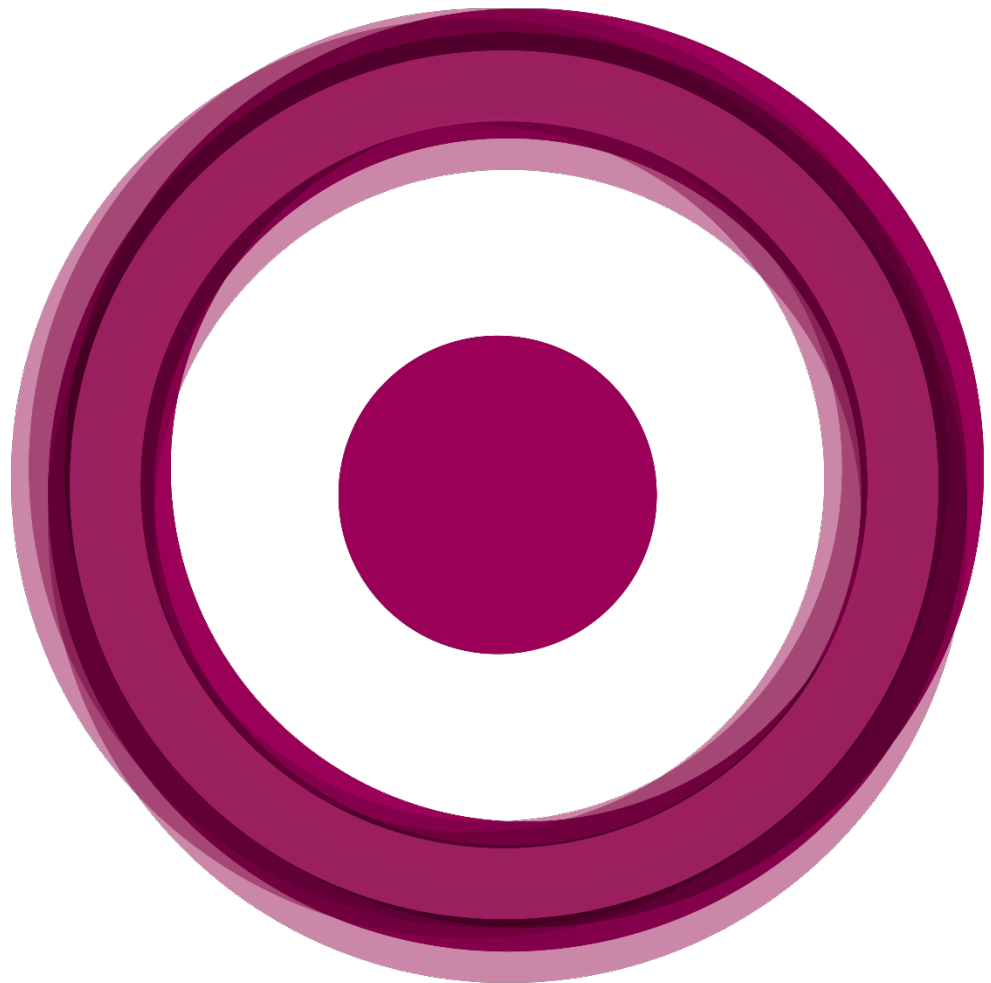


Teil 1: Konzept

CRAILSHEIM FINDET **INNEN** STADT

PROJEKT
**TEMPORÄRE
FUSSGÄNGERZONE**



Stand 29.06.2023

Herausgeber / Bearbeitung:

Stadtverwaltung Crailsheim
Ressort Bildung & Wirtschaft
Ressort Digitales & Kommunikation,
Ressort Soziales & Kultur,
Ressort Stadtentwicklung,
Ressort Bauen & Verkehr
Marktplatz 1
74564 Crailsheim
innenstadt@crailsheim.de
www.crailsheim.de

Auftragnehmer Verkehrsplanung:

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de
Bearbeitung durch:
Martin Zahn, Dipl.-Ing.

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung.....	1
2	Zweck des Konzeptes	2
3	Ausgangslage des Projektes „Temporäre Fußgängerzone“	3
3.1	Stadtgesellschaftlicher Hintergrund: Transformation der Innenstadt.....	3
3.2	Verkehrsplanerischer Hintergrund: Fachliche Aussagen zur Bestandssituation	5
3.3	Politischer Hintergrund: Vom Beschluss zur Konzepterarbeitung.....	6
3.4	Rechtlicher Hintergrund für einen ergebnisoffenen Verkehrsversuch	7
3.5	Erfahrungen aus vergleichbaren Verkehrsversuchen.....	8
4	Ziele und Untersuchungsfragen im Projekt „Temporäre Fußgängerzone“	10
5	Alle Informationen zum „Wann?“, „Wo?“ und „Wie?“	11
5.1	Zeitlicher und Räumlicher Umgriff.....	11
5.2	Maßnahmen zur Verkehrsführung & -technik.....	12
5.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität.....	15
5.4	Maßnahmen zur Förderung von Wirtschaft & Gewerbe.....	17
5.5	Maßnahmen zur Information & Beteiligung	18
5.5.1	Beteiligung anliegender Gewerbetreibender.....	19
5.5.2	Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung.....	20
5.5.3	Begleitende kommunikative Maßnahmen.....	21
6	Wie wird die Wirksamkeit des Verkehrsversuchs untersucht?.....	23
6.1	Untersuchungsmethoden	23
6.1.1	Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt vor und während der Temporären Fußgängerzone	23
6.1.2	Situation der Attraktivität des Einzelhandels vor und während der Temporären Fußgängerzone	24

6.1.3	Situation des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs vor und während der Temporären Fußgängerzone.....	25
6.1.4	Situation des Kfz-Verkehrs vor und während der Temporären Fußgängerzone.....	27
6.2	Risikomanagement.....	30
6.2.1	Risikomanagement bei Einsatzfahrten (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste).....	30
6.2.2	Risikomanagement im Verkehr.....	33
6.2.3	Risikomanagement im Handel.....	33
6.2.4	Entscheidungsfindung im Risikomanagement.....	33
7	Wie werden die Untersuchungsergebnisse evaluiert?.....	35
7.1	Steigert sich die Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt durch die Temporäre Fußgängerzone?.....	35
7.2	Wird die Attraktivität des Einzelhandels, der Gastronomie und weiterer gewerblicher Anbieter durch die Temporäre Fußgängerzone gestärkt?.....	35
7.3	Werden der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV durch die Temporäre Fußgängerzone gestärkt?.....	36
7.4	Werden die Grenzen einer verträglichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs eingehalten?.....	37
8	Schlussfolgerungen: Voraussetzungen für die Umsetzung einer langfristig sinnvollen, vertretbaren und förderlichen dauerhaften Einrichtung einer so gestalteten Fußgängerzone.....	38
9	Quellenverzeichnis.....	39
10	Anhangsverzeichnis.....	40

1 Zusammenfassung

Das im Folgenden vorgestellte Konzept wurde auf Basis des Gemeinderatsbeschlusses vom 20.10.2022 zur Durchführung eines Verkehrsversuches entwickelt¹, in einem ressortübergreifenden Projektteam erarbeitet und die zentralen Inhalte in der „Koordinierungsgruppe Bürgerbeteiligung Innenstadtentwicklung“ mit Mitgliedern aus Stadtmarketing e.V., Verwaltung und politischen Gremien in Teilen vorberaten.

Dabei handelt es sich um das Konzept für einen Verkehrsversuch in der Crailsheimer Innenstadt, in Zuge dessen die Karl- und Wilhelmstraße in Teilbereichen zu einer Temporären Fußgängerzone umgestaltet wird. Dadurch soll die Innenstadtentwicklung in diesem Hauptgeschäftsbereich durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität unterstützt, sowie die Bedingungen für klimafreundliche Mobilitätsformen wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr verbessert werden. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der Vorphase zusammen, also Informationen zu Hintergründen, dem Untersuchungs- und Bewertungskonzept sowie erste Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung. Zur Bewertung der Auswirkungen des Verkehrsversuchs werden im Vergleichsjahr 2023 sowie während des Versuchs Messungen, Befragungen und weitere Untersuchungen vorgenommen. Die Ergebnisse des Versuchsjahres 2024 werden den zuvor erhobenen Daten gegenübergestellt und dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit in Form eines Evaluierungsberichts zugänglich gemacht. Damit soll auf möglichst wissenschaftlich fundierte, verständliche und transparente Art eine Entscheidungsgrundlage geschaffen werden, um daraus über weiterführende Maßnahmen zu befinden. Ein Risikomanagement sorgt dafür, dass bei einer Überschreitung unverhältnismäßiger Belastungen Eingriffsmöglichkeiten von einer Nachjustierung bis hin zu einer vorzeitigen Beendigung des Versuchs möglich sind.

Das vorliegende Konzept spiegelt den momentanen Stand der Planungen und Untersuchungen wider. Bis zum geplanten Verkehrsversuch laufen die Planungen und vertiefenden Untersuchungen weiter. Entsprechende „Feinsteuerungen“ und weitere notwendige Maßnahmen können bis dahin noch folgen.

¹ S. Anhang 1 „Ergebnisse Sitzung des Gemeinderates am 20.10.2022“

2 Zweck des Konzeptes

Das Konzept dient einerseits der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit und des Gemeinderates der Stadt Crailsheim, andererseits den genehmigenden Behörden als umfassende Übersicht über die Hintergründe und geplanten Maßnahmen des Verkehrsversuchs mit dem Projektnamen „Temporäre Fußgängerzone“. Das Dokument soll damit unter anderem die Basis für die notwendigen Genehmigungen und verkehrsrechtlichen Anordnungen schaffen.

Dem Konzept werden darüber hinaus erste Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung beigelegt, welche nach dem Ende des Versuchs Bestandteile eines Evaluierungsberichtes werden. Dieser Evaluierungsbericht wird für die abschließende Beurteilung des Verkehrsversuchs und daraus abzuleitende Entscheidungen über den weiteren Umgang ausschlaggebend sein.

3 Ausgangslage des Projektes „Temporäre Fußgängerzone“

3.1 Stadtgesellschaftlicher Hintergrund: Transformation der Innenstadt

Die Crailsheimer Innenstadt steht – wie alle Innenstädte und hier insbesondere die Mittelzentren in Deutschland – vor großen Herausforderungen, die weder von der Stadtverwaltung noch von den Gewerbetreibenden, Gebäudeeigentümern oder Bewohnern alleine bewältigt werden können. Egal ob Umsatzrückgang durch den Online-Handel, ein Anstieg der Zahl an Hitzetagen in den Sommermonaten, der allgemeine gesellschaftliche Strukturwandel oder eine Verschiebung der Erwartungshaltung von Kund*innen hin zu mehr Verweildauer und Events in Innenstädten: Nur, wenn gemeinsam von allen Akteuren an Ideen und Lösungen gearbeitet wird, kann eine positive Veränderung zu einer nachhaltig attraktiven und zukunftsfähigen Innenstadt erreicht werden. Verweilen in bestehenden Strukturen führt unweigerlich zu einem Veröden der Innenstädte.

Crailsheim nimmt als Mittelzentrum im ländlichen Raum eine wichtige Funktion im Bereich der Einzelhandelsversorgung für die umliegenden Kommunen ein. Dies zeigt sich unter anderem in der Einzelhandelszentralität, die das Verhältnis zwischen einzelhandelsrelevanter Kaufkraft und Einzelhandelsumsatz darstellt. In Crailsheim liegt die Einzelhandelszentralität bei 143,7 (siehe IHK Kaufkraftanalyse 2021), was einen deutlichen Zufluss von Kaufkraft nach Crailsheim wiedergibt. Gleichzeitig ist die Crailsheimer Innenstadt mit den gleichen Themen konfrontiert, die nahezu alle Innenstädte in Deutschland betreffen:

- Steigende Leerstandsquote und oftmals keine adäquate, gleichwertige Nachbesetzung von Nutzungen in zentralen Innenstadtlagen (Trading-Down-Effekt)
- Sanierungsstau bei Bestandsgebäuden, der einhergeht mit oftmals für den Einzelhandel nicht optimal geeigneten Gebäudezuschnitten, fehlender Barrierefreiheit, geringe Schaufensterflächen und zu kleinen bzw. verwinkelten Verkaufsflächen – damit sind vorhandene Flächen oftmals für Filialisten und größere Nutzung ungeeignet
- Inhabergeführter Einzelhandel, der Innenstädte individuell macht und neben Filialisten für die Identität einer Innenstadt steht, geht zurück – damit verbunden ist oftmals das Thema fehlende Unternehmensnachfolge
- Der Arbeitskräftemangel erschwert die Situation zusätzlich und wirkt sich insbesondere bei Mini-Jobs und Teilzeitkräften deutlich aus

Neben den genannten Themen spielt auch der Wandel der Erwartungshaltung der Besucher*innen und Kund*innen an eine Innenstadt eine zunehmende Rolle. Die Innenstadt wird von den Menschen weniger als reine Einkaufsstadt wahrgenommen. In Deutschland sahen 2021 nur 40% der unter 30-Jährigen die Innenstadt als Einkaufsstadt. 2015 waren dies noch 75% der unter 30-Jährigen. Auch bei 30- bis 49-Jährigen (-24%) und

den über 50-Jährigen (-12%) zeigt sich dieser Trend². Der Einzelhandel wird weiterhin als wichtig für die Innenstädte angesehen, gleichzeitig ist er nicht mehr alleine ausschlaggebend, um die Menschen in die Zentren zu locken. Mehr öffentliches Grün, attraktive Gastronomieangebote, Bildungs- und Dienstleistungsangebote, öffentliche Einrichtungen, Veranstaltungen und eine hohe Aufenthaltsqualität, die zum Verweilen einlädt, sind wesentliche Punkte, die ebenso ausschlaggebend für den Besuch von Innenstädten sind.

Die Vitalisierung der Innenstädte und Ortskerne ist eine wichtige und zentrale Aufgabe, die in ganz Deutschland verschiedenste Akteure umtreibt. Städtetag, Handelsverbände, Stiftungen, Institute, Hochschulen, die Politik und nicht zuletzt die Bürger*innen einer Stadt beschäftigen sich mit diesem komplexen Thema.

Um aktiv auf die dargestellten Entwicklungen in der Crailsheimer Innenstadt Einfluss zu nehmen, wird ein umfassendes Bündel an Maßnahmen verfolgt, von dem die Einrichtung der Temporären Fußgängerzone lediglich eine ist³. Insbesondere die Steigerung der Aufenthaltsqualität sowie die Ausweitung der Flächen, die durch die Gewerbetreibenden genutzt werden können, sollen die Attraktivität im Bereich der Karl- und Wilhelmstraße und von dort ausstrahlend auf die weitere Innenstadt erhöhen.

Darüber hinaus lässt sich aus einer aktuellen Klimaanalyse⁴ der Stadt Carilsheim, welche vom Regionalverband Heilbronn-Franken (2023) in Auftrag gegeben wurde, eine klimatische Veränderung der Bedingungen in der Innenstadt prognostizieren. Daraus ergibt sich mehr als eine Verdoppelung der Sommertage zwischen den Zeiträumen 1971 – 2000 (37 Sommertage) und 2071 – 2100 (85 Sommertage). Zudem gilt die Innenstadt als urbane Wärmeinsel mit einer um 3 °C höheren Temperatur als im Umland. Das bedeutet konkret, dass die versiegelten Flächen in der Stadt die Wärme speichern und nachts wieder abgeben. Anpassungsstrategien hinsichtlich dieser Entwicklung in der Innenstadt sind gleichzeitig Maßnahmen zur aktiven Gesundheitsvorsorge aber auch zur Erhaltung und zur Steigerung der Qualität.

Im Zuge des Ortsmitten-Projektes, das in den Jahren 2021 und 2022 mit dem Ziel durchgeführt wurde, in einer Stadt im ländlich geprägten Raum eine Förderung von lebenswerten und barrierefreien Ortsmitten zu ermöglichen, wurde für die Crailsheimer Innenstadt neben positiven Aspekten ein Handlungsbedarf in den Bereichen Grünstrukturen, Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit ermittelt. Der Ergebnisbericht⁵ ließ erkennen, dass die Stadt Crailsheim im Vergleich zu anderen

² CIMA Beratung + Management GmbH (2022), S.7

³ s. Anhang 2 „Übersichtsplan Innenstadtmaßnahmen“

⁴ Regionalverband Heilbronn-Franken (2023)

⁵ NVBW (2022)

Städten eine baulich wie funktional intakte Ortsmitte aufweist, die die täglichen Bedarfe bedient und Angebote aufweist, die auch eine höhere Reichweite generieren. Die Anzahl an öffentlichem Sitzmobiliar und Grünstrukturen sowie deren Nutzungsoffenheit wurde kritisch bewertet. Zudem seien in Innenstadtlage zu wenige Spielmöglichkeiten anzutreffen und es fehle an passenden Angeboten für Kinder und Jugendliche. Darüber hinaus wurden Schwachstellen hinsichtlich der Barrierefreiheit erkannt, die unter anderem von der bewegten Topografie der Stadt herrühren. Des Weiteren leide die Aufenthaltsqualität der Innenstadt unter der erheblichen Menge an Durchgangsverkehr entlang der Karl- und Wilhelmstraße.

3.2 Verkehrsplanerischer Hintergrund: Fachliche Aussagen zur Bestandssituation

In den vergangenen Jahren wurden seitens der Stadtverwaltung mehrere Konzepte in Auftrag gegeben, die sich mit der Verkehrsthematik und den Auswirkungen des Verkehrs auf die Lebensqualität der Menschen in Crailsheim beschäftigt haben.

So wurden bereits 1993 wegweisende Vorschläge für eine weniger autozentrierte Verkehrsführung in der Crailsheimer Innenstadt entwickelt⁶. Durch Prof. Rolf Monheim (Universität Bayreuth) wurde in einem Vortrag zur Verkehrserschließung in den Zentren von Mittelstädten erläutert, wie Investitionen in den ÖPNV den Pkw-Verkehr verringern können. Die Haupteinkaufsstraße Crailsheims mit ihrem Verkehrsaufkommen beurteilt er als außergewöhnlich schlecht und fordert u. A. die Umleitung des Verkehrs über eine stadtnahe, nördliche Tangente, wie wir sie heute haben. Daneben aber spricht er die Reduzierung des hausgemachten Verkehrs an und schlägt in diesem Zusammenhang vor, zeitnah ein System zur Parkraumbewirtschaftung an zentrumsnahen Großparkanlagen zu installieren.

Laut dem 2014 erstellten und aktuell fortgeführten Lärmaktionsplan gilt der Innenstadtbereich entlang der Bundesstraße B 290 im Bereich der Karl- und der Wilhelmstraße als Lärmschwerpunkt, wie aber auch die Garten-/ Spitalstraße. Im Lärmaktionsplan werden als Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation neben Geschwindigkeitsreduzierung auch bauliche Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.

Aus dem Fußverkehrscheck 2016 geht hervor, dass diese Lärmquelle die Aufenthaltsqualität in der von Geschäften geprägten Straße stark einschränkt⁷. Hierzu trügen unter anderem auch die zu schmalen Gehwege bei. Durch die für Radfahrer*innen ungünstige Verkehrssituation weiche der Radverkehr auf die Gehwege aus, was zu Konflikten mit dem Fußgänger*innen führe. Diese Aussagen bestärkt und

⁶ s. Anhang 3 „Verkehrserschließung in den Zentren von Mittelstädten“, Monheim, R. (1993): Moloch Verkehr. Dokumentation Diskussionsforum Stadtmarketing. 19./20. März 1993.

⁷ NVBW (2016)

ergänzt auch das Verkehrsführungskonzept der Stadt Crailsheim (2021): „In unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone befindet sich die verkehrsreiche Achse Karlstraße – Wilhelmstraße. Heute bestehen dort zahlreiche Interessenkonflikte zwischen den hohen Kfz-Verkehrsmengen und dem querenden Fußverkehr. Durch mehrere Fußgängerschutzanlagen (FSA) entlang der Wilhelmstraße [...] kommt es zu häufigen Unterbrechungen des Kfz-Verkehrsflusses, insgesamt ist die Strecke über viele Stunden zu den Hauptverkehrszeiten für den Kfz-Verkehr sehr stauträchtig. Für den Fußverkehr ergeben sich häufig Wartezeiten an den Fußgängerschutzanlagen, gleichzeitig leidet die Aufenthaltsqualität durch eher enge Seitenräume und die Emissionen des Kfz-Verkehrs, Radverkehrsangebote fehlen, abgesehen von wenigen Abstellmöglichkeiten einiger Geschäfte. Die Haltestelle Karlstraße stellt einen wichtigen Umsteigepunkt des Stadtbusses dar. Durch die beengten Verhältnisse im Straßenraum ist ein vollständig barrierefreier Ausbau der Haltestellen kaum möglich. Besonders ungünstig ist jedoch, dass durch die geschilderte Stauproblematik des Kfz-Verkehrs die Linienbusse auf dieser Strecke in den Hauptverkehrszeiten verspätungsanfällig sind. Dadurch leidet die Attraktivität insbesondere des Stadtbusses, der diese Verlustzeiten im weiteren Routenverlauf kaum wettmachen kann.“⁸

Den Abwägungsprozess hinsichtlich der Verkehrsführung in der Innenstadt bringt der Abschlussbericht des Ortsmitten-Projekts (2021/2022)⁹ gut auf den Punkt: *„Das Zentrum Crailsheims ist somit verkehrlich gut angebunden, doch die gute Anbindung geht aufgrund des erheblichen Durchgangsverkehrs zu Lasten der innerstädtischen Qualitäten“.*

3.3 Politischer Hintergrund: Vom Beschluss zur Konzepterarbeitung

Ein wichtiger Impuls zu einer zukunftsfähigen, lebenswerten Transformation der Crailsheimer Innenstadt soll im Rahmen des Verkehrsversuchs in einem Teilbereich der Karl- und Wilhelmstraße gesetzt werden: Der Gemeinderat hat sich im Rahmen einer Klausurtagung im Juli 2022 vorberaten und im Oktober 2022 für die Einrichtung einer temporären Fußgängerzone zwischen Grabenstraße und Karlsplatz von den Oster- bis zu den Sommerferien 2024 entschieden¹⁰. Folgende Inhalte sollen in einem umfassenden Konzept berücksichtigt werden: Die Temporäre Fußgängerzone soll für den PKW-Verkehr gesperrt werden und lediglich die Durchfahrt von Bus-, Liefer-, Rad- und Anwohnerverkehr sowie Rettungsdienste zugelassen sein. Die Ver- und Entsorgung soll sichergestellt werden. Lokale und weiträumige Maßnahmen zur Information und Umleitung sollen installiert werden. Parallel zu verkehrslenkenden Maßnahmen und Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität soll eine Marketing- und

⁸ R+T Verkehrsplanung GmbH (2021): Verkehrsführungskonzept Innenstadt Crailsheim, S. 5

⁹ NVBW (2022)

¹⁰ S. Sitzungsvorlage 2022/354 und Anhang 1 „Ergebnisse Sitzung des Gemeinderates am 20.10.2022“

Öffentlichkeitskampagne laufen, im Zuge derer die Beteiligung und Information aller Interessensgruppen erreicht werden soll.

Dieses Projekt stellt einen wichtigen Baustein in einer Vielzahl von Maßnahmen und Vorhaben dar, die in ihrer Gesamtheit zur positiven Entwicklung der Innenstadt beitragen sollen¹¹. Im genannten Zeitraum sollen die zentralen Crailsheimer Einkaufsstraßen neu erlebbar werden. Dafür steht mit dem vorliegenden Dokument ein Gestaltungs- und Veranstaltungskonzept zur Verfügung, welches in Kooperation mit einer Vielzahl lokaler Akteure umgesetzt werden soll. Die Planung und Umsetzung des Verkehrsversuches findet unter Zuarbeit und Beteiligung der Ressorts Bauen & Verkehr, Stadtentwicklung, Digitales & Kommunikation, Soziales & Kultur sowie Bildung & Wirtschaft statt. Als externes Planungsbüro stellt das Büro R+T Verkehrsplanung aus Darmstadt seine Leistungen zur Verfügung. Weitere hier verwertete Inhalte wurden durch die Invenium Data Insights GmbH sowie die Angebote der Firmen imakomm AKADEMIE GmbH und INFRAALYTICS GmbH, den Stadtmarketing Crailsheim e.V., den Gemeinderat und einzelne Bürger*innen und Einzelhändler*innen beigetragen.

3.4 Rechtlicher Hintergrund für einen ergebnisoffenen Verkehrsversuch

Durch die Novelle der Straßenverkehrsordnung (im Folgenden StVO) 2021 kam es zur Erleichterung von Verkehrsversuchen bzw. Erprobungsmaßnahmen. Dadurch ist nicht mehr notwendig, dass eine aufwendige Begründung mit einer besonderen, örtlichen Gefahrenlage hergeleitet wird. Verkehrsversuche sind von dieser Regelung nun explizit ausgenommen: *„[...] 3 Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. 4 Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von [...] 7. Erprobungsmaßnahmen nach Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz [...]“* (§45 Absatz 9 StVO)¹².

Die Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße zwischen Grabenstraße und Karlsplatz für den allgemeinen Kfz-Verkehr kann dann auf der verkehrsrechtlichen Anordnung eines Verkehrsversuchs der Straßenverkehrsbehörde nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO basieren: *„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. [...] Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen [...] zum Schutz*

¹¹ s. Anhang 2 „Übersichtsplan Innenstadtmaßnahmen“

¹² StVO (2021)

der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“

Voraussetzung dafür ist jedoch eine sorgfältige Bestandsaufnahme und Bewertung der verkehrlichen Situation vor dem Verkehrsversuch, die Erstellung eines städtebaulichen Konzepts, eine wissenschaftliche Begleitung währenddessen sowie eine Evaluierung und Auswertung im Nachgang.¹³

Somit können Verkehrsbeschränkungen ermöglicht werden, die aufgrund ihres Forschungs- bzw. Experimentiercharakters nicht unmittelbar der Verkehrssicherheit und -ordnung dienen. Der Verkehrsversuch der Temporären Fußgängerzone hätte den Charakter einer Erprobungsmaßnahme. Für solch eine Erprobungsmaßnahme verlangt die Rechtsprechung, dass sie grundsätzlich auch als endgültige Maßnahme rechtlich zulässig wäre. Dies ist durch eine Umwidmung und Umverlegung der B290 möglich. Das Regierungspräsidium Stuttgart und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg unterstützen diese Maßnahme unter den oben genannten Voraussetzungen.

3.5 Erfahrungen aus vergleichbaren Verkehrsversuchen

Zahlreiche Städte und Kommunen haben in den vergangenen Jahren ihren Straßenraum zeitweise zu einem Lebensraum umgestaltet, sprich verkehrsberuhigt und die Aufenthaltsqualität erhöht.

Nach dem Vorbild der Superblocks in Barcelona entstanden beispielsweise in einer Vielzahl deutscher Städte sog. Kiezblocks, in denen vorab in Verkehrsversuchen durch verkehrslenkende Maßnahmen in Kombination mit der attraktiven Umgestaltung des Straßenraums Räume ohne Kfz-Durchgangsverkehr geschaffen wurden. Die Erfahrungen aus Barcelona fasst das Umweltbundesamt in seinem factsheet „Umgestaltungen in Barcelona – Pionier der Superblocks“ zusammen¹⁴.

In Ottensen, einem Hamburger Stadtteil, wurde mit einem ähnlichen Konzept im Hintergrund ein Verkehrsversuch einer temporären Fußgängerzone umgesetzt. Im Vorlauf wurden in Workshops mit Bürger*innen die größten lokalen Mobilitätsherausforderungen ermittelt und dafür Lösungen in Form einer Flächenumverteilung zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs, einer Steigerung der Aufenthaltsqualität und von temporären Straßensperrungen entwickelt¹⁵. Für das Projekt wurden insgesamt 800 m Straße als temporäre Fußgängerzone ausgewiesen. Im

¹³ VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) (2023)

¹⁴ Umweltbundesamt (2021)

¹⁵ Bezirksamt Altona (2021)

Anschluss an den Versuch sprach sich eine deutliche Mehrheit der Anwohner*innen und Gewerbetreibenden grundsätzlich für eine Verstetigung des Projekts aus.

Weitere Verkehrsversuche aus Rostock, Berlin, München, Münster, Wien, Greven, Lübeck, aber auch aus kleineren Gemeinden wie Weil am Rhein wurden untersucht¹⁶. Dabei ließ sich feststellen, dass die meisten Verkehrsversuche, deren Evaluierungsberichte öffentlich zugänglich sind, in Großstädten durchgeführt wurden. Wenige Beispiele lassen sich in Klein- und Mittelstädten finden. Eine weitere Erkenntnis ist jedoch, dass in diesem und im kommenden Jahr eine Vielzahl an Verkehrsversuchen anlaufen, die in kleineren Städten durchgeführt werden (z.B. Senden: 20.778 Einwohner, Ostbevern: 11.229 Einwohner). Dies hängt möglicherweise mit der Vereinfachung des Verfahrens zusammen, die sich im Jahre 2020 aus der Novellierung der StVO ergeben hat. Aus einer Recherche von Erfahrungsberichten ähnlich ausgestalteter Verkehrsversuchen aus den Jahren 2016 – 2023 und dem Leitfaden Stadtexperimente des Ministeriums für Verkehr des Landes NRW¹⁷ ergaben sich für das Projekt „Temporäre Fußgängerzone“ in Crailsheim folgende Empfehlungen, wobei es sich um eine nicht abschließende Liste handelt:

- Auf klare Ziele festlegen (z. B. städtebauliche Aufwertung)
- Prioritäten setzen (verwaltungsinterne Strategie)
- Vorhandenes Wissen nutzen (Auswertung vergangener Verkehrsversuche)
- Projektvorlauf einplanen (mindestens 12 Monate)
- Rückendeckung aus Politik und Verwaltung erreichen
- Durchführungszeit von mindestens drei Monaten bis zu einem Jahr einplanen
- Ausreichend personelle Ressourcen auch als Ansprechpartner*innen vor Ort einplanen
- Interessensgruppen beteiligen (z.B. Gewerbetreibende, Anwohner, Vereine)
- Belastbare Projektevaluierung sicherstellen
- Mehrwert und Gewinn klar herausarbeiten
- Dauer der Eingewöhnungsphase nicht unterschätzen, „aushalten“ der anfänglichen Irritationen
- Für unerwartete Ergebnisse offen bleiben
- Presse- und Medienarbeit proaktiv betreiben

¹⁶ s. Anhang 4 „Recherche Verkehrsversuche“

¹⁷ Zukunftsnetz Mobilität NRW (2021)

4 Ziele und Untersuchungsfragen im Projekt „Temporäre Fußgängerzone“

ZIEL	<p>Ziel des Verkehrsversuchs ist die Untersuchung der Wirksamkeit einer von den Osterferien bis zu den Sommerferien 2024 andauernden, Temporären Fußgängerzone¹⁸ mit Fahrerlaubnis von Bus-, Liefer-, Rad- und Anwohnerverkehr in Teilbereichen der Karl- und Wilhelmstraße hinsichtlich</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt, 2. der Stärkung der Attraktivität des Einzelhandels und 3. der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV unter Voraussetzung einer verträglichen Verlagerung des KFZ-Verkehrs, um 4. fundierte Aussagen darüber zu erlangen, ob und unter welchen Voraussetzungen eine dauerhafte Einrichtung einer so gestalteten Fußgängerzone langfristig sinnvoll, vertretbar und förderlich ist.
-------------	--

Dieses Ziel erfordert eine konkrete Definition der genutzten Begriffe und Methoden zur Untersuchung und Bewertung des Erfolgs der Maßnahme. Anders beschrieben wird durch empirisches und somit möglichst objektives und systematisches Vorgehen beobachtet und bewertet, inwiefern die geplanten Maßnahmen wirken. Um die Wirksamkeit der (Unter-)Ziele zu überprüfen, wurden folgende Untersuchungsfragen entwickelt:

UNTERSUCHUNGSFRAGEN	<ul style="list-style-type: none"> • Steigert sich die Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt durch die Temporäre Fußgängerzone? • Wird die Attraktivität des Einzelhandels, der Gastronomie und weiterer gewerblicher Anbieter durch die Temporäre Fußgängerzone gestärkt? • Werden der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV durch die Temporäre Fußgängerzone gestärkt? • Werden die Grenzen einer verträglichen Verlagerung des KFZ-Verkehrs eingehalten? • <u>Unter welchen Voraussetzungen</u> ist eine dauerhafte Einrichtung einer so gestalteten Fußgängerzone langfristig sinnvoll, vertretbar und förderlich?
----------------------------	---

¹⁸ Verkehrsrechtliche Situation und Beschilderung s. Kap. 5.2. und Anhang 5 „Markierungs- und Beschilderungsplan“

5 Alle Informationen zum „Wann?“, „Wo?“ und „Wie?“

5.1 Zeitlicher und Räumlicher Umgriff

Der Gemeinderat hat sich für die Einrichtung einer Temporären Fußgängerzone von den Oster- bis zu den Sommerferien 2024 über einen Zeitraum von ca. 3 Monaten entschieden. Seitens des Stadtmarketing Crailsheim e.V. wurde im Frühjahr 2023 angeregt, über einen späteren Zeitpunkt nachzudenken. Im Hintergrund stand die Annahme, dass ein möglicherweise kühles Frühjahr die pflanzliche Gestaltung der Fußgängerzone und die Außengastronomie in den ersten Wochen des Verkehrsversuchs verhindern und somit die Akzeptanz des Verkehrsversuches bei Handel und Bürgerschaft verringern würde. Der Zeitraum des Verkehrsversuch wurde intern und gemeinsam mit Mitgliedern des Stadtmarketing Crailsheim e.V. hinsichtlich der Vor- und Nachteile einer Verschiebung in den Sommer hinein diskutiert. Zum aktuellen Zeitpunkt wurde eine Verschiebung aus fachlichen und organisatorischen Gründen kritisch gesehen. Erfahrungsgemäß ist nach dem Start des Verkehrsversuchs eine gewisse Eingewöhnungsphase erforderlich, bis die betroffenen Verkehrsteilnehmenden das gewohnte Verhalten (Routenwahl, Verkehrsmittelwahl, etc.) auf die neue Situation eingestellt haben. Nach ca. 1 – 2 Wochen ist diese Eingewöhnungsphase üblicherweise abgeschlossen und mögliche kleinere Anpassungen (z. B. an Signalschaltungen) erfolgt. Grundsätzlich empfiehlt es sich lt. R+T (2023)¹⁹, eine Maßnahme dieser Tragweite in den Schulferien zu starten. Die dann geringeren Verkehrsmengen ermöglichen dem Kfz-Verkehr eine allmählichere Eingewöhnung – gleichwohl sind zu Beginn der Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße Irritationen und Staus nicht ganz zu vermeiden. Gleichzeitig müssen die im Rahmen des Monitorings erforderlichen Erhebungen für ein repräsentatives Bild außerhalb der Ferien stattfinden. Für den Aufbau des Mobiliars, der Absperrungen und weiterer verkehrlicher Einrichtungen bietet sich die zweite Osterferienwoche 2024 an, das Kulturwochenende, geplant in KW 29 /2024, als Ende des Versuchs.

WANN?	Der Verkehrsversuch zur Temporären Fußgängerzone wird nach den Osterfeiertagen 2024 aufgebaut und nach dem Kulturwochenende 2024 abgebaut, um die Akzeptanz und die erhoffte Belebung der Innenstadt durch die erweiterte Fußgängerzone valide bewerten zu können.
--------------	---

Gemäß der Basisverkehrsuntersuchung²⁰ wird der Umgriff der Fußgängerzone in den Planfällen 3 und 4 den Kernbereich der Achse Karlstraße – Wilhelmstraße umfassen²¹.

¹⁹ R+T Verkehrsplanung GmbH (2023)

²⁰ R+T Verkehrsplanung GmbH (2021)

²¹ s. Anhang 6 „Maßnahmenplan räumlicher Umgriff“

Bei einem größeren Umgriff der Fußgängerzone (Planfall 1 oder 2) wären gemäß Verkehrsmodell größere Verkehrsverlagerungen zu erwarten, die entsprechend bauliche Ertüchtigungen an weiteren Knotenpunkten zum leistungsfähigen Betrieb erforderten – dies lässt sich für den Verkehrsversuch nicht umsetzen, da alle Maßnahmen des Verkehrsversuchs reversibel und mit möglichst geringem Aufwand umsetzbar sein sollten.

WO?	Der Verkehrsversuch zur Temporären Fußgängerzone umfasst im Kernbereich die für PKW gesperrte Fußgängerzone in der Wilhelmstraße ab der Grabenstraße und in der Karlstraße bis zum Karlsplatz. Darüber hinaus wird der Verkehr umliegender Straßen verlangsamt.
------------	--

5.2 Maßnahmen zur Verkehrsführung & -technik

Basis der konkreten Maßnahmen zur Verkehrsführung & -technik bilden die Überlegungen der Verkehrsuntersuchung und die Vorschläge, die im Rahmen der Klausurtagung zur Vorberatung des Gemeinderats am 16.07.22 diskutiert wurden. Im Zuge der weiteren Planung wurden mithilfe einer Verkehrsschau am 25.05.23 Fachbehörden und Polizei beteiligt, deren Ergebnisse ebenfalls in den Maßnahmenplan eingeflossen sind²². Der Vorgang der gemeinsamen Verkehrsschau wird aller Voraussicht nach vor dem Versuch wiederholt, um eine verkehrsrechtliche Anordnung und Abstimmung aller verkehrsrechtlich relevanter Fragestellungen zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen auch weitergehende Maßnahmen und Planungen, die sich bei fortschreitender Planung im Laufe der nächsten Monate ergeben, geprüft werden (z.B. Maßnahmen zur Verhinderung von „Schleichwegen“).

Karl- und Wilhelmstraße werden zwischen Karlsplatz und Grabenstraße für Kraftfahrzeuge gesperrt (Verkehrszeichen 260). Ausnahmen sollen für den Linienverkehr, Lieferverkehr, Anwohner, Einsatzfahrzeuge und Hotelgäste Post-Faber bestehen. Fuß- und Radverkehr ist in dieser Regelung grundsätzlich frei. Die Maximalgeschwindigkeit für Busse und andere Verkehrsteilnehmenden wird auf 20 km/h herabgesetzt.

Um die unzulässige Einfahrt in den gesperrten Bereich zu verhindern, wird neben den Verkehrszeichen eine einspurige Verengung der Fahrbahn installiert. Die Beschilderung im Stadtgebiet wird so angepasst, dass der Verkehr bereits im Vorfeld umgeleitet wird. Der verbliebene Verkehr wird durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf maximal zulässige 20 km/h nur in einem langsamen Tempo auf den Fußgängerzonenbereich treffen.

²² s. Anhang 7 „Maßnahmenplan Verkehr“

Die Tempo-20-Bereiche beginnen in der Wilhelmstraße auf Höhe der Einmündung Bergwerkstraße und in der Karlstraße ab der Kreuzung Finanzamt. Sie decken damit den Geschäftsbereich der beiden Straßen ab, die nicht durch die temporäre Fußgängerzone umgewandelt werden. Durch gestalterische Maßnahmen kann hier auch bereits auf den beginnenden Bereich aufmerksam gemacht werden, so dass die Verkehrsteilnehmenden zur erhöhten Aufmerksamkeit angehalten werden. Im östlichen Abschnitt der Karlstraße wird die Fahrbahnbreite ab der Einmündung des alten Friedhofswegs westwärts um einen Fahrstreifen auf der Nordseite reduziert. Die mittlere Linksabbiegespur wird aufgrund der sich verändernden Verkehrsmengen nicht mehr benötigt. Die westwärts führende Fahrspur kann daher in die Mitte des jetzigen Straßenraums verschwenkt werden, um zusätzliche Bespielungsfläche zu generieren.²³

Die beiden innerhalb der Fußgängerzone bestehenden Fußgängerampeln und die Anlage auf Höhe der Ladengeschäfte „Depot“ und „Hunkemöller“ werden abgehängt. Eine Querung wird aufgrund des stark reduzierten Verkehrs problemlos möglich sein. Bestehen bleiben die Fußgängerampeln beim Finanzamt und beim Ladengeschäft „Müller“. Bei letzterer spielen Sicherheitsaspekte durch starke konzentrierte Schülerbewegungen vom ASG zur Bushaltestelle eine Rolle. Die Tempo-20-Zone kann verkehrsrechtlich daher erst nach der Ampelanlage starten, da die Kombination Ampelanlage und Tempo 20 nicht zulässig ist.

Der Busverkehr wird im Kurvenbereich am Rathaus, einem Engstellenbereich mit Fahrt auf Sicht einstreifig geführt. Die heutigen Busbuchten an den Haltestellen „Wilhelmstraße“ und „Rathaus/Karlstraße“ werden durch den städtischen Baubetriebshof mit provisorischen Mitteln in Haltestellenkaps umgebaut. Dabei wird die Haltestelle „Karlstraße“ (Nordseite) um ca. 50 m auf Höhe der Gegenhaltestelle verlegt, um einen kompakten Umstiegspunkt herzustellen. Das Buskap wird sich im derzeitigen Fahrbahnraum befinden. Die freiwerdende Busbucht kann zur Bespielung und in Teilen als Lieferzone genutzt werden.

Während des Versuchszeitraums stehen sieben straßenbegleitenden Kfz-Stellplätze nicht mehr zur Verfügung, lediglich die Kurzzeit-Stellplätze vor dem Hotel Post-Faber bleiben bestehen. Zwei Stellplätze in der Wilhelmstraße können durch die Nutzung von Buskaps in die derzeitige Busbucht verlagert werden. Die auf diese Weise „gewonnene“ Fläche wird mit temporären Nutzungen bespielt.

Es werden zwei Lieferzonen an den Enden der Fußgängerzone angeboten. Diese sind hinter den dort vorgesehenen Verengungen angeordnet. In der Wilhelmstraße auf Höhe des Ladengeschäfts „Juwelier Fine Art“ und in der Karlstraße auf Höhe des Ladengeschäfts „Tchibo“.

²³ s. Kap. 5.3 „Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität“

Neben der weiträumigen Anpassung der Beschilderung wird das bestehende Parkleitsystem angepasst. Um auch während des Durchführungszeitraums die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Gewerbetreibenden in einem höchst möglichen Maße sicherstellen zu können, wird ein Parkleitsystem bereits auf den Einfallstraßen in Richtung Innenstadt die Besucher zielgerichtet zu den weiterhin vorhandenen Parkflächen (Rathaus Tiefgarage, ZOB, Parkhaus Grabenstraße, Volksfestplatz, Klinikum sowie Kino) leiten. Die gängigen Navigationshilfen werden den Bereich im Zuge der Sperrung so zur Kenntnis nehmen und die Fahrer*innen auf geeignetere Routen umleiten.

Um die sich verändernden Verkehrsströme über die verbliebenen Verkehrswege optimal zu steuern, wird die Signalsteuerung an folgenden Knoten angepasst:

- Alter Postweg / Haller Straße
- Alter Postweg / Goethestraße
- Worthingtonstraße / Goethestraße
- Karlstraße / Gartenstraße / Blaufelder Straße
- Ludwigstraße / Blaufelder Straße

Eine zusätzliche Ampel wird voraussichtlich an folgender Kreuzung eingerichtet, um die Option zu haben, während des Versuchs mit und ohne Lichtsignalanlage zu steuern.

- Tiefenbacher Straße / Nord-West-Umgehung

Im Detail wurden hierzu vom Verkehrsplanungsbüro R+T Beschilderungspläne²⁴ und Grundlagen für Ampelschaltpläne²⁵ erarbeitet.

In der Gartenstraße ist eine Anpassung der Abbiegespuren an die geänderten Verkehrsmengen vorgesehen. Die Linksabbiegespur in die Karlstraße wird mit der Geradeausspur kombiniert. Die derzeitige kombinierte Geradeaus- und Rechtsabbiegespur wird eine reine Rechtsabbiegespur.

Ursprünglich waren am Karlsplatz, in der Schulstraße und am nördlichen Beginn der Grabenstraße verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“) in der Planung vorgesehen: Diese sollten als begleitende verkehrsberuhigende Maßnahmen im Innenstadtbereich zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Aus Sicht der Verkehrsbehörde fehlen in den Bereichen jedoch die entsprechenden Voraussetzungen zur Anordnung.

Im nördlichen Bereich der Grabenstraße ist jedoch als Maßnahme zur Schaffung einer ausreichenden Breite der Gehwege eine Fahrbahnverengung vorgesehen. Für den

²⁴ s. Anhang 5 „Markierungs- und Beschilderungsplan“

²⁵ s. R+T (2021)

Radverkehr werden zudem mehr Abstellmöglichkeiten angeboten. Es wird geprüft, ob die vorgesehene Ampelanlage an der Goethestraße installiert wird. Fraglich ist, ob die Ampel zu einer Störung des Verkehrsflusses zum Bullinger Eck führen würde.

Maßnahmen zur Verkehrsführung und -technik beinhalten die Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße zwischen Grabenstraße und Karlsplatz für den Pkw-Verkehr sowie begleitende verkehrsberuhigende und -lenkende Maßnahmen.

5.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität

Im Fokus der Gestaltung der Temporären Fußgängerzone steht vor allem die Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität im dichten, von Verkehrsanlagen dominierten Raum. Hierzu gehören konkrete Maßnahmen, die über den kurzen Zeitraum des Versuchs realisierbar sind.

Die geplanten Gestaltungselemente wurden mit den räumlichen Gegebenheiten und mit den nächstliegenden Gewerbetreibenden abgestimmt und in einem Übersichtsplan dargestellt²⁶. Der Abstimmungsvorgang kann noch bis kurz vor Beginn des Verkehrsversuchs zu Änderungen führen. Zur Abstimmung und zum Aufbau stehen Detailpläne zur Verfügung.

Die Gestaltungselemente für die Temporäre Fußgängerzone stammen einerseits aus dem Equipment des städtischen Baubetriebshofs, das für das Projekt aufgestockt wurde (Pflanztröge, Pflanzen, Bank-Tisch-Kombinationen etc.), andererseits wird der Verkehrsversuch durch das Land Baden-Württemberg in Form der Servicestelle Ortsmitten²⁷ unterstützt. Dort konnte die Stadtverwaltung sich erfolgreich für den kostenlosen Verleih von hochwertigen Bau- und Gestaltungselementen wie z. B. modulare Sitzkombinationen mit Bepflanzung, Radbügel, Sandkästen, Parklets (Holz-Tribünen) für den Versuchszeitraum bewerben²⁸. Einige Elemente, die eigens an die Bestandssituation angepasst werden, werden vom Baubetriebshof Crailsheim an Ort und Stelle gebaut. Ein Beispiel hierfür sind die Buskaps, die die Busbuchten stellenweise ersetzen werden. Dadurch entsteht ein Platzersparnis und die freiwerdenden Flächen können durch Gestaltungselemente aufgewertet werden. Zudem wird dadurch die Einhaltung der Fahrzeiten erleichtert und die Bedeutung des ÖPNV im Verkehrsgeschehen erhöht.

²⁶ s. Anhang 8 „Maßnahmenplan Freiraumgestaltung“

²⁷ s. www.aktivmobil-bw.de/service/servicestelle-ortsmitten

²⁸ Möbelkatalog einsehbar unter <https://www.aktivmobil-bw.de/ortsmitten/temporaere-umgestaltung/>

Interessierte Bürger*innen, Gewerbetreibende und Institutionen wurden bereits vorab und werden im weiteren Verlauf der Planungen zur Mitgestaltung des Straßenzuges angeregt.

Über die bewusste Aufwertung durch den Einsatz von Gestaltungselementen hinaus hat auch das Verkehrsgeschehen Auswirkungen darauf, wie gerne und mit welchen gesundheitlichen Auswirkungen Menschen sich in diesem Bereich aufhalten bzw. dort wohnen und arbeiten. Durch die Reduzierung des motorisierten Verkehrs und die Verlangsamung der erlaubten Verkehrsmittel werden Lärm- und Luftschadstoffquellen innerhalb der Karl- und Wilhelmstraße automatisch um ein Vielfaches reduziert.

Um den Anspruch der Multifunktionalität zu erfüllen und die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen, wird neben der statischen Bepflanzung der Flächen in Form von Mobiliar und Bepflanzung innerhalb des Bereichs der Temporären Fußgängerzone ein Rahmen für Veranstaltungen zur Verfügung gestellt. Aufgrund der engen Verknüpfung zwischen der räumlichen Nutzbarkeit und den Veranstaltungen wird hier wiederholt auf den Gestaltungsplan verwiesen²⁹.

Bis dato wurde gemeinsam mit dem Ressort Soziales & Kultur und Vertretern des Stadtmarketing Crailsheim e.V. ein vorläufiger Veranstaltungskalender eingerichtet³⁰. Dort werden bereits geplante Veranstaltungen auf die Temporäre Fußgängerzone ausgedehnt, aber auch einzelne, regelmäßige oder standortbezogene Aktionen aufgeführt. Verantwortliche und Ausführende können dabei die Stadtverwaltung selbst, der Stadtmarketing Crailsheim e.V., Gewerbetreibende oder andere interessierte Bürger*innen, Vereine oder Initiativen sein. Bisher wurden bereits zahlreiche Kontaktaufnahmen initiiert.

Zum Auftakt nach dem Aufbau der Temporären Fußgängerzone soll ein Walk-Act stattfinden, der auf spielerische Weise thematischen Bezug zur Nutzung einer Straße hat. Den Abschluss soll das Kulturwochenende 2024 bilden, an dem die Kran-Nummer an einer zentralen Stelle der Karl- und Wilhelmstraße stattfinden soll. Dazwischen finden zahlreiche kleinere und größere Veranstaltungen und Aktionen statt.

Maßnahmen zur Freiraumgestaltung sollen innerhalb der Temporären Fußgängerzone Räume zum Verweilen, Treffen, Spielen und Konsumieren schaffen. Sie umfassen u. A. zahlreiche Sitzgelegenheiten, Spielgelegenheiten, Kunstobjekte, ein Wasserspiel, Pflanzkübel mit Stauden, Bäumchen und Elementen der Essbaren Stadt sowie eine ansprechende Oberflächengestaltung.

²⁹ Anhang 8 „Maßnahmenplan Freiraumgestaltung“

³⁰ Anhang 9 „Veranstaltungskalender TeFuZo 2024“

Die Maßnahmen zur Bespielung der Temporären Fußgängerzone beinhalten Veranstaltungen & Aktionen, die während des Zeitraums des Verkehrsversuchs in regelmäßigen Abständen durch verschiedene Akteure und Einzelpersonen organisiert werden und die Innenstadt zu einem attraktiven Ziel für Besucher*innen machen soll.

5.4 Maßnahmen zur Förderung von Wirtschaft & Gewerbe

Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Außengestaltung und Bespielung haben direkte Auswirkungen auf Wirtschaft und Gewerbe in und um die Temporäre Fußgängerzone. Sie selbst sind als Maßnahmen zur Förderung der Innenstadt als Wirtschaftsstandort zu verstehen und der Erfolg dieser Herangehensweise wird in engem Austausch mit den Beteiligten geprüft.

Konkret wird während der Umsetzungsphase der Temporären Fußgängerzone vielen anliegenden Gewerbebetrieben mehr Außenraum zur Verfügung gestellt, als diese bisher nutzen konnten. Auch der bisher bestehende Außenraum vor den Geschäften erfährt durch weniger Verkehr, eine geringere Lärmbelastigung und die Gestaltung durch Pflanzen und Sitzmöbel eine Aufwertung, die eine bessere und attraktivere Nutzbarkeit erwarten lässt. Unter Berücksichtigung ordnungsrechtlicher Belange, die Sicherheit und Barrierefreiheit auf den Wegen sicherstellen sollen, steht die Nutzung den Gewerbetreibenden weitgehend frei. Um jedoch eine möglichst harmonische und ansprechende Gestaltung im Gesamtbild der Temporären Fußgängerzone zu erreichen und eventuell auch Hilfestellungen zu leisten, werden die Maßnahmen vorab zwischen Gewerbetreibenden und Stadtverwaltung abgestimmt. Erste Ideen wurden im Rahmen der individuellen Gespräche mit den Gewerbetreibenden bereits aufgenommen. Diese Ideen umfassen von der erstmaligen Chance auf gastronomische Außenbewirtung über den Ausbau der vorhandenen Außenbewirtungsflächen bis hin zu Verkaufsaktionen problemlos umsetzbare Ansätze. Im weiteren Verlauf werden die Ideen mit den Gewerbetreibenden weiter konkretisiert und abgestimmt. Dies umfasst auch die Ausstattung mit temporären Sitzmöbeln, Bäumen und Pflanzen.

Um auch während des Durchführungszeitraums die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Gewerbetreibenden in einem höchst möglichen Maße sicherstellen zu können, wird ein Parkleitsystem auf den Einfallstraßen in Richtung Innenstadt die Besucher*innen zielgerichtet zu den weiterhin vorhandenen Parkflächen leiten.

Begleitende Aktionen und die Bespielung der Temporären Fußgängerzone sowie der weiteren Innenstadt werden durch Stadtverwaltung und Stadtmarketingverein intensiv beworben. Hierbei sollen insbesondere die Aufenthaltsqualität, die gewonnenen Mehrwerte sowie die Attraktivität im Vordergrund stehen. Die Werbemaßnahmen beginnen dabei bereits frühzeitig und werden dauerhaft über den Versuchszeitraum fortgeführt.

Über ein Risikomanagement kann im Falle von gehäuften, mit hoher Wahrscheinlichkeit durch den Verkehrsversuch hervorgerufenen Umsatzrückgänge eine Rückfallebene eingeführt werden, die einen engen Austausch zwischen der Stadtverwaltung und den Gewerbetreibenden voraussetzt. Diese kann letztlich bis zum Abbruch des Versuchs führen, sollten sich gravierende Umsatzeinbrüche ergeben³¹. In den Gesprächen mit den Gewerbetreibenden wurde von einigen Betrieben bereits zugesagt, prozentuale Umsatzentwicklungen an die Stadtverwaltung weiterzugeben. Ein enger Austausch auch im Versuchszeitraum wurde vereinbart.

Maßnahmen zur Förderung von Wirtschaft und Gewerbe beinhalten die Gestaltung der neu gewonnenen Freiflächen mit temporären Möblierungselementen und Pflanzen, ein Parkleitsystem, das die Besucher der Innenstadt zu den weiterhin vorhandenen Parkflächen führt, umfassende Werbemaßnahmen für den Besuch der Innenstadt sowie ein Risikomanagement, das unter Berücksichtigung von zur Verfügung gestellten Kennzahlen aus dem Handel die Wirksamkeit der Maßnahmen konstant beurteilbar macht.

5.5 Maßnahmen zur Information & Beteiligung

Die Stadt Crailsheim begleitet den Verkehrsversuch durch eine ausführliche Öffentlichkeitsbeteiligung, beispielsweise durch Informationsveranstaltungen im Vorfeld, eine kompakte Broschüre mit den wesentlichen Informationen, eine projektspezifische Ausstellung in einem Überseecontainer sowie durch eine projektbezogene Internetseite, die Meldungen aus der Bevölkerung auf einfache Weise ermöglicht³². Darin sind Visualisierungen enthalten, die eigens für die Information der breiten Öffentlichkeit beauftragt wurden. Sie enthalten einerseits realitätsnahe Darstellungen einer dauerhaft baulich umgesetzten Fußgängerzone in der Karl- und Wilhelmstraße, andererseits den Zustand einer temporären Variante³³. Dies soll die Vorstellung über die geplanten Maßnahmen visuell unterstützen und somit die Akzeptanz des Projektes vorab steigern.

Auch durch ein Rahmenprogramm soll das Interesse und die Akzeptanz in der Bevölkerung erhöht werden. Hierzu sind z. B. eine Auftaktveranstaltung und eine Abschlussveranstaltung geplant. Darüber hinaus steht fest, dass die Maßnahme nur unter enger Einbindung der Straßenverkehrsbehörde, der örtlichen Polizei, Feuerwehr und Rettungsdienste gelingen kann. Daher wurden zahlreiche Gruppen und Personen

³¹ s. Kap. 6.2 „Risikomanagement“

³² s. Anhang 10 „Werbe- und Informationsmaterial zur Öffentlichkeitsbeteiligung“

³³ s. Anhang 11 „Visualisierungen Karl- und Wilhelmstraße“

in Form persönlicher Gespräche beteiligt und sind weiterhin fortlaufend im Austausch mit dem Projektteam³⁴.

Die Maßnahmen zur Information und Beteiligung beinhalten sowohl Informationsveranstaltungen und Einzelgespräche mit Interessierten als auch die Nutzung zahlreicher Medien, wie die städtische Website, die städtischen Social Media Auftritte, einen Kino-Clip, das Stadtblatt der Stadt Crailsheim sowie eine Broschüre und einen Informationscontainer, der zentral auf dem Marktplatz über das Projekt informiert. Darüber hinaus wird die Meinung zum Projekt bei Gewerbetreibenden und Bürger*innen abgefragt.

5.5.1 Beteiligung anliegender Gewerbetreibender

Nach der erstmaligen, öffentlichen Vorstellung der Vorschläge für ein neues Verkehrskonzept in der Crailsheimer Innenstadt Anfang Mai 2021 fand eine Vorstellung der Überlegungen gegenüber dem Erweiterten Vorstand des Stadtmarketingvereins am 20. Mai 2021 im Ratssaal statt. Auch weitere Gewerbetreibende nahmen an diesem Termin teil. Die weiteren Beteiligungsformate³⁵ standen ebenfalls für alle Gewerbetreibende offen. Zwischen Februar und April 2023 wurden 64 anliegende Gewerbetreibende entlang der Karl- und Wilhelmstraße persönlich eingeladen und 15 nahmen die angebotenen Gesprächstermine wahr. Ziel des Gesprächs war eine Beteiligung und persönliche Information vor der Umsetzung der Temporären Fußgängerzone, die Klärung der Rahmenbedingungen für Gewerbetreibende (z. B. Lieferbedingungen, Gestaltungswünsche), die Abfrage der Bereitschaft zur Beteiligung während der Temporären Fußgängerzone, die Klärung von Verständnisfragen und Bedenken sowie die Erfassung von Ideen zur Gestaltung und Beteiligung von Seiten der Gewerbetreibender. Auch die Organisation von Lieferungen während des Versuchszeitraums wurde mit den Gewerbetreibenden besprochen. Im Versuchszeitraum werden daher zwei Lieferzonen angeboten.

Im Zuge der Gespräche wurde in Form konkreter Fragen ein Stimmungsbild ermittelt um herauszufinden, inwiefern die teilnehmenden Gewerbetreibenden das Projekt unterstützen³⁶. Das Ergebnis zeigt eine größtenteils positive Wahrnehmung der Umsetzung einer (temporären) Fußgängerzone. Auch kritisch eingestellte Gewerbetreibende stehen für die Beteiligung an der Gestaltung und Umsetzung der Temporären Fußgängerzone zur Verfügung. Gleichzeitig wurden ergänzende

³⁴ s. Anhang 12 „Liste Informations- und Beteiligungsgespräche“

³⁵ s. Kap. 5.5.2 „Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung“

³⁶ s. Anhang 13 „Stimmungsbild Gewerbetreibende Frühjahr 2023“

Maßnahmenideen kommuniziert, positive und negative Beispiele aus anderen Städten erläutert und Bedenken und Ängste in einem einheitlichen Formular aufgenommen³⁷.

Im Anschluss an die im April abgeschlossenen Gesprächstermine wurden und werden immer noch weitere Gespräche geführt, beispielsweise werden die geplanten Gestaltungselemente wie Sitzmöbel und Pflanzkübel mit den nächstliegenden Gewerbetreibenden abgestimmt.

5.5.2 Veranstaltungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Planungen zur Innenstadt-Entwicklung sind ein fortlaufendes Projekt, das seine ersten sichtbaren Züge in der Durchführung von „Ortsmitten BW“ fand. Im Herbst 2021 fanden hierzu zwei Begehungen der Innenstadt mit verschiedenen Interessensgruppen statt, um neuralgische Punkte in den Bereichen Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität herauszufinden. Der Gemeinderat wurde im Rahmen einer Klausurtagung im Sommer 2022 aktiv in die Ideenfindung miteingebunden. Im November 2022 folgte gemeinsam mit dem Büro Planersocietät ein offenes Bürgerforum, bei dem interessierte Bürger*innen die Möglichkeit hatten, ihre Ideen einzubringen.

Im Rahmen der jetzigen Vorbereitungen zur Temporären Fußgängerzone wurde die Öffentlichkeit erstmals am 14.07.2022 zu einer Auftaktveranstaltung in das Forum des HANGARS Crailsheim eingeladen. Hier wurden den Interessierten erstmals die Überlegungen präsentiert und umfassende Möglichkeiten gegeben, Ideen und Vorschläge einzubringen.

Eine aktive Bürgerbeteiligung war auch am 02.05.2023 möglich. Die Verwaltung hatte hierzu im Vorfeld via Stadtblatt, Presse, Soziale Medien und Kinowerbung die Bevölkerung zu einer dreistündigen Beteiligungsveranstaltung eingeladen. Dabei nahmen vor dem seit Ende April aufgebauten Überseecontainer verschiedene Interessensgruppen teil, um in Gesprächen ihre Standpunkte zu verdeutlichen. Teilnehmende Gruppen waren dabei der Gemeinderat, der Jugendgemeinderat, der Stadt seniorenrat, der Stadtmarketingverein, das Verkehrsbüro R+T, der Kreisverkehr Schwäbisch Hall und die Verwaltungsspitze. Die Stadtverwaltung stellte jeder Gruppe dabei einen Pavillon mit Stellwänden und Arbeitsmaterial zur Verfügung. Auszubildende der Stadtverwaltung dokumentierten die Ergebnisse an den Ständen fortlaufend. Zum Abschluss der Veranstaltung fand eine Fragerunde, moderiert durch den Oberbürgermeister Dr. Christoph Grimmer, statt, in der sich jede Gruppe in einem kurzen Statement äußern konnte. Die Ergebnisvorstellung wurde aufgezeichnet und die Videos stehen auf der Internetseite zur Innenstadtentwicklung zur Verfügung.

Die während der Veranstaltung abgegebenen Fragebögen wurden durch die Verwaltung ausgewertet. In diesen wird sich mehrheitlich für die Durchführung des Projekts

³⁷ s. Anhang 14 „Gesprächsleitfaden Gewerbetreibende“

ausgesprochen, allerdings war die Zahl der abgegebenen Fragebögen zum damaligen Zeitpunkt nur bedingt aussagekräftig. Der seit April 2023 geöffnete Informationscontainer auf dem Marktplatz wird intensiv durch die Bürgerschaft genutzt und die dort sowie online abgegebenen Fragebögen mit Anregungen, Kritik und der grundsätzlichen Haltung der Befragten zum Projekt werden weiterhin gesammelt und ausgewertet³⁸. Ein Zwischenstand ist diesem Konzept beigefügt³⁹. Die Beteiligungsmöglichkeit im Container bleibt bis zum Volksfest im September 2023 bestehen. Auch über die Internetseite der Stadtverwaltung ist der Fragebogen bis dahin abrufbar und kann direkt online ausgefüllt werden.

Die Lokalzeitung Hohenloher Tagblatt sowie der Lokalfernsehsender L-TV haben im Vorfeld und im Nachgang über die Bürgerbeteiligungsveranstaltung berichtet, auch im Stadtblatt gab es eine ausführliche Darstellung des Tages. Das gesamte Projekt wird zudem seit dem Juli 2022 intensiv durch Pressearbeit, Stadtblatt, Internetseite und die sozialen Medien von der Stadtverwaltung begleitet, um eine möglichst breite Information der Bevölkerung und der betroffenen Akteure zu erzielen.

Eine weitere Veranstaltung ist im April 2024 geplant, wenn die Temporäre Fußgängerzone realisiert wird. Den Abschluss findet die Öffentlichkeitsbeteiligung dann im Sommer 2024 zum Ende des Tests.

5.5.3 Begleitende kommunikative Maßnahmen

Da die Innenstadtentwicklung eine Daueraufgabe ist und bereits eine Vielzahl an innenstadtrelevanten Planungen und Projekten bestehen, wird die Temporäre Fußgängerzone nicht als alleinstehendes Projekt angesehen. Vielmehr wirken die unterschiedlichen Vorhaben aufeinander ein und sind eine mögliche Antwort auf die Frage, wie die Innenstadt lebenswert, attraktiv und zukunftsfähig gestaltet werden kann.

Um einen Wiedererkennungswert zu schaffen, hat die Verwaltung entschieden, ein eindrückliches Gestaltungselement sowie einen Slogan zu schaffen. Grundlage des Gestaltungselements ist das allgemeingültige Verkehrsschild, das Ortsunkundigen den Weg in das Stadtzentrum weist. Das sehr abstrahierte Verkehrszeichen wurde in seiner Aufmachung modernisiert und im Merlot-Farbtönen des städtischen Corporate Designs aufgebaut. Durch die grafische Aufbereitung sorgt das Gestaltungselement für einen dynamischen Auftritt und bildet die visuelle Klammer in den Werbemitteln für die Temporäre Fußgängerzone. Darüber hinaus wurde ein Slogan entwickelt, welcher ebenso flexibel auf weitere Projekte angepasst werden kann⁴⁰. Der Begriff „Crailsheim

³⁸ s. Anhang 15 „Fragebogen“

³⁹ s. Anhang 16 „Auswertung Fragebögen April – Juni 2023“

⁴⁰ s. Anhang 17 „Slogan und Gestaltungselement“

findet innen Stadt“ ist dabei bewusst mehrdeutig gewählt. Denn er impliziert zum einen, dass das städtische Leben in der Innenstadt stattfindet, gleichzeitig kann es aber auch so gelesen werden, dass Crailsheim seine Innenstadt wieder als Ort des Aufenthalts, Flanierens und Lebens findet. Zudem kann die Wortmarke abgewandelt werden, sodass beispielsweise auch die Formulierungen „Crailsheim findet im Grünen Stadt“, „Crailsheim findet am Wasser Stadt“ oder „Crailsheim findet heute Stadt“ gewählt werden können. Damit ist eine thematische Ausrichtung je nach laufendem Projekt möglich, wobei zugleich eine dauerhafte Wiedererkennung gegeben ist.

Zudem finden wiederkehrende Hintergrundgespräche mit der Lokalzeitung statt, bei denen die Redakteure die Möglichkeiten haben, Fragen zu stellen und sich aus erster Hand über den aktuellen Projektstand zu informieren.

6 Wie wird die Wirksamkeit des Verkehrsversuchs untersucht?

Zentrales Element eines Verkehrsversuchs ist die Wirkungskontrolle der vorgesehenen Maßnahmen vor dem Hintergrund des geplanten Ablaufs des Versuchs. Dafür wurde ein Konzept zur Untersuchung und Auswertung erarbeitet, das im Kapitel 4 formulierten Untersuchungsfragen behandelt. Das Monitoring begleitet den Verkehrsversuch dergestalt, dass in den meisten Fällen die Situation vor Durchführung des Verkehrsversuchs sowie während des Verkehrsversuchs erfasst und miteinander verglichen werden.

6.1 Untersuchungsmethoden

6.1.1 Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt vor und während der Temporären Fußgängerzone

Die Aufenthalts- und Lebensqualität ist in erster Linie ein subjektives Empfinden und daher sind die Betroffenen gleichzeitig die Expert*innen. Daher werden diese beiden Aspekte in Form von Befragungen ermittelt. Im Rahmen des Informationscontainers am Marktplatz und auf der Projekt-Internetseite werden zwischen Ende April und Ende September 2023 Rückmeldemöglichkeiten zur Verfügung gestellt.

Diese Befragungen werden durch die Firma imakomm AKADEMIE GmbH aufgegriffen und vertieft. Es wird ein Vergleich zwischen den Antworten vor und während des Verkehrsversuchs vorgenommen. Angesprochen werden Innenstadtbesucher*innen, Kund*innen, Gastronomen und Händler*innen. Ziel der Befragung ist es einerseits, ein Bild der Anforderungen und Bedürfnisse hinsichtlich einer Transformation hin zu einer attraktiveren Innenstadt als Wohn- und Aufenthaltsort zu gewinnen, andererseits konkret die Wirkung des Projektes der Temporären Fußgängerzone herauszufinden. Zudem wird das tatsächliche Verhalten abgefragt. Um belastbare Ergebnisse zu erhalten, wird eine mindestens akzeptable und statistisch nachweisbare Repräsentativität beider Befragung angestrebt.

Aufgrund der Tatsache, dass mittlerweile praktisch jede Person ein Mobiltelefon permanent bei sich trägt, liegen bei den Telekommunikationsnetzbetreibern Daten vor, die sich grundsätzlich sehr gut für die Ermittlung von Personenströmen eignen. Mit den Informationen über das Einloggen von Mobilfunkgeräten in bestimmte Funkzellen ist eine relativ genaue Standortbestimmung möglich. Durch die Daten zur Anzahl der Besucher und deren Aufenthaltsdauer lassen sich Rückschlüsse zur Attraktivität der Innenstadt ziehen. Unter der Annahme, dass Menschen attraktive Orte häufiger aufsuchen und sich darin länger aufhalten, kann im Vergleich des Vorjahrs zum Versuchsjahr eine indirekte Messung der Attraktivitätssteigerung erfolgen.

Im Fall der Crailsheimer Innenstadt umfasst das Untersuchungsgebiet in etwa das ASG im Norden, die Kreuzung am Finanzamt im Osten, die Goethestraße im Süden und die Bahngleise im Westen⁴¹.

Betrachtungszeiträume sind im Vergleichsjahr April bis September 2023 sowie im Jahr des Verkehrsversuchs April bis September 2024. Es werden von 06:00 - 23:59 anonymisierte Daten von Menschen erfasst, die sich mindestens 30 Minuten und höchstens 4 Stunden im Untersuchungsgebiet aufhalten. So können Fahrzeuge und Teilzeitkräfte ausgeschlossen werden. Folgende Informationen werden in diesen Zeiträumen erhoben:

- Besucheranzahl
- Besucherherkunft (Inland: Postleitzahlen-Basis, Ausland: Herkunftsland)
- Besucherstruktur (Alter und Geschlecht)
- Aufenthaltsdauer

Die Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt vor und während der Temporären Fußgängerzone werden durch Befragungen, Fußgängerfrequenzmessungen und eine Mobilfunkdatenauswertung ermittelt.

6.1.2 Situation der Attraktivität des Einzelhandels vor und während der Temporären Fußgängerzone

Um die Auswirkungen der Temporären Fußgängerzone auf die Gewerbetreibenden realistisch und faktenbasiert beurteilen zu können, ist neben Erhebungen der Fußgängerfrequenz in der Innenstadt über die Auswertung von Mobildaten auch eine enge Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden vorgesehen. So hatten in den geführten Gesprächen einzelne Betriebe bereits erklärt, dass sie prozentuale Veränderungen bei den Umsatzzahlen ebenso an die Verwaltung weitergeben, wie regelmäßige Rückmeldungen zu Kundenfrequenzen in den Geschäften. Genaue wirtschaftliche Kennzahlen können jedoch nicht repräsentativ, sondern lediglich in einzelnen Geschäften erhoben werden, die dies anbieten.

Eine genaue Kund*innenzählung pro Laden ist technisch zu aufwendig, aber es werden indirekte Methoden angewandt. Dazu gehören die in Kapitel 6.1.1 beschriebenen Mobilfunkdatenauswertungen und Befragungen.

Die Kundenbefragungen werden durchgeführt, um die Entwicklung der Wahrnehmung von Aufenthaltsqualität, Verkehrsverhalten und weiterer, gemeinsam mit den

⁴¹ s. Anhang 18 „Auswertungsgebiet Mobildatenauswertung“, Anbieter s. Quelle „Invenium Data Insights“

Gewerbetreibenden definierbarer Parameter zu ermitteln. Diese Befragungen ergänzen den direkten Austausch zwischen der Stadtverwaltung und den Gewerbetreibenden.

Die Situation der Attraktivität des Einzelhandels vor und während der Temporären Fußgängerzone wird durch Befragungen, Fußgängerfrequenzmessungen und eine Mobilfunkdatenauswertung ermittelt. Freiwillig übermittelte wirtschaftliche Kennzahlen und Kund*innenzahlen runden das Bild ab.

6.1.3 Situation des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNVs vor und während der Temporären Fußgängerzone

Durch das Erhebungskonzept, welches im folgenden Textteil sowie in Form eines Plans dargestellt ist⁴², ergibt sich ein umfassendes und systematisches Bild der Verkehrssituation in Crailsheim.

In KW 24 / 2023 ist eine Vorher-Erhebung erfolgt und während des Verkehrsversuchs wird erneut erhoben. Die Vorbereitung, Durchführung und Auswertung dieser Verkehrserhebungen wurde bzw. wird vom Verkehrsplanungsbüro R+T umgesetzt. Um die erforderliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wird das Erhebungskonzept möglichst identisch sein. Dies betrifft z. B. auch die Witterung, da sie Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad hat.

Teil der Evaluierung sind systematische Erhebungen der Verkehrsmengen im Bereich der Crailsheimer Innenstadt sowie an einzelnen strategischen Knotenpunkten am Stadtrand. Darüber hinaus werden die Fahrtzeiten der Linienbusse im Bereich der Wilhelm- und Karlstraße erhoben. Folgende den Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr betreffende Erhebungen sind dabei vorgesehen:

- Erhebung des Fuß- und Radverkehrsaufkommens an 3 Querschnitten
- Reisezeitmessungen für Linienbusse an 2 Standorten (im Bereich des Verkehrsversuchs)

An 13 Knotenpunkten im Crailsheimer Stadtgebiet werden Knotenstromzählungen durchgeführt. Dazu werden an den betreffenden Knotenpunkten an einem durchschnittlichen Werktag sowie an einem Samstag Videoaufnahmen über einen Zeitraum von jeweils 24 Stunden angefertigt. Die Erhebungen erfolgen per Video mit dem System „Scout“ der Firma miovision technologies. Mit diesem System werden alle Abbiegeströme auf der Fahrbahn erfasst. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen Fahrrädern, Krafträdern, Personenkraftwagen, Kleintransportern, Bussen, Lastkraftwagen und Sattelzügen. Durch die Videoerfassung sind eine hohe Genauigkeit

⁴² s. Anhang 19 „Übersichtsplan Verkehrserhebungen“

und die jederzeitige Nachvollziehbarkeit der Zählergebnisse gewährleistet. Die Schärfe der Videoaufzeichnungen wird so gering gewählt, dass eine präzise Zählung möglich ist, aber weder Kennzeichen noch Gesichter zu erkennen sind, so dass der Datenschutz gewährleistet ist.

Die Auswertung der Verkehrserhebungen erfolgt sowohl für den Werktag als auch den Samstag jeweils über einen Zeitraum von 7 Stunden (Werktag: 6.00 – 9.00 und 15.00 – 19.00 Uhr; Samstag: 10.00 – 17.00 Uhr). Damit sind die Erhebungen auch mit den Erhebungen aus dem Jahr 2019 vergleichbar⁴³. Ausgewertet werden die Knotenstrombelastungen für den gesamten Erhebungstag (7h) und für die vor- und nachmittägliche Spitzenstunde (Werktag) sowie die samstägliche Spitzenstunde.

Darüber hinaus erheben wir das Fuß- und Radverkehrsaufkommen an 3 Querschnitten in der Crailsheimer Innenstadt. Dazu werden an den betreffenden Querschnitten an einem durchschnittlichen Werktag sowie an einem Samstag Videoaufnahmen über einen Zeitraum von jeweils 24 Stunden angefertigt. Die Erhebungen erfolgen per Video mit dem System „Scout“ der Firma miovision technologies.

Die Auswertung der Verkehrserhebungen erfolgt sowohl für den Werktag als auch den Samstag jeweils über einen Zeitraum von 8 Stunden (Werktag: 7.00 – 10.00, 12.00 – 14.00 und 16.00 – 19.00 Uhr; Samstag: 10.00 – 18.00 Uhr). Das Fuß- und Radverkehrsaufkommen wird für jeden Querschnitt – getrennt nach den Verkehrsmitteln – in geeigneter Form aufbereitet.

Zusätzlich wird die Reisezeit für Linienbusse im Bereich der Karlstraße und Wilhelmstraße ermittelt. Dies erfolgt durch Abgleich der ein- und ausfahrenden Busse an den Knotenpunkten „Karlstraße / Blaufelder Straße / Schöneburgstraße / Gartenstraße“ und „Wilhelmstraße / Ludwigstraße“ anhand der Videoaufnahmen.

Die Auswertung der benötigten Zeit zwischen diesen beiden Knotenpunkten erfolgt richtungstrennt. Dabei wird jeweils die durchschnittliche Dauer im Tagesverlauf (in Stundenintervallen) dargestellt. Die Auswertung erfolgt sowohl für einen durchschnittlichen Werktag, als auch für einen Samstag für die Betriebszeiten des Linienbusverkehrs. Wichtig: in der Reisezeit sind neben der Fahrtzeit mögliche Verlustzeiten auf der Strecke (u.A. Signalanlagen, Stau) ebenso enthalten wie Fahrgastwechselzeiten und ggf. Wartezeiten in den Haltestellen Bergwerkstraße und Rathaus.

Doch um konkrete Eindrücke dieser Zielgruppen zu erfassen, werden über die o.g. Messungen und die Auswertung von Mobilfunkdaten hinaus Bewohner*innen, Beschäftigte und Besucher*innen der Crailsheimer Innenstadt bzgl. der Zufriedenheit

⁴³ R+T GmbH (2021)

mit dem Verkehrsversuch, der Erreichbarkeit, der Aufenthaltsqualität, Verhaltensänderungen (wie z.B. veränderte Verkehrsmittelwahl, veränderte Zielwahl) etc. befragt und mit Befragungen aus dem Vergleichsjahr 2023 verglichen⁴⁴.

Die Untersuchung der Situation des Rad- und Fußverkehrs und des ÖPNV wird über Verkehrszählungen, die Auswertung von Mobildaten sowie Befragungen vorgenommen.

6.1.4 Situation des Kfz-Verkehrs vor und während der Temporären Fußgängerzone

Wie auch beim Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr ist in KW 24 / 2023 eine Vorher-Erhebung des Kfz-Verkehrs erfolgt und wird während des Verkehrsversuchs erneut erhoben. Um die erforderliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wird das Erhebungskonzept möglichst identisch sein.

Teil der Evaluierung sind systematische Erhebungen der Verkehrsmengen im Bereich der Crailsheimer Innenstadt sowie an einzelnen strategischen Knotenpunkten am Stadtrand. Neben den Verkehrsmengen werden dabei für den Motorisierten Individualverkehr auf einzelnen Relationen auch Reisezeiten ermittelt. Darüber hinaus werden die Fahrtzeiten der Linienbusse im Bereich der Wilhelm- und Karlstraße erhoben.

Folgende, den Kfz-Verkehr betreffende, Erhebungen sind dabei vorgesehen:

- Querschnittszählungen für den Kfz-Verkehr zur Erhebung einer Wochenganglinie an neun Standorten
- Knotenstromzählungen an 13 Standorten
- Reisezeitmessungen für den Motorisierten Individualverkehr an 8 Standorten (in diversen Relationen)
- Reisezeitmessungen für Linienbusse an zwei Standorten (im Bereich des Verkehrsversuchs)

Es werden an neun Querschnitten im Crailsheimer Stadtgebiet Querschnittszählungen mit Seitenradargeräten über den Zeitraum von einer gesamten Kalenderwoche durchgeführt, so dass jeweils eine Wochenganglinie ermittelt wird. Dadurch können tägliche Schwankungen – insbesondere die Unterschiede zwischen den Werktagen sowie den Tagen am Wochenende – ermittelt werden.

Die im Rahmen des Monitorings erforderlichen Erhebungen müssen für ein repräsentatives Bild außerhalb der Ferien stattfinden. Eventuell erst während des

⁴⁴ s. Kap. 6.1.1 „Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt vor und während der Temporären Fußgängerzone“

Verkehrsversuchs erkannte Verlagerungseffekte oder Problemstellen können im Bedarfsfall während des Verkehrsversuchs zusätzlich erhoben werden und durch eine Nachher-Erhebung die Veränderungen nach Beendigung des Verkehrsversuchs erfasst werden.

Die Erhebungen werden in einer durchschnittlichen Kalenderwoche (d.h. in einer Woche außerhalb der baden-württembergischen Schulferien sowie ohne Feiertage) durchgeführt. Sie werden jeweils getrennt für beide Fahrrichtungen vorgenommen. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen den beiden Kategorien „Pkw/Krad“ und „Lkw“. Die Querschnittszählungen werden in Form von Balkendiagrammen für die einzelnen Erhebungstage aufbereitet. Für jeweils einen ausgewählten normalen Werktag und Wochenendtag werden die Tagesganglinie sowie die Verkehrsmengen während der Spitzenstunden aufbereitet. Wie beim Busverkehr wird an 13 Knotenpunkten im Crailsheimer Stadtgebiet werden Knotenstromzählungen durchgeführt. Dazu werden an den betreffenden Knotenpunkten an einem durchschnittlichen Werktag sowie an einem Samstag Videoaufnahmen über einen Zeitraum von jeweils 24 Stunden angefertigt. Die Erhebungen erfolgen per Video mit dem System „Scout“ der Firma miovision technologies. Mit diesem System werden alle Abbiegeströme auf der Fahrbahn erfasst. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen Radfahrern, Krafträdern, Personenkraftwagen, Kleintransportern, Bussen, Lastkraftwagen und Sattelzügen. Die Auswertung der Verkehrserhebungen erfolgt wie in Kap. 6.1.4 zum Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV.

Neben der Erhebung der Verkehrsmengen werden auch die Reisezeiten des Motorisierten Individualverkehrs auf ausgewählten Relationen erfasst. Dies kann Werte auf Abschnitten zwischen aufeinanderfolgenden Zählpunkten oder auch auf längeren Strecken umfassen.

Die Erfassung der Fahrzeuge an den verschiedenen Zählpunkten erfolgt durch Wifi-Technik. Die Kennungen werden dabei in anonymisierter Form erfasst. Die Reisezeit eines Fahrzeugs zwischen zwei Standorten wird ermittelt, wenn die Adresse an beiden Standorten erfasst wurde.

Die Auswertung erfolgt für bis zu 15 Strecken / Relationen (jeweils für Hin- und Gegenrichtung). Dabei wird für jede Strecke / Relation die durchschnittliche Reisezeit im Tagesverlauf (in Stundenintervallen) dargestellt. Die Auswertung erfolgt für einen durchschnittlichen Werktag über den Zeitraum von 06.00 – 22.00 Uhr und für einen Samstag über den Zeitraum von 08.00 – 20.00 Uhr.

Zusätzlich wird die Reisezeit für Linienbusse im Bereich der Karlstraße und Wilhelmstraße ermittelt. Dies erfolgt durch Abgleich der ein- und ausfahrenden Busse an den Knotenpunkten „Karlstraße / Blaufelder Straße / Schöneburgstraße / Gartenstraße“ und „Wilhelmstraße / Ludwigstraße“ anhand der Videoaufnahmen. Die Auswertung der benötigten Zeit zwischen diesen beiden Knotenpunkten erfolgt wie in Kap. 6.1.4 zum Fuß-

und Radverkehr sowie der ÖPNV. Zudem wird im Zuge der Befragung durch die Firma imakomm AKADEMIE GmbH⁴⁵ das Verkehrsverhalten abgefragt.

In den letzten Jahren hat neben der „klassischen“ Verkehrszählung die Nutzung von digitalen Standort- und Navigationsdaten für die Verkehrsplanung zugenommen. Diese „Floating Car Data“ genannten Datenpakete speisen sich aus Navigationsgeräten, Smartphone-Apps und Standortbestimmungseinheiten in Fahrzeugen. Diese Standortdaten sind GPS basiert und bieten damit im Vergleich zu mobilfunkbasierten Standortdaten eine genauere Aussage. Die Genauigkeit der Standortdaten geht so weit, dass selbst die Auslastung von einzelnen Abbiegespuren an Kreuzungspunkten gemessen werden kann. Der ADAC hat damit begonnen, diese Daten durch die Firma Infralytics GmbH⁴⁶ auszuwerten und zu vermarkten. Zum jetzigen Zeitpunkt können Sie jedoch noch keine Verkehrszählung ersetzen, da nur ein Bruchteil des tatsächlichen Verkehrs (1 – 2%) erfasst wird, aber in Kombination mit einer Verkehrszählung ist für stark befahrene Straßen eine aussagekräftige Analyse möglich. Die Daten können in Echtzeit abgerufen werden und liegen dem ADAC rückwirkend für die letzten zwei bis drei Jahre vor. Es wird eine Verwendung dieser Daten im Rahmen des Verkehrsversuchs geprüft. Der exakte Umfang der Datenauswertung kann zum Zeitpunkt der Konzepterstellung aber noch nicht abschließend geklärt werden. Flexibles Reagieren auf aufkommende Fragestellung, die sich während der Durchführung des Verkehrsversuchs ergeben, ist jedoch möglich. Da die Daten auch Herkunft und Ziel der Fahrten enthalten, steht eine umfangreiche Analyse über die gewählten Ausweichrouten im Fokus.

Um konkrete Eindrücke der PKW-Nutzer*innen zu erfassen, werden über die o.g. Messungen hinaus Bewohner*innen, Beschäftigte und Besucher*innen der Crailsheimer Innenstadt bzgl. der Zufriedenheit mit dem Verkehrsgeschehen und Verhaltensänderungen (wie z.B. veränderte Verkehrsmittelwahl, veränderte Zielwahl) etc. befragt und mit Befragungen aus dem Vergleichsjahr 2023 verglichen⁴⁷.

Die Situation des KFZ-Verkehrs vor und während der Temporären Fußgängerzone wird durch Befragungen, Verkehrszählungen und Reisezeitenmessungen ermittelt und ggf. durch die Auswertung von Floating-Car-Daten (aus Basis von Navigationsdaten) ergänzt.

⁴⁵ s. Kap. 6.1.1 „Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt vor und während der Temporären Fußgängerzone“ und 6.1.2 „Situation der Attraktivität des Einzelhandels vor und während der Temporären Fußgängerzone“

⁴⁶ Anbieter s. Quelle „Infralytics GmbH“

⁴⁷ s. Kap. 6.1.1 „Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt vor und während der Temporären Fußgängerzone“

6.2 Risikomanagement

Wo liegen die Grenzen des Verkehrsversuchs? Diese Frage soll im Vorlauf der Umsetzung der Temporären Fußgängerzone geklärt werden und hat zum einen die Sicherheit der Unversehrtheit der Menschen, andererseits den Schutz der Existenzgrundlagen der anliegenden Gewerbetreibenden zum Fokus.

6.2.1 Risikomanagement bei Einsatzfahrten (Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste)

In Crailsheim sind die Polizei, die Feuerwehr und das Klinikum konzentriert in der Innenstadt an Garten- und Spitalstraße verortet. Die im Vorfeld des Verkehrsversuch durchgeführte Prognose geht in den beiden Straßen von einem Anstieg um 4.850 (Spitalstraße) und 2.600 Fahrten (Gartenstraße) an einem Werktag aus. Ebenfalls wird auf der Goethestraße, die Ost- und Weststadt miteinander verbindet, eine Zunahme um bis 5.800 Fahrten erwartet. Um mögliche gefährliche Situationen bei Einsatzfahrten auszuschließen, wurden im Vorfeld Gespräche mit den drei Sparten durchgeführt.

Mit der Polizei fand am 25.01.23 ein Gespräch statt. Zudem erfolgte die direkte Einbindung in die Verkehrsschau am 25.05.23. Größere Probleme für die Einsatzfahrten der Polizei werden durch den Verkehrsversuch nicht gesehen. Die Fußgängerzone selbst bleibt für Einsatzfahrzeuge nutzbar und bei einem eventuellen Stau auf der Spitalstraße können Einsatzfahrzeuge über die Schulstraße / Karlsplatz den Standort verlassen. Am Standort Crailsheim sind nur PKW und keine Sonderfahrzeuge im Betrieb. Ein Durchkommen ist daher relativ problemlos möglich. Es wurde vereinbart, dass eine vergleichende Auswertung der Unfallzahlen geliefert werden kann.

Mit der Feuerwehr fanden zwei Abstimmungsgespräche am 01.02.23 und am 08.03.23 statt. Das Ausrücken mit den Einsatzfahrzeugen wird auch trotz steigendem Verkehrsaufkommen in der Gartenstraße nicht als besonderes Problem erachtet. Problematisch ist aus Sicht der Feuerwehr eher das Eintreffen der Freiwilligen. Der Zeitraum vom Ende des Notrufs bis zum Eintreffen der Feuerwehr am Einsatzort in einem Radius von 5 Kilometern darf nicht länger als 10 Minuten betragen. Die Arbeitsplätze der Feuerwehrleute konzentrieren sich auf die drei Betriebe Schubert, Groninger und Syntegon, sowie auf das Gewerbegebiet Altenmünster. Mit Erhöhung des Verkehrsaufkommens und der bereits bestehenden Belastung wird insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten 7 Uhr / mittags / 15:30 – 17:30 Uhr die Gefahr gesehen, dass sich Anfahrtszeit der Feuerwehrleute von Süden her verzögert. Eine Überprüfung im Verkehrsmodell erwartet hier eine Zunahme der Fahrzeit von den Betrieben im Gewerbegebiet Süd-Ost um 10% - 20%. Dies sind Zahlen, die für die Einsatzplanung der Feuerwehr vertretbar sind. Unabhängig davon laufen derzeit weitere Maßnahmen zur Verkürzung der Einsatzzeiten, wie der Ausbau der Feuerwache II, Neubau des Feuerwehrstützpunkts Westgartshausen und auch Gespräche mit den Arbeitgebern der Freiwilligen, um deren PKW-Parkplätze auf dem Betriebsgelände rasch erreichbar anzuordnen. Mit der Feuerwehr ist eine vergleichende Auswertung der Einsatzfahrten

vereinbart worden. Die hier vorgebrachten Ausführungen werden so durch die Feuerwehr mitgetragen

Das Deutsche Rote Kreuz (DRK) und das Klinikum wurden ebenfalls im Vorfeld zu Gesprächen eingeladen. Das Gespräch mit dem DRK fand am 27.03.23 und das mit dem Klinikum am 31.03.23 statt. Beide sahen die Verkehrsmengenzunahmen im Bereich Gartenstraße, Spitalstraße und Goethestraße kritisch. Daher wurde eine detaillierte Betrachtung einzelner Bereiche und mögliche Maßnahme durchgeführt.⁴⁸

Das Klinikum ist neben der Zufahrbarkeit von der Garten- und Spitalstraße ebenfalls vom Mittleren Weg her erreichbar. Fahrten aus dem Crailsheimer Osten sind bei einer möglichen Überlastung der Garten- und Spitalstraße daher alternativ über diese Route möglich. Es sind dort allerdings Schrankenanlagen angebracht. Die nötigen Zufahrtsberechtigungen können jedoch an die Rettungsfahrzeuge ausgegeben werden. Die auch im kommenden Jahr noch bestehende Baustellensituation führt zwar zu Einschränkungen, die grundsätzliche rückwärtige Erreichbarkeit ist davon jedoch nicht betroffen, da zumindest die Route nördlich der Gebäude auf dem Gelände befahrbar bleibt.

Fahrten aus dem Crailsheimer Nordwesten werden über die Karl- und Wilhelmstraße weiterhin möglich sein. Die stark sinkenden Verkehrsmengen auf dieser Route lassen eine Verbesserung der Fahrtzeiten aus dieser Richtung erwarten. Die aufgrund der verkehrsrechtlichen Konkretisierung zur Ausschilderung als „Durchfahrt verboten“ anstelle einer „Fußgängerzone“ erfolgte Änderung, lässt anstelle der Schrittgeschwindigkeit 20 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit zu. Einsatzfahrzeuge werden explizit als zulässige Ausnahme bei der Beschilderung genannt.

Von der Verkehrszunahme auf der Goethestraße sind Fahrten aus dem Crailsheimer Südwesten betroffen. Hier können Verschlechterungen der Einsatzzeiten auftreten. Hier bestehen durch die breite, mehrstreifige Fahrbahn allerdings günstige Randbedingungen zur Bildung einer Rettungsgasse. Breite Fahrstreifen und langgezogene Linksabbiegestreifen schaffen Übersicht und ausreichend Raum zum Ausweichen. Von einer kritischen Situation für die Rettungsdienste wird daher nicht ausgegangen.

Die betroffene Achse Lange Straße - Spitalstraße ist allerdings beengt. Nur punktuell ist die Bildung einer Rettungsgasse durch Ausweichen auf den Gehweg möglich. Im Abschnitt der Lange Straße ist dies aufgrund hoher Borde und fehlender Sicht nicht möglich. Um bei einer möglichen Überlastung zu Stoßzeiten eine Alternativroute anzubieten, wird der Fuß- und Radweg in der Trutenbachau auf dem Abschnitt

⁴⁸ s. Anhang 20 „Einflussfaktoren und Optimierungsmöglichkeiten Rettungsdienste“

Bullinger Eck bis ehemaliges Telekomgebäude entsprechend ertüchtigt. Hier ist nur im Kurvenbereich eine geringe Aufweitung erforderlich.

Ebenfalls geprüft wurde das Anbieten einer Alternativroute über die Rittergasse, um im Falle einer Überlastung der Gartenstraße das Klinikum zu erreichen. Hier bestehen jedoch Sicherheitsbedenken, da unübersichtliche Situationen im Einsatzfall zügig durchfahren werden müssten. Eine Überlastung der Gartenstraße wird jedoch als unwahrscheinlich gesehen, da durch Anpassungen an der Kreuzung Finanzamt (Ampelschaltung, Abbiegespuren) sich dessen Leistungsfähigkeit verbessern wird. Im Überlastungsfall besteht hier im Gegensatz zur Spitalstraße ausreichend Raum zur Bildung einer Rettungsgasse.

Diese Untersuchungsergebnisse wurden in einem Gespräch mit dem Klinikum, dem DRK und den Johannitern am 30.05.23 vorgestellt. Einige Bedenken konnten ausgeräumt werden, einige Unsicherheiten sind jedoch noch geblieben. Hierzu zählt unter anderem die Sorge, dass Fahrten außerhalb von Notfällen, die nicht unter der Nutzung von Sonder- und Wegerechten stattfinden, eine Fahrtzeitverlängerung erfahren und dann ein Verfügbarkeitsproblem von Rettungsfahrzeugen entsteht. Um eine fachgerechte Stellungnahme zu erhalten, wurde daher vereinbart, das externe Büro BeraSys, das im vorherigen Jahr die konzeptionelle Untersuchung der Krankenwagenversorgung auf Landkreisebene durchgeführt hat, mit einer Untersuchung zu beauftragen. Diese wurde durchgeführt und bewertet die Auswirkungen des Versuchs wie folgt:

„Eine unmittelbare Verschlechterung der Abdeckung durch die stärkere Trennung der Versorgungsbereiche ist nicht zu erwarten. Dennoch ist eine Auswirkung auf die Abdeckung der Duplizitäten zu befürchten. Durch die Anordnung der beiden Rettungswachenstandorte erscheint nach derzeitiger Einschätzung die Verzögerung der gegenseitigen Bereichsunterstützung vertretbar. Dennoch empfehlen wir, die Entwicklung durch die Leitstelle auszuwerten.“⁴⁹

Das Klinikum und die Rettungsdienste wurden nach dem Vorliegen der gutachterlichen Stellungnahme um deren Bewertung gebeten. Von deren Seite bestehen weiterhin Bedenken hinsichtlich der Reisezeiten ohne Sondersignal, also außerhalb des unmittelbaren Notfalleinsatzes, und die daraus in Folge geringere Fahrzeugverfügbarkeit. Es wird angeregt, die Durchfahrt von Einsatzwägen auch ohne Sondersignal durch die Temporäre Fußgängerzone zuzulassen und die vorgeschlagene Ertüchtigung der Alternativroute über die Trutenbachaue durchzuführen. Dies wird so umgesetzt. Mit Bezug auf die geschätzten 10 - 20% Reisezeitzunahme ohne Sondersignal bei den Freiwilligen der Feuerwehr, wird von städtischer Seite im Vorfeld weiterhin von keinem besonderen Risiko für Einsatzfahrten im Verkehrsversuch ausgegangen.

⁴⁹ s. Anhang 21 „Stellungnahme BeraSys“ vom 19.06.2023

Gleichwohl findet eine laufende Beobachtung der Einsatzzeiten statt, um kurzfristig reagieren zu können.

6.2.2 Risikomanagement im Verkehr

Zu Beginn der Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße sind Irritationen und Staus nicht ganz zu vermeiden. Die ersten ein bis zwei Wochen des Versuchs können daher keine repräsentativen Aussagen über die Auswirkungen der Verkehrsveränderungen geben. Die für die abschließende Analyse geführten Messungen finden zeitlich erst in der Mitte des Versuchs statt, gleichwohl wird der Verkehr laufend beobachtet. Kleinere Anpassungen auf bestimmte Situationen können im Versuchszeitraum durchgeführt werden. Hierzu werden neben der laufenden Rückkopplung mit Rettungsdiensten, Feuerwehr, Polizei, Ordnungsbehörden und Busunternehmen auch mögliche Rückmeldungen aus der Bevölkerung herangezogen. Durch städtische Messgeräte oder die Inanspruchnahme von Verkehrsdatenanbietern kann eine bestimmte Situation bereits im Versuchszeitraum analysiert werden um zügig zu reagieren. Dies betrifft insbesondere auch mögliche Ausweichstrecken im Stadtgebiet, die übermäßig belastet werden.

6.2.3 Risikomanagement im Handel

Größtes Risiko für den Einzelhandel ist ein Rückgang der Umsatzzahlen im Durchführungszeitraum. In den Gesprächen mit den Gewerbetreibenden, wurde diese Befürchtung von einigen wenigen Betrieben genannt. Die Befürchtung richtet sich dabei insbesondere auf die Erreichbarkeit der Innenstadt an sich sowie die Erreichbarkeit einzelner Betriebe. Auch eine reduzierte Wahrnehmbarkeit wurde in den Gesprächen als Befürchtung geäußert.

Mit einem Teil der Betriebe, die das Angebot zu einem persönlichen Gespräch wahrgenommen haben, wurde vereinbart, dass diese der Stadtverwaltung prozentuale Veränderungen im Umsatz mitteilen und somit eine transparente Kenngröße als Vergleichswert bieten. Hierbei sind neben möglichen direkten Auswirkungen durch die Temporäre Fußgängerzone auch weitere Faktoren wie Witterung, Ferien, etc. zu berücksichtigen. Durch eine umfassende Bewerbung der Crailsheimer Innenstadt, ein Parkleitsystem sowie die Bespielung der betroffenen Bereiche mit Aktionen, kulturellen Angeboten und eine erhöhte Aufenthaltsqualität unterstützt die Verwaltung die Betriebe im Handel, in der Gastronomie und im Dienstleistungsbereich. Sollten für den Einzelhandel nicht hinnehmbare Umsatzeinbußen zu verzeichnen sein, bestehen Möglichkeiten zur direkten Reaktion bis hin zu einem vorzeitigen Abbruch der Gesamtmaßnahme.

6.2.4 Entscheidungsfindung im Risikomanagement

Ob bestimmte Faktoren zu einem vorzeitigen Abbruch des Verkehrsversuchs führen, lässt sich nicht an konkreten Zahlenwerten festlegen. Konkrete Zahlenwerte wären

vermutlich willkürlich und können nicht isoliert betrachtet werden. Die Ziele greifen auf unterschiedlichen Ebenen und müssen in der Abwägung betrachtet werden. Beispielsweise kann eine Fahrzeitverlängerung um 30% vertretbar sein, wenn sich die Aufenthaltsdauer von Innenstadtbesuchern um 30% verlängert.

In der laufenden Beobachtung des Versuchs werden daher die Rückmeldungen geprüft und mit Rückmeldungen aus anderen Bereichen verglichen. Es wird geprüft, ob hier kurzfristig eine verhältnismäßige Anpassung durchgeführt werden kann und sie sinnvoll im Hinblick auf andere Ziele des Versuchs ist.

Sollte ein akuter Missstand bestehen, der unverhältnismäßig zum Nutzen des Verkehrsversuchs oder menschliche Gesundheit in akuter Gefahr ist, wird durch die Stadtverwaltung ein Abbruch durchgeführt.

Aus den Ergebnissen aus Gesprächen zwischen den Experten und der Stadtverwaltung sowie fachlichen Stellungnahmen wurden also einerseits die Risikobereiche definiert, andererseits gewichtet. Anschließend werden im Vorfeld des Verkehrsversuchs vorbeugende Maßnahmen zur Verminderung schädlicher Auswirkungen auf die Einsatzzeiten und folglich Gesundheit und Leben vorgenommen. Um während des Versuchszeitraums eine Bewertung der entstehenden Risiken vornehmen zu können, werden Auffälligkeiten hinsichtlich Unfallzahlen (Polizei) und Einsatzfahrten-Auswertungen (Feuerwehr, Rettungsleitstelle) von den entsprechenden Stellen genau beobachtet und parallel auf kurzem Wege an die Stadtverwaltung kommuniziert. Es liegt im Ermessen der Stadtverwaltung, den Versuch zu verändern oder im Notfall früher als geplant zu beenden.

7 Wie werden die Untersuchungsergebnisse evaluiert?

7.1 Steigert sich die Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt durch die Temporäre Fußgängerzone?

Eine Zielsetzung des Projektes ist es, die Aufenthalts- und Lebensqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen der Innenstadt durch die Temporäre Fußgängerzone zu stärken. Das bedeutet konkret, dass Menschen sich lieber, länger und häufiger in der Crailsheimer Innenstadt aufhalten wollen und ein insgesamt positives Bild von ihr haben.

Von einer Steigerung der Aufenthalts- und Lebensqualität wird ausgegangen,

- wenn sich die Aufenthaltsdauer der Innenstadt-Besucher*innen erhöht.
- wenn sich die Zufriedenheit der Anwohner*innen und Innenstadt-Besucher*innen erhöht.

Im zweiten Schritt werden die qualitativen Aussagen daraufhin untersucht, welche Wünsche, Bedenken und Vorschläge zu einer (weiteren) Verbesserung der Situation von Anwohner*innen und Innenstadt-Besucher*innen in diesem Bereich der Innenstadt führen kann.

Zu einer Evaluierung der Ergebnisse gehört abschließend die Gewichtung der Bewertungs-Ergebnisse hinsichtlich ihrer Relevanz für eine spätere Entscheidung über das weitere Vorgehen. Diese Gewichtung wird hier bewusst ausgespart und im Jahr 2024 gemeinsam mit den Entscheidungsträgern transparent und demokratisch festgelegt.⁵⁰

7.2 Wird die Attraktivität des Einzelhandels, der Gastronomie und weiterer gewerblicher Anbieter durch die Temporäre Fußgängerzone gestärkt?

Eine weitere Zielsetzung des Projektes ist es, die Attraktivität des Einzelhandels zu stärken. Das bedeutet konkret, dass sich die in der Innenstadt liegenden Geschäfte hinsichtlich der Besuchszahlen und des Umsatzes vom Verkehrsversuch und dessen Auswirkungen profitieren können.

Von einer Stärkung des Einzelhandels im Vergleich zum Vorjahr des Versuchszeitraums wird ausgegangen,

- wenn die Umsatzzahlen von Gewerbetreibenden in der Karl- und Wilhelmstraße gleichbleiben oder steigen.
- wenn sich die Aufenthaltsdauer der Kund*innen erhöht.
- wenn sich die Zufriedenheit der Kund*innen erhöht.

⁵⁰ s. Kap. 8 „Schlussfolgerungen: Voraussetzungen für die Umsetzung einer langfristig sinnvollen, vertretbaren und förderlichen dauerhaften Einrichtung einer so gestalteten Fußgängerzone“

Im zweiten Schritt werden die qualitativen Aussagen daraufhin untersucht, welche Wünsche, Bedenken und Vorschläge zu einer (weiteren) Verbesserung der Situation von der Gewerbetreibenden in diesem Bereich der Innenstadt führen kann.

7.3 Werden der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV durch die Temporäre Fußgängerzone gestärkt?

Eine Zielsetzung des Projektes ist es, den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu stärken. Das bedeutet konkret, dass sich einerseits die verkehrlichen Rahmenbedingungen und andererseits die getroffenen Maßnahmen im Verkehrsversuch insgesamt positiv auf diesen Bereich auswirken sollen, um von einem Erfolg zu sprechen. Zudem ist das Ziel, dass auch die Zufriedenheit der Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen mit der Situation steigert. Um diese beiden Aspekte darzustellen, wird ein qualitativer und quantitativer Vergleich zwischen der Situation im Bestand und der Situation während der Umsetzung der Temporären Fußgängerzone gezogen. Der quantitative Vergleich zwischen dem Vergleichsjahr 2023 und dem Jahr des Verkehrsversuchs 2024 lässt Aussagen darüber zu, inwiefern sich die Zahl der Innenstadtnutzer*innen durchschnittlich an bestimmten Stellen des Untersuchungsbereichs und zu bestimmten Tageszeiten und Wochentagen ändert. Zudem lässt er Aussagen darüber zu, ob sich die Dauer des Aufenthalts ändert. Über eine Befragung werden weitere quantitative Daten erhoben, die Aussagen über die Anzahl der Ziele, die Zufriedenheit und das Konsumverhalten zulassen. Darüber hinaus können hier auch qualitative Aussagen gewonnen werden.

Von einer Stärkung des Fußverkehrs wird ausgegangen,

- wenn sich die Menge der Fußgänger*innen erhöht.
- wenn sich die Zufriedenheit der Fußgänger*innen erhöht.

Von einer Stärkung des Radverkehrs wird ausgegangen,

- wenn sich die Menge der Fahrradfahrer*innen erhöht.
- wenn sich die Aufenthaltsdauer der Fahrradfahrer*innen erhöht.
- wenn sich die Zufriedenheit der Fahrradfahrer*innen erhöht.

Von einer Stärkung des ÖPNV wird ausgegangen,

- wenn sich die Menge der ÖPNV-Nutzer*innen erhöht.
- wenn sich die Einhaltung der Fahrplanzeiten verbessert.
- Wenn sich die Zufriedenheit der ÖPNV-Nutzer*innen erhöht.

Im zweiten Schritt werden die qualitativen Aussagen daraufhin untersucht, welche Wünsche, Bedenken und Vorschläge zu einer (weiteren) Verbesserung der Situation von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und ÖPNV-Nutzer*innen in diesem Bereich der Innenstadt führen kann.

7.4 Werden die Grenzen einer verträglichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs eingehalten?

Eine Zielsetzung des Projektes ist es, die Verlagerung des Kfz-Verkehrs in einem verträglichen Maß für die Kfz-Nutzer*innen, alle weiteren Verkehrsteilnehmer*innen und die Anwohner*innen der von durch den Verkehrsversuch hervorgerufenen veränderten Verkehrsbedingungen Straßenzüge zu gestalten. Sollten sich im Zuge der Befragungen weitere Betroffene Gesellschaftsgruppen herausstellen, fließen auch diese Ergebnisse in die Evaluierung mit ein.

Ausgeschlossen von der regulären Evaluierung ist der Zeitraum zu Beginn der Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße. Dort ist mit Irritationen und Staus zu rechnen, die sich nicht über den gesamten Zeitraum des Verkehrsversuchs durchziehen, sondern nach wenigen Wochen abflauen.

Messungen und Befragungen werden erst im Anschluss an diese Eingewöhnungsphase vorgenommen von 1 – 2 Wochen und spiegeln dann idealerweise das Verhalten und die Einstellung wider, die für weitere Aussagen zur Verträglichkeit im Verkehrsgeschehen verwertbar sind.

Auf Basis quantitativer und qualitativer Bewertungen der Situation wird von einer verträglichen Verlagerung des Kfz-Verkehrs ausgegangen,

- wenn die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte, auf die sich der Verkehr verlagert, weiterhin bestehen bleibt oder im Zuge einer bereits in der Studie von R+T (2021) beschriebenen hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit zeitnah optimiert werden kann
- wenn sich die Stauzeiten insgesamt nicht signifikant erhöhen.
- wenn die Bevölkerung insgesamt hinter einer Verlagerung des Verkehrsgeschehens hin zu mehr Rad- und Fußverkehr und hin zu einer verkehrsberuhigten Innenstadt steht und dafür für einen begrenzten Zeitraum auch längere Wartezeit auf bestimmten Fahrstrecken in Kauf nimmt.
- wenn sich die Einsatzzeiten von Feuerwehr und Rettungsdiensten nicht signifikant erhöhen.
- wenn die Vorgaben zum Risikomanagement eingehalten werden können⁵¹.

Im zweiten Schritt werden die qualitativen Aussagen daraufhin untersucht, welche Wünsche, Bedenken und Verbesserungsvorschläge von Kfz-Nutzer*innen, allen weiteren Verkehrsteilnehmer*innen und die Anwohner*innen der von durch den Verkehrsversuch hervorgerufenen veränderten Verkehrsbedingungen Straßenzüge zu einer (weiteren) Verbesserung der Situation von führen kann.

⁵¹ s. Kap. 6.2. „Risikomanagement“

8 Schlussfolgerungen: Voraussetzungen für die Umsetzung einer langfristig sinnvollen, vertretbaren und förderlichen dauerhaften Einrichtung einer so gestalteten Fußgängerzone

Die Einrichtung einer Fußgängerzone auf der Karl- und Wilhelmstraße zwischen Karlsplatz und Grabenstraße kann nur dann langfristig sinnvoll, vertretbar und förderlich sein, wenn sich dadurch im Großen und Ganzen positive oder mindestens keine negativen Auswirkungen auf das gesamtstädtische Verkehrsgeschehen, die Lebensqualität der Crailsheimer Bevölkerung und die Innenstadt als Wirtschaftsstandort ergeben. Die Ergebnisse aus dem Verkehrsversuch sollen hierfür die wichtige Grundlage bilden und gründen daher in umfassend vorbereiteten Untersuchungen. Die Auswertung der Ergebnisse erfolgt nach dem Versuch und findet unter besonderer Berücksichtigung der im Risikomanagement untersuchten Bereiche statt: Risiken im Verkehrsgeschehen, während Einsatzfahrten und im Handel. Hier liegt ein besonders großes Gewicht in der Abwägung.

Eine abschließende Festlegung auf eine Gewichtung der unterschiedlichen untersuchten Parameter ist zum aktuellen Zeitpunkt weder hilfreich noch zielführend. Der Verkehrsversuch findet in einem lebendigen Umfeld statt, manche Wirkungen sind vorab nicht bekannt und können erst währenddessen oder nach dem Versuch berücksichtigt werden. Da eine Änderung im Versuchsapparat nicht ausgeschlossen ist, um lokale Risiken auszuschließen, besteht eine Vielzahl an Lösungsmöglichkeiten und diese sind im Vorhinein nicht darstellbar. Im ersten Schritt werden die Daten lesbar aufbereitet. Im zweiten Schritt können diese im Rahmen einer Klausurtagung des Gemeinderats diskutiert und eine vorläufige Gewichtung vorgenommen werden. Diese mündet in einer von der Stadtverwaltung ausgearbeiteten Ergebnisdokumentation, welche z.B. verschiedene Szenarien enthalten kann. Somit wird der Gemeinderat auch während und nach dem Verkehrsversuch beteiligt, um einen transparenten Entscheidungsfindungsprozess zu gewährleisten.

9 Quellenverzeichnis

Bezirksamt Altona (2021): Evaluation des temporären Flanierquartiers ‚Ottensen macht Platz‘ in Hamburg-Altona, online verfügbar unter https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiP69jY8or_AhX-gPoHHR72B4sQFnoECAwQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.hamburg.de%2Fcontentblob%2F15577914%2Fcdbf3be11e852d99ea8882dec8323f14%2Fdata%2FEvaluationsbericht-ottensen-macht-platz-.pdf&usg=AOvVaw3HU69hicTWLFW4Th3CtOuE

CIMA Beratung + Management GmbH (Hrsg.; 2022): CIMA.Monitor Deutschlandstudie Innenstadt: Kennziffern, Trends und Erwartungen. Online verfügbar unter <https://cimamonitor.de/deutschlandstudie-innenstadt/>

Imakomm Akademie GmbH, Angebot vom 01.06.2023; Möglicher Auftragnehmer Bevölkerungsumfrage, www.imakomm-akademie.de

Infralytics GmbH, Angebot vom 16.06.2023; Möglicher Auftragnehmer Floating-Car-Datenauswertung, www.infralytics.de

Invenium Data Insights GmbH, Angebot vom 17.03.2023; Auftragnehmer Mobildatenauswertung, www.invenium.io

NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Hrsg.) (2016): Fußverkehrs-Check Stadt Crailsheim, Bericht, erstellt Januar 2016, Auftragnehmer: Planersocietät (Stadt- und Verkehrsplaner)

NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH, Hrsg.) (2022): Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten, Kommunaler Abschlussbericht Crailsheim, Datum 02.03.2022, Auftragnehmer: pesch partner architekten stadtplaner GmbH & Planersocietät (Stadt- und Verkehrsplaner)

R+T Verkehrsplanung GmbH (2021): Verkehrsführungskonzept Innenstadt Crailsheim; Hrsg. Stadtverwaltung Crailsheim.

R+T Verkehrsplanung GmbH (2023): Ergänzungsangebot Verkehrserhebungen Bestand (Vorher-Zählung).

Regionalverband Heilbronn-Franken (Auftrag.) (2023): Klimaanalyse für den Regionalverband Heilbronn-Franken; Datum 24.04.2023)

Straßenverkehrsordnung (StVO) / Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013 zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021; online verfügbar unter www.dejure.org/gesetze/StVO

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2021): factsheet „Umgestaltungen in Barcelona – Pionier der Superblocks“, Stand 11/2021; online nachzulesen unter https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjQqZC974r_AhXCVPEDHbIdBboQFnoECAgQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.umweltbundesamt.de%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fmedien%2F366%2Fdokumente%2Ffactsheet_best_practice_muv_barcelona.pdf&usg=AOvVawoDslc_bynxwmUDaPoi597Y

VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) (2023), zitiert aus Online—Artikel vom 06.01.2023, verfügbar unter <https://www.vcd.org/artikel/mit-verkehrsexperimenten-die-verkehrswende-erproben>

Zukunftsnetz Mobilität NRW (Auftrag.) (2021): Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung; Leitfaden des Zukunftsnetz Mobilität NRW; online verfügbar unter https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiLm7WMt43_AhX_hPoHHeSmBRMQFnoECBAQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de%2Fmedia%2F2022%2F5%2F16%2Fdb49cf12f84e697f50c9232a1cbb25d1%2Fznm-leitfaden-stadtexperimente.pdf&usg=AOvVaw2W0o3jZVBmseSdw3-ZueUY

10 Anhangsverzeichnis

Anhang 1 „Ergebnisse Sitzung des Gemeinderates am 20.10.2022“ (S.1&2)

Anhang 2 „Übersichtsplan Innenstadtmaßnahmen“

Anhang 3 „Verkehrerschließung in den Zentren von Mittelstädten“

Anhang 4 „Recherche Verkehrsversuche“

Anhang 5 „Markierungs- und Beschilderungsplan“

Anhang 6 „Maßnahmenplan räumlicher Umgriff“

Anhang 7 „Maßnahmenplan Verkehr“

Anhang 8 „Maßnahmenplan Freiraumgestaltung“

Anhang 9 „Veranstaltungskalender TeFuZo 2024“

Anhang 10 „Werbe- und Informationsmaterial zur Öffentlichkeitsbeteiligung“

Anhang 11 „Visualisierungen Karl- und Wilhelmstraße“

Anhang 12 „Liste Informations- und Beteiligungsgespräche“

Anhang 13 „Stimmungsbild Gewerbetreibende Frühjahr 2023“

Anhang 14 „Gesprächsleitfaden Gewerbetreibende Frühjahr 2023“

Anhang 15 „Fragebogen“

Anhang 16 „Auswertung Fragebögen April – Juni 2023“

Anhang 17 „Slogan und Gestaltungselement“

Anhang 18 „Auswertungsgebiet Mobildatenauswertung“

Anhang 19 „Übersichtsplan Verkehrserhebungen“

Anhang 20 „Einflussfaktoren und Optimierungsmöglichkeiten Rettungsdienste“
(Untersuchung von R+T vom 19.05.2023)

Anhang 21 „Stellungnahme BeraSys“ (Datum: 19.06.2023)