

AUSWERTUNG ONLINE-DIALOG

08. – 30. Juni 2021
www.ulm-macht-innenstadt.de



„Ulm macht Innenstadt“ | Online-Dialog

Auswertung der Online-Beteiligung vom 08. bis 30. Juni 2021 auf der Dialog-Website
www.ulm-macht-innenstadt.de

Onlinemoderationsteam der Zebralog GmbH: Leitmoderation Online-Dialog Katja Fitschen, Moderation Peter Kube, Petra Schröter, Liane Wagner und Jennifer Schulz; Auswertung Peter Kube, Sarah Ginski und Jennifer Schulz

Inhalt

Kurzfassung	3
1 Vorstellung der Dialogplattform	5
2 Statistische Auswertung: Der Dialog in Zahlen	9
2.1 Besucherstatistik	9
2.2 Übersicht der Beteiligungszahlen.....	10
3 Inhaltliche Auswertung: Ziele für die Neugestaltung der Fußgängerzone	12
3.1 Stadtraum/ Stadtgestalt	13
3.2 Nutzung	17
3.3 Mobilität.....	21
3.4 Ökologie.....	25
4 Ausblick	27

Kurzfassung

Die Bahnhofstraße und die Hirschstraße stellen die wichtigste Handelslage der Stadt Ulm dar und sollen umgestaltet werden. In Vorbereitung auf einen Realisierungswettbewerb und die Einrichtung eines Sanierungsgebietes wurde auf der Plattform www.ulm-macht-innenstadt.de vom 08. bis zum 30. Juni ein Online-Dialog durchgeführt. Konzipiert, moderiert und ausgewertet wurde dieser im Auftrag der Sanierungstreuhand Ulm GmbH durch die Zebralog GmbH.

Über ein Thesenformat ermöglichte der Online-Dialog Rückmeldungen zu vorformulierten Zielen aus den Themenbereichen Stadtraum/ Stadtgestalt, Nutzungen, Mobilität und Ökologie. Hier wurden 137 Kommentare eingereicht. Über einen ergänzenden Kartendialog konnten Chancen und Risiken der Innenstadtgestaltung auf einer Karte verortet werden. Hierzu wurden von den Bürger*innen der Stadt Ulm 47 Beiträge eingereicht.

Die Beiträge beider Formate wurden zusammengeführt und nach Themenbereichen ausgewertet:

Die durch den Gemeinderat formulierten Gestaltungsziele im Bereich **Stadtraum/ Stadtgestalt** erfahren im Online-Dialog große Zustimmung. Insbesondere auf eine angenehme ‚ulmische‘ Atmosphäre mit Beleuchtung und Möblierung wird Wert gelegt. Den Teilnehmenden ist die historische Vergangenheit und Identität der Stadt wichtig sowie die Integration von Wasser (u. a. die Blau) in das Stadtbild. Dabei ist vielen Teilnehmende wichtig, Vandalismus vorzubeugen.

Zum Themenbereich **Nutzungen** gab es im Online-Dialog viele neue Hinweise. Die Ulmer*innen sprechen sich für eine multifunktionale Nutzung aus, so könnten Büros und Dienstleistungen das Nutzungsspektrum in der Innenstadt ergänzen. Auch die Wohnnutzung gelte es zu stärken. Gastronomische Nutzung wurde kontrovers diskutiert, weil Nutzungskonflikte befürchtet werden und es auch konsumfreie Räume geben müsse. Darüber hinaus ist die Sauberkeit vielen ein Anliegen.

Die zur **Mobilität** formulierten Ziele erfahren größtenteils Zustimmung. Immer wieder wurde die Bedeutung klimafreundlicher Fortbewegungsmittel (Rad, ÖPNV, etc.) betont. Eine besondere Rolle dabei spielt der Radverkehr, für den passende Abstellmöglichkeiten eingerichtet werden müssten. Über ein Wegesystem, das in die und innerhalb der Fußgängerzone leitet, könne die Orientierung im öffentlichen Raum insgesamt verbessert werden. Zudem sei die Barrierefreiheit der Innenstadt weiterzuentwickeln. Das Thema Mobilität sei allerdings nicht allein auf die Bereitstellung von Infrastruktur zu reduzieren: Auch das soziale „Miteinander der Verkehrsteilnehmenden“ sei angesichts des begrenzten Raumangebotes in der Fußgängerzone auszuhandeln.

Die Begrünung der Fußgängerzone war ein wesentlicher Diskussionspunkt im Bereich **Ökologie**. Dies umfasst sowohl den weitgehenden Erhalt des Baumbestandes als auch die Neupflanzung von Bäumen. Darüber hinaus schlagen mehrere Teilnehmende vor, Dächer und Fassaden vermehrt zu begrünen, Flächen zu entsiegeln und ein neues Regenwassermanagement einzuführen. Neben genügend Verschattung sei beispielsweise auch auf eine ausreichende Belüftung zu achten, um das Mikroklima zu verbessern.

Im Rahmen des Online-Dialogs haben sich die Bürger*innen konstruktiv mit der Zukunft der Fußgängerzone beschäftigt. Die Ergebnisse zeigen einerseits eine weitgehende Zustimmung zu den bestehenden Zielen, sie werfen andererseits aber auch neue Themen auf und zeigen Kontroversen. Die vielen konkreten Ideen und Anregungen fließen nun in die Auslobung des freiraumplanerischen Wettbewerbes ein.

1 Vorstellung der Dialogplattform

Die Bahnhofstraße und die Hirschstraße stellen die wichtigste und meistfrequentierte Handelslage der Stadt Ulm dar. Die Straßenzüge verbinden auf einer Länge von etwa 450 Metern den Bahnhofplatz und den Münsterplatz und führen auf geradem Weg zum bedeutendsten Baudenkmal der Stadt, dem Münster. Die zentrale Fußgängerachse prägt das Image von Ulm nach innen und außen und ist damit ein wichtiger Faktor im Wettbewerb um Tourismus und den stationären Einzelhandel. Der bauliche Zustand und die Gestaltung von Bahnhofstraße, Deutschhausgasse, Glöcklerstraße und Hirschstraße in Ulm sind jedoch in die Jahre gekommen und werden ihrer örtlichen und überregionalen Bedeutung nicht mehr gerecht. Nach der Aufwertung der angrenzenden Bereiche durch das Einkaufszentrum Sedelhöfe wird der Kontrast noch augenfälliger. Diese zentrale Innenstadtlage ist zudem – entsprechend ihrer Funktion – baulich hochverdichtet und stark versiegelt. Der Umbau bietet die Chance, die negativen Auswirkungen des Klimawandels mit geeigneten Maßnahmen zu mindern und die Fußgängerzone in ihrer Funktion als zentraler Freiraum in der Stadt und bedeutender Handels-, Begegnungs- und Kommunikationsort auszubauen.

Ein Baustein auf dem Weg der Neugestaltung in Ulm ist die **Online-Beteiligung**. Diese fand **zwischen dem 08. Juni bis 30. Juni 2021** auf der Website www.ulm-macht-innenstadt.de statt. Die Bürger*innen wurden darin nach ihrer Zukunftsvision für die Innenstadt gefragt und wie sie die Fußgängerzone in Zukunft erleben wollen.



Der Online-Dialog auf der Internetseite www.ulm-macht-innenstadt.de bot den Bürger*innen zwei Dialog-Formate an, die durch eine Informationsseite begleitet wurden.

Abbildung 1: Die verschiedenen Formate der Online-Beteiligung auf www.ulm-macht-innenstadt.de

In einem **Thesendialog** konnte über die Ziele der Neugestaltung diskutiert werden („Diskussion: Stimmen die Ziele zur Neugestaltung der Fußgängerzone?“). Die zur Diskussion gestellten Ziele für insgesamt vier verschiedene Themenbereiche auf der Seite <https://www.zukunftsstadt-ulm.de/dialog/stimmen-die-ziele-zur-neugestaltung-der-fussgaengerzone> bauen auf bisherigen Dialogen zur Entwicklung der Ulmer Innenstadt auf. Insbesondere sind hier die Ergebnisse aus den verschiedenen Beteiligungsformaten im Rahmen des Innenstadtdialogs zu nennen. Diese liegen den entwickelten Zielen zu Grunde.



Abbildung 2: Die Thesendiskussion im Rahmen des Online-Dialogs: Stimmen die Ziele zur Neugestaltung der Fußgängerzone?

Zu den vier Themenfeldern „Stadttraum/Stadtgestalt“, „Nutzung“, „Mobilität“ und „Ökologie“ wurden jeweils konkrete Ziele vorgestellt, auf die die Bürger*innen durch Ihre Beiträge eingehen konnten. Die Kategorie „Weitere Ziele“ bot den Teilnehmenden die Möglichkeit neue Idee und Aspekte außerhalb der vier vordefinierten Themenfelder abzugeben.

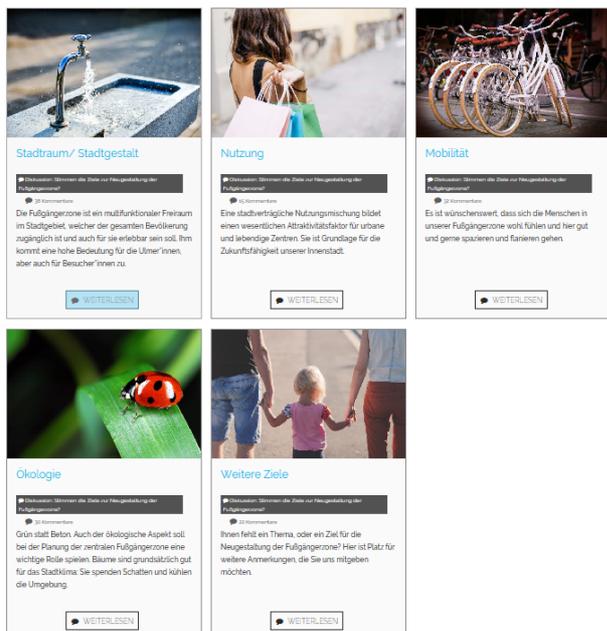


Abbildung 3: Themenfelder des Online-Dialogs

Ein **Kartendialog** erlaubte es den Bürger*innen Chancen oder Risiken der Innenstadt auf einer Karte zu verorten. Teilnehmende hatten die Möglichkeit ihre Beiträge den Kategorien „Bietet Chance“, „Ist problematisch“ oder „Weiß nicht“ zuzuordnen. Um an den vorangegangenen Prozess, den Innenstadtdialog, anzuknüpfen wurden bereits erteilte Handlungsempfehlungen aus dem Innenstadtdialog durch die Moderation in den Kartendialog eingepflegt und fließen daher in die Auswertung mit ein.

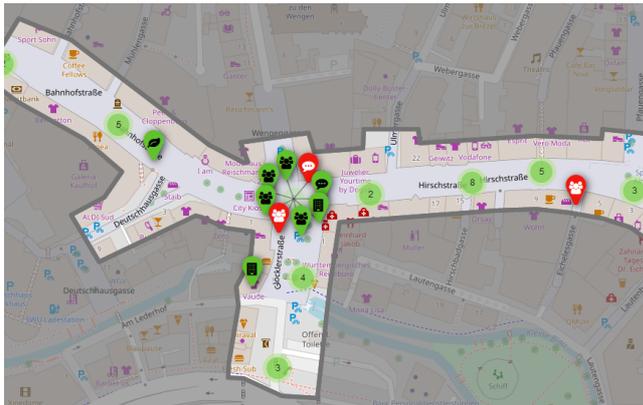


Abbildung 4: Verortung von Beiträgen im Kartendialog

Titelbereich
Karte: Welche Chancen und Risiken gibt es in der Fußgängerzone?

Welche Chancen sehen Sie bei der Umsetzung der Ziele zur Neugestaltung der Fußgängerzone? Wo liegen Risiken? Sie konnten uns direkte und konkrete Rückmeldungen anhand der Karte der Fußgängerzone geben.

Welche konkreten Ziele in den Kategorien **Stadtraum/ Stadtgestalt, Nutzung, Mobilität und Ökologie** umgesetzt werden sollen, können Sie in der [Diskussion der Ziele](#) nachlesen.

In der Karte werden noch die Beiträge [des vorangegangenen Innenstadtdialogs](#) aufgegriffen. Sie lassen sich am gleichnamigen Autor erkennen. Die Beiträge wurden den Zielen zugeordnet. In einigen Beiträgen ging es um andere Themen als die Neugestaltung der Fußgängerzone oder sie sind bereits in Umsetzung. Diese Beiträge wurden nicht aufgegriffen.

FILTER OFFENEN

Identität?

Wie sieht es aus (2018/2019)

Welche Chancen und Risiken gibt es in der Identität?

Die Kreuzung als Mitte der Fußgängerzone hat irgendwie keine Identität und kein echtes Erkennungszeichen. Kann man es da nicht zum Beispiel mit Kunst versuchen?

Kaufhof-Umbau mit Dachgarten

Wie sieht es aus (2018/2019)

Man muss ja ehrlich gestehen, dass der Platz in der Fußgängerzone begrenzt und jetzt schon mehrfach belegt ist. Wenn ich lese, was da noch alles rein soll - mehr Grün, mehr Wasser, mehr Gastro, mehr Stängelgerätschaften, mehr Mikroklima, mehr Radwege...

Abbildung 5: Kartendialog - Verortung von Chancen und Risiken mit Markierung auf der Karte (rechts) und zugehörigen Beschreibungen (links) auf www.ulm-macht-innenstadt.de

Mit dem vorliegenden Auswertungsbericht wird der Online-Dialog kompakt dokumentiert. Zunächst erfolgt in dem Kapitel „Der Dialog in Zahlen“ eine statistische Auswertung. Danach werden die zentralen Diskussionsinhalte anhand von vier Themen aufbereitet.

Wer die eingebrachten Beiträge im Original nachlesen will, kann dies auf der Website www.ulm-macht-innenstadt.de tun, wo alle Hinweise auch in Zukunft einsehbar sein werden.

Die gesammelten Rückmeldungen und Hinweise fließen in die Auslobung zum freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb ein, der Ende des Jahres 2021 ausgelobt werden soll. Verschiedene Landschaftsarchitekt*innen und Planer*innen werden dabei im Wettstreit miteinander die besten Ideen für die Neugestaltung der Fußgängerzone entwickeln, die von einer qualifizierten Jury bewertet werden.

2 Statistische Auswertung: Der Dialog in Zahlen

Im folgenden Kapitel werden die statistischen Daten der Beteiligungsplattform sowie die Beteiligungszahlen ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Dazu gehören sowohl Website-Statistiken (Zugriffe etc.) sowie die quantitative Auswertung der Beteiligungszahlen.

Die Statistik bildet dabei nur Personen ab, die die Speicherung von Cookies beim Besuch der Website erlaubten. Dadurch werden weniger Besucher*innen erfasst, als die Seite tatsächlich besucht haben („Undercount“).

2.1 Besucherstatistik

Die Beteiligungsplattform <https://www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/ulm-macht-innenstadt> verzeichnete im **Zeitraum vom 08. bis 30. Juni 2021** 1.247 Seitenansichten und 992 eindeutige Ansichten.

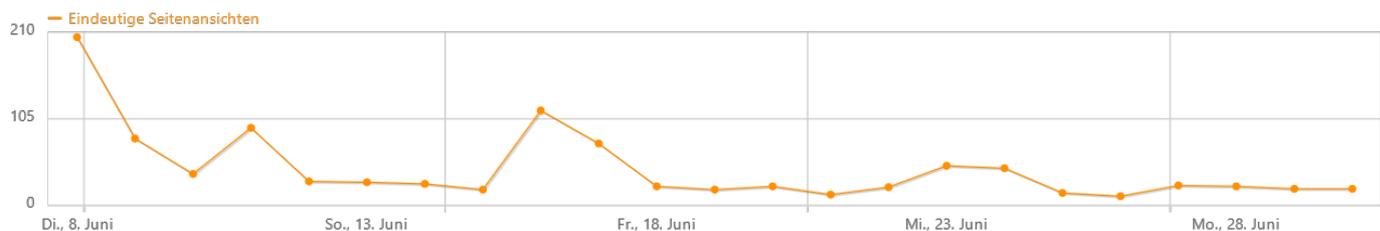


Abbildung 6: Eindeutige Seitenansichten im Zeitraum 08.–30. Juni 2021

Abbildung 6 stellt die Seitenansichten der Plattform im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs dar. Die eindeutigen Seitenansichten geben die singulären Zugriffe auf die Plattform durch unterschiedliche Nutzer*innen wieder. Sollte die Seite durch eine*n Nutzer*in mehrmals innerhalb eines kurzen Zeitraums aufgerufen worden sein, so wird dies nur einmal gezählt. Am ersten Tag der Beteiligung war die Anzahl der Seitenaufrufe mit 203 **eindeutigen Aufrufen** am höchsten. Außerdem konnte am **16. Juni** eine erhöhte Besucherzahl (114 eindeutige Seitenaufrufe) verzeichnet werden.

Der Kartendialog “ Karte: Welche Chancen und Risiken gibt es in der Fußgängerzone?“ verzeichnet 137 eindeutigen Seitenaufrufen, der Thesendialog mit der Frage „Stimmen die Ziele zur Neugestaltung der Fußgängerzone“ 464 eindeutige Seitenaufrufe.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer auf der Landingpage www.ulm-macht-innenstadt.de betrug 49 Sekunden. Auf der Seite des Kartendialogs <https://www.zukunftsstadt-ulm.de/dialoge/welche-chancen-und-risiken-gibt-es-der-fussgaengerzone> verbrachten Besucher*innen im Schnitt 58 Sekunden, auf der Seite des Thesendialogs

<https://www.zukunftsstadt-ulm.de/dialog/stimmen-die-ziele-zur-neugestaltung-der-fussgaengerzone> sogar 1 Minute und 22 Sekunden durchschnittlich.

Da vom 08. – 30. Juni lediglich zwei aktive Dialoge zur Gestaltung der Fußgängerzone und des Sanierungsgebietes liefen, kann geschlossen werden, dass Besucher gezielt auf die Seite zugriffen, um am Online-Dialog teilzunehmen.

28% aller Seitenansichten auf (www.ulm-macht-innenstadt.de) waren direkte Zugriffe (343). Bei der Webanalyseplattform Matomo werden als „direkte Zugriffe“ all jene Zugriffe auf eine Website bezeichnet, die über die direkte Eingabe der Webadresse zustande kamen. Weitere 28% (353) aller Seitenansichten kamen über interne Seiten (beispielsweise aus einem Dialograum der Seite [ulm-macht-innenstadt.de](http://www.ulm-macht-innenstadt.de) oder über die Seite [zukunftsstadt-ulm.de](http://www.zukunftsstadt-ulm.de)). 3% aller Seitenansichten kamen über Suchmaschinen auf die Website und 26% aller Seitenansichten über soziale Netzwerke (325 Besuche). Aus den sozialen Netzwerken kamen 73% über Facebook, 18% über Twitter und weitere 9,5% über Instagram. 101 Besuche (8,1 %) kamen über andere Websites auf die Seite.

Nach dem Zugriff riefen 51% eine interne Seite (beispielsweise 51 % den Thesendialog, 19 % die Seite der Auftaktveranstaltung, 14 % den Kartendialog, 5 % die Seite [zukunftsstadt-ulm](http://www.zukunftsstadt-ulm.de)) auf.

Seite der Zukunftsstadt Ulm

Die übergeordnete Seite www.zukunftsstadt-ulm.de verzeichnete im Zeitraum des Online-Dialogs 2.122 eindeutige Besuche mit einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von 2 Minuten und 42 Sekunden.

Ein Großteil der Besucher*innen der Seite der Zukunftsstadt Ulm nutzte einen Desktop-Computer, um die Seite aufzurufen (1.335 Besuche; 51 %). 1.149 Besuche (43,9 %) wurden über ein Smartphone getätigt. Weitere Besuche erfolgten über ein Phablet (3,1 %) oder Tablet (1,9 %). Unbekannte Geräte machten 0,2 % der Besuche aus.

Vom 08. – 30. Juni gab es auf der gesamten Seite der Zukunftsstadt Ulm 664 wiederkehrende Besucher*innen. Diese verweilten auf der Zukunftsstadt-Ulm-Seite durchschnittlich über einen Zeitraum von 4 Minuten und 3 Sekunden. Dabei wurden durchschnittlich 2,9 Aktionen ausgeführt. Eine Aktion wird beispielsweise verzeichnet, wenn ein Besucher eine Seite besucht, auf einen Download oder einen externen Link klickt.

2.2 Übersicht der Beteiligungszahlen

Im Zeitraum des Online-Dialogs wurden 137 Kommentare zu den fünf Thesen in den Bereichen Stadtgestalt, Ökologie, Nutzung und Mobilität sowie Weiteres des Thesendialogs abgegeben. Der Kartendialog, der nach Chancen und Risiken in der Fußgängerzone fragte, erhielt 43 georeferenzierte Beiträge und vier Kommentare.

Die Beiträge teilen sich wie folgt auf die Themen und Kriterien auf:

Thesendialog

Themenraum	Beiträge
Stadtraum /Stadtgestalt	38
Nutzungen	15
Mobilität	32
Ökologie	30
Weiteres	22

Kartendialog

Themenraum	Beiträge insgesamt	Bietet Chance	Ist problematisch
Stadtraum /Stadtgestalt	13	7	6
Nutzungen	18	9	9
Mobilität	4	1	3
Ökologie	2	2	0
Weiteres	6	3	3

Die meisten Rückmeldungen wurden zum Bereich Stadtraum/ Stadtgestalt gegeben (insgesamt 51 Beiträge). Die Themen Nutzungen, Mobilität und Ökologie wurden in etwa gleich gut angenommen (insgesamt zwischen 32 und 36 Beiträgen). Einige Beiträge (insgesamt 28) konnten nicht klar zugeordnet werden. Die Verortung auf der Karte wurde mehrheitlich für Beiträge zu den Bereichen Stadtraum/ Stadtgestalt sowie Nutzungen wahrgenommen.

Der Ton der Beiträge ist sehr konstruktiv. Verweise auf die Dialogregeln waren kaum nötig. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, sich bei den Beiträgen nach Möglichkeit auf die formulierten Ziele zu beziehen (u. a. im Bereich Mobilität). Ein Moderationskommentar wies bei dem Thema „Unterführung vor dem Bahnhof“ auf den Beteiligungsspielraum, nämlich die Neugestaltung der Fußgängerzone, hin. Im Folgenden werden die Inhalte der Online-Beteiligung ausgewertet und zusammenfassend dargestellt.

3 Inhaltliche Auswertung: Ziele für die Neugestaltung der Fußgängerzone

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Beiträge den vier Zielkategorien (=Themenbereichen) **Stadtraum/ Stadtgestalt, Nutzungen, Mobilität oder Ökologie** zuzuordnen. Für die Auswertung wurden die Beiträge in der Kategorie „Weiteres“ sowie die Hinweise aus dem Kartendialog ebenfalls diesen Kategorien zugeordnet.

Die so vorsortierten Hinweise wurden mithilfe der Software MAXQDA ausgewertet. Die vordefinierten Ziele der Stadt Ulm (z. B. „Durchgängiges Beleuchtungs- und Möblierungskonzept“) wurden in sogenannten Subcodes festgehalten (hier: Beleuchtung; Möblierung). Einzelne Argumente und Aussagen innerhalb der Beiträge wurden einzelnen Subcodes zugeordnet. Für Argumente, die keinem durch die Stadt Ulm vorformulierte Ziel zugeordnet werden konnten, wurden neue Themen/Subcodes angelegt (z. B. Thema Vandalismus). Auf häufige inhaltliche Wiederholung, aber auch Einzelmeinungen wird in der Auswertung entsprechend hingewiesen.

Zu jedem Themenbereich gibt es nachfolgend zunächst eine ‚Übersicht‘ zur Einordnung der formulierten Ziele und eine Auflistung der weiteren Themen in diesem Bereich. In Grün markiert  sind dabei Ziele, die von der Stadt Ulm formuliert wurden und denen mit unterschiedlichen Vorschlägen zur Zielerreichung zugestimmt wurde. Gelb markiert  sind vorformulierte Ziele, denen teilweise zugestimmt wurde. Bei diesen Zielen gab es vereinzelte Bedenken oder Einwände. *Neue Themen und Hinweis-Kategorien*  wurden hinzugefügt. Diese gingen aus der Online-Beteiligung hervor und konnten in den bisherigen Zielen nicht wiedergefunden werden.

Die verschiedenen Aspekte innerhalb der vier formulierten Themen werden durch **UMSETZUNGSIDEEN** sowie **POSITIVBEISPIELE** verdeutlicht. In den Beiträgen besonders konkret verortete Aussagen (textliche Nennung oder Kartendialog) wurden ebenfalls separat aufgeführt .

3.1 Stadtraum/ Stadtgestalt

3.1.1 Übersicht

- ✓ Herstellung einer gestalterischen und räumlichen Durchgängigkeit/ Einheit, die Identität stiftet und eine angenehme Atmosphäre schafft
- ✓ Stärkung der Bezüge zum umliegenden Stadtraum durch Herausarbeitung von Übergängen und Schnittstellen
- ✓ Herstellung einer gestalterischen und räumlichen Durchgängigkeit/ Einheit, die Identität stiftet und eine angenehme Atmosphäre schafft
- ✓ Gestalterische Aufwertung des Eingangsbereichs zur Fußgängerzone an der Glöcklerstraße
- ✓ Durchgängiges Beleuchtungs- und Möblierungskonzept
- + *Einbindung des Elements Wasser in die Gestaltung (neu)*
- + *Vandalismus vorbeugen (neu)*

3.1.2 Schwerpunkte

Die **Atmosphäre** in der Innenstadt trägt wesentlich zur Stadtgestaltung bei. In mehreren Beiträgen wird sich gegen ein „konsumgerechtes Durchschleusen“ ausgesprochen. Vielmehr solle sich die Fußgängerzone organisch in die Stadt integrieren und könne als Bindeglied für Fußgänger*innen reizvoll sein. Der Mensch müsse in den Vordergrund gerückt werden, auf Lärm und Beton solle verzichtet werden. Stattdessen wird für ‚Grün‘, Individualität, Teilhabe und Multifunktionalität plädiert. Sicherheit, Überblick und Orientierung würden ebenfalls zum Wohlbefinden beitragen.

Baukultur und **Ulmer Identität** sind zwei Hauptaspekte der Innenstadtgestaltung.

Das derzeitige Erscheinungsbild der Fußgängerzone wird einerseits als „gesichts- und geschichtslos“ ohne lokalen oder historischen Bezug beschrieben, andere Bürger*innen indes erkennen in der Ulmer Innenstadt Kaufhausgeschichte wieder. Als störend werden vor allem trostlose Fassaden der großen Kaufhausketten und uneinheitliche Stilelemente wie Vordächer, Schilder, Fahnen, Fenstergliederungen und Dachabschlüsse wahrgenommen. Dieser Mix begründe sich vorwiegend aus den aufgelösten Stadtlandschaften der Nachkriegszeit.

Spitzgiebelhäuser hingegen seien typisch für Ulm und sollten weiterhin gefördert und gefordert werden, um einen roten Faden für die städtebauliche Qualität Ulms zu spinnen. Wenn sich die räumlichen Dimensionen der Spitzgiebelbauten nicht mit den modernen Ladenstrukturen vereinen ließen, so wäre es auch denkbar, nur die Fassade in den Ulm-typischen Stil der Spitzgiebel „aufzufächern“ und die Gebäude dahinter klassisch und modern zu erbauen. Gleichzeitig müsse

man sich aber auf kein Konzept der Vergangenheit berufen, um einheitliche Altstadtgebäude oder eine abwechslungsreiche Stadtlandschaft herzustellen.

Die Ulmer*innen liebten es „grün“, sodass Innenstadt-Vorgärten bald typisch für Ulm sein könnten. Auch die Blau wird als identitätsstiftend empfunden. Ulm sei allgemein idyllisch, und biete in der Innenstadt viel ungehobenes Potenzial.

UMSETZUNGSEIDEN: FASSADENBEGRÜNUNG GESTALTERISCHE SCHAUFENSTERDEKO
 3-DIMENSIONALE ELEMENTE SELFIE-POINTS KUNSTINSTALLATION
 LEHRTAFEL MIT STADTGESCHICHTE + VERWEIS AUF SCHWÖRHAUS UND STADTMUSEUM

POSITIVBEISPIELE: OSLO

- 📍 INNENSTADT-VORGÄRTEN/ EIGENVERANTWORTLICHES GRÜN: **AUF DEM KREUZ, SEELENGRABEN, NEUER GRABEN**
- 📍 **KREUZUNGSMITTE** DER FUßGÄNGERZONE OHNE ERKENNUNGSZEICHEN
- 📍 **ÖSTLICHE HIRSCHSTRAßE:** ULMER STADTBILD MIT GIEBELSTÄNDIGEN HÄUSERN WIEDER HERSTELLEN (VORSCHRIFT BEI UM- UND NEUBAUTEN) / BAU IM ULMER DESIGN
- 📍 **WHÖRLGEBÄUDE** (URSPRÜNGLICH KAUFHAUS MÜLLER, DANN HERTIE) VON 1911 STELLT EIN TOLLES BEISPIEL FÜR KAUFHAUSBAUTEN IM JUGENDSTIL DAR
- 📍 **SEDELHÖFE** KÖNNTEN IN JEDER ANDEREN STADT STEHEN (VERWECHSELBARER PANEUROPÄISCHER STIL)

Das Ziel, die **Bezüge zum umliegenden Stadtraum durch Herausarbeitung von Übergängen und Schnittstellen zu stärken**, wird geteilt. Die Ulmer*innen wollen die innenstädtischen Gassen aufgewertet und sowohl die direkte als auch weiter entfernte Nachbarschaft mit der Innenstadt besser vernetzt wissen. Aktuell bilde die Innenstadt einen Bypass der östlichen Altstadt, der kaum Diffusion in die nördlichen und südlichen Gebiete erlaube. Der Tunneleffekt dürfe durch eine isolierte Betrachtung der Fußgängerzone nicht verstärkt werden, sondern es müssten neue Wegebeziehungen ermöglicht werden. Die Fußgängerzone solle in anliegende Straßen übergehen (siehe auch *Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum*).

Die Innenstadt müsse als **Einheit** betrachtet und (barrierefrei) gestaltet werden. Gleichzeitig weisen Beiträge darauf hin, dass eine durchgängig gleich gestaltete Bebauung Monotonie hervorrufe und die Orientierung erschwere. Ulm solle sich architektonisch vom „heutigen Einerlei“ abheben. Ein die Innenstadt durchziehendes Gestaltungselement, wie die Blau, wird empfohlen.

UMSETZUNGSEIDEN: WLAN ABSEITS DER HAUPTACHSE STRASSENFESTE
 ABSCHNITTE IN ÄHNLICHEM STIL, DIE INEINANDER ÜBERGEHEN

- 📍 UNORT: **MÜHLENGASSE** UND DIE **GASSE ZWISCHEN SPORT SOHN UND DER BAHNHOFSTRASSE 10**
- 📍 POTENZIAL: BLAU UND ANGRENZENDE **FACHWERKSTRASSEN** EINGEBZIEHEN
- 📍 **WESTLICHE ALTSTADT** ALS EINHEIT BETRACHTEN, WENIGER ALS DURCHGANGSKORRIDOR

Auf die gestalterische Aufwertung des **Eingangsbereiches** zur Fußgängerzone **an der Glöcklerstraße** wurde vereinzelt mit einigen konkreten Vorschlägen eingegangen: Der Raum habe keinen angemessenen Abschluss. Eine neue engere Bebauung hebe Qualitäten für Nutzungen und Fußgänger*innen und schaffe Wohnraum. Fußgängerbereiche würden enger verknüpft und schafften eine überschaubare Neue Mitte. Für die Neugestaltung der Fußgängerzone müsse es gelingen, die Altstadt in diesem Bereich zusammenwachsen zu lassen (Erweiterung).

UMSETZUNGSEIDEN: FARBBLICHE HERAUSHEBUNG DER KREUZUNG GLÖCKLERSTRASSE/ HIRSCHSTRASSE/ BAHNHOFSTRASSE/ WENGENGASSE

- 📍 **GLÖCKLERSTRASSE MIT DEM PARKPLATZ UND DER BREITEN NEUEN STRASSE AN IHREN RÄNDERN NEU DEFINIEREN**
- 📍 **FUSSGÄNGERBEREICHE ENGER VERKNÜPFEN (FUSSGÄNGERZONE, FISCHERVIERTEL)**

Viele Beiträge gehen auf die **Beleuchtung und Möblierung** der Innenstadt ein. Gerade Möblierung wird oft im Zusammenhang mit der Begrünung der Stadt gesehen.

Beleuchtung habe zum einen einen hohen Sicherheitsaspekt (besonders nachts und für Frauen, sei dies derzeit unzureichend) und solle zum anderen zu einer gemütlichen Atmosphäre und „Flair“ beitragen (indirekte Beleuchtung). Beleuchtung könne ebenfalls mit einem Leitsystem/ einer digitalen Navigation kombiniert werden. Nebenstraßen sollten in das Beleuchtungskonzept einbezogen und ebenfalls mit Weihnachtsbeleuchtung bedacht werden.

Im Zusammenhang mit der angedachten Verschattung der Innenstadt, könnten große Sonnensegel eine weiche Beleuchtungsatmosphäre im Hochsommer schaffen.

Die Ulmer Innenstadt brauche mehr konsumfreie, saubere Sitzelemente; auch um Pausen zu ermöglichen. Sitzgelegenheiten könnten in anderer Form als Bänken in Erscheinung treten und eine Ulmer Identität verkörpern. Nachhaltige Materialien wie Holz oder Recyclingmöbel werden vorgeschlagen. Kostengünstige Lösungen sollten dabei im Vordergrund stehen (u. a. durch eine festgelegte Summe für die Möblierung im Gestaltungswettbewerb).

Gastronomiebetriebe sollen ihre Außenbestuhlung in Zukunft selbst festlegen können.

UMSETZUNGSEIDEN: LICHTERKETTEN | BODENEINBAUSTRALER (UNTER DEN BÄNKEN) | LICHTSTELLEN | SOLARENERGIE | SITZBETONBÄNKE MIT HOLZAUFLAGEN UND LICHTSTELLEN | HOLZLIEGEN

- 📍 **LICHTERDECKE IN DER HIRSCHSTRASSE**
- 📍 **MÜHLENGASSE U. A. MIT BELEUCHTUNGSKONZEPT AUFWERTEN**
- 📍 **MEHR SITZGELEGENHEITEN & RUHEZONE MIT PFLANZEN UND BÄNKEN IN DER HIRSCHSTRASSE**

Die Nähe zur **Blau** ist Bestandteil vieler Beiträge. Es wird diskutiert, ob **Wasser**, auch unter Berücksichtigung der Aspekte Klimawandel und Wasserverbrauch, in das Bild der Stadt und der Fußgängerzone eingebunden werden sollte. Ein Gegenvorschlag zur Gestaltung mit Wasser ist es, sich an die Gestaltungsweisen Südeuropas und des arabischen Raumes anzupassen (Natürliche Belüftung, Verschattung durch Gebäude, Sonnenschutzelemente). Dennoch wirke Wasser beruhigend und schaffe eine gewisse Aufenthaltsqualität.

Die Bahnhofstraße und/ oder Hirschstraße könne/n durch eine frei zugängliche Blau optisch aufgewertet werden. Ebenfalls könne die Blau durchgehend zwischen Xinedome und Steinerner Brücke freigelegt werden, würde die Stadt das Gebäude der Glöcklerstraße 4 erwerben und abreißen können.

**UMSETZUNGSIDEEN: TRINKWASSER-ENTNAHMESTELLEN | WASSERFONTÄNEN MIT LICHPUNKTEN
WASSERSPIEL**

POSITIVBEISPIELE: GESTALTUNGSPRINZIPIEN SÜDEUROPA & ARABISCHER RAUM | FREIBURG LAUPHEIM

- 📍 NACHBILDUNG DES DONAUVERLAUFS MIT FLACHEN BRPÜCKEN ALS WASSERSPIEL FÜR KINDER IN DER **HIRSCH- ODER BAHNHOFSTRASSE**
- 📍 WASSERSPIELPLATZ **UNTER DEN BÄUMEN DER HIRSCHSTRASSE** ODER AN DER **STEINERNEN BRÜCKE**
- 📍 FREIER ZUGANG ZUR BLAU IN DER BAHNHOFSSSTRASSE
- 📍 SURFWELLE AM **XINEDOM**
- 📍 SITZSTUFEN AM **LEDERHOF**
- 📍 ARCHITEKTONISCH INTERESSANE BRÜCKE AN DER **GLÖCKLERSTRASSE** ALS „ECHTES TOR ZUR INNENSTADT“

Eine Großstadt wie Ulm müsse die Vorbeugung von **Vandalismus** stets mitdenken. Das vermehrt auftretende illegale Graffiti (an Altbaufassaden) mache einen abschreckenden Eindruck und gehöre entfernt. Legale Graffiti Kunst hingegen scheint willkommen zu sein.

- 📍 GRAFFITI: **BUNDESFESTUNG, EHINGER ANLAGEN**

3.2 Nutzung

3.2.1 Übersicht

- ✓ Multifunktionale Nutzung und Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität
- + *Zonierung (neu)*
- + *Sauberkeit und Toiletten (neu)*
- + *Kunst, Kultur und Freizeit integrieren (neu)*
- ✓ Stärkung der Wohnfunktion
- ✓ Ergänzung Büronutzung/Dienstleistungen
- Entwicklung des Handels
- + *Gastronomische Nutzung (neu)*

3.2.2 Schwerpunkte

Die Ulmer*innen sprechen sich allgemein für eine **multifunktionale Nutzung** in der Fußgängerzone aus, die mit vielfältigeren Ladenflächen- und Geschäftskonzepten einhergehen könnten. Nachhaltiges entdecken und genießen, Spielerisches und Experimentelles scheint für die Ulmer*innen dazuzugehören. Besonders für die Jugend solle die Innenstadt stärker Teil der alltäglichen Realität werden.

Eine Mischnutzung mit Außengastronomie schaffe die benötigte Abwechslung. Ebenfalls erwünscht seien viele Sitzmöglichkeiten ohne Verzehrzwang.

Eine Nutzungsmischung ermögliche eine Stadt der kurzen Wege, weil sie Arbeiten, Dienstleistungen und Wohnen vereine. Die Stichworte „attraktives Arbeitsumfeld, Eventcharakter und Einzigartigkeit“ werden genannt. Zusätzliche Sicherheit sei dabei auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten durch die soziale Kontrolle der Anwohnenden gegeben. Möglichkeiten für rückwärtige Logistikkorridore oder vorbeugenden Emissionsschutz sollten nicht verbaut, sondern offengehalten werden.

Wiederholt werden die hohen Mietpreise angesprochen, die nur für Ketten und Filialen erschwinglich seien. Die Stadt Ulm könnte Gebäude der Innenstadt erwerben, um diverse Nutzungen zu etablieren.

Dass der Platz in der Innenstadt begrenzt ist, wird auch von den Ulmer Bürger*innen wahrgenommen. Die Nutzungen, die auf dem begrenzten Platz gebraucht würden, müssten abgewogen werden. Dennoch solle man sich nicht davor scheuen, den Platz zu erweitern, etwa dann, wenn sich ein Umbau oder ein Verkauf abzeichne.

UMSETZUNGSEIDEN: POP-UP STORES | LÄDEN MIT REGIONALEM ANGEBOT | CONCEPT STORES
REPAIR-CAFÉS | SPIELECAFÉ | CO-WORKING | RAUM FÜR STARTUPS | ORTE ZUM NETZWERKEN
ANKAUF VON GEWERBEIMMOBILIEN IN DER INNENSTADT | SERVICETREFF FÜR SENIOREN ODER FAMILIEN
MODULARE NUTZUNG DES RAUMES

POSITIVBEISPIELE: SUPERBLOCKS BARCELONA | MÜNCHNER KARSTADT-GEBÄUDE

Im Kontext der Multifunktionalität wurde oftmals auf **Zonierung** (u. a. Spielplätze, Shoppingpassagen, Sightseeing-Bereiche, Ruhezone) verwiesen. Eine Ruhezone mit Pflanzen und Bänken sei beispielsweise in der Hirschstraße willkommen. Unterschiedliche Bodenbeläge könnten die Zonen sichtbar machen (siehe auch *Bodenbelag*). Ruhebereiche könnten auch in den Nebenstraßen angesiedelt werden.

Ein besonders detaillierter Beitrag, schlägt die Teilung von Bahnhofstraße/ Hirschstraße in 4 Zonen vor: Zone 1 und 4 (beide Seiten der Fußgängerzone) seien dabei die Bereiche vor den Fassaden, als Bewegungszone für zu Fuß gehende mit einem Leitstreifen für Sehbehinderte. Zone 2 ist die Aufenthaltszone für Fußgänger*innen. Zone 3 definiert der Beitrag als Radstreifen mit Tempolimit.

UMSETZUNGSEIDEN: UNTERTEILUNG DER BAHNHOFSTRASSE/ HIRSCHSTRASSE IN 4 ZONEN

📍 RUHEZONE IN DER HIRSCHSTRASSE

Die Luftqualität sei schlecht. Die **Aufenthaltsqualität** der Fußgängerzone wurde umfangreich diskutiert. Das allgemeine Erscheinungsbild müsse sich verbessern (Ambiente, Flair und Wohlbefinden); die Fußgängerzone einen Raum für alle darstellen. Dies werde unter anderem auch mit Gestaltungselementen oder Bepflanzungen (siehe auch *Bepflanzung*) erreicht. Zum Wohlbefinden der Menschen gehörten die Aspekte Beschattung, Temperatur, Helligkeit, Luftqualität und keine zu weiten Räume zu eröffnen. Viele Bereiche in ihrer jetzigen Gestaltung (Marktplatz oder Hirschstraße) werden als trist und leer beschrieben.

Ein Sicherheitshub oder eine mobile Fahrradstreife könnten für ein höheres Sicherheitsgefühl in der Innenstadt sorgen. Auch eine Nutzungsmischung bringe soziale Überwachung außerhalb der Geschäftszeiten.

UMSETZUNGSEIDEN: SICHERHEITSHUB | FAHRRASTREIFE

📍 MARKTPLATZ UND HIRSCHSTRASSE SEIEN TRIST

Trotz der Gefahr der stattfindenden illegalen Entsorgung von Hausmüll werden erheblich mehr und größere Mülleimer sowie Entsorgungsmöglichkeiten für Zigaretten an den Bänken der Innenstadt und hochfrequentierten Orten gewünscht. Es geht um **Sauberkeit**. Müllbehälter sollen sich zwar ins Stadtbild einfügen, aber vor allem funktional sein. Die Müllmengen hätte sich

durch vermehrt genutzte To-Go-Verpackungen erhöht. Zusätzlich könnten Mülleimer mit Pfandringen für die Entsorgung von Pfandflaschen ausgerüstet sein.

Besonders die Hirschbadgasse sei in einem schlechten Zustand (Vermüllung, Wildpinkeln). Hier solle die Zuständigkeit der Stadtreinigung geklärt werden. Die Einhaltung der Müllentsorgung und Entsorgung von Hundekot solle im Zweifelsfalle auch durch Kontrollen und Bußgelder gewährleistet werden.

Wildpinkler*innen seien, besonders nachts und um den Münsterplatz, problematisch. Versenkbare Urinale und kostenlose öffentliche Toiletten werden als Lösungsansätze vorgeschlagen. Zudem seien existierende öffentliche **Toiletten** unzureichend ausgeschildert und dadurch wenig bekannt. Auch abseits der Hauptachse sei eine Nachrüstung mit öffentlichen Toiletten notwendig.

Offenes WLAN anzubieten, wird in einem Beitrag erwähnt.

**UMSETZUNGSEIDEN: GROSSE MÜLLEIMER | PFANDRINGE | KOSTENFREIE TOILETTEN | HINWEISCHILDER
ENTSORGUNG VON HUNDEKOT | KONTROLLEN UND BUSSGELDER | URI-LIFTS**

- 📍 MEHR MÜLLEIMER IN DER **HIRSCHSTRASSE UND DER PLATZGASSE SOWIE VON DER GLÖCKLERSTR. RICHTUNG LAUTENBERG**
- 📍 KLÄRUNG DER ZUSTÄNDIGKEIT DER STADTREINIGUNG FÜR DIE **HIRSCHBADGASSE**
- 📍 URINALE/ ÖFFENTLICHE TOILETTEN RUND UM DEN **MÜNSTERPLATZ**
- 📍 DIE AUFENTHALTSQUALITÄT WURDE BEI DER PLANUNG DER **SEDELHÖFE** UND IN DER **FRIEDRICH-EBERT-STRASSE** ZU WENIG BERÜCKSICHTIGT

Kunst, Kultur und Freizeit sind Aspekte, um aus der kommerzorientierten Fußgängerzone einen Aufenthaltsort zu gestalten und Raum für junge Menschen/ Jugendliche zu schaffen. Freizeitmöglichkeiten im Bereich der Innenstadt Richtung Blau könnten umgesetzt werden. Leerstände könnten für individuelle Geschäftsideen genutzt werden (u. a. Vinotheken). Attraktive Restaurants und kulturelle Veranstaltungen könnten die Fußgängerzone auch über die Ladenöffnungszeiten hinaus beleben. Die Innenstadt als ein Ort, an dem junge Menschen sich aufhalten und dort akzeptiert werden, solle auch von den Nutzenden selbst mitgestaltet werden können.

Sitz- und Spielflächen ohne Konsumzwang, seien eine gute Alternative zur normalen Außengastronomie. Für die Errichtung von Spielmöglichkeiten müsse eine bauliche Trennung zum Radverkehr Sicherheit gewährleisten.

**UMSETZUNGSEIDEN: (MINI-)SPORTANLAGEN | TISCHTENNISPLATTE | FREILICHTBÜHNE
(WISSENSCHAFTLICHE) KUNSTOBJEKTE/ AUSSTELLUNGEN | MONTIERTE HOLZLIEGEN | SPIELGERÄTE
WASSERSPIELPLATZ | (TRINKWASSER-)BRUNNEN | SOLARBÄNKE ZUM HANDY LADEN**

- 📍 SPIELMÖGLICHKEITEN FÜR KINDER AM RANDE DER EINKAUFSTRASSE (**HIRSCHSTRASSE 16**)
- 📍 WASSERSPIELPLATZ IN DER **HIRSCHSTRASSE**

Die **Stärkung der Wohnfunktion** wird bedingt geteilt. Wohnen in der Innenstadt ermögliche zwar kurze Wege, aber sei nur für jene geeignet, die diesen Wohnkontext möchten. Beispielsweise Luxuswohnraum sei aufgrund der Lautstärke ungeeignet.

Eine **Ergänzung der Büronutzung** sei dagegen eine innenstadtverträgliche Nutzung. Bei einer Umgestaltung seien zukünftig mögliche **Dienstleistungen**, beispielsweise Reparaturbetriebe, Handwerker oder Ähnliches, mit deren Logistik im Rückraum mitzudenken.

Der stationäre **Handel sei weiterzuentwickeln**. Der aktuelle Zustand „mit dem Fokus auf ‚billig‘“ wird als unattraktiv beschrieben. Es wurde eine Diskussion um „Filialisten“ und „Spezialisten“ geführt: Kleinere, unverwechselbare Geschäfte würden gegenüber den „langweiligen Kaufhäusern“ bevorzugt. Der Ausbau in Ulm stagniere gegenüber anderen Städten und für mögliche zukünftige Leerstände bedürfe es innovativer Konzepte.

📍 BRACHFLÄCHEN AN DER FUSSGÄNGERZONE IN DIE NUTZUNG EINBEZIEHEN (**GLÖCKLERSTRASSE/ NEUE STRASSE; BUSPARKPLATZ**)

Die **gastronomische Nutzung** der Fußgängerzone wurde divers diskutiert. Oftmals werden die Gastronomie und die Aufenthaltsqualität in Verbindung gesetzt. Es gibt kontroverse Meinungen dazu, ob in der Innenstadt zu viel oder nicht ausreichend Gastronomie angesiedelt sei.

Teilweise werden sich mehr Außenbereiche gewünscht. Die vorhandene Außengastronomie wirke verloren. Gleichzeitig sind Flächenkonflikte zwischen Außengastronomie und Verkehrsteilnehmenden festzustellen. Gastronomie habe sich zwingend an die genehmigten Flächen zu halten. Aufsteller und Bestuhlung sowie Laufwege für Servicekräfte dürften nicht in Verkehrsflächen hineinragen.

Gastronomieketten (wie Nordsee) werden eher in den Nebenlagen gesehen, da sie die Stadt abwerteten. Gleichzeitig könnten kleine Cafés die Seitengassen zu einer für dringend befundenen Auswertung verhelfen.

Im Gegensatz zur Innenstadt gebe es an der Blau zu wenig Gastronomie. Sitzplätze unmittelbar am Fluss oder ein Kiosk könnten dort eingerichtet werden.

UMSETZUNGSIDEEN: MOBILE GASTRONOMIEANGEBOTE

POSITIVBEISPIELE: MÜNCHEN

📍 KONFLIKT ZWISCHEN RADWEG/ FUSSGÄNGERWEG UND AUSSENBESTUHLUNG IM **BEREICH GLÖCKLERSTRASSE BIS WENGENGASSE**

📍 ALTERNATIVE NUTZUNG DES **MÜNSTERPLATZES** AUSSERHALB DER MARKTZEITEN (U. A. MOBILE GASTRONOMIE)

📍 GASTRONOMIE IN DER **HIRSCHSTRASSE** WIRKT VERLOREN

3.3 Mobilität

Im Bereich Mobilität zeigen sich Konflikte um die Raumnutzung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen. Viele Ziele erhalten Zustimmung. Das Miteinander wird als Herausforderung gesehen. Problematische Orte werden dabei benannt und verschiedene Umsetzungsideen eingebracht. Außerhalb der Ziele thematisiert wurden die Erreichbarkeit der Fußgängerzone allgemein und eine Reduzierung der Lautstärke.

3.3.1 Übersicht

- ✓ Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum
- ✓ Verbesserung der Erreichbarkeit für Fahrräder aller Art und Tretroller durch die Ausweitung von Abstellmöglichkeiten
- ⊕ *Erreichbarkeit allgemein (neu)*
- ✓ Steigerung der Attraktivität für Fußgänger durch die Herstellung von Barrierefreiheit
- ⊕ *Reduzierung der Lautstärke (neu)*
- ⊖ Schaffung der Voraussetzungen für ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer
- ✓ Berücksichtigung von Flächen für Logistikhubs

3.3.2 Schwerpunkte

Die **Verbesserung der Orientierung im öffentlichen Raum** trifft auf Zustimmung. Dazu solle Übersichtlichkeit geschaffen werden. Es wird die Notwendigkeit eines (digitalen) Leitsystems gesehen, das Passant*innen – insbesondere Tourist*innen – navigiert: Zu Sehenswürdigkeiten, Museen und Denkmälern, in umliegende Straßen, Gassen und Plätze, zur Blau sowie in andere Lagen der Stadt. Auch Hinweise auf beispielsweise öffentliche Toiletten werden als notwendig erachtet.

Bei der Gestaltung wird mehrfach die Einteilung in Zonen oder Abschnitte mit einer besseren Orientierung verknüpft. Ein variierender Bodenbelag könne unterschiedliche Zonen (Spielen, Shoppen,- Sightseeing) visuell unterstreichen. Weiter wird Bodenbelag aus unterschiedlichem Material oder verschiedenen Farben für jeweilige Nutzungen angeregt. Der derzeitige Bodenbelag sei für Kinderwägen oder Absatzschutz beschwerlich. Ein hellerer, einheitlicher Bodenbelag könne für Erleichterung sorgen und Nebenlagen einbeziehen.

Bereiche von Fahrradquerung oder Engstellen mit Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und Außengastronomie könnten so verbessert werden. Für Fahrradfahrer*innen solle außerdem das Ende von Fahrradwegen frühzeitig ausgeschildert bzw. auf (vorhandene) Umfahrungen für die Fußgängerzone hingewiesen werden.

Für bestehende Beläge wäre es denkbar, eine Nachnutzungsmöglichkeit (downcycling, re-use) zu finden.

UMSETZUNGSIDEEN: DIGITALES LEITSYSTEM | WEISS-GRÜNE-FAHRRADWEGBESCHILDERUNG
FARBIGE UNTERGRÜNDE VERSCHIEDENER NUTZUNGEN | RECHTECKIGE HALTEBÜGEL FÜR RÄDER
GROSSSTEINIGE BEPFLANSTERUNG FÜR ROLLSTUHLFAHRER*INNEN UND KINDERWÄGEN
BESCHICHTETE NATURSTEINPLATTEN ALS REIHENVERBAND – GROSSE UND KLEINERE PLATTEN IM
WECHSEL | LEITSTREIFEN FÜR SEHBEHINDERTE MENSCHEN | AUFGERAUTES NATURSTEINPFLASTER
BAUMSCHEIBEN | BODENEINBAUSTRÄHLER | RADSTREIFEN AUS FARBIGEM GUSSASPHALT

- 📍 SCHLECHT BEGEHBARER BELAG (ABSATZSCHUHE) IN DER **BAHNHOFSTRASSE**
- 📍 EINSTIEG IN DIE FUSSGÄNGERZONE VOM **BAHNHOF UND GLÖCKLERSTRASSE** AUS
- 📍 FAHRRADQUERUNG **WENGENGASSE/ GLÖCKLERSTRASSE** BEIBEHALTEN

Dass die **Erreichbarkeit für Fahrräder aller Art und Tretroller durch die Ausweisung von Abstellmöglichkeiten verbessert** werden soll, wird in den Beiträgen geteilt. Fahrräder sollten von allen Seiten her an der Fußgängerzone abgestellt werden können. Dabei wird diskutiert, ob unterschiedliche Möglichkeiten für Anwohner*innen und Besucher*innen sinnvoll sind. Auch überdachte Abstellmöglichkeiten werden begrüßt. Als Problem werden Schrottfahrräder genannt. E-Scooter lägen und stünden häufig im Weg.

UMSETZUNGSIDEEN: PARKUHR FÜR FAHRRÄDER | DIGITALES RAD-PARK-SYSTEM
LADESTATIONEN | DIEBSTAHLSICHERE ABSTELLBOXEN FÜR ANWOHNER*INNEN

- 📍 IN DER **HIRSCHBADGASSE** UND ANDEREN SEITENGASSEN KÖNNTEN ABSTELLMÖGLICHKEITEN EINGERICHTET WERDEN
- 📍 AN DEN **TOREN DER FUSSGÄNGERZONE** SCHEINEN DIE ABSTELLMÖGLICHKEITEN NICHT GENUTZT ZU WERDEN

Für die Fußgängerzone ist **Erreichbarkeit allgemein** ein Thema, nicht nur für Fahrräder. Erreichbarkeit durch gute Verbindungen steigere das Wohlbefinden der Nutzer*innen. Hohe Park- und ÖPNV-Gebühren, zu weite Fußwege, keine Fahrradzugänglichkeit etc. seien Probleme. Kritisch wird eine zu starke kaufmännische Ausrichtung auf Parkplätze für Autos gesehen. Innerstädtische Straßen könnten mit beweglichen Pollern für Polizei, Feuerwehr und Anwohner*innen ausgestattet werden. Kriterium bei der Umgestaltung sei, dass Anlieferung möglich bleibe.

UMSETZUNGSIDEEN: BEWEGLICHE POLLER FÜR ZUFAHRTSREGULIERUNG

Zustimmung besteht auch zur **Herstellung von Barrierefreiheit**. Insbesondere auf Sehbehinderte sei zu achten. Eine Steigerung der Attraktivität für Fußgänger*innen wird nicht als Grund genannt. Barrierefreiheit wird eher als Selbstverständlichkeit gesehen. Bei der Umsetzung wird auf den Umbau der Freisinger Innenstadt als Negativbeispiel verwiesen, wo das

Blindenleitsystem nicht erfolgreich mit einem gleichberechtigten Miteinander der Verkehrsteilnehmer und der Gastronomie integriert worden sei. Es brauche nach Funktionen getrennte Korridore. In einem Beitrag wird um Konkretisierung, was Barrierefreiheit bedeute, gebeten.

UMSETZUNGSEIDEE: BLINDENLEITSYSTEM

Zwei Beiträge thematisieren eine **Reduzierung der Lautstärke (motorisierter Verkehr sowie Nachtleben)**. An der Neuen Straße sei es zu laut, was durch ein Tempolimit auf 30 km/h verbessert werden könne.

UMSETZUNGSEIDEE: TEMPOLIMIT 30 KM/H

POSITIVBEISPIEL: NEUE MITTE

📍 NEUE STRAÙE ZU LAUT

Kontrovers diskutiert wird die **Schaffung der Voraussetzungen für ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer**. Der Eindruck, dass Handlungsbedarf besteht, wird deutlich geteilt. Es komme allgemein und an bestimmten Kreuzungs- und Engstellen zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen, Fahrradfahrer*innen, teils Autos, aber auch der Außengastronomie. Notwendig sei eine Trennung der Mobilitätsräume bei gleichzeitiger Vernetzung.

Innerhalb der Fußgängerzone werden verschiedene Ansätze kontrovers diskutiert. Einerseits hätten Fahrradfahrer*innen in der Fußgängerzone abzustiegen und sich zu Fuß zu bewegen. Sie hielten sich nicht an nötige Geschwindigkeitsbegrenzungen und stellten eine Gefahr dar. Andererseits bestehe die Notwendigkeit einer Nord-Süd-Querung (Donau bis Olgastraße) durch die Fußgängerzone (zwischen Bahnhof und Frauenstraße). Mehrfach wird die Idee geäußert, verschiedene Mobilitätszonen innerhalb der Fußgängerzone einzurichten, die die Verkehrsteilnehmer*innen voneinander trennen. Problematische Stellen seien mit farbigen Bodenbelägen zu kennzeichnen (siehe *Orientierung*). Insgesamt ist strittig, ob dieses Ziel überhaupt erreicht werden kann. Entspannung könne eine neue Wegführung um die Fußgängerzone herum bieten.

Um die Fußgängerzone herum fällt die Abwägung zwischen Autos und Fahrrädern deutlich für die Bevorzugung des klimafreundlichen Fahrrads aus. Der Ausbau von sicheren Radwegen sei notwendig. Die Ausweisung von Fahrradstraßen sei hingegen keine adäquate Lösung, da PKW ohne Abstand überholten. Der Radweg in der Neuen Mitte wird mit Verweis auf eine zu geringe Breite als Negativbeispiel eingeordnet. In vielen Beiträgen wird deutlich, dass die Verkehrswege um die Fußgängerzone herum bei der Neugestaltung mitzudenken und -anzupassen seien. Sie seien wichtig als Alternativen für Fahrradfahrer*innen, aber auch für die Erreichbarkeit. Autoverkehr könne auch unter die Erde gelegt werden, um Raum für Fußgänger*innen und Fahrräder zu schaffen.

UMSETZUNGSEIDEN: FAHRRADVERBOT GETRENNTE MOBILITÄTSZONEN

FARBIGE BODENBELÄGE FÜR PROBLEMATISCHE STELLEN

- 📍 **WENGENGASSE/ GLÖCKLERSTRASSE** ALS FAHRRADQUERUNG PROBLEMATISCH, ABER NOTWENDIG
- 📍 **GLÖCKLERSTRASSE** MIT AUßENGASTRONOMIE SEI GEFÄHRLICHE ENGSTELLE
- 📍 BUSSPUREN **NEUE STRASSE, FRAUENSTRASSE UND STEINERNE BRÜCKE** FÜR FAHRRÄDER FREIGEBEN
- 📍 **LAUTENGASSE** SEI ZU SCHMAL FÜR GEMEINSAME NUTZUNG VON FAHRRÄDERN & FUSSGÄNGER*INNEN
- 📍 **AN DER DONAU** SEPARATE WEGEFÜHRUNG FUSSGÄNGER*INNEN UND FAHRRADWEG
- 📍 SEPARATE FAHRRADVERBINDUNG BEI **FRIEDRICH-EBERT-STRASSE** WÄRE IDEE

Die **Berücksichtigung von Flächen für Logistikhubs** wurde wenig diskutiert. Ein Umdenken in der Citylogistik wird begrüßt. Eingebracht wurde darüber hinaus die Idee eines gemeinsamen Online-Shops bzw. Lieferdienstes für die Geschäfte in der Fußgängerzone. Waren sollten zentral abgeholt bzw. geliefert werden können.

UMSETZUNGSEIDEN: BEFAHRBARKEIT FÜR LASTENRÄDER GEMEINSAME LOGISTIK DER GESCHÄFTE

3.4 Ökologie

Die formulierten Ziele im Bereich Ökologie werden grundsätzlich begrüßt. Besonders intensiv wurde über die Bepflanzung abseits von Bäumen diskutiert. Ein insektenfreundliches Beleuchtungskonzept war kein Thema, dafür wurde das Thema Mikroklima in den Blick genommen.

3.4.1 Übersicht

- ✓ Weitgehender Erhalt der vorhandenen Bäume
- ✓ Neupflanzung von Bäumen
- ⊕ *Umfangreiche Begrünung (neu)*
- ✓ Entsiegelung von Flächen
- ✓ Regenwassermanagement
- ⊕ *Angenehmes Mikroklima (neu)*
- ✓ Insektenfreundliches Beleuchtungskonzept

3.4.2 Schwerpunkte

Der **weitgehende Erhalt der vorhandenen Bäume** stößt auf Zustimmung. Das Fällen von Bäumen wird in Frage gestellt und auf die bereits erfolgte Anpassung der vorhandenen Bäume an die Fußgängerzone verwiesen. Ergänzend wird die **Neupflanzung von Bäumen** begrüßt. Die Bäume sollen vogel- und insektenfreundlich sein, aber nicht zu groß werden.

UMSETZUNGSIDEEN: BÄUME AUSPFLASTERN | BAUMSCHEIBEN | BODENEINBAUSTRALER

Sehr viele Beiträge beschäftigen sich mit dem Thema der Bepflanzung und Begrünung über den Umgang mit Bäumen hinaus. Insgesamt wird sich eine **umfangreiche Begrünung** gewünscht. Die Sedelhöfe werden als Negativbeispiel angeführt, dort fehle Begrünung.

Thematisch wird die Begrünung im Zusammenhang mit den Erfordernissen des Klimawandels und von Nachhaltigkeit und insbesondere dem innerstädtischen Mikroklima diskutiert. Aufgeführt werden die Themen Schatten, Temperaturen/ Überhitzung und Luftqualität. Weiter wird Begrünung als Voraussetzung für Aufenthaltsqualität erachtet. Dabei sei sie insekten- und vogelfreundlich zu gestalten.

Für die Umsetzung gibt es viele Ideen. Bäume sollen nicht singulär stehen, sondern mit weiterer bodennaher Bepflanzung kombiniert werden. Das können vor allem Blumen, aber auch Büsche, Stauden, Kräuter oder Moose sein. Einige Themen werden kontrovers diskutiert: Soll es eine saisonale oder permanente Bepflanzung geben? Blumenkübel werden zwar oft vorgeschlagen,

seien aber pflege-, wasser- und energieintensiv. Stattdessen brauche es vielseitige, pflegearme Grünflächen. Mini-Biotop seien gegenüber Einzelgänger-Pflanzen zu bevorzugen.

Eine umfangreiche Begrünung wird vereinzelt skeptisch gesehen. Der urbane Charakter der Fußgängerzone sei zu erhalten, die Innenstadt nicht der richtige Ort für Entsiegelung. Wohlfühlqualität sei nicht nur über Begrünung zu erreichen. Letztere stehe leicht im Konflikt mit Übersichtlichkeit oder Verkehrslenkung.

UMSETZUNGSIDEEN: FASSADENBEGRÜNUNG | BEMOOSTE WÄNDE | PFLANZENSPALIERE
 PFLANZENKÜBEL | SAISONALE BEPFLANZUNG | DAUERHAFTE BEPFLANZUNG | ÖFFENTLICHE DACHGÄRTEN
 MIX AUS PFLANZEN FÜR BLÜTE ÜBER JAHRESZEITEN HINWEG | BEPFLANZUNG IN OBEREN GESCHOSSEN
 GRÜNE INSELN/ OASEN/ ZONEN | GRÜNSTREIFEN MIT UNTERBRECHUNGEN DURCH DIE FUßGÄNGERZONE
 BIOSWALES/ REGENGÄRTEN | SONNENSCHUTZ FÜR NEUPFLANZUNGEN | EIGENVERANTWORTLICHES GRÜN

POSITIVBEISPIELE: HIGHLINE IN NEW YORK | BESCHATTUNG FÜR NEUPFLANZUNG IN DUBAI
 SÜDEUROPAISCHE SPALIERE | AUF DEM KREUZ | NEUER GRABEN | SEELENGRABEN

Die **Entsiegelung von Flächen** wird in Kombination mit der bodennahen Begrünung begrüßt. Das Grün in unterschiedlicher Form soll lieber in entsiegeltem Boden als in Pflanzenkübel gepflanzt werden. Das helfe der Verdunstung, Versickerung, Rückhaltung und Reinigung des Niederschlagswassers und damit dem Mikroklima und der Aufenthaltsqualität. Teils wird es skeptisch gesehen, ob entsiegelte Flächen als Verkehrswege genutzt werden. Bei einer Teilentsiegelung könnten sich die Besuchermassen auf dem versiegelten, leichter begehbaren Untergrund drängen, während entsiegelte Flächen weniger genutzt würden. Auffällig ist, dass das **Regenwassermanagement** nur im Kontext von Entsiegelung und Bepflanzung thematisiert wird.

UMSETZUNGSIDEEN: BIOSWALES/ REGENGÄRTEN | FREILEGUNG DER BLAU

Starke Überschneidungen mit Bepflanzung und Entsiegelung hat das Thema **Mikroklima**. Es wird als wichtiger Faktor für das Wohlbefinden in der Fußgängerzone bewertet. Problematisch ist insbesondere Überhitzung. Neben der Begrünung (siehe oben) seien für das Mikroklima Sonnenschutz bzw. Verschattung relevant. Dazu gehöre auch die Frage, wie dicht und hoch Häuser stünden und ob Glasfronten reflektieren oder sich aufheizen. Weitere positive Effekte von Begrünung für das Mikroklima werden betont, gleichzeitig auf die Problematik des Wasserverbrauchs hingewiesen. Angesprochen wird die Notwendigkeit einer Belüftungsschneise.

UMSETZUNGSIDEEN: GROSSE SONNENSEGEL VON GEBÄUDE ZU GEBÄUDE | HELLE WANDFARBEN
 SÄULENGÄNGE | DICHT BEBAUUNG

POSITIVBEISPIELE: SÜDEUROPAISCHER RAUM | MITTELMEERREGION | ARABISCHER RAUM

📍 HITZE UND LÄRM IM BEREICH DER **NEUEN STRASSE** WIRKT SICH AUF FUSSGÄNGERZONE AUS

Das Ziel eines **insektenfreundlichen Beleuchtungskonzeptes** wird nicht diskutiert.

4 Ausblick

Insgesamt ergeben sich aus der Online-Beteiligung sehr viele konstruktive und konkrete Ideen sowie Anregungen. In diesen werden weitgehende Zustimmung zu den Zielen, aber auch Skepsis zur Umsetzung formuliert. Einige Beiträge bezogen sich auf Best-Practice-Beispiele aus eigenen Erfahrungen. Die Rückmeldungen sind zielführend für den weiteren Prozess und die nachfolgende Gestaltung. Aus dem Online-Dialog selbst geht hervor, dass sich die Teilnehmenden eine transparente Bearbeitung der Vorschläge und Problemhinweise wünschen.

Welche Anregungen und Vorschläge im Rahmen des Dialoges eingegangen sind, wurde Ende Juli 2021 in einer öffentlichen Veranstaltung vorgestellt. Im Sommer und Herbst 2021 gilt es diese weiter auszuwerten und auf Überführung in die Auslobung zum freiraumplanerischen Wettbewerb hin zu prüfen. Der Fachbereichsausschuss „Stadtentwicklung, Bau und Umwelt“ wird die Auslobung des Wettbewerbs voraussichtlich Ende 2021 beschließen. Der Abschluss des Verfahrens ist im Sommer 2022 geplant. Nach der Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses kann darauf aufbauend die Ausführungsplanung erstellt werden. Im Jahr 2024 sollen dann die Baumaßnahmen vergeben werden, sodass der Bau in den Jahren 2024 bis 2026 in Abschnitten erfolgen kann. Über den aktuellen Fortschritt des Wettbewerbs wird die Stadtplanung auf der städtischen Homepage informieren.

Das Projekt, die Fußgängerzone Hirschstraße/ Bahnhofstraße neu zu gestalten, beschränkt sich jedoch nicht allein auf den Wettbewerb zur Fußgängerzone. Mit der Einrichtung eines städtischen Sanierungsgebietes rund um die Fußgängerzone wird eine umfangreiche Aufwertung auch der angrenzenden Bereiche ermöglicht. Auch hier werden die Beiträge der Online-Beteiligung zur Rate gezogen. Dazu werden noch in diesem Jahr sogenannte „vorbereitende Untersuchungen“ durchgeführt, um städtebauliche und sozialräumliche Defizite parzellenscharf benennen zu können. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden insbesondere die Eigentümer*innen sowie Mieter*innen und Pächter*innen mit eingebunden und befragt. Den aktuellen Stand bietet die Homepage der Sanierungstreuhand Ulm GmbH (<https://san-ulm.de/>).

Wir danken allen Bürger*innen herzlich, für die Teilnahme an der Online-Beteiligung.