



## **Temporäre Verkehrsberuhigung / Entscheidung hinsichtlich Online-Petition zu vorzeitigem Abbruch**

<b>Gremium</b>	<b>Termin</b>	<b>Beratungsfolge</b>	<b>Status</b>
Gemeinderat	03.06.2024	Entscheidung	öffentlich

### **Anlagen**

Anlage 1: Petition an die Stadt Crailsheim für einen Abbruch des Verkehrsversuchs „Temporäre Fußgängerzone“

Anlage 2: Schreiben Juwelier Druckenmüller

Anlage 3: Schreiben vierer Handwerksbetriebe

Anlage 4: Pressemitteilung Stadtmarketing Crailsheim e.V. vom 16.05.2024

Anlage 5: Besucherzahlen Crailsheim Innenstadt (Mobilfunkdatenauswertung Stand 22.05.2024)

Anlage 6: Nutzung der Rathaus-Tiefgarage

Anlage 7: Übersicht über das Begleitprogramm

Anlage 8: Maßnahmen Öffentlichkeitsarbeit und mediale Begleitung

Anlage 9: Einbindung der Gewerbetreibenden in die Temporäre Fußgängerzone

### **Weitere beteiligte Ressorts**

Ressort Bildung & Wirtschaft

Ressort Digitales & Kommunikation

Ressort Soziales & Kultur

Ressort Stadtentwicklung

Ressort Mobilität & Umwelt

### **I. Beschlussvorschlag**

1. Der Gemeinderat nimmt den Zwischenstand der temporären Verkehrsberuhigung zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat stimmt
  - a) der Fortführung des Versuchs bis zum 21.07. mit Rückbau bis zum 28.07. zu.
  - b) der vorzeitigen Beendigung des Verkehrsversuches zum 16.06. mit Rückbau bis zum 23.06. zu.



## II. Sachverhalt und Begründung

Die Stadt Crailsheim führt seit dem 07.04.2024 den Verkehrsversuch „Temporäre Fußgängerzone“ durch. Das Ende des Versuchs ist für den 21.07.2024 vorgesehen. Hierbei sind Teile der Karl- und Wilhelmstraße mit einigen Ausnahmen für den Durchfahrtsverkehr gesperrt. Mithilfe des Versuchs soll festgestellt werden, ob sich durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Innenstadt eine Attraktivitätssteigerung erzielen lässt. Die Auf- und Abbauarbeiten verlängern die nötigen Sperrungen zusätzlich um eine Woche vor Start und Ende des Versuchs.

Am 15.05.2024 wurde bei der Stadtverwaltung eine Petition eingereicht. Sie basiert auf einer online durchgeführten und in Ladengeschäften ausgelegten Unterschriftensammlung. Die Petition appelliert an die Stadt Crailsheim, den Verkehrsversuch abzubrechen. Als Gründe werden ein Rückgang der Kundenfrequenz und damit verbundene Umsatzeinbußen angeführt. Weiterhin seien Kund\*innen und Bürgerschaft verärgert, mieden die Innenstadt und erführen erhebliche Auswirkungen auf den Individualverkehr. Die Umwelt sei durch die längeren Fahrtzeiten belastet und durch eine Fußgängerzone würde kein Mehrwert gesehen. Die Petition sei nicht gegen eine Neugestaltung der Innenstadt, diese solle jedoch ohne eine Sperrung für den Autoverkehr herbeigeführt werden (Anlage 1).

Die handschriftliche Unterschriftensammlung umfasst 680 Unterstützer\*innen (davon 387 aus Crailsheim), die Online-Petition 2.141 Unterschriften (davon 1.384 aus Crailsheim) (Stand 16.05.2024). Ein Abgleich auf Dopplungen ist nicht möglich, da die online durchgeführte Sammlung teilweise anonym erfolgte.

Weiterhin fanden am 13.05. und 21.05. Gesprächsrunden mit Gewerbetreibenden aus der Innenstadt statt, bei denen mehrheitlich von Umsatzeinbrüchen seit Beginn des Versuchsstarts berichtet wurde. Eine kleinere Anzahl an Gewerbetreibenden berichtet von gleichbleibenden und steigenden Umsätzen. Der Stadtverwaltung liegen über die mündlichen Aussagen der dort anwesenden Gewerbetreibenden hinaus keine Nachweise über Umsatzzahlen bzw. -entwicklungen vor. Die Gewerbetreibende Frau Druckenmüller hat hierzu schriftlich Zahlen vorgelegt, die in Rücksprache mit ihr der Sitzungsvorlage beigelegt sind (Anlage 2). Weiterhin wurden auch Schreiben von Handwerksunternehmen eingereicht, die von Kostensteigerungen durch verlängerte Fahrtzeiten berichteten (Anlage 3).

### **Vorliegende Daten der Stadtverwaltung**

Um die Wirksamkeit der „Temporären Fußgängerzone“ festzustellen, finden unterschiedliche Messmethoden Anwendung. Keine der Messungen ermöglicht eine abschließende Bewertung für sich, sondern ist in Beziehung zu den Ergebnissen anderer Messungen zu setzen. Nachfolgend werden die geplanten Messungen und deren aktueller Stand dargestellt:

#### Repräsentative Befragung der Bürgerschaft

In zwei Befragungen werden die Einschätzungen zur „Temporären Fußgängerzone“, dem Mobilitätsverhalten, dem Einkaufsverhalten und Bewertungen des innerstädtischen Angebots abgefragt. Durch die Veränderungen zwischen den beiden Befragungsergebnissen sollen die Effekte des Verkehrsversuches ermittelt und Hinweise auf mögliche weitere Maßnahmen und



Anpassungen gesammelt werden. Die erste Befragung fand von Anfang Februar 2024 bis zum 08.03.2024 statt. Die 2.250 ausgewählten Zufallsbürger\*innen wurden repräsentativ nach Alter, Geschlecht und Stadtteil angeschrieben. Der Rücklauf betrug 469. Nach Aussage des begleitenden Instituts imakomm Akademie ist der Rücklauf im erwarteten Rahmen und lässt repräsentative Rückschlüsse zu. Die Bewertungen zur „Temporären Fußgängerzone“ zeigen sowohl im extrem negativen als auch im sehr positiven Spektrum hohe Ausschläge und eine gleichmäßige Verteilung in den Bewertungsstufen dazwischen. Von einer detaillierten Ergebnisdarstellung rät das begleitende Institut ab, um die Ergebnisse der zweiten Befragung nicht zu beeinflussen. Durch die noch nicht durchgeführte zweite Befragung können hieraus noch keine Rückschlüsse zur Wirksamkeit der „Temporären Fußgängerzone“ gezogen werden. Diese ist im Juni/Juli 2024 vorgesehen.

#### Befragungen der Gewerbetreibenden

Ebenfalls durch die imakomm Akademie finden Befragungen der Gewerbetreibenden statt. Es werden unter anderem die Erwartungen an die „Temporäre Fußgängerzone“, Umsatzentwicklungen sowie das Stimmungsbild der Kundinnen und Kunden ermittelt. Die Wirksamkeit der „Temporären Fußgängerzone“ wird auch hier durch den Vergleich der zeitlich versetzten Befragungen ermittelt. Diese sind in Vorher-, Während- und eine Danach-Befragung unterteilt.

Nahezu parallel zur Befragung der Bürgerschaft fanden die ersten Befragungen von Ende Januar 2024 bis zum 23.02.2024 statt. Hierbei wurden 349 gemeldete Gewerbebetriebe im Innenstadtbereich angeschrieben. Zusätzlich wurde die Befragung für alle Crailsheimer Betriebe geöffnet. 29 Betriebe innerhalb und 10 Betriebe außerhalb des Innenstadtbereichs beteiligten sich an der Vorher-Befragung. Die Bewertungen zur „Temporären Fußgängerzone“ sind weder ausgeprägt dafür noch dagegen, sondern verteilen sich relativ gleichmäßig über alle Bewertungsstufen. Von einer detaillierten Ergebnisdarstellung rät das begleitende Institut ab, um die Ergebnisse der weiteren Befragungen nicht zu beeinflussen. Durch die noch nicht durchgeführte zweite Befragung können hieraus noch keine Rückschlüsse zur Wirksamkeit der „Temporären Fußgängerzone“ gezogen werden. Diese ist im Juni/Juli 2024 vorgesehen und die Danach-Befragung für den September/Oktober 2024.

#### Direkte Gespräche mit den Gewerbetreibenden

Im Vorfeld des Versuchs wurden von Anfang 2023 die 64 Gewerbetreibenden in Karl- und Wilhelmstraße zu persönlichen Gesprächen eingeladen. Das Angebot wurde von 16 Gewerbetreibenden angenommen. Das durchschnittliche Stimmungsbild war leicht positiv. Im Oktober 2023 wurden die direkt angrenzenden Gewerbetreibenden zur Abstimmung der Freiraumplanung ebenfalls zu einem persönlichen Gespräch eingeladen. Einige dieser Gespräche wurden direkt bei der persönlichen Verteilung geführt.

Im Zuge der Aufbauarbeiten und während der ersten Wochen des Verkehrsversuches fanden mit zahlreichen Gewerbetreibenden in der Karl- und Wilhelmstraße spontane Gespräche zur Sachlage statt. In diesem Zeitraum wurde ein für Juni geplantes weiteres persönliches Gesprächsangebot vorbereitet. Dieses wurde jedoch aufgrund der Petition zu zwei größeren Gesprächsforen erweitert, um möglichst schnell alle Gewerbetreibenden erreichen zu können. Zur zweiten Veranstaltung wurden die Stadträtinnen und Stadträte ebenfalls eingeladen. Die 27 in beiden Foren vertretenen innerstädtischen Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe berichteten mit



wenigen Ausnahmen von einem erheblichen Umsatz- und Frequenzrückgang seit dem Start des Verkehrsversuches.

#### Feedbackkarten der Info-Steile

Innerhalb der „Temporären Fußgängerzone“ befindet sich eine niedrighschwellige Kurz-Feedbackmöglichkeit in Form von kommentierbaren Stimmungspostkarten. Hier existieren drei Kategorien: Grün (lächelnder Smiley), Gelb (neutraler Smiley) und Rot (trauriger Smiley). Diese können in den dort bereitgestellten Briefkasten geworfen werden. Es gibt einen Überhang von Rückläufen der roten Stimmungspostkarten. Eine genaue Zählung aller Karten wurde jedoch nicht durchgeführt, da oftmals erkennbar die Postkarten einer Farbe als Stapel auf einmal eingeworfen wurden und damit keine plausiblen Schlussfolgerungen möglich sind. Bei den beschriebenen Postkarten, also einem Feedback, zu dem man sich etwas Zeit nehmen muss, beträgt die Verteilung ungefähr 45% rot, 20% gelb und 35% grün (Stand 22.05.). Erwähnenswert ist weiterhin, dass die Beteiligung über die Info-Steile mit fortschreitender Zeit nicht abnehmend ist.

#### Feedback über das Maptionnaire-Tool

Mithilfe des Online-Tools „Maptionnaire“, das über die städtische Webseite abrufbar ist, können georeferenzierte Kommentare mit optionalem Fotoupload abgegeben werden. Die Rückmeldungen erfolgen in den Kategorien „Hier besteht Verbesserungsbedarf“ und „Hier ist es besser geworden“.

Der Großteil der hier abgegebenen Rückmeldungen bezieht sich auf den Verbesserungsbedarf. Dieser wird in den Kapazitätsengpässen Bullinger Eck, dem Rückstau in der Ellwanger Straße, der kurzen Ampelschaltung Ludwigstraße, der Goethestraße und der Finanzamtskreuzung gesehen. Meldungen über eine zunehmende Verkehrsbelastung durch Umfahungsverkehr kommen aus dem Hammersbachweg, der Ludwigstraße und der Bergwerkstraße. Die Verkehrsbelastung in der Spitalstraße wird teils als geringer, teils als erhöht angegeben. Die meisten Rückmeldungen sind bisher im zentralen Bereich der „Temporären Fußgängerzone“ erfolgt. Hier geht es häufig um allgemeinere Pro- und Contra-Rückmeldungen. Eine Auswertung der Kommentare ist regulär im Abschluss an den Verkehrsversuch geplant.

#### Besucherzahlen der Innenstadt durch Mobilfunkdatenauswertung

Mithilfe einer Mobilfunkdatenauswertung werden Rückschlüsse über Veränderungen der Besucherzahlen in der Innenstadt und deren Aufenthaltsdauer geschlossen. Es handelt sich hierbei nicht um absolut gemessene Zahlen. Diese Mobilfunkdaten basieren auf Kundendaten des o<sup>2</sup>-Mobilfunknetzes, die entsprechend ihrer lokalen Verteilung auf die Gesamtbevölkerung hochgerechnet werden. Der Untersuchungsraum umfasst die weitere Innenstadt vom Alten Postweg bis zur Gartenstraße. Als Besucher\*innen werden Menschen erfasst, die sich mindestens eine halbe und maximal vier Stunden im Untersuchungsraum aufhalten. Datenanbieter ist die Firma A1 Mobility Insights, deren Methoden TÜV-geprüft und DSGVO-konform sind. Die Firma arbeitet für andere Städte, Tourismusverbände oder Veranstaltungsunternehmen.

Die vorliegenden Daten (Stand 22.05.) vergleichen über sieben Wochen hinweg die Zahlen dieses Jahres mit den Zahlen des Vorjahres. Durch die unterschiedliche Lage der Ferien und Feiertage ergeben sich gewisse Verzerrungen. In der Summe ist der Unterschied mit einem



durchschnittlichen Zuwachs von 0,9% Besucherinnen/Besucher am Tag und einem Rückgang von 0,3% durchschnittlicher Aufenthaltsdauer (von 1 Stunde 45 Minuten auf 1 Stunde 44 Minuten) jedoch nur äußerst marginal. Im betrachteten Zeitraum hatte das Jahr 2023 im Vergleich zu 2024 zwei zusätzliche Feiertage und eine zusätzliche Ferienwoche. Die tagesbezogene Auswertung mit Darstellung der Feier- und Ferientage befindet sich im Anhang (Anlage 5).

In der zweiten Gesprächsrunde mit den Gewerbetreibenden wurde von einem der Anwesenden die Glaubwürdigkeit der Mobilfunkdaten mit einer Gegendarstellung in Zweifel gezogen. Es wurde hergeleitet, dass die Vergleichszahl des April 2023 eigentlich viel höher sei, da das Food-Truck-Festival vom 02.04.23 nicht enthalten sei. Begründet wurde die Annahme aus der vergleichenden Wochenganglinie, bei der nur die Daten vollständig im Monat liegender Wochen (Montag bis Sonntag) miteinander verglichen werden. Das sind jedoch voneinander unabhängig geführte Analysen. Die Besuchergesamtzahl des Monats umfasst alle im Monat enthaltenen Tage.

Weiterhin wurde die Besucherzahl des Rewe im Alten Postweg abgezogen. Die Ostseite des Alten Postwegs befindet sich im groben Untersuchungsraum und der Rewe wurde erst im September 2023 eröffnet. Hier wurden absolute Besucherzahlen eines einzelnen Geschäfts, deren Messmethode unklar ist, von einer hochgerechneten Zählung von Innenstadtbesucherinnen/-besuchern, deren Aufenthaltsdauer mindestens 0,5 Stunden und maximal 4 Stunden beträgt, abgezogen. Unter der Prämisse, dass sich Kunden des Rewe am Standort Alter Postweg durchschnittlich 20 Minuten aufhalten (Quelle: Google Maps), ist das Vorgehen wissenschaftlich nicht haltbar. Um dennoch eine eventuelle Auswirkung des Rewe auf die Besucherzahlen der Innenstadt zu untersuchen, kann eine Annäherung mit dem Vergleich anderer Messungen erfolgen. Hierzu dient die nachfolgend dargestellte Auslastung der Tiefgarage. Die Auslastung dort ist nicht gesunken. Von einer niedrigeren Besucherzahl im engeren Innenstadtbereich kann daher aufgrund der Datenlage nicht ausgegangen werden.

#### Besucherzahlen der Innenstadt durch Belegung der Tiefgarage

Zur Verifizierung der Besucherzahlen werden weitere Messmethoden benötigt. Hierzu ist die Analyse der Tiefgaragenausnutzung eine Methode. Im Vergleich der bisher nur für den April vorliegenden Zahlen ist die Veränderung mit einem Zuwachs von 0,4% ebenfalls nur marginal. Die mit Kassennutzungen dort parkenden Fahrzeuge (hierdurch sind unter anderem städtische Dienstfahrzeuge herausgerechnet) betrug 2023 12.836 Fahrzeuge und 2024 12.881 Fahrzeuge.

#### Besucherzahlen und Veränderung des Radverkehrs der Innenstadt durch Verkehrszählungen

Drei Messpunkte der Verkehrszählung erfassen den Fuß- und den Radverkehr. Diese befinden sich jeweils in der Wilhelmstraße, der Karlstraße und der Lange Straße. Hier liegen bisher nur die Vorjahreszahlen vor. Die vergleichende Zählung ist vom 06.06. bis zum 16.06. vorgesehen. Ergebnisse hieraus liegen demnach noch nicht vor. Eine Auswertung der Verkehrszählung ist regulär im Abschluss an den Verkehrsversuch geplant.

#### Verkehrszählungen zur Verkehrsverlagerung und Reisezeitmessung

Um die Auswirkungen der „Temporären Fußgängerzone“ auf den motorisierten Individual- und Busverkehr zu messen, sind 13 Knotenpunktzählungen und neun Querschnittszählungen



vorgesehen. Hierdurch lassen sich neben der reinen mengenmäßigen Erfassung zusätzlich Erkenntnisse über die Fahrtdauer entlang der Routen um die Innenstadt erzielen. Auch hier liegen bisher nur die Vorjahreszahlen vor. Die vergleichende Zählung ist gleichzeitig mit der Fuß- und Radverkehrsmessung vom 06.06. bis zum 16.06. vorgesehen. Ergebnisse liegen im Anschluss an die Zählungen und Messungen vor.

Der Aufbau der Messgeräte ist detailliert geplant und beginnt bereits am 03.06.2024. Die benötigte Aufbauzeit und der festgelegte Zählzeitraum, der so wenig wie möglich externe Beeinflussungen (Baustellen, Ferien etc.) haben soll, lassen nach Aussage des Verkehrsplanungsbüros keine zeitliche Verschiebung zu.

#### Auswirkungen auf Notfalldienste und Rückschlüsse hieraus auf die Verkehrssituation

Mit Start des Verkehrsversuches fanden wiederkehrend Gespräche mit der Feuerwehr, der Polizei, dem DRK und dem Klinikum statt, um gegebenenfalls auftretende kritische Situationen frühzeitig zu erkennen. Nach der anfänglichen Umstellungsphase der ersten beiden Wochen haben sich die verkehrlichen Auswirkungen auf die Einsatzzeiten stabilisiert.

Die Einsatzzeiten können grundsätzlich eingehalten werden, im Bereich Roßfeld werden allerdings von der Feuerwehr zeitliche Überschreitungen festgestellt. Vom DRK finden begleitende Messungen statt. Die ohne Blaulicht stattfindenden Krankentransporte haben eine durchschnittliche Fahrtzeitverlängerung von 11,5%. Bei einer dauerhaften Umsetzung einer Fußgängerzone wären zur Kompensation möglicherweise strukturelle Anpassungen nötig. Von der Polizei werden keine besonderen Verschlechterungen im Verkehrsfluss oder eine Unfallhäufung gemeldet.

#### Auswirkungen auf den Busverkehr

Beim Gespräch mit dem Kreisverkehr und den hier fahrenden Busunternehmen am 21.05. wurde ein Zwischenfazit des Verkehrsversuches durchgeführt. Als kritische Punkte, die zu Fahrtzeitverlängerungen führen, wurde die Einfahrt über die Schönebürgstraße und der Start des Feierabendverkehrs ab 15:30 Uhr mit Auswirkungen auf den Alten Postweg benannt. Weiter gab es Rückmeldungen zur baulichen Gestalt der Buskaps und Verbesserungsbedarf hieraus. Die Fahrtzeitverkürzungen und -verlängerungen der Buslinien halten sich ungefähr die Waage. Die Fahrgäste würden den Versuch mehrheitlich begrüßen.

#### Verkehrsverlagerung des MIV durch Auswertung von Floating-Car-Daten

Zum Abschluss des Versuchs ist vorgesehen, dass mithilfe von GPS basierten Verkehrsdaten eine Analyse des 2023 durch die Karl- und Wilhelmstraße fahrenden Verkehrs durchgeführt wird, um festzustellen, wohin sich dieser verlagert hat. Diese Daten sind beim Datenverarbeiter gespeichert und können für einige vergangene Jahre abgerufen werden. Bisher liegen wenig Erfahrungswerte zur Aussagekraft der Daten vor, da sie nur auf einer anteilig am Verkehr geringen Fahrzeugmenge beruhen. Daher ist eine Kalibrierung der Daten mit der tatsächlichen Verkehrszählung geplant.

#### **Darstellung der organisatorischen Konsequenzen einer vorzeitigen Beendigung**

Eine vorzeitige Beendigung des Verkehrsversuches hätte zur Folge, dass die Straßensperrung in der Karl- und Wilhelmstraße einige Wochen früher als geplant aufgehoben würde.



### Abbau Mobiliar

Das bedeutet konkret, dass straßennahe Gestaltungselemente wieder abgebaut werden müssen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die außergastronomischen Angebote, für die die Gastronomiebetriebe Geld, Zeit, Personal und kreative Ideen investiert haben, müssen vollständig rückgebaut werden und die aktuell geltenden Sondernutzungsregelungen gelten ab dem Zeitpunkt des Rückbaus nicht mehr.

### Absage Veranstaltungen

Ein vorzeitiger Abbau hätte zudem zur Folge, dass der Großteil der im Rahmen der „Temporären Fußgängerzone“ durch engagierte Bürger\*innen, Gewerbetreibende und andere Institutionen geplanten Aktionen und Maßnahmen nicht mehr stattfinden können. Eine Übersicht über die geplanten Veranstaltungen befindet sich in Anlage 7. Zudem kündigte sich für den 26.06.2024 die Staatssekretärin des Verkehrsministeriums für einen zweistündigen Besuch an, um das Projektgebiet zu begehen und mit Gewerbetreibenden ins Gespräch zu kommen.

Durch die Verwaltung wurde bewusst entschieden, um keine Beschönigung der Besucherzahlen im Versuchszeitraum zu erzielen, auf eine massive Bespielung der „Temporären Fußgängerzone“ zu verzichten, da dies bei einem erfolgreichen Versuchsverlauf und einer möglichen dauerhaften Umsetzung nicht auf Dauer realisierbar gewesen wäre. Für das diesjährige Kulturwochenende wurden Künstler\*innen im Bereich der Verkehrsberuhigung der Karl- und Wilhelmstraße eingeplant. Der Vertragswert beläuft sich nach Aussage des SG Kultur auf 12.000 €. Das Programm muss durch die Verlagerung der Auftrittsplätze noch einmal geändert werden. Die Erstellung der Drucksachen wird sich dadurch verzögern.

### Abstimmung mit ausführenden Personen und Firmen

Für den Auf- und Abbau des Verkehrsversuches werden jeweils fünf Werktage reine Arbeitszeit benötigt. Im Hintergrund werden diese fünf Tage vorab detailliert vorbereitet, um den Ablauf reibungslos zu gestalten. Diese Vorarbeiten benötigen ebenfalls mehrere Tage bis Wochen Vorlauf. Im Folgenden werden die organisatorischen Hintergründe erläutert.

Der Abbau des Leih-Mobiliars der Firma City-Decks, auf das die Stadt Crailsheim über die Servicestelle Ortsmitten des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg zugreifen konnten, ist für die Woche nach dem Kulturwochenende fest eingeplant. Das Montageteam der Firma City Decks ist auf Nachfrage bis dahin ausgebucht. Das Mobiliar wurde mit zwei LKWs angeliefert und wurde einen Tag lang mit zwei externen Monteuren und zwei Mitarbeitern des Baubetriebshofes aufgebaut. Für den Abbau ist seitens des Herstellers dieselbe Konstellation erwünscht. Die Kosten für den Auf- und Abbau und die Lieferung trägt im regulären Ablauf das Verkehrsministerium, um die Beruhigung der Stadtmitte zu fördern. Ein vorzeitiger Abbau des Mobiliars, das die Stadtverwaltung zum Zwecke des Verkehrsversuches leihen konnte, müsste mit dem Verkehrsministerium abgestimmt werden. Eine Übernahme der Kosten eines vorzeitigen Abbaus ist nicht gewährleistet. Bekannt ist bisher lediglich die Höhe der Logistikkosten, die sich insgesamt auf 10.000 € belaufen und ansonsten sicher vom Verkehrsministerium getragen worden wären.

Der Abbau der barrierefreien Buskaps wird durch eine externe Baufirma durchgeführt. Für die Organisation der Baustellen wird eine verkehrsrechtliche Anordnung der Verkehrsbehörde



benötigt. Der Bauablauf findet unter Vollsperrung oder wechselseitig halbseitiger Sperrung statt. Die Terminfindung mit der Baufirma und die Baustelleneinrichtung benötigen zwei bis drei Wochen Vorlauf.

Die Umstellung des Programms der Ampelanlage Karlstraße / Schillerstraße / Schönebürgstraße / Gartenstraße durch die Fachfirma Yunex auf das vorherige Programm benötigt ca. zwei Wochen Vorlauf.

Die Koordination der Mitarbeitenden des Baubetriebshofes in Abhängigkeit aktueller Personalverfügbarkeit in Bezug auf Urlaub und bestehende Aufgaben ist kurzfristig zu planen.

#### Kostenminderung durch vorzeitige Beendigung?

In der Sitzungsvorlage 2024/058 wurden die Kosten für die Planung und Durchführung des Verkehrsversuches dargestellt. Ein großer Teil der Leistungen wurde bereits erbracht. Die Evaluierung und wissenschaftliche Aufarbeitung des Ergebnisses sind beauftragt und noch nicht erbracht, da die Auswertungen sowie der Durchführungszeitraum der Befragungen bis in den Herbst 2024 hinein geplant sind. Die Möglichkeit eines Verzichts auf den Vergütungsanspruch ausstehender Leistungen müsste geprüft werden. Von einer Kostenminderung durch eine vorzeitige Beendigung kann somit zum aktuellen Zeitpunkt nicht ausgegangen werden.

#### Verkehrsbehördliche Anordnung

Der Verkehrsversuch wird auf Grundlage der rechts- und bestandskräftigen verkehrsbehördlichen Anordnung vom 01.03.2024 durchgeführt. Sofern der Gemeinderat ein vorzeitiges Ende des Verkehrsversuches beschließt, müsste diese Anordnung entsprechend berichtigt werden. In diesem Fall würde ein Antrag bei der Verkehrsbehörde gestellt.

#### **Bewertung einer vorzeitigen Beendigung**

Verkehrsversuche bieten die Möglichkeit, Maßnahmen vor ihrer dauerhaften Umsetzung lokal zu erproben und zu evaluieren. So können Lösungsansätze getestet werden, die ggf. in ihrer permanenten Implementierung komplex und kostenintensiv wären.

Auf Grundlage der bisherigen Beratungen in den Gremien, den Ergebnissen des Bürgerforums sowie des Ergebnisses der Klausursitzung des Gemeinderats über die Durchführung des Verkehrsversuches wurde dieser in der Sitzung des Gemeinderats vom 22.10.2022 ausdrücklich beschlossen.

Die Durchführung des Verkehrsversuches ist kein Selbstzweck, sondern soll dazu dienen, umfassend und ergebnisoffen zu prüfen, ob und wie eine dauerhafte Lösung die Innenstadt stärken kann. Hierzu sollen in diesem konkreten Fall im Wesentlichen

1. noch Messungen der tatsächlichen Verkehrsmengen im Netz als Vergleich zu entsprechenden Messungen im Vorjahr durchgeführt,
2. Erhebungen der Fußgängerverkehre etc. in der Karl- und Wilhelmstraße veranlasst,
3. repräsentative Befragungen fortgeführt und
4. Veranstaltungen zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durchgeführt werden.





Im Zuge der Durchführung hat der Verkehrsversuch keine Akzeptanz bei einigen Gewerbetreibenden der Innenstadt gefunden und man hat deshalb „ein möglichst schnelles Ende des Versuchs verlangt“.

Demgegenüber ist insbesondere die Faktenerhebung der innerstädtischen Verkehre bis 16.06. von großer Bedeutung, auch für andere Verkehrsplanungen (vgl. Beschlussvorschlag 2b). Wie zuvor dargestellt, ist allein schon aus organisatorischen Gründen, vor allem wegen des Rückbaus der Buskaps, ein noch früheres Ende nicht möglich. Inwieweit dann die geplante zweite Runde der repräsentativen Befragung, angesichts der aktuellen Diskussionen, noch unbeeinflusste Angaben zulässt, müsste mit dem begleitenden Institut geklärt werden. Auf die Durchführung von Veranstaltungen zur Attraktivitätssteigerung und Erhöhung der Besucherfrequenzen würde verzichtet. Eine vorzeitige Beendigung des Versuchs bedeutet, bewusst darauf zu verzichten, bisher geäußerte Meinungen durch weitere Fakten zu verifizieren oder zu falsifizieren.

### **III. Empfehlung und Ziel der Verwaltung**

Mit der Sondersitzung soll dem Gemeinderat die Möglichkeit gegeben werden, auf die eingegangenen, nicht repräsentativen Meinungen einzugehen. Ein Rechtsanspruch hierzu besteht nicht. Eine Bewertung des Verkehrsversuches sollte nach Möglichkeit auf Grundlage aller Fakten erfolgen, was aber nur möglich ist, wenn dieser fortgesetzt wird. Eine vorzeitige Beendigung hat aus Sicht der Verwaltung organisatorisch nur Sinn zum 16.06. mit Rückbau bis zum 23.06., da damit der notwendige zeitliche Vorlauf zur Koordination des vorzeitigen Rückbaus gegeben wird und zugleich die beauftragte Zählung der Verkehrsdaten vom 06.06. bis zum 16.06. noch durchgeführt werden kann.