

# Protokoll

**Klausursitzung**

**Verkehrsentwicklung in der Innenstadt**

**Entwurf Stand 02.08.2022**

Ort: Crailsheim, Rathaus

Datum: 16.07.2022

Uhrzeit: 09:00 – 15:00 Uhr

Anwesende: siehe Teilnehmendenliste

## TOP 1 Begrüßung

Herr Oberbürgermeister Grimmer begrüßt die Teilnehmenden zur Klausursitzung. Er weist auf die vorangegangene öffentliche Auftaktveranstaltung zur Innenstadtentwicklung hin, die natürlich im direkten Zusammenhang, auch mit der verkehrlichen Entwicklung stehe. Inhaltlich werde Herr Steuler noch ein paar einleitende Worte finden.

Herr Steuler, Sozial- und Baubürgermeister der Stadt Crailsheim, führt inhaltlich in die Veranstaltung ein. Einleitend wirbt er dafür, dass die Stadt Crailsheim proaktiv handeln möge, um die Attraktivität der Innenstadt zu steigern. Er weist daraufhin, dass es heute darum gehe, Lösungsvorschläge für die verkehrliche Entwicklung Crailsheims zu skizzieren und auch die Thematik des Verkehrsversuchs aufzugreifen und zu durchdenken. Herr Wolff werde unter anderem die entwickelten und geprüften Varianten des Büro R+T vorstellen, grundsätzlich solle aber nicht zwingend eine Auswahl zwischen den Varianten erfolgen, auch für weitere gute Ideen sei der Raum geöffnet. Auch wie eine Umgestaltung der Karl- und Wilhelmstraße als Fußgängerzone und verkehrsberuhigter Bereich aussehen könne, werde von Herrn Wolff vorgestellt. Wichtig sei, dass es sich dabei nicht um einen konkreten Vorschlag handle die Fußgängerzone so umzugestalten als viel mehr um ein Beispiel, dass eine Idee vermitteln solle, wie eine Umgestaltung aussehen könnte. Zudem teilt Herr Steuler mit, dass das Ministerium mit dem Ziel 500 lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten bis zum Jahr 2030 umzusetzen, die Umsetzung eines Verkehrsversuchs zur Erprobung der Verlagerung der B290 grundsätzlich unterstütze.

## TOP 2 Impulsvortrag

In einem einleitenden Vortrag stellt Herr Wolff von der Planersocietät die bisherigen Entwicklungen rund um die Thematik der Verkehrsentwicklung vor und erläutert die anschließenden Gruppenaufgaben. Zunächst geht er auf die Zielentwicklung der Innenstadt Crailsheims ein und benennt Good-Practice-Beispiele aus anderen Kommunen. Im Anschluss stellt er die vom Büro R+T erarbeiteten Varianten der Verkehrsberuhigung vor sowie die mögliche Ertüchtigung des Kreisverkehrs Bullinger-Eck als Turbo-Kreisverkehr. Dritter Aspekt des Vortrags ist die Vorstellung einer Vision der Fußgängerzone. Abschließend erläutert Herr Wolff den Ablauf der anschließenden Kleingruppenarbeit. Diese wird in zwei Phasen aufgeteilt, erstens zur Diskussion der Varianten und des Verkehrssystems der Innenstadt Crailsheims in seiner Gesamtheit und zweitens zu Umgestaltungspotenzialen der Karl- und Wilhelmstraße bei einer Verkehrsberuhigung sowie zur Umsetzung eines Verkehrsversuchs.

Rückfragen:

Neben kleineren inhaltlichen Unklarheiten wird in den Rückfragen insbesondere nochmal diskutiert, inwiefern die vorgestellten Varianten der Verkehrsberuhigung und Abbindung der Karl- und Wilhelmstraße als Auswahlmöglichkeiten für eine Verkehrsberuhigung und die Gruppenarbeit dienen sollen, oder ob auch andere Varianten in die Diskussion eingebracht

werden könnten. Herr Steuler stellt klar, dass man sich im Rahmen der Klausursitzung keinerlei Ideen verschließen möchte. Insofern sei man neben den bestehenden Vorschlägen der Varianten 1-3 auch weiteren Ideen gegenüber aufgeschlossen.

## **TOP 3 Gruppenarbeit**

### **3.1 Rote Gruppe (Besprechungszimmer Worthington)**

#### **3.1.1 Entwicklungsziele Verkehrssituation Innenstadt**

Die vom Verkehrsplanungsbüro R+T entwickelten Varianten und die damit einhergehenden straßenbaulichen Ertüchtigungsmaßnahmen finden in der Gruppe keine mehrheitliche Unterstützung. Begründet wird dies einerseits durch Bedenken hinsichtlich einer schlechteren Erreichbarkeit und Durchfahrbarkeit der Innenstadt, welche zu längeren Kfz-Wegen und mehr Staus führen könne, andererseits gibt es kritische Stimmen bezüglich der unbekanntenen Höhe der Kosten notwendiger begleitender Straßenbaumaßnahmen. Der dadurch möglicherweise drohende Verlust wichtiger Einzelhändler im Innenstadtbereich ist ein weiterer Aspekt, der für einzelne Gruppenmitglieder gegen eine Umnutzung als Fußgängerzone spricht.

Der Bedarf an einer Verbesserung der Verkehrssituation wird dennoch gesehen und durch eine Summe an Maßnahmen beantwortet, welche zeitlich gestaffelt erst den inneren Bereich der Innenstadt betreffen und anschließend - bei positiver Entwicklung - konzentrisch nach außen ausgedehnt werden sollten. Konkrete Verbesserungen für den Radverkehr werden dadurch nicht in Aussicht gestellt. Diese Maßnahmen werden nicht von allen Teilnehmenden in gleichem Umfang getragen.

#### **Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt**

Eine Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch weitere Maßnahmen müsse mit verkehrlichen Maßnahmen Hand in Hand gehen.

Die bestehende Fußgängerzone einschließlich der Langen Straße solle weiterentwickelt werden, da dort und in den kleinen angrenzenden Gassen mehr Potenzial für „Bummeln“ gesehen wird. Es wird mehrfach darauf hingewiesen, dass dort, wo MIV zugelassen ist, beobachtet wird, dass die Läden sich halten können. Dort, wo er beruhigt oder verboten wird, so die Annahme, nähmen die Leerstände schneller zu. Zur Beruhigung einzelner Straßen in der Innenstadt wird eine Einbahnstraßenregelungen vorgeschlagen. Konkret werden die Parkstraße und die Schulstraße als geeignet für den Einbahnstraßenverkehr gesehen.

Zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt durch MIV wird die Einführung eines Parkleitsystems vorgeschlagen.

Um mehr Menschen dazu zu bewegen, öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden, solle das ÖPNV-Angebot verbessert werden. Vorgeschlagen wird eine engere Zusammenarbeit mit Industrie- und Gewerbebetrieben, um die Taktung und Routenführung an die Arbeitszeiten anzupassen.

Zudem werden die Ampelregelungen als ungeeignet wahrgenommen, um den Verkehrsfluss von und zur Innenstadt aufrecht zu erhalten; hier wird konkret eine Verbesserung an der Kreuzung Goethestraße / alter Postweg angedacht.

### **Verkehrsversuch**

Von einer Mehrheit innerhalb der Gruppe wird ein Verkehrsversuch als nicht zielführend wahrgenommen, da eine Fußgängerzone nicht unterstützt wird. Für den Fall, dass es dennoch zu einem Verkehrsversuch käme, sei der geeignete Ablauf des Prozesses folgender: im Vorlauf vor einem Gemeinderatsbeschluss müsse eine öffentliche Vorberatung mit Tendenz-Abstimmung ermöglicht werden. Ein Verkehrsversuch solle alle Jahreszeiten abbilden, da eine Beschränkung auf die Sommermonate ein verzerrtes Bild abgeben könnte. Eine Fußgängerzone müsse auch in den Monaten attraktiv sein, in denen sich die Menschen weniger draußen aufhielten. Daher kommt man überein, dass die Dauer von einem Jahr angestrebt werden solle.

Zudem ist den Gruppenmitgliedern wichtig, dass eine breite Beteiligung stattfindet: von sozialen Medien, Einzelhandel, Fußverkehr, über Radfahrende, Ein- und Auspendelnde bis zu auswärtigen Kunden.

## **3.1.2 Arbeitsphase Fußgängerzone**

Hinsichtlich der Einrichtung einer Fußgängerzone entlang der Karl- und Wilhelmstraße sollten die Investitionskosten für straßenbauliche Begleitmaßnahmen im Verhältnis zur Attraktivitätssteigerung in der Innenstadt stehen.

Es wird vorgeschlagen zu prüfen, ob statt einer Fußgängerzone auf der Karl- und Wilhelmstraße eine Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 eingeführt werden könnten. In Ergänzung dazu könne auf Parkplätze entlang der Karl- und Wilhelmstraße verzichtet werden, um diese zu begrünen und zu gestalten. Als Gestaltungselemente wird das Element Wasser angesprochen, welches in Form von Fontänen, Wasserläufen und Brunnen zur Attraktivitätssteigerung beitragen könne.

Sollte es zu einer der vom Verkehrsplanungsbüro R+T entwickelten Varianten kommen, solle jedoch umfassend geprüft werden, ob es für den Busverkehr Alternativrouten gäbe, statt ihn durch die Fußgängerzone zu schleusen.

Zuletzt wird überlegt, ob eine Tunnellösung für die B290 in Frage käme, um die Innenstadt zu entlasten. Der Tunnel könnte beispielsweise vor dem Bullinger Eck beginnen und auf Höhe des Volksfestplatzes enden.

## **3.2 Orangene Gruppe (Besprechungszimmer Pamiers)**

### **3.2.1 Entwicklungsziele Verkehrssituation Innenstadt**

Bezogen auf die räumliche Ausdehnung einigte sich die Gruppe auf Variante drei, also die Sperrung der Wilhelmstraße ab der Grabenstraße und der Karlstraße ab dem Karlsplatz. Ergänzend soll die Lange Straße bis zur Schulstraße in den Fußgängerbereich einbezogen werden. Für den Verlauf der Wilhelmstraße nach Norden bis zur Bergwerkstraße und der Karlstraße nach Osten bis zur Kreuzung am Finanzamt sind verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen.

Für den gesamten Innenstadtbereich sollen einheitliche Gestaltungsrichtlinien gelten. Ein Parkleitsystem und die Steuerung der Durchfahrten sollen den Verkehrsfluss optimieren und Innenstadtbesucher gezielt lenken. Für Anwohner soll das Parken gewährleistet bleiben, wofür vorhergehende Untersuchungen über den Bedarf veranlasst werden sollen. Der Lieferverkehr soll auf feste Zeiten beschränkt werden. Schleichverkehre müssten – auch schon während eines Verkehrsversuchs – proaktiv verhindert werden.

### **3.2.2 Arbeitsphase Fußgängerzone**

#### **Verkehrsversuch**

Im Vorlauf zu der Umsetzung eines Verkehrsversuchs sollte untersucht werden, wie die fehlende Infrastruktur kompensiert werden könne. Die Testphase sollte sich über mehrere Monate ziehen und auch während des Crailsheimer Volksfestes stattfinden. Hinsichtlich der Gestaltung schlägt die Gruppe vor, mit Grünelementen und der Möblierung nicht sparsam umzugehen. Die Visualisierung einer Fußgängerzone sollte großflächig ausgehängt werden und um die Darstellung einer Fußgängerzone in der Langen Straße ergänzt werden. Während des Verkehrsversuchs soll ein Leitsystem Radfahrende lenken.

Um zuverlässige Aussagen über die Auswirkungen eines Verkehrsversuchs treffen zu können, ist eine umfangreiche Evaluation durchzuführen. Unter anderem ist dabei zu erheben, wo Umwegeverkehre entstanden sind und sowohl kleinräumig als auch großräumig Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben.

#### **Fußgängerzone**

In der Gruppe wurden Voraussetzungen diskutiert, die für die Entwicklung einer Fußgängerzone relevant seien. Dazu zählte die Prüfung, ob der Busverkehr aus der Fußgängerzone ausgeschlossen werden könne. Als Alternativrouten sollen Ludwigstraße, Parkstraße und Grabenstraße geprüft werden.

Zudem sollte geprüft werden, ob in der Fußgängerzone Taxiverkehr ermöglicht werden könne.

Maximal sollte einspuriger Verkehr ermöglicht werden und wo dies nicht möglich sei, Ausweichstellen für Begegnungsverkehr geschaffen werden.

## **3.3 Gelbe Gruppe (Ratssaal)**

### **3.3.1 Entwicklungsziele Verkehrssituation Innenstadt**

Bei der Frage um die räumliche Ausdehnung des Verkehrsversuchs herrschte nach anfänglichen Abwägen der Varianten eins und zwei, ein Konsens darüber, die Variante zwei, also die Sperrung ab Ludwigstraße bis Karlstraße, mit einem ergänzenden Konzept der Verkehrsführung der angrenzenden Innenstadtbereiche durchzuführen.

#### **Bereich Karl- und Wilhelmstraße**

Die Zufahrt zur Grabenstraße soll nur noch über die südliche Anbindung der Goethstraße bis zum Jagstgartenweg erfolgen um eine Verkehrsverlagerung aus der Wilhelmstraße zu vermeiden. Weiterhin sollen durch verkehrsberuhigende Maßnahmen hier die Fuß- und Radverkehrsachse des Bahnhofs in die Innenstadt gestärkt werden.

Gleiches gilt auch für den Bereich der Ludwigstraße. Hier soll mittels einer Einbahnstraßenregelung in Richtung Blaufelder Straße der Verkehr beruhigt und die Konfliktsituation am Kreuzungspunkt Ludwigstraße/Blaufelder Straße entschärft werden. Auch hier findet durch den hohen Schüler- und Fußverkehr eine hohe Frequenz in Richtung Innenstadt über den Lammgarten statt.

Die Karlstraße soll in Richtung Karlsplatz zur Einbahnstraße werden um die Zufahrt zu den innerstädtischen Parkplätzen zu gewährleisten.

Die „Eingangsbereiche“ der Karl- und Wilhelmstraße sollen bereits durch gestalterische Elemente und/oder die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen den Charakter des Kfz-freien Straßenzugs unterstützen

### **Bereich Schloßplatz/Schulstraße/Parkstraße**

Der südliche Teil der Innenstadt soll über Einbahnstraßenregelungen verkehrsberuhigt werden. Damit soll ein Durchgangsverkehr oder alternative Wegestrecken zur Bundesstraße vermieden werden.

Zwischen Schloßplatz und Schulstraße im Zweirichtungsverkehr um die Zufahrt zur Tiefgarage zu ermöglichen. Der Verkehr soll dann über die Parkstraße im Einrichtungsverkehr in Richtung der Spitalstraße abgeleitet werden. Hier sollen die Einsatzfahrzeuge der Polizei freigegeben sein. Die Schulstraße soll aufgrund ihres bereits jetzt schmalen Straßenquerschnitts zur Einbahnstraße in Richtung Parkstraße werden.

Die lange Straße bleibt in ihrer Gestaltung und Verkehrsführung bestehen, jedoch soll der Bereich zwischen der Einmündung der Seitengasse und der Adam-Weiße-Straße gesperrt werden um die ansässigen Gastronomen zu unterstützen. In der Gruppe wurde auch der Vorschlag diskutiert, diese Sperrung nur temporär für gewisse Wochentage, bspw. Donnerstag bis Sonntag durchzuführen.

## **3.3.2 Arbeitsphase Fußgängerzone**

Innerhalb der Gruppe wurden vornehmliche Wege und Ziele diskutiert, den Verkehrsversuch und die daraus resultierenden Veränderungen den betroffenen Einzelhändlern und Gastronomen sowie Anwohnenden zu vermitteln. Auch wurden Wege diskutiert, die Akzeptanz der betroffenen Kfz-Fahrenden zu steigern.

### **Beteiligungskonzept**

Die Teilnehmenden sind sich darüber einig, dass das Stadtmarketing in den Prozess eingebunden werden muss. Durch die Kontakte innerhalb der Zivilbevölkerung können so vor dem Verkehrsversuch bereits Zielgruppen angesprochen werden, die innerhalb des Prozesses den gesperrten Straßenraum nutzen und beleben können. Die Planung sieht vor, bspw. über die Gastronomen und den Einzelhandel, aber auch den Jugendrat, ein Programm für diesen Zeitraum

aufzustellen. Diese Programmpunkte können von einzelnen durchgängig durchgeführt werden. Es steht aber auch der Vorschlag im Raum, nur in gewissen Abständen Aktionen umzusetzen um nicht eine zu hohe Erwartungshaltung für den Zeitraum nach dem Verkehrsversuch bei der Bevölkerung zu wecken.

Die Kommunikation soll über mehrere Kanäle stattfinden. Neben den herkömmlichen Printmedien wie das Amtsblatt oder den Postkarteneinwurf, sollen auch über digitale Medien wie die Homepage der Stadt oder den Aufbau eines eigenen Internetauftritts. Hier besteht auch die Idee eines eigenen Videos zur Aufklärung über den Verkehrsversuch. Daneben soll aber auch der zweimal wöchentlich stattfindende Markt genutzt werden, um eine Informationsquelle vor Ort zu haben. Auch können nicht genutzte Schaufenster als Möglichkeit dienen, Werbung und Informationen für den Verkehrsversuch zu machen.

Als besonders wichtig wird angesehen, dass schon vor dem Versuch die Bürgerinnen und Bürger über das Zeitmanagement sowie den Umsetzungszeitraum der aus dem Verkehrsversuch resultierenden Maßnahmen aufgeklärt werden (insb. Ertüchtigung der Knotenpunkte).

### **Beteiligungsformate**

Der Verkehrsversuch soll mit einer Auftaktveranstaltung beginnen und einer Abschlussveranstaltung enden. Seitens der Verwaltung besteht die Idee, über den gesamten Prozess ein direktes Feedback der Bevölkerung zu erhalten. Dies geschieht einerseits durch Stadtspaziergänge zum Thema „Verkehrsversuch“ andererseits auch durch einen Einwurfbkasten bzw. eine E-Mail-Adresse an die Kritik und Wünsche innerhalb des Projekts geäußert werden können. Die Rückmeldekarten werden jeweils an temporären Möbeln und Grünstrukturen aufgehängt, die während des gesamten Projektzeitraums aufgestellt sind. Hier besteht auch die Möglichkeit innerhalb eines bspw. 4-Wochen-Rhythmus entsprechende Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung bzgl. der Standorte der temporären Elemente umzusetzen. Um eine Belebung des gewonnenen Raums zu verstärken, sollen auch die Sondernutzungsgebühren für den Einzelhandel und die Gastronomie über den Projektzeitraum entfallen.

### **Gestaltungselemente**

Grundlegende Idee ist, die Seitenräume, die durch die Umgestaltung des Straßenraums gewonnen werden, schon während des Verkehrsversuches mithilfe von Begrünung und Sitzmöbeln, Spielmöglichkeiten und Wasserelemente, darzustellen. Hier sollen auch die Visualisierungen genutzt werden, um an bestimmten Punkten zu verdeutlichen, wie es in Zukunft aussehen kann.

## **3.4 Pinke Gruppe (Ratssaal)**

### **3.4.1 Entwicklungsziele Verkehrssituation Innenstadt**

In einem ersten Schritt wurde in der Gruppe diskutiert welche Variante der Verkehrsberuhigung weiterverfolgt und weiterentwickelt werden sollte.

**Bereich Karl- und Wilhelmstraße:**

Die Mehrheit der Gruppe hat sich dabei für die dritte Variante aus der Untersuchung von R+T ausgesprochen, mit einer Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße zwischen Grabenstraße und Schloßstraße. Ergänzt werden sollte der Vorschlag um eine verkehrsberuhigte Gestaltung der Wilhelmstraße bis hin zur Bergwerkstraße und der Karlstraße bis hin zum Knotenpunkt mit der Schiller- und Gartenstraße.

Mit dem Ziel Verlagerungseffekte zu minimieren soll die Grabenstraße im nördlichsten Teil vom Jagstgartenweg bis zur Wilhelmstraße als Einbahnstraße in Richtung Norden geregelt werden. Auch die Ludwigstraße sollte als Einbahnstraße ausgebildet werden, in Richtung Westen. So sollte innerhalb des Gebietes auch ein Einbahnstraßenring mit der Fronbergstraße entstehen. Somit ergibt sich für die Wilhelmstraße ebenfalls eine Einbahnstraßensituation bis hin zur Einmündung in die Bergwerkstraße. Für den Bus sollte aber weiterhin ein Zweirichtungsverkehr ermöglicht werden, der auch auf bisherigem Weg durch die künftige Fußgängerzone verlaufe.

**Bereich Lange Straße und Adam-Weiß-Straße**

Im Bereich Lange Straße und Adam-Weiß-Straße sollen zunächst keine größeren Veränderungen gegenüber der Bestandssituation durchgeführt werden. Die Lange Straße soll als Einbahnstraße in Richtung Norden erhalten bleiben und die Adam-Weiß-Straße in beide Richtungen befahrbar bleiben. Erst südlich der Webergasse soll die Adam-Weiß-Straße nur noch in Richtung Süden befahrbar sein. Bei einer gleichzeitigen Einbahnstraßenregelung auf der Schulstraße in Richtung Osten entstünde am Knotenpunkt Kirchplatz / Lange Straße / Schulstraße Gestaltungsspielraum, um die aktuell als gefährlich eingeschätzte Verkehrssituation zu verbessern. Eine Lösung müsse zudem mit dem Hotel Faber diskutiert werden, damit eine problemlose Zufahrt weiterhin möglich bleibe.

**Bereich Schulstraße / Schloßstraße / Parkstraße**

Die Schulstraße sollte auch aufgrund des beengten Straßenraums als Einbahnstraße gestaltet werden. So kann den übrigen Verkehrsträgern mehr Raum gegeben werden. Aus Schul- und Parkstraße ergibt sich eine Erschließungsschleife in Einbahnrichtung im Uhrzeigersinn, da die Parkstraße als Einbahnstraße in Richtung Süden ausgebildet werden soll. Die Schloßstraße soll hingegen bis zur Einfahrt in die Tiefgarage in beide Richtungen befahrbar sein, um diese Verkehre auf kürzest möglichem Wege durch die Stadt zu leiten.

**Bereich Goethestraße**

Durch die aktuelle Verkehrssituation werden Probleme in der Verkehrsabwicklung und Rückstauungen wahrgenommen. Durch die Einrichtung von Kreisverkehren verspricht man sich eine flüssigere Verkehrsabwicklung, als sie aktuell durch Lichtsignalisierung und Vorfahrtregelung besteht. Vor diesem Hintergrund wird die Idee eingebracht am Knotenpunkt Gaildorfer Straße / Goethestraße / Alter Postweg sowie am Knotenpunkt Goethestraße / Worthingtonstraße jeweils einen Kreisverkehr einzurichten. Zudem wäre ein Ausbau des Kreisverkehrs am Bullinger Eck zu einem Turbokreisverkehr zu begrüßen, um den Verkehrsfluss zu verbessern.



### 3.4.2 Arbeitsphase Fußgängerzone

In der zweiten Phase setzt die Gruppe eine Idee um, wie vor dem Hintergrund der Verkehrsberuhigung eine Umgestaltung der Fußgängerzone erfolgen könnte. Neben baulichen Maßnahmen solle auch eine Stärkung durch kulturelle Angebote erfolgen, bspw. gefördert durch die Einrichtung einer temporären Bühne Auch Pop-Up-Stores zur Nutzung von leerstehenden Ladenlokalen, die zunächst durch die Stadt Crailsheim angemietet und günstig weitervermietet werden, können zur Belebung beitragen.

#### Drehscheibe

Im Kreuzungsbereich von Faberstraße, Langer Straße, Karlstraße und Wilhelmstraße bietet es sich an einen Platz auszugestalten. Vor dem Hintergrund der historischen Benennung als Drehscheibe soll dieser Platz den Aspekt der Drehscheibe aufgreifen, bspw. in einer runden Pflasterung. Neben den Durchfahrtmöglichkeiten für den Bus wird insbesondere im südlichen Platzbereich Raum für Aufenthalts- und Spielelemente gesehen. Hier böte es sich an ein Schachspiel einzurichten oder auch ein Wasserspiel sowie Verschattungsmöglichkeiten. Die Betreuung, bspw. des Schachspiels könnte durch anliegende Gastronomen erfolgen. Im nördlichen Platzbereich könnten insbesondere die Außengastronomie gestärkt werden.

#### Karlstraße

Auf der Karlstraße findet insbesondere auf der Nordseite eine beträchtliche Sonneneinstrahlung statt. Vor diesem Hintergrund und der Kanalführung auf südlicher Straßenseite sollen in diesem Bereich im Wesentlichen Baumpflanzungen erfolgen und Sitz- sowie Spielelemente im Schatten angeordnet werden. Der freiwerdende Platz vor dem Rathaus, bedingt durch eine Ausbildung der Bushaltestellen als Buskaps, kann ebenfalls für Spielmöglichkeiten genutzt werden. Diese befänden sich ebenfalls wesentlich im Schatten.

#### Wilhelmstraße

Die Wilhelmstraße zeichnet sich durch ihr bestehendes Gefälle aus. Neben der Ausweitung der Seitenräume und der Möglichkeit diese für mehr Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten zu nutzen sowie weitere Baumpflanzungen, kann auch die Steigung genutzt werden. So könnte bspw. die blaue Infrastruktur durch das Anlegen eines Wasserlaufes weiterentwickelt werden. Auch eine Murbahn wurde als Option zur Gestaltung des Seitenraumes vorgeschlagen.

#### Umsetzung eines Verkehrsversuchs

Der Verkehrsversuch soll aus Sicht der Teilnehmenden dazu dienen, die vorgeschlagene verkehrliche Beruhigungsmaßnahme an der Karl- und Wilhelmstraße auf ihren Effekt hin zu prüfen. Für eine erfolgreiche Umsetzung seien jedoch zahlreiche Aspekte zu berücksichtigen:

- Zur schnellen Attraktivierung und unkomplizierten Begrünung sollten temporäre Grünelemente genutzt werden.
- Sitzelemente sollten ebenfalls bereits im Rahmen des Verkehrsversuchs platziert werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern. Das können sowohl öffentliche Elemente sein sowie auch eine Erweiterung der Außengastronomie.

- Die Straße könnte bspw. mit Wimpeln überspannt werden, um ihre Attraktivität zu steigern.
- Parklets können als unkomplizierte Umgestaltung der bestehenden Parkbuchten dienen, die verstärkt für Aufenthalt und Begegnung genutzt werden sollen.
- Die Verkehrsführung sollte trotz der temporären Umsetzung möglichst attraktiv sein, um die Qualität des Aufenthalts nicht zu mindern. Markierungen und eine Beschilderung werden erforderlich sein.
- Die Zeit für den Verkehrsversuch sollte mindestens zwei Monate in Anspruch nehmen, tendenziell ist auch noch eine Erweiterung denkbar.
- Der Beginn des Verkehrsversuchs sollte mit einer Veranstaltung kombiniert werden, um zu signalisieren, dass eine Veränderung stattfindet und die Akteure für die Nutzung des beruhigten Raumes zu aktivieren. Auch im Verlauf des Versuchs soll eine Begleitung durch Veranstaltungen stattfinden. Der Beginn ist im Frühjahr gemeinsam mit einem verkaufsoffenen Sonntag denkbar.
- Ein Teil der Evaluierung sollte auch aus einer Entwicklung der Umsätze der Einzelhändler, Dienstleister und Gastronomen bestehen.

## **TOP 4 Zusammenfassung der Arbeitsphasen und Fazit**

### **4.1 Entwicklungsziele Verkehrssituation Innenstadt**

In Bezug auf die Verkehrsberuhigung und eine mögliche Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße spricht sich die Mehrheit der Gruppen für eine Sperrung in einer Form zwischen Variante 2 und Variante 3 aus. Hinzu kommt vielfach insbesondere die Ausgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich auf der Karlstraße zwischen dem Knotenpunkt mit der Gartenstraße und der Zufahrt zum Karlsplatz. Möglichen Umwegeverkehren die daraus resultieren könnten, wird vielfach mit einem Einbahnstraßensystem begegnet. Insbesondere der Bereich um die Ludwigstraße steht bei einigen Gruppen im Fokus, da hier Schleichverkehre von der Wilhelmstraße zur Blaufelder Straße und umgekehrt befürchtet werden.

Verschiedene Ansätze werden bei der Berücksichtigung der Langen Straße gewählt. Während für teilweise ebenfalls eine Umwidmung als Fußgängerzone bis zur Schulstraße vorgeschlagen wird, sind andere Gruppen für einen Erhalt der aktuellen verkehrlichen Regelung. Auch für das weitere innerstädtische Straßennetz werden unterschiedliche Vorschläge erarbeitet. Gemeinsam haben sie jedoch eine möglichst gute Erreichbarkeit der Sammelparkplätze, wie der Tiefgarage am Rathaus und das Ziel eine Entlastung der Innenstadt zu schaffen.

## 4.2 Arbeitsphase Fußgängerzone

### Gestaltung

In der Ausgestaltung einer Fußgängerzone, die von der Mehrheit der Gruppen als sinnvoll angesehen wird, entwickeln die Gruppen im Grundsatz ähnliche Vorstellungen. Eine Befahrbarkeit durch den ÖPNV müsse weiterhin gewährleistet bleiben und eine entsprechende Berücksichtigung bei der Umgestaltung des Straßenraums müsse erfolgen. Die freiwerdenden Flächen sollen insbesondere einer Steigerung der Aufenthaltsqualität dienen. So besteht Einigkeit darüber, dass Grün- und Sitzelemente verstärkt im öffentlichen Raum platziert werden sollen. Auch bei einer temporären Umgestaltung im Zuge des Verkehrsversuchs sollten die Potenziale mittels mobiler Elemente bereits angedeutet werden. Auch blaue Infrastrukturen, in Form von Wasserläufen, Brunnen oder Fontänenfeldern können aus Sicht der Teilnehmenden eine sinnvolle Nutzung des freien Raumes darstellen.

### Verkehrsversuch

Der Großteil der Teilnehmenden befürwortet die Umsetzung eines Verkehrsversuchs. Bei der Umsetzung eines Verkehrsversuchs sind die Teilnehmenden weitestgehend einig, dass der Zeitraum über die ursprünglich angedachten zwei Monate hinausgehen solle. Begründet wird dies mit der Normalisierung einer Anpassung von Verkehrsströmen, die erst nach einer gewissen Zeit eintrete. Zudem sollten unterschiedliche äußere Rahmenbedingungen berücksichtigt werden wie bspw. die unterschiedlichen Jahreszeiten.

Eine frühzeitige Beteiligung der Betroffenen wird im Zuge eines Verkehrsversuchs gewünscht. So sollte der Dialog bspw. mit Einzelhandel und Gastronomie gesucht werden, um Veränderungen zu kommunizieren und Potenziale zu diskutieren, wie bspw. eine Erweiterung der Außengastronomie oder der Warenauslagen. Veranstaltungen sollten im Rahmen des Verkehrsversuchs durchgeführt werden. So wird von mehreren Gruppen angeregt, den Verkehrsversuch mit einer Auftaktveranstaltung zu beginnen und mit einer Abschlussveranstaltung zu beenden. Neben der Durchführung von Veranstaltung sei auch bei der temporären Umnutzung bereits eine attraktive Gestaltung wichtig, die mit mobilen Sitz-, Spiel und Grünelementen erreicht werden könne.

Als wichtig wird zudem die fortlaufende und abschließende Evaluation des Verkehrsversuchs angesehen. In diesem Rahmen sollten unter anderem Verkehrsverlagerungen untersucht werden sowie auch Entwicklungen im Einzelhandel und der Gastronomie.

## TOP 5 Fazit, Ausblick und Verabschiedung

In einem abschließenden Fazit fasst Herr Steuler die Ergebnisse nochmal kurz zusammen und gibt einen kurzen Ausblick auf das weitere Vorgehen. Er resümiert zunächst, dass er einen Konsens darüber wahrgenommen habe, dass eine verkehrliche Regelung auch innerhalb der engeren Innenstadt wichtiger Aspekt sei und hierfür Lösungsvorschläge entwickelt werden sollten. Die in den Arbeitsgruppen gewählten Ansätze müssten im Weiteren durch ein Verkehrsplanungsbüro fachlich überprüft werden.

Zudem hält er fest, dass er durch den Großteil der Gruppen eine Zustimmung zur Erprobung der Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße im Rahmen eines Verkehrsversuchs wahrgenommen habe, eine Gruppe sich jedoch auch mehrheitlich gegen einen Verkehrsversuch ausgesprochen habe. Die favorisierte Variante bewege sich dabei zwischen Variante 2 und 3, bspw. mit Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereichs entlang der Karlstraße.

Im Folgenden stellt er den Teilnehmenden das weitere Vorgehen vor. Die zu erstellende Sitzungsvorlage könnte zwei Komplexe in den Beschlussvorschlägen thematisieren. Der erste würde sich auf den Verkehrsversuch zur Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße im Hinblick auf den Planungsfall 2 oder 3, ggf. einhergehend mit Modifikationen und Ergänzungen (u.a. Dauer des Versuchs, Öffentlichkeitsarbeit, „Bespielen“ der neuen Freiräume) beziehen. Der zweite könnte eine Aussage treffen, welche der erarbeiteten Vorschläge für die engere Innenstadt realisiert und ob diese in den Verkehrsversuch integriert werden sollten. Die gestalterischen Vorschläge für eine neue Fußgängerzone sollten Input für eine zu beauftragende Freiraumplanung für die gesamte Innenstadt werden und in einer gesonderten Sitzungsvorlage behandelt werden.

Eine Einbringung der Vorschläge im September sei voraussichtlich zeitlich bedingt schwierig, sie werde eher in der darauffolgenden Sitzung stattfinden.

Abschließend danken Herr Grimmer und Herr Steuler den Teilnehmenden für ihr Engagement und verabschieden Sie.

Dortmund, 11. August 2022

gez. Pascal Wolff