

„Ulm macht Innenstadt“ | Fachgespräch Ökologie & Mobilität

Dokumentation der Veranstaltung am 06.07.2021 | 15:00 – 17:00 Uhr | Konferenztool Microsoft Teams

Moderationsteam der Stadt Ulm: Hauptmoderation Peter Rimmele, Nebenmoderation Karla Niebling-Junginger, Nebenmoderation und Dokumentation Stephanie Köhler und Jan-Michael Schmiz

Projektverantwortliche: Carola Christ (Leitung Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht (SUB)), Peter Rimmele (Abteilungsleitung Städtebau und Baurecht I (SUBIII)), Stephanie Köhler (Projektleitung, Abteilung Städtebau und Baurecht I (SUBIII)), Jan-Michael Schmiz (Abteilung Städtebau und Baurecht I (SUBIII)), Karla Niebling-Junginger (Sanierungstreuhand Ulm GmbH (SAN))

Teilnehmer*innen:

- Katrin Voß-Lubert (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC))
- Jutta Andreas (2. Vorsitzende Kreisgruppe Ulm, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND))
- Dr. Iris Steitz (Naturschutzbeauftragte, Stadt Ulm)
- Katrin Haas (Untere Naturschutzbehörde, Stadt Ulm)
- Birgit Schäfer-Oelmayer (Ulmer Initiativkreis nachhaltige Wirtschaftsentwicklung e.V. (unw), Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD), Mitglied der Kreisgruppe Ulm, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND))
- Holger Kissner (Klimaschutzmanager, Stadt Ulm)
- Laura Kiehne (Ulm for future)
- Viktoria Bläsi (Ulm for future)
- Thomas Dehm (Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD)) schaltet sich wenig später zur laufenden Diskussion hinzu

Ebenfalls eingeladen, aber nicht anwesend sind

- der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU),
- die Lokale Agenda,
- der „Verein Naturfreunde e.V.“ und
- der Verein „Schwäbischer Albverein e.V.“

Inhalt

Kurzfassung.....	3
1. Allgemeines und Ablauf	5
2. Vorstellung des Planungsvorhabens und Rückfragen	5
3. Diskussion: Ökologie & Mobilität	7
a. Begrünung.....	7
b. Klimaanpassung.....	9
c. Nachhaltige Mobilität	10
4. Zusammenfassung und Abschluss.....	12
5. Anhang.....	13

Kurzfassung

Wie muss eine zukunftsorientierte Ulmer Fußgängerzone unter Berücksichtigung von ökologischen Gesichtspunkten und Mobilitätstrends aussehen? Diese Frage wurde am 06. Juli 2021 im Rahmen des Beteiligungsprozesses „Ulm macht Innenstadt“ in einem digitalen ‚Fachgespräch Ökologie & Mobilität‘ erörtert. Von 15:00 – 17:00 Uhr diskutierten Vertreter*innen der Stadt Ulm, des ADFC, des Ulmer Initiativkreis nachhaltige Wirtschaftsentwicklung e.V. (unw), des Verkehrsclub Deutschland e.V.(VCD), des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)) und Ulm for future mit den Projektverantwortlichen der Stadt Ulm sowie der Sanierungstreuhand Ulm GmbH.

Nachdem das Planungsvorhaben samt den dafür definierten Zielen (Ökologie, Nutzungen, Mobilität und Stadtraum/ Stadtgestalt) vorgestellt wurde, führte der Moderator Peter Rimmelmele durch drei Themenblöcke, denen jeweils ein Stimmungsbild aus dem Online-Dialog und inspirierende Referenzprojekte vorangestellt wurden.

Begrünung:

Im Fokus des ersten Diskussionsblocks stand die Frage, in welchem Umfang eine Begrünung der Fußgängerzone in Zukunft vorgesehen werden sollte und wie diese umzusetzen ist. Die heute bestehende Begrünung, insbesondere der Baumbestand, wird laut der Gastgeber*innen soweit als möglich in die angestoßenen Planungen integriert.

Im Rahmen der Diskussion wurden verschiedene Arten von Begrünungen thematisiert und bewertet. Auch konnten einzelne Konfliktsituationen (Baumstandorte, PV-Anlagen) ermittelt und andiskutiert werden.

Die Diskussion der Aspekte hinsichtlich der Begrünung in der Fußgängerzone leitete schlussendlich zum Thema "Klimaanpassung" über.

Klimaanpassung:

Im zweiten Diskussionsblock ging es um die Frage, wie die Gestaltung der Fußgängerzone zur Klimaanpassung beitragen kann. Es wurde festgestellt, dass Begrünung und Wasserelemente mittels Verdunstung, Versickerung, Rückhaltung und Reinigung zum Regenwassermanagement beitragen können. Ferner konnte erarbeitet werden, dass die damit einhergehende Temperaturreduzierung im öffentlichen Raum sowie die verschattende Ausführung von Begrünung, beispielsweise durch Bäume, den Aufenthalt in der Fußgängerzone in Hitzeperioden erträglicher gestalten. Abschließend wurde jedoch darauf hingewiesen, dass zunächst die vorherrschende Funktion der Fußgängerzone zu berücksichtigen sei und dies auch bei der Gestaltung erkennbar sein solle.

Nachhaltige Mobilität:

Der Fußverkehr sei weiterhin in der Fußgängerzone die wesentliche Fortbewegungsform. Eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr sollte nicht angestrebt werden. Jedoch wurde im dritten Diskussionsblock herausgearbeitet, dass der Radverkehr das wichtigste Verkehrsmittel ist, um die Erreichbarkeit der Innenstadt zukünftig nachhaltig sicherzustellen und zu verbessern.

Hierzu sollte die Radverkehrsinfrastruktur in den Eingangsbereichen zur Fußgängerzone ausgebaut werden. Die Radverkehrsquerung im Bereich der Glöcklerstraße wurde als wichtige Nord-Süd-Verbindung herausgearbeitet. Hier bestehende Konflikte zwischen dem Fußverkehr und Radverkehr könnten beispielsweise gestalterisch gelöst werden.

Bis zur Infoveranstaltung am 21. Juli finden zwei weitere Fachgespräche mit Stakeholdern der Fußgängerzone statt, die in der öffentlichen Veranstaltung zusammenfassend präsentiert werden. Die Ergebnisse aus den Erörterungen mit den Expert*innen fließen außerdem in die Auslobung für den Realisierungswettbewerb ein.

1. Allgemeines und Ablauf

Die Veranstaltung startet um 15:00 Uhr mit dem Konferenztool Microsoft Teams. Die Hauptmoderation Peter Rimmele erläutert die Agenda der Diskussionsrunde:

Wann?	Was?
15:00	Begrüßung
15:15	Vorstellungsrunde
15:25	Vorstellung Planungsvorhaben & Rückfragen
15:45	Diskussion: Ökologie & Mobilität
16:45	Zusammenfassung
17:00	Ende

Im Rahmen der **Vorstellungsrunde** stellen sich die Teilnehmenden mit ihrem Namen und ihrer Institution vor und erläutern was ihr Interesse an der Neugestaltung ist, was sie sich für die Teilnahme am Fachgespräch wünschen und wie sie bisher in den Innenstadt-Dialog involviert waren.

Dabei wird deutlich, dass den Teilnehmenden die Themen Mobilität und Begrünung in der Fußgängerzone besonders wichtig sind. Im Falle der Mobilität werden insbesondere die Bedingungen für den Radverkehr benannt. Hinsichtlich der Begrünung wird unter anderem der Wunsch nach einer Verringerung der Bodenversiegelung geäußert.

2. Vorstellung des Planungsvorhabens und Rückfragen

Herr Rimmele (SUB III) erläutert zunächst den Stand der parallellaufenden Verfahren des Realisierungswettbewerbs Fußgängerzone und des Sanierungsgebietes Innenstadt West. Der Fokus im Fachgespräch liegt auf der Fußgängerzone (in Abbildung 1 rot dargestellt):



Abbildung 1: Bereich der Fußgängerzone (rot)

Die Fußgängerzone sei die Haupthandelslage in der Stadt und ein wichtiger Bereich im „Herzen der Stadt“, der aber in die Jahre gekommen ist (Gestaltung der 70er Jahre). Um die Fußgängerzone zukunftsfähig zu machen, habe sich die Stadt einen straffen Zeitplan vorgenommen: Die Umgestaltung der Fußgängerzone solle von 2024 – 2026 umgesetzt werden. Dafür werde derzeit eine Auslobung für einen einphasigen Realisierungswettbewerb erstellt. Die Beiträge und Ideen aus der Auftaktveranstaltung Anfang Juni, der Online-Beteiligung, den Fachgesprächen sowie der Infoveranstaltung am 21. Juli 2021 werden ausgewertet, abgewogen und fließen in die Auslobungstexte ein. Die Fußgängerzone könne dabei nicht isoliert betrachtet werden. Frau Niebling Junginger berichtet, dass ein Sanierungsgebiet im Umfeld eingerichtet (Lilafarbene Darstellung in der obenstehenden Karte) werde, um die umliegenden Bereiche einzubeziehen. Das ermöglicht auch eine Förderung von privaten Baumaßnahmen. Das Sanierungsverfahren würde in einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren umgesetzt. Für die Entwicklung der Fußgängerzone wurden vom Gemeinderat Ziele definiert, die sich in vier Kategorien einordnen lassen (s. Abbildung 2).



Abbildung 2: Ziele für die Fußgängerzone

In einer ersten Rückfrage- und Kommentierungsrunde zum Projektbericht wird sich nach weiteren Beteiligungsmöglichkeiten erkundigt. Darüber hinaus wird sich erkundigt, ob ein Protokoll angefertigt und den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt wird.

- Es wird auf die nächste Beteiligung im Rahmen der **Infoveranstaltung** am 21. Juli 2021 hingewiesen. Ferner soll geprüft werden, wie eine Einbindung der Öffentlichkeit in den **Wettbewerb** aussehen könnte. Darüber hinaus wird es in Verbindung mit dem Sanierungsgebiet und dem dazugehörigen **Sanierungsverfahren** weitere Beteiligungsformen geben, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend benannt werden können. Eine erste Veranstaltung hierzu ist der **Eigentümer*innen Dialog** am 27. Juli 2021.
- Das Fachgespräch wird mittels **Ergebnisprotokoll** festgehalten und wird den Teilnehmenden zur Verfügung gestellt.

3. Diskussion: Ökologie & Mobilität

Im Rahmen des Online-Dialogs und der Auftaktveranstaltung haben sich mit Blick auf die Aspekte Ökologie und Mobilität drei Themen herauskristallisiert, die im Rahmen des Fachgespräches vertieft werden.

Zu jedem Themenblock wird durch Frau Köhler zunächst ein Stimmungsbild dargestellt (auf Basis der Beiträge aus Auftaktveranstaltung und Online-Dialog). Der Online-Dialog lief bis zum 30. Juni, somit handelt es sich lediglich um eine erste kursorische und auszugsweise Auswertung. Anknüpfend daran stellt Herr Schmiz Projektinspirationen vor (siehe Anhang), um die Diskussion anzuregen.

Nachfolgend werden die wichtigsten Diskussionspunkte zusammengefasst.

a. Begrünung

Stimmungsbild aus dem Online-Dialog: Den Beiträgen aus dem Online-Dialog lassen sich eine Vielzahl an Gestaltungsvorschlägen entnehmen. So wird das Aufstellen von Pflanzkübeln, das Schaffen von Miniparks mit Wasserspiel sowie die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten mit hoher Aufenthaltsqualität durch Begrünung vorgeschlagen. Es wird eine naturnahe Gestaltung gewünscht, die sich unter anderem auch in dem Vorschlag zur ökologischen Aufwertung der Blau dokumentiert. Ferner wird der Erhalt der bestehenden Bäume sowie die Neupflanzung von Bäumen gewünscht. Zusätzlich wurden im Online-Dialog Dach- und Fassadenbegrünungen thematisiert.

Die Beiträge werfen die Frage auf, welche Formen der Begrünung in einer Fußgängerzone tatsächlich gewählt werden können und räumliche Nutzungskonflikte mit Nutzern oder der öffentlichen Infrastruktur gelöst werden können.

Vorgestellte Projektinspirationen:

- High Line, New York
- Sommargatan, Malmö
- Smart City 2050, Paris

Diskussion:

Dach- und Fassadenbegrünung

Grundsätzlich wird von den Teilnehmern mehrheitlich eine Dach- und Fassadenbegrünung positiv betrachtet. Jedoch wird anerkannt, dass eine grundsätzliche Forderung durch die Stadt bei den Eigentümern nicht erfolgen kann. Seitens der Vertreter der Stadt wird darauf hingewiesen, dass bei **Neubauprojekten** Dachbegrünung ein Teil der Verhandlungsmasse mit den Investoren ist. Beispielsweise wird bei der Aufstockung des P&C Gebäudes das Dach mit Ausnahme der Flächen für **Haustechnik** und **PV-Anlagen** begrünt. Jedoch wurde hier auch ein **Zielkonflikt** zwischen PV-Anlagen, Dachbegrünung und Technikaufbauten erkannt.

Es wird der Wunsch geäußert, dass nicht nur bei Neubauten eine Dachbegrünung umgesetzt werden sollte. Es bestünde beispielsweise die Möglichkeit, dass die Stadt ein **städtisches Bestandsgebäude** umrüstet und eine entsprechende Dokumentation anfertigt, die allen interessierten Hausbesitzern zur Verfügung gestellt wird.

Bezüglich einer Fassadenbegrünung wird darauf hingewiesen, dass aus ökologischen und praktischen Gesichtspunkten eine bodengebundene Bepflanzung erfolgen sollte.

Beratung durch BUND

Es wird der Vorschlag geäußert, dass Vorhabenträger im Rahmen von Bebauungsplanverfahren sich mit dem BUND in Verbindung setzen und beraten lassen. Ziel sollte eine **ökologisch sinnvolle und wertvolle** Bepflanzung und Begrünung der Projekte sein, so dass qualitativ hochwertige "Inseln" entstehen, die zusammen einen Verbund bilden können.

Aufenthaltsqualität durch Begrünung

Die einhellige Meinung wird vertreten, dass durch eine Begrünung der Fußgängerzone die **Aufenthaltsqualität** in der Fußgängerzone verbessert wird.

Temporäre Begrünung

Bei der Umnutzung von bisher nicht als Fußgängerzone genutzten Flächen können **Pflanztröge und Blumenkübel** genutzt werden, um die Begrünung zu verbessern und die bestehenden Strukturen aufzubrechen. Dies kann zukünftig zu einer **Reduzierung von Andienungsverkehr** im Bereich der Fußgängerzone führen. Gleichzeitig ermöglicht die Lösung mit Kübeln eine gewisse **Flexibilität**.

Bäume

In der Diskussion wird der Wert der bestehenden Bäume in der Fußgängerzone anerkannt. Daher wird sich für den **Erhalt** der Bestandsbäume eingesetzt. Jedoch werden auch weitere Baumpflanzungen oder, sofern zur Anpassung von Standorten zwingend Entnahmen erforderlich sind, Ersatzpflanzungen gewünscht. Es wird erkannt, dass Bäume in der Fußgängerzone **ökologisch wertvoll** sind, für ein **Wohlbefinden** sorgen und die **Nutzbarkeit** der Fußgängerzone unter Berücksichtigung des Klimawandels erhöhen. Bäume tragen zur **Verschattung** bei und ermöglichen so den Aufenthalt. Die verschatteten Bereiche kommen beispielsweise älteren Menschen, aber auch Familien mit Kindern, zu Gute. So werden die bestehenden Platanen als Standorte für zukünftige **Sitzelemente** und **Spielbereiche** für Kinder angesehen.

Eine einzelne Stimme fordert grundsätzlich die Einrichtung eines Baumschutzes und spricht sich hierzu für eine **Baumschutzsatzung** aus.

b. Klimaanpassung

Stimmungsbild aus dem Online-Dialog: In der Auftaktveranstaltung und im Online-Dialog werden bezüglich einer Klimaanpassung insbesondere Themen des Regenwassermanagements und Möglichkeiten der Verschattung und Kühlung durch Begrünung genannt. Als Beispiele der Begrünung werden Dach- und Fassadenbegrünungen sowie Baumpflanzungen und begrünte Spaliere als Gestaltungselemente im öffentlichen Raum angeführt. Auch die Gestaltung mit Wasserelementen und die Offenlegung der Blau wird thematisiert. Diese Maßnahmen können ebenfalls zur Kühlung aber auch zum Regenwassermanagement beitragen. Ferner werden insbesondere helle Oberflächen gewünscht.

Die Beiträge werfen die Frage auf, wie der öffentliche Raum im Sinne einer Klimaanpassung gestaltet werden kann. Wesentlich ist dabei auch die Berücksichtigung der einzelnen räumlichen Auswirkungen und die Erarbeitung von Lösungen für die räumlichen Nutzungskonflikte bei einer klimaangepassten Gestaltung.

Vorgestellte Beispiele:

- Multicodierung & Schwammstadt, Berlin, Wien
- Verschattung, Dubai, Wien, Berlin, Jerusalem, Sevilla
- Fassadenbegrünung, Mannheim
- Wasserelemente, Leverkusen, Enschede
- Freiburger Bächle, Freiburg

Diskussion:

Bäume

Bezüglich der Bäume wird die Diskussion zum Thema "Begrünung" wieder aufgegriffen. Der Erhalt und die Neupflanzung werden positiv gesehen, da Bäume mit **Verschattung** und **Verdunstung** einen Beitrag zur Klimaanpassung leisten. Es wird erkannt, dass bei Baumpflanzungen Konflikte mit Nutzern, wie **Gastronomen oder Einzelhändlern**, oder der notwendigen **Erschließungsanlagen (insbesondere der Leitungsverläufe und Feuerwehraufstellflächen)** entstehen könnten. Es wird sich nach den großen Platanen in Richtung Münsterplatz erkundigt und darum gebeten diese zu erhalten.

Regenwassermanagement und Wasserelemente

Grundsätzlich wird festgestellt, dass ein Regenwassermanagement mit **offener Entwässerung** als Gestaltung für die Fußgängerzone interessant sein könnte. Jedoch wird eine solche Lösung auch kritisch gesehen. Eine Ausführung wie in Freiburg kann als **"Stolperfalle"** die Hauptnutzung der Fußgängerzone einschränken. Als weiteres Beispiel wird die offene Entwässerung an der Universität Ulm angeführt. Damit könne die **Verdunstung, Versickerung, Rückhaltung und Reinigung** des anfallenden Niederschlagswassers in Teilen gewährleistet werden. Etwas Derartiges könnte beispielsweise im mittigen Bereich der Straßen als durchgehende Zonierung umgesetzt werden. Die offene Entwässerung führt jedoch auch zu **räumlichen Konflikten** mit notwendigen Erschließungsanlagen und Sicherheitsvorkehrungen. Da **Feuerwehraufstellflächen** vorzusehen sind, eine **Andienung** von Einzelhandelsflächen vielfach gewährleistet werden muss und unterirdische **Infrastruktureinrichtungen** verortet werden müssen, sind zusammenhängende offene Entwässerungsanlagen wohl nicht umsetzbar. Darüber hinaus wird die Frage nach der optischen Wirkung einer solchen offenen Entwässerung bei Trockenheit gestellt. In einer Fußgängerzone müsse eine **ansprechende Gestaltung** vorhanden sein. Ferner wird festgestellt, dass eine offene Entwässerung im Konflikt mit einer Begrünung stehen könnte.

Als ein anders geartetes Wasserelement wird ein **Trinkwasserbrunnen** für die Fußgängerzone vorgeschlagen. Hierzu gebe es eine Vielzahl an Beispielen in anderen Städten.

c. Nachhaltige Mobilität

Stimmungsbild aus dem Online-Dialog: Die eingegangenen Beiträge beschäftigen sich zu großen Teilen mit dem Radverkehr und bestehenden und potentiellen Konflikten zwischen dem Rad- und dem Fußverkehr. Grundsätzlich besteht der Tenor, dass der Radverkehr ein wichtiges Verkehrsmittel zur Erreichung der Fußgängerzone ist. In den Beiträgen werden auch mögliche Lösungen der Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern benannt. Weitere Themen sind die Nutzungskonflikte mit Außengastronomieflächen, der Touristenbusparkplatz und Abstellflächen für Fahrräder und Scooter.

Von Interesse für die weitere Diskussion ist unter anderem was eine nachhaltige Mobilität ausmacht, wie eine Gestaltung der Fußgängerzone diese unterstützen kann und wie räumliche Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten vermieden werden können. Wesentlich sollte dabei sein, wie die Erreichbarkeit der Innenstadt gestärkt werden kann.

Vorgestellte Beispiele:

- Fahrradabstellanlagen, Ulm, Sindelfingen, Berlin, Beckum
- Fahrradleihsysteme, Wiesbaden, Mainz, Essen, Potsdam, Wien
- Abstellflächen Scooter, Berlin, n.b., Wien
- Umgestaltung Friedrichstraße, Berlin
- Grote Marktstraat, Den Haag

Diskussion:

Mobilität und Innenstädte der Zukunft

Der **Radverkehr** ist bereits jetzt wichtiges Verkehrsmittel zur Erreichung der Innenstadt. Ferner wird ein weiter fortschreitender Wandel der Mobilität festgestellt. Diesem müsse Rechnung getragen werden. So benötigen **Lastenräder** zum Abstellen mehr Fläche als normale Räder. In diesem Zusammenhang wird auch die Möglichkeit geäußert, die Andienung von Einzelhändlern vermehrt durch Lastenräder vorzusehen. In Verbindung mit **Mobility Hubs** könne die letzte Meile mit Lastenrädern umgesetzt werden. Vereinzelt wird die Innenstadt zukünftig als zwingend **autofrei** zu gestalten angesehen. Autofreie Innenstädte ermöglichen so auch den Klimazielen Rechnung zu tragen und den zukünftig weiter verschärften Vorgaben zuvorzukommen.

Angrenzende Gassen

Die angrenzenden Gassen sollten weiter eine **Reduzierung des Autoverkehrs** erfahren. Als Beispiel wird die Wengengasse genannt. Hier sollten die Stellplätze deutlich reduziert werden. In diesen Bereichen sollte eine **Erweiterung der Fußgängerzone** umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang weist Frau Niebling-Junginger (SAN) auf die laufenden Planungen für diesen Bereich hin. Es wird eine deutliche Reduzierung der Stellplätze in diesem Bereich vorgesehen, sodass auch damit gerechnet wird, dass der Parkplatzsuchverkehr abnimmt. Als Ausgleich könnten Hinweise auf Stellplätze in den **Parkhäusern** in Verbindung mit den bestehenden Angeboten des ÖPNVs verbessert werden.

Nord-Süd Radverkehrsachse

Die Fußgängerzone querende Radverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung im Bereich der Glöcklerstraße wird als wesentlich gesehen. Diese müsse zwingend beibehalten werden. Jedoch werden die **Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr** an dieser Stelle ebenfalls erkannt. Ziel könnte sein über eine entsprechende **Gestaltung** Unfälle und Konflikte zu vermeiden. So könnten die Flächen gesondert gestaltet werden, sodass beide Verkehrsarten **sensibilisiert** werden. Eine Verlagerung dieser Querung komme nur in Betracht, wenn eine sehr **attraktive Ausweichroute** bestehen würde. Über den Bahnhof würde diese jedoch nach jetzigen Planungen nicht durchgängig

umgesetzt. Es wird angeregt, den Radverkehr in der Glöcklerstraße im Bereich der Blau durch Leitsysteme zu lenken, da eine Orientierung hier derzeit auf Grund der Gestaltung nicht immer leicht ist.

Abstell- und Abschließanlagen

Die Fußgängerzone selbst sollte zwingend vom Radverkehr frei bleiben. Daher seien Abstellanlagen, in den **angrenzenden öffentlichen Räumen** vorzusehen. Darüber hinaus ist unter Berücksichtigung des wachsenden Anteils an E-Bikes zu überlegen, ob **Abschließanlagen für Akkus** vorgesehen werden könnten. Die **Anzahl** der Abstellanlagen sollte grundsätzlich erhöht werden. Die Anlagen sollten mit **Bügel** ausgeführt werden. Eine **Überdachung** würde die Attraktivität deutlich erhöhen. Dies wäre jedoch nicht zwingend notwendig.

Touristenbusparkplatz

Der Erhalt oder die Neueinrichtung eines **innenstadtnahen Touristenbusparkplatzes** wird als notwendig erachtet. Der Touristenbusparkplatz könne auch erhalten werden. Allerdings sollte dieser dann umgestaltet werden. Vorgeschlagen wird unter anderem eine Gestaltung mit einer **begrüntem Pergola**, die dann bis in die Glöcklerstraße reichen könnte.

4. Zusammenfassung und Abschluss

In den drei Diskussionsrunden konnten die Themen Begrünung, Klimaanpassung und nachhaltige Mobilität nur angerissen werden. Dennoch wurden dadurch wichtige Erkenntnisse generiert, die von der Moderation schlaglichtartig zusammengefasst werden (ohne Anspruch auf Vollständigkeit):

- **Begrünung:** Eine Begrünung leistet einen Beitrag die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone zu verbessern. Entsprechend sollte der Erhalt der bestehenden Bäume und eine weitere Begrünung weiterverfolgt werden. Konflikte mit Infrastruktureinrichtungen und Feuerwehraufstellflächen sollten ermittelt werden.
- **Klimaanpassung:** Durch Begrünung und Wasserelemente kann Regenwassermanagement mittels Verdunstung, Versickerung, Rückhaltung und Reinigung erfolgen. Ferner ermöglichen es die Verdunstung sowie verschattende Begrünung den Aufenthalt in der Fußgängerzone in Hitzeperioden erträglich zu gestalten. Bei einer Klimaanpassung ist jedoch zunächst die vorherrschende Funktion der Fußgängerzone zu berücksichtigen.
- **Nachhaltige Mobilität:** Der Fußverkehr sollte weiterhin in der Fußgängerzone die wesentliche Fortbewegung sein. Das Rad ist ein zentrales Verkehrsmittel um die Erreichbarkeit der Innenstadt zu erhalten und zu verbessern. Die Radverkehrsinfrastruktur sollte entsprechend ausgebaut werden. Die Querung des Radverkehrs im Bereich der Glöcklerstraße muss als wichtige Nord-Süd-Verbindung erhalten werden. Konflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr müssen gelöst werden.

Die Vertreter der SAN und von SUB erklären, dass sie für den Realisierungswettbewerb und die Voruntersuchung zum Sanierungsgebiet genau diese Aspekte noch einmal prüfen werden. So könnten Aussagen zu bestehenden Bäumen und die Lage von unterirdischen Infrastruktureinrichtungen explizit in die Auslobung mit einfließen. Ebenso ist es eine zentrale Aufgabe eine Lösung für die Querung des Radverkehrs im Bereich der Glöcklerstraße zu erarbeiten.

Die wichtigsten Diskussionspunkte des Fachgespräches werden durch ein oder zwei Teilnehmenden bei der Infoveranstaltung am 21. Juli 2021 (s. Abbildung 3) vorgestellt.



Abbildung 3: Dialog-Veranstaltung der Bürger*innenbeteiligung

5. Anhang

- Verortung der Beiträge
- Präsentationsfolien