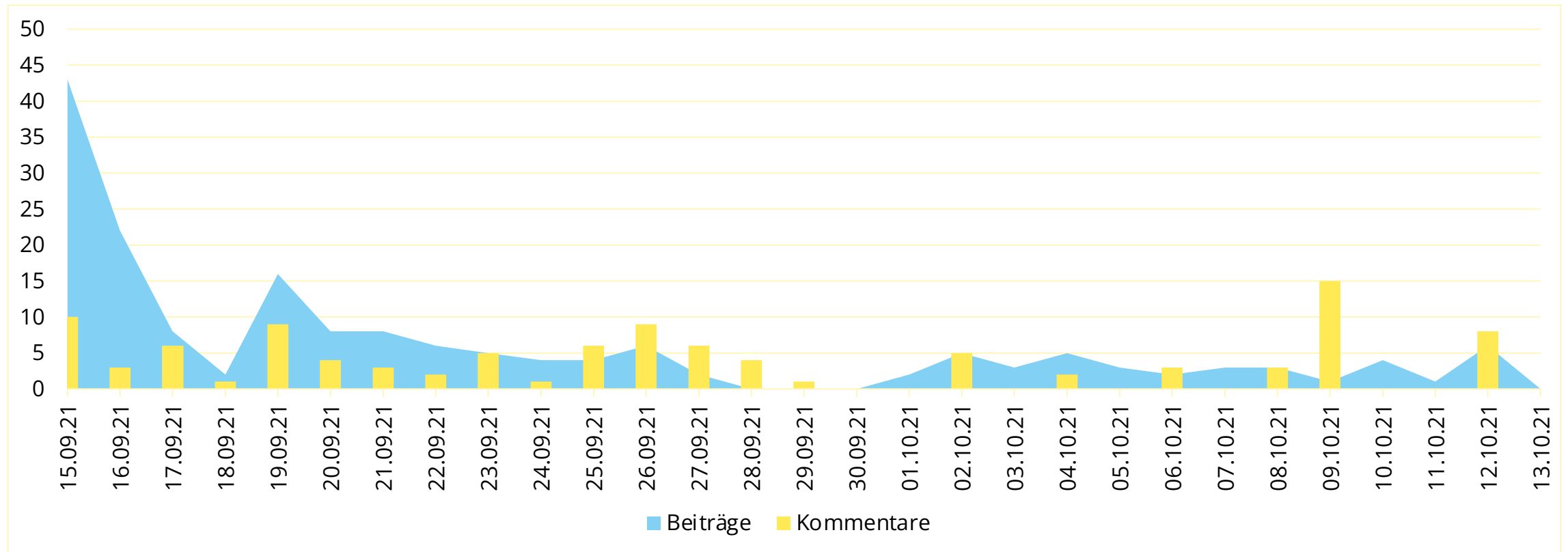
Wie?

Drei Diskussionsbereiche, ein Fragebereich und ein Informationsbereich

Ergebnisse

Beteiligungszahlen

Insgesamt **296** Beiträge und Kommentare



Ergebnisse

Beteiligungszahlen

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

Die Beiträge und Kommentare der Moderation inklusive Antworten der Stadt Ulm sind nicht mitgezählt.

Ergebnisse

Themen-Schlaglichter

Aufenthaltsqualität

Auswirkungen auf Geschäfte und Betriebe

Herrenkeller-/Dreiköniggasse mit
Büchseingasse + Marktplatz mit
Schelergasse und Herdbruckerstraße

Methodik

Qualitative
Inhaltsanalyse

Kategorisierung +
Zusammenfassung

Zufahrt

Zulassung von Radverkehr

Judenhof mit Paradiesgasse und
Schuhhausgasse

Lärm durch Gastronomie

Marktplatz mit Schelergasse und
Herdbruckerstraße



www.menti.com
1690 9599

**Herrenkeller-
/Dreikönigsgasse
mit Büchsengasse**

**Judenhof mit
Paradiesgasse und
Schuhhausgasse**

**Marktplatz mit
Schelergasse und
Herdbruckerstraße**



Diskussion in Kleingruppen

Reflexion





www.menti.com
1690 9599

**Vielen Dank für Ihre Teilnahme!
Kommen Sie gut nach Hause.**
