



**Baden-Württemberg**

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

MINISTERIUM FÜR SOZIALES, GESUNDHEIT UND INTEGRATION

MINISTERIUM FÜR ERNÄHRUNG, LÄNDLICHEN RAUM UND VERBRAUCHERSCHUTZ



Impulsprogramm  
der Landesregierung

# **DOKUMENTATION BETEILIGUNGSBAUSTEIN 2**

**ORTSMITTEN – GEMEINEINSAM BARRIEREFREI UND LEBENSWERT GESTALTEN**

**CRAILSHEIM: „BÜRGERFORUM“**

## BEGRÜßUNG UND ABLAUF

Am 27. September findet in Crailsheim im Hangar ein Bürgerforum statt, in dem sich die Teilnehmenden mit der Verkehrsberuhigung der Innenstadt Crailsheims auseinandersetzen können. Dazu werden im Anschluss an die Begrüßung und die Erläuterung der Ziele durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler, durch Herrn Wolff die bisherigen Bausteine des Projektes „Ortsmitten“ in Crailsheim und unterschiedliche Varianten der Verkehrsberuhigung vorgestellt. Diese sind durch das Ingenieurbüro R+T auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht worden. Darauf aufbauend können die Teilnehmenden in Kleingruppen ihre eigenen Vorstellungen der Umsetzung einer Verkehrsberuhigung diskutieren. Die in den Kleingruppen erarbeiteten Ergebnisse werden abschließend durch die Gruppenmitglieder dem Plenum präsentiert.

Abbildung 1: Begrüßung durch Herrn Sozial- und Baubürgermeister Steuler



Quelle: Planersocietät

## RÜCKBLICK UND VARIANTEN

Herr Wolff stellt in seinem Vortrag zunächst den Hintergrund des Projektes „Ortsmitten“ vor, vor dessen Hintergrund der Workshop stattfindet. Anschließend gibt Herr Wolff einen Rückblick auf die durchgeführten Bausteine im bisherigen Projektverlauf. Er legt dar, dass der Fokus auf die Themen der Verkehrsberuhigung, der Barrierefreiheit sowie der Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen gelegt wird, bedingt einerseits durch die fachliche Analyse des Ortsmittenchecks und andererseits durch den Austausch mit den Fachzuständigen der Kommunalverwaltung. Im ersten Beteiligungsbaustein, der strukturierten Kleingruppenbegehung (Place-Games) haben dementsprechend die Themen Barrierefreiheit sowie Aufenthaltsqualität und Grünstrukturen im Vordergrund der Diskussion gestanden. Herr Wolff erläutert, anschließend den geplanten Ablauf des Bürgerforums und weist darauf hin, dass heute entsprechend die Thematik der Verkehrsberuhigung im Vordergrund der Diskussion stehen soll. Hierzu stellt Herr Wolff drei Varianten (siehe Anhang) der Abbindung der Karl- und Wilhelmstraße sowie deren verkehrliche Konsequenzen vor, die durch die R+T Verkehrsplanung GmbH untersucht wurden.

Abbildung 2: Vortrag im Plenum (Rückblick und Varianten)



Quelle: Planersocietät

## KLEINGRUPPENDISKUSSION: 1. PHASE

In der ersten Phase der Kleingruppendiskussion geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu den benannten Varianten der Verkehrsberuhigung, die im vorangegangenen Vortrag vorgestellt wurden. Zusätzlich liegen sie den Teilnehmenden zusammen mit einer Kartengrundlage der Innenstadt Crailsheims als Diskussionsgrundlage vor. Nach der Hälfte der vorgesehenen Arbeitszeit haben die Teilnehmenden die Möglichkeit nochmal den Kleingruppenstand zu wechseln um ihre Meinung zu mehreren Themen einbringen zu können.

### ANBINDUNG DER INNENSTADT

Am Themenstand ‚Anbindung der Innenstadt‘ sollen insbesondere die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die Anbindung der Innenstadt diskutiert werden.

- Es wird angemerkt, dass der erste Planfall mit der weitestgehenden Sperrung eine „richtige“ Fußgängerzone schaffe. Er hänge jedoch auch die meisten Geschäfte von einer direkten Kfz-Anbindung ab. Allgemein wird die Verbesserung der fußläufigen Erreich- und

Begehbarkeit der Innenstadt hervorgehoben. Die Flaniermöglichkeit trage zu einer Attraktivitätssteigerung der Innenstadt bei.

- Es wird als positiv angemerkt, zunächst eine probeweise Umsetzung mittels eines Verkehrsversuchs durchzuführen. Dies müsse mit weiteren Maßnahmen kombiniert werden, um eine erfolgreiche Umsetzung zu ermöglichen.
- Durch die weiterhin bestehende Zugänglichkeit zu den Tiefgaragen und weiteren größeren Parkieranlagen wird angemerkt, dass nur ein kleiner Teil der Parkplätze verloren ginge. Eine weiterhin gute Anbindung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr sei auch erforderlich um den zu großen Teilen von außerhalb kommenden Kunden eine attraktive Anbindung zu ermöglichen.
- Einige Teilnehmende schlagen vor, zunächst nur eine Verlegung der Bundesstraße und somit eine schrittweise Verkehrsreduktion anzustreben. Auch eine Einbahnstraßenlösung sei grundsätzlich denkbar.
- Als kritisch wird angemerkt, dass die Erreichbarkeit der Geschäfte durch den Kfz-Verkehr teilweise vermindert werde und die direkte Werbemöglichkeit bei vorbeifahrenden Kfz verloren gehe.
- Die Akzeptanz der Parkhäuser in Crailsheim solle gesteigert werden, durch ein Parkleitsystem und ggf. ein neues Parkhaus im Westen, welches den ZOB von Parksuchverkehr entlastet.

## **VERKEHRSKONFLIKTE UND -SICHERHEIT**

Am Themenstand ‚Verkehrskonflikte und -sicherheit‘ geben die Teilnehmenden Rückmeldung zu den drei Beruhigungsvarianten vor dem Hintergrund sicherheitsrelevanter Aspekte und möglicher Konflikte, die entstehen könnten.

- Von Seiten der Teilnehmenden wird die Sorge vorgebracht, dass die Busfrequenz auf der Karl- und Wilhelmstraße zu hoch sei um eine Verkehrsberuhigung konsequent umzusetzen.
- Es wird angemerkt, dass die Grünphasen der Ampeln für eine effiziente Abwicklung der Verkehrsströme aufeinander abgestimmt werden sollen.
- Die aktuelle Verkehrsbelastung wird als sehr hoch eingeschätzt, bei einer gleichzeitig schwierigen Verkehrssituation, bedingt durch die vielfältigen Ansprüche an der Karlstraße Sorge dies für Verkehrskonflikte.
- Es wird angemerkt, dass die Parkhauszufahrt am Schlossplatz viel Verkehr generiere der über den Karlsplatz geleitet wird und dort für Verkehrskonflikte Sorge.
- Die Spitalstraße als Zufahrt für Rettungsfahrzeuge zum Klinikum solle nicht übermäßig zusätzlich belastet werden.
- Das Anfahren der Feuerwehreinsetzungskräfte zur Wache mit dem privaten Kfz sei ebenfalls von der Verkehrsberuhigung betroffen.
- Zur Verkehrssicherheit würde zudem eine Markierung von Radfahrstreifen im dafür vorgesehenen Rotton beitragen.
- Der Knotenpunkt Spitalstraße / Lange Straße wird vor dem Hintergrund der

Sichtbeziehungen und eines engen Kurvenradius als problematisch angemerkt.

- Ein Umsetzungsvorschlag der Teilnehmenden sieht den dritten Planfall vor, zzgl. einer Einbahnstraßenregelung auf der Graben- und Ludwigstraße.
- Ein anderer Vorschlag der Teilnehmenden sieht Tempo 30 auf der Karl- und Wilhelmstraße vor, um Verkehrskonflikte zu reduzieren.

### **AUFENTHALT UND MOBILITÄT IN DER INNENSTADT**

Am Themenstand zum Aufenthalt und der Mobilität in der Innenstadt steht der zentrale Bereich im Fokus und die Bedürfnisse und Risiken dort.

- Einige Teilnehmende wünschen eine Entlastung der Spitalstraße um die dortige sensible Nutzung zu entlasten.
- Es wird der Vorschlag gemacht zwischen der Graben- und der Ludwigstraße eine Einbahnstraßenregelung auf der Wilhelmstraße mit Schrittgeschwindigkeit oder maximal Tempo 20 umzusetzen.
- Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität der Innenstadt wird eine ‚Toilette für Alle‘ durch die Teilnehmenden gefordert.
- Auch weitere Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt werden allgemein gewünscht.
- Es wird hinterfragt ob eine Gestaltung mit Pollern notwendig sei oder auch einfache Verbotsschilder ausreichen um die Zufahrt für die Berechtigten zu erleichtern.
- Die Erreichbarkeit der öffentlichen Einrichtungen an der Garten- / Spitalstraße solle verbessert werden (bspw. barrierefreier Polizeizugang) um die Nutzung zu attraktivieren.
- Für eine Flaniermeile sollten entsprechende Begleitmaßnahmen durchgeführt werden.
- Eine erhöhte Pünktlichkeit des ÖPNV wird als eine mögliche Chance aber auch ein möglicher Konfliktpunkt in Zusammenhang mit einer Flaniermeile gesehen.
- Es wird grundsätzlich eine fehlende Erreichbarkeit einiger Ziele für mobilitätseingeschränkte Personen angemerkt.
- Die hohe Frequenz des öffentlichen Verkehrs wird durch einige Teilnehmende als Gefahr für Kinder gesehen.
- Vor dem Hintergrund der Zugänglichkeit merkt eine Anwohnerin an, dass sie eine Einbahnstraßenregelung für die Ludwigstraße kritisch sehe, da so Umwegeverkehre für die Anwohnenden entstünden. Zudem sei voraussichtlich in der vorgegebenen Fahrtrichtung mit mehr Durchgangsverkehr zu rechnen.

### **AUSWIRKUNGEN AUF UMLIEGENDE BEREICHE**

Am Themenstand ‚Auswirkung auf umliegende Bereiche‘ sollen die Auswirkungen der Verkehrsberuhigung auf die umliegenden Straßen und Quartiere diskutiert werden.

- Es wird angemerkt, dass die Sperrung lediglich zu einer Verkehrsverlagerung führe, jedoch keine Verkehrsreduktion bewirke.

- In Bezug auf einen Entlastungseffekt wird angemerkt, dass bereits heute eine weitere Entlastung durch eine Optimierung der Ampelschaltung erfolgen könne.
- Als Alternative in der Verkehrsführung, die ebenfalls zu einer Entlastungswirkung in der Altstadt führt, wird der Parniersring gesehen, der vor diesem Hintergrund ertüchtigt werden könne.
- Es wird angemerkt, dass insbesondere die Garten- und Spitalstraße von einer Sperrung der Karl- und Wilhelmstraße betroffen seien. Aufgrund der Zugänglichkeit von Feuerwehr, DRK und dem Krankenhaus sei eine gute und verzögerungsfreie Anbindung jedoch notwendig. Hier müsse eine Lösung gefunden werden.
- Zur Reduktion der Verkehrsbelastung wird angeregt eine Einbahnstraßenregelung auf der Karl-, Schloss-, Park- und Schulstraße einzurichten. Die Spitalstraße wäre in entgegengesetzte Richtung geöffnet.
- Es wird der Vorschlag gemacht eine Kordon-Erhebung durchzuführen um herauszufinden, wohin der Verkehr auf Garten- und Spitalstraße fließt.
- Zur besseren Anbindung der Innenstadt wird der Vorschlag unterbreitet vom Parkhaus an der Grabenstraße eine Fußgängerbrücke zum Kirchplatz zu installieren. So sei eine barrierearme Zugänglichkeit gegeben.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Potenzial zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt durch eine Verkehrsberuhigung von einem Großteil der Teilnehmenden gesehen wird. Gleichzeitig werden die daraus entstehenden Verkehrsverlagerungen insbesondere in der Spital- und Grabenstraße jedoch kritisch bewertet. Es solle geprüft werden, inwiefern diese Verlagerungen reduziert werden können und somit eine verträglichere Lösung geschaffen werden kann. Vielfach werden zudem Möglichkeiten einer Einbahnstraßenregelung eingebracht, um eine schrittweise Verkehrsreduktion zu erreichen.

Abbildung 3: Kleingruppendiskussion (1. Phase)



Quelle: Planersocietät

## KLEINGRUPPENDISKUSSION: 2. PHASE

In der zweiten Arbeitsphase der Kleingruppendiskussion können die Teilnehmenden ihre eigene Konzeptionsidee einer Verkehrsberuhigung für Crailsheim entwickeln und ausgestalten. Dazu werden erneut vier Kleingruppen gebildet, jeweils mit den Teilnehmenden zu Beginn der ersten Arbeitsphase.

### KLEINGRUPPE 1

Die erste Kleingruppe zielt in ihrer Idee auf ein Gesamtkonzept rund um die Verkehrsberuhigung ab, die durch zahlreiche weitere Maßnahmen flankiert werden soll:

- Ein **Parkleitsystem** soll eingeführt werden um die Kfz gezielt auf freie Parkplatzangebote zu führen und den Parksuchverkehr in Crailsheim zu reduzieren. So können insbesondere die großräumigen Parkieranlagen, die Tiefgarage am Schweinemarktplatz und das Parkhaus an der Grabenstraße verstärkt genutzt werden.
- Ein **Ampelschaltssystem** soll die Lichtsignalanlagen aufeinander abstimmen, sodass der Verkehr grundsätzlich besser entlang der Hauptwegebeziehungen fließt.
- Bei einer Umgestaltung der Karl- und Wilhelmstraße sollte das **Mobiliar** im Straßenraum **mobil** sein, um insbesondere beim Volksfestumzug keine Behinderung zu verursachen.
- Mit dem Ziel einer grundsätzlichen Verkehrsmittelverlagerung in der Erreichbarkeit der Innenstadt sollten **zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten** in Crailsheim geschaffen werden.
- Im Zuge einer Umgestaltung sollten auch die räumlichen Verfügbarkeiten für die **Außengastronomie erhöht** werden. So könne die Attraktivität und Belebung des Straßenraumes deutlich verbessert werden.
- Ziel der Umgestaltung solle es zudem sein den **Lammgarten einzubinden**. Dieser besitze, auch nach Erkenntnis der Kleingruppenbegehung zu den Grünstrukturen und der Aufenthaltsqualität, ein hohes Naherholungspotenzial.
- Die Zufahrtsbeschränkung der Karl- und Wilhelmstraße könne mittels „**Kennzeichenpoller**“ erfolgen, die videogestützt erfassen können, welche Fahrzeuge noch einfahren dürfen.
- Im Sinne der Barrierefreiheit ist eine **Zufahrt zu den Ärzten und mittels Rollstuhl** für Mobilitätseingeschränkte zu gewährleisten und zu optimieren.

### KLEINGRUPPE 2

In der zweiten Kleingruppe wurden die Ideen der ersten Variante der Verkehrsberuhigung zu Grunde gelegt mit einer Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr auf Höhe der Bergwerkstraße und am Karlsplatz. Darauf aufbauend wurde sowohl berücksichtigt, wie eine weitere Umgestaltung erfolgen könnte und wie der Kfz-Verkehr künftig aufgefangen werden kann.

- Die **Karlstraße** kann laut der Teilnehmenden künftig als eine **Hauptachse des Radverkehrs** in Ost-West-Richtung fungieren mit einer Anbindung in Richtung Jagst über die Faber- oder Grabenstraße und in Richtung Osten weiter über die Schönebürgstraße.
- Bei einer Reduzierung des Straßenraumes in der Karl- und Wilhelmstraße wird das Begegnen für den Busverkehr erschwert. Diesem Problem könne durch **Wartebuchten für den ÖPNV** begegnet werden.



- Auf der **Schönebürgstraße** wird **Tempo 30** vorgeschlagen um die verkehrlichen Auswirkungen zu reduzieren.
- Um die Erreichbarkeit der Innenstadt auch bei einer Abbindung für den Kfz-Verkehr aufrecht zu erhalten werden **wichtige Parkieranlagen nordwestlich der Innenstadt** benannt, die ggf. besser ausgewiesen und ggf. aufgestockt werden müssten. Sowohl am Postplatz als auch am Jagstgartenweg und der Grabenstraße bestehen Parkieranlagen. Zudem besteht eine Parkieranlage am ZOB.
- Zur Verbesserung der Barrierefreiheit wird eine Umgestaltung des Zugangs von der Grabenstraße in die Faberstraße mittels einer **Rampe anstatt einer Treppe** vorgeschlagen.
- In der künftigen Gestaltung der Karl- und Wilhelmstraße im zukünftig abgeordneten Bereich sollen folgende Elemente insbesondere Platz finden: **Bänke, Bäume und Spielgeräte**. Auch vermehrter Platz für die Außengastronomie wird als wünschenswert angesehen.

### KLEINGRUPPE 3

In der dritten Kleingruppe wird die zweite Variante der Verkehrsberuhigung mit einer Abbindung der Karl- und Wilhelmstraße ab der Ludwigstraße und dem Karlsplatz zu Grunde gelegt. Darauf aufbauend werden insbesondere Einbahnstraßen zur Verkehrslenkung vorgeschlagen, um die Verkehrsbelastung auf den Straßen möglichst gering zu halten.

- Die **Wilhelmstraße** wird **ab der Bergwerkstraße als Einbahnstraße** in Richtung Süden vorgeschlagen. So kann der Verkehr in dieser Richtung in die ebenfalls als **Einbahnstraße** empfohlene **Ludwigstraße** weitergeleitet werden. Um eine Verkehrsverlagerung auf diese Straße zu vermeiden, besteht zudem der Vorschlag die **Fronbergstraße als Einbahnstraße** in Richtung Süden auszuweisen.
- Die **Grabenstraße ist in beide Richtungen befahrbar**, wird jedoch laut Vorschlag ab dem Jagstgartenweg abgeordnet, sodass der einfahrende Verkehr am Ende des Jagstgartenweges ggf. wenden kann.
- Zur Erschließung der Innenstadt wird empfohlen ein Einbahnstraßensystem bestehend aus der **Rittergasse**, die **nur noch in Richtung Norden befahrbar** ist und der **Achse Karlsplatz, Schlossplatz und Parkstraße**, die **nur noch in Richtung Süden befahrbar** sind, einzurichten. Die **Schulstraße** wird zudem als **Einbahnstraße in Richtung Osten** ausgelegt. So kann die Spitalstraße entlastet werden.
- Am Knotenpunkt von Karlstraße, Gartenstraße, Schönebürgstraße und Blaufelder Straße wird eine **abknickende Vorfahrt** für die Achse Schönebürgstraße/Blaufelder Straße empfohlen, da hier künftig der Großteil der Verkehre fließen soll.
- Für den Kreisverkehr am Bullinger Eck wird eine **Verlängerung des Bypasses** gefordert um die Verkehre entlang der Bundesstraße verbessert lenken zu können.
- Zur besseren Verknüpfung von Kfz- und Fußverkehr wird ein **Ausbau der Parkieranlagen am ZOB** gewünscht, sowie ein **Steg vom Parkhaus an der Grabenstraße hin zum Kirchplatz**.



#### KLEINGRUPPE 4

In der vierten Kleingruppe findet eine Weiterentwicklung der dritten Variante der Verkehrsberuhigung statt. So werden einerseits ergänzende Verkehrsführungsvorgaben vorgeschlagen und zudem weitere flankierende Maßnahmen.

- Die **Ludwigstraße** wird als **Einbahnstraße** in Richtung Westen ausgewiesen. So könne die zusätzliche Verkehrsbelastung reduziert werden.
- Es wird vorgeschlagen die **Ellwanger Straße als zusätzliche Umgehung** auszubauen, die die Spitalstraße entlasten kann und auf Höhe des Klinikums wieder auf die Gartenstraße trifft. So könne auch der Knotenpunkt der Spitalstraße mit der Langen Straße entlastet werden, der durch die Teilnehmenden als gefährlich wahrgenommen wird.
- Die Geschwindigkeit solle vor allem in der **Nacht** auf **Tempo 30** begrenzt werden. Zudem sollen zur Geschwindigkeitsreduktion kleinere Hindernisse, wie bspw. **Poller oder Blumenkübel** eingerichtet werden, die eine Geschwindigkeitsreduktion bewirken.
- Zur barrierefreien Gestaltung der Innenstadt solle der **Belag barrierefrei** gestaltet werden. Sowohl die Begeh- als auch die Berollbarkeit solle dabei berücksichtigt werden. Zudem sollen **Toiletten für Alle** eingerichtet werden.
- Bezogen auf den Parksuchverkehr werden die Vorschläge gemacht die **Eieruhr abzuschaffen** und ein **Parkhaus am ZOB** einzurichten um die Innenstadt von Parksuchverkehr zu entlasten. Zudem könne mittels einer **Brücke zum Kirchplatz** die Zugänglichkeit des Parkhauses an der Grabenstraße verbessert werden.
- Zur Attraktivierung und Begrünung des Straßenraums wird vorgeschlagen die **Bushaltestellen zu begrünen**.
- Ein **Stadtmarketing** wird als weitere Maßnahme angeregt um gemeinsame Kampagnen zu organisieren und die Umgestaltung mit zu kommunizieren.

## ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Im Anschluss an die Kleingruppendiskussion präsentieren die Mitglieder der Kleingruppen jeweils ihre Ergebnisse der zweiten Arbeitsphase. Dazu versammeln sich alle Teilnehmenden am jeweiligen Thementisch. Die Teilnehmenden tragen Ihre Anregungen und Ideen vor. Anschließend findet eine Abstimmung zu den jeweiligen Gruppenergebnissen statt. Insbesondere für die Ergebnisse der zweiten Arbeitsgruppe sprechen sich dabei zahlreiche Teilnehmende aus (9 Punkte), vor Kleingruppe 4 (5 Punkte), Kleingruppe 3 (3 Punkte), Kleingruppe 1 (2 Punkte) und „keiner der Vorschläge“ (1 Punkt).

Abbildung 4: Ergebnispräsentation der zweiten Arbeitsphase



Quelle: Planersocietät

Abschließend bedankt sich Herr Wolff für die intensive Mitarbeit der Teilnehmenden und gibt einen kurzen Ausblick auf die weitere Vorgehensweise im Projekt. Ende November wird ein Politikworkshop stattfinden in dem die Ergebnisse des Bürgerforums und die unter anderem daraus resultierenden Maßnahmen diskutiert werden. Anschließend wird bis Ende des Jahres ein Planungsleitbild entwickelt das im Bau- und Sozialausschuss präsentiert wird. Herr Steuler bedankt sich ebenfalls und verabschiedet die Teilnehmenden.

PROJEKTKOORDINATION:

AUSFÜHRENDE FACHBÜROS:

