



Drucksache-Nr.: 001/2014/3.12
Projekt-Nr.:
DR-Status: öffentlich

Amt: Städtebau
Projektleiter: Ingold, Günther
Projektdurchführender: Ingold, Günther

Beratungsfolge:

Sitzungs- status	Datum	Gremium	
N	16.01.2014	UPT/WA	Vorberatung
Ö	23.01.2014	GR	Beschlussfassung

Verkehrskonzept Innenstadt - Entwicklungskonzept für die Innenstadt von Giengen

Name1 Verkehrsplanung
Name2 Innenstadt
Name3 Konzept

Sachziel:

Erstellung eines Verkehrskonzepts für die Innenstadt von Giengen

Finanzziel:

Aufwand:	€		Haushaltsstelle:	6100-601000
Folgekosten	ÜPL	APL	Bereits verfügt:	14.875 €
Ja ☐ Nein x	Ja ☐ Nein x	Ja ☐ Nein x	Pro Jahr:	€

Terminziel:

Abschließende Beschlussfassung Jan. 2014.
Weitere Umsetzung ab 2014.

Beschlussantrag:

- Der Gemeinderat beschließt das „Verkehrskonzept Innenstadt“ als Entwicklungskonzept für die Innenstadt entsprechend den Maßgaben der Anlage 1 dieser Drucksache „Verkehrskonzept Innenstadt - Verkehrliche Neuordnung“.

Freigabevermerk

Sachgebietsleiter, Datum

Amtsleiter, Datum

Kämmerer, Datum

Oberbürgermeister, Datum

2. Der Gemeinderat beschließt das „Verkehrskonzept Innenstadt“ als Präzisierung der Sanierungsziele für das „Sanierungsgebiet Stadtmitte“ entsprechend den Maßgaben der Anlage 1 „Verkehrskonzept Innenstadt - Verkehrliche Neuordnung“ dieser Drucksache.
3. Die Verwaltung wird beauftragt entsprechend den Maßgaben der Anlage 2 dieser Drucksache „Verkehrskonzept Innenstadt - Weiteres Vorgehen“ vorzugehen.

Anlage/n:

- Anlage 1: „Verkehrskonzept Innenstadt - Verkehrliche Neuordnung“
- Anlage 2: „Verkehrskonzept Innenstadt - Weiteres Vorgehen“
- Anlage 3: „Drucksachen für den Gemeinderat 2005-2013“
- Anlage 4: „Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt“
- Anlage 5: „Grundlegende Lösungsvarianten im Vergleich - Tabelle“
- Anlage 6: „Grundlegende Lösungsvarianten im Vergleich - Graphik“
- Anlage 7: „Untersuchung Varianten und Alternativen“
- Anlage 8: „Reichsstadtmeile“
- Anlage 9: „Gebietskulisse“
- Anlage 10: „Heutige Situation“

Sachverhalt:

I Zusammenfassung

Der **Verkehr** in der Innenstadt beschäftigt seit geraumer Zeit die Öffentlichkeit und den Gemeinderat. Im Jahr 2005 wurde der neu gestaltete Margarete-Steiff-Platz und der Postberg fertig gestellt. Damit entfiel eine Zufahrt in die Altstadt. Der Stadtbus erreicht die Haltestelle Rathaus seither über die Niedere Straße.

Seither wurde der Innenstadtverkehr vielfach im **Gemeinderat** behandelt, immer unter dem Vorbehalt einer zukünftigen Neuordnung, vgl. hierzu die Anlage 3 „Drucksachen für den Gemeinderat 2005-2013“. Die Verwaltung legt nunmehr einen Vorschlag zur Beschlussfassung vor. Dieser Vorschlag beruht auf intensiven Beobachtungen und Zählungen zu verschiedenen Zeitpunkten und Sachverhalten (Fahrverkehr, Parkierung, Aufenthalt), mehrfachen Befragungs- und Gesprächsrunden mit Anliegern, Gewerbetreibenden und Innenstadtbesuchern. Um diesen Vorschlag auszuarbeiten wurden mehrere grundlegende Alternativen verglichen. Hier sind insbesondere die Verkehrsuntersuchung von Fichtner Bauconsulting GmbH aus dem Jahr 2007, der Vorschlag des GHV für die „Schaffung eines Innenstadt-Rings“ aus dem Jahr 2009, die Vorschläge mehrerer Workshopgruppen aus dem Jahr 2012 und das Gutachten „Verkehrskonzept Innenstadt“ des Ingenieurbüros Gansloser (IBG) vom 25.7.2013 zu nennen.

Aufgrund einer sehr umfangreichen und gut angenommenen Bürgerbeteiligung ist eine Fülle weiterer Vorschläge zu Teilbereichen und spezifischen Sachverhalten eingegangen. Deshalb wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Varianten und Einzelvorschläge entwickelt und geprüft. Wo es zum Verständnis und zur Entscheidungsfindung notwendig ist, wird auf diese Einzelvorschläge eingegangen. Die nunmehr vorgelegte Lösung steht am Ende eines langen Erkenntnis- und Entscheidungsprozesses.

Das Verkehrssystem ist im Innenstadtkern wenig verständlich. Es erzeugt viele Umwege und Suchfahrten. Die **neue Lösung** will die Innenstadt als zentralen Arbeitsort und wichtigen Einkaufsstandort sichern, als attraktiven Erlebnisraum für Besucher gestalten und als attraktiven Wohnstandort fortentwickeln. Hierzu werden die Verkehrsabläufe und die Parkplatzsituation neu geordnet. Das Kernstück dieser Neuordnung ist der „Reichsstadtring“ - eine Weiterentwicklung der Lösung „Innenstadt-Ring“ des Gewerbe- und Handelsvereins aus dem Jahre 2009. Der StadtBus verbleibt weiterhin im Zentrum. Die gefundene Lösung ermöglicht es, vor dem Rathaus einen benutzbaren zentralen Platz einzurichten, damit mehr Besucher die Innenstadt aufsuchen. Soweit Parkplätze entfallen ist dies zu kompensieren durch bessere Anfahrbarkeit/Auffindbarkeit und Schaffung neuer öffentlicher Parkplätze.

Die **Haushaltsmittel** sollen möglichst sparsam eingesetzt werden. Sanierung und Modernisierung von Straßen und Platzräumen geht vor Neubau; das Konzept berücksichtigt notwendige Maßnahmen (insb. die Pflastersanierung). Auf kostenintensive Umbauten wird bewusst verzichtet. Das Konzept konzentriert sich stattdessen auf eine neue Verkehrsführung und Verkehrsorganisation und nutzt damit die bereits bestehende Infrastruktur. Die vorgeschlagene Lösung führt zu einer grundlegenden Neuordnung der Verkehrsbeziehungen in der Innenstadt. Sie ist sehr schnell umsetzbar, da das Gesamtkonzept zwingend nur von einer baulichen Maßnahme abhängig ist. Dies ist der Umbau des Knotens Lange Straße / Obertorstraße. Alle übrigen Maßnahmen können schrittweise vorgenommen werden und auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Nachfolgend werden die heutige Situation als *Ausgangslage*, eine *Entwicklungsprognose*, ein neues *Leitbild und Ziele* der zukünftigen Verkehrsentwicklung, das neue *Verkehrskonzept* und *Maßnahmen* beschrieben. Basierend auf Vorschlägen der Bürgerschaft wird eine Reihe von Maßnahmen zur *Entwicklung der Innenstadt* dargestellt.

II Ausgangslage

II.1 Die Innenstadt

Die **Gienger Innenstadt** ist der zentrale innerstädtische Dienstleistungs- und Versorgungsstandort. Hier befinden sich ein Einkaufszentrum (Handelshof / Marktpassage), die Marktstraße als zentrale Einkaufsstraße mit Filialisten und inhabergeführten Fachgeschäften, eine Fülle gastronomischer Betriebe, verschiedene öffentliche Einrichtungen (Rathaus, Stadtbauamt, Volkshochschule,

Haus der Jugend, Stadtbibliothek, Stadtarchiv, i-Punkt, Bürgerhaus Schranne/Eichamt), kirchliche und soziale Einrichtungen (Stadtkirche, Pfarramt, griechische Gemeinde, zwei städtische Kindergärten), viele Dienstleister (Gesundheitsdienstleister, beratende Berufe, mehrere Banken usw.) und mehrere Handwerker (Schuhmacher, Elektro, Friseur, Bäcker usw.). In der Altstadt findet eine Fülle publikumsintensiver Veranstaltungen statt, wie beispielsweise Gottesdienste und kirchliche Veranstaltungen, das Stadtfest, das Kinderfest (teilweise), Wochenmärkte, Weihnachtsmärkte, verkaufsoffene Sonntage usw.. Diese hohe Nutzungsdichte in der Altstadt basiert auf der autofreien Fußgängerzone. Zur Nutzungsvielfalt trägt die umfangreiche Wohnbevölkerung in der Altstadt, der angrenzenden Bleiche und den Quartieren an der Brenz bei – auch wenn das Wohnen oft wenig in Erscheinung tritt. Vielfältige Nutzungsanforderungen und Nutzungsinteressen treffen so auf engem Raum aufeinander und machen vielfältige und unterschiedliche Verkehre notwendig.

Die Innenstadt zeigt erhebliche **strukturelle Schwächen**. In mehreren Gebäuden sind längerdauernde oder häufigere Geschäftsleerstände festzustellen (z.B. Marktstraße 29, 39, 84). Weitere Gebäude stehen vollständig leer (z.B. Marktstraße 38, 62 und 80, Schwarenstedter Straße 6). Etliche Gebäude sind mit wirtschaftlichem Aufwand nicht mehr instandzusetzen (z.B. Kirchplatz 2 „Grabenschule“), andere zeigen deutliche Instandhaltungsmängel und die Spuren unterbliebener Modernisierung. Es sind funktionale Mängel festzustellen. Mehrfach wurden in der Innenstadt fehlende Aufenthaltsorte und Angebote für Jugendliche beklagt. mehrfach wurde der Wunsch nach einer Niederlassung weiterer Fachärzte geäußert. Die öffentliche Infrastruktur zeigt erhebliche Defizite. Hier sind umfangreiche Straßenschäden zu nennen (generell alle mit Porphyr belegten Flächen, insb. in den Fahrbahnbereichen), mangelnde Aufenthaltsqualität (Kirchplatz, Kirchgasse, Marktstraße, Rathausplatz, Memminger Torplatz), fehlendes Stadtgrün (insb. in der Marktstraße), fehlende Oberflächenbefestigung (Kirchplatz, Schrankenparkplatz), fehlende Gestaltung (Platz der Deutschen Einheit, nördlicher Kirchplatz), Ausstattungsmängel (Stadtmobiliar einschl. moderner Beleuchtungstechnik), fehlende Kinderspielmöglichkeiten (insb. im Umfeld der Rathauses und der Stadtkirche).

II.2 Die Verkehrsführung

Die **Verkehrsführung** ist für Autofahrer unübersichtlich und zeitraubend. Die schmalen Straßenräume führen dazu, dass etliche Straßen nur in einer Richtung befahren werden können. Die Fahrzeugführer werden zu häufigen Richtungswechseln gezwungen. Dies gilt insbesondere auf der Route vom Schwibbogenplatz über den Rathausplatz zum Kirchplatz bzw. der Langen Straße. Das System der Einbahnstraßen erschwert eine schnelle Verbindung von den Einkaufsstätten im Ried in die historische Altstadt. Umgekehrt ist die Lange Straße mit Ampelvermeidungsverkehr belastet, worüber sich Anwohner beschweren.

Die **Zufahrtssituation** (d.h. die Ein- und Ausfahrten der Innenstadt) ist von großer Bedeutung für das Verkehrsgeschehen. Die Bewohner der Südstadt, der Rechbergwanne und der Schwage kommen vorwiegend über die Beethovenstraße und Planiestraße. Sie fahren in die Obertorstraße ein. Die Bewohner aus dem Bachtal, Hohenmemmingen und der Memminger Wanne haben mehrere Wege in die Innenstadt: Zufahrt über Wiesenstraße und Hähnlestraße, Zufahrt über den

Memminger Torplatz und Zufahrt über die Obertorstraße. Die Besucher aus dem Unteren Brenztal, aber auch die Bewohner aus Burgberg und Hürben dürften vorzugsweise über die Spitalstraße einfahren. Diese Zufahrtssituation wäre nur mit schwerwiegenden Eingriffen in das Gesamtgefüge und hohen Investitionen änderbar. Vgl. hierzu die Anlage 4 „Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt“.

II.3 Die Parkplätze

Die Situation im ruhenden Verkehr hat einen wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität der Innenstadt als Versorgungs- und Geschäftsstandort. **Parkplätze** sind ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor für Geschäfte, Dienstleistungs- und Kultureinrichtungen. Motorisierte Kunden sind bestrebt möglichst dicht am Wunschziel zu parken. PKW-Kunden geben bei ihren Einkäufen deutlich mehr Geld aus als nichtmotorisierte Kunden. Damit tragen sie überproportional zum Innenstadthandel bei. Im Jahr 2005 wurde ein Parkzonenkonzept und die Änderung der Parkgebührenordnung beschlossen. Dem Beschluss entsprechend wurden im Umfeld der Fußgängerzone die Parkgebührenautomaten abgebaut (Schrannenparkplatz, Schrankenstraße, Färberstraße, Kirchplatz bzw. vor Grabenschule). Die Parkplätze werden nunmehr als Kurzzeitparkplätze mit Parkscheibe bewirtschaftet. Die vorhandenen Parkautomaten sind heute veraltet und technisch unzuverlässig. Sie sind daher abzubauen bzw. zu ersetzen. Wenn in dieser Drucksache von Parkplätzen gesprochen wird, so sind ausschließlich öffentliche Parkplätze zur allgemeinen Nutzung gemeint (und keine privaten Stellplätze).

Mit der Umgestaltung des Postberges sind im Innenstadtbereich die **Parkplätze** am Postberg und auf dem Schwibbogenplatz (heute Margarete-Steiff-Platz) entfallen. Mit der zeitweiligen Sperrung von Teilen des „Rathausplatzes“ entfallen mehrere Parkplätze. Neue Parkplätze sind in der Langen Straße (2004), in der Hermaringer Straße (2005), der Hähnlestraße, hinter der Moschee in der Spitalstraße und am Bahndamm entlang der Hermaringer Straße (2006), an der Planiestraße (2008) und im Mühlenweg (2011) angelegt worden. Diese Parkplätze entlasten die Innenstadt, werden aber nicht alle wirksam als Parkgelegenheiten für Besucher der Fußgängerzonen. In Untersuchungen von Industrie- und Handelskammern werden Abstände bis zu 200 m zwischen Eingang zur Fußgängerzone und Parkplatz als wirksam genannt. Dieser Wert wird auch von uns zu Grunde gelegt. Das Einkaufszentrum in der Unteren Marktstraße ist aus Sicht des Autofahrers zur Riedstraße orientiert. Der Weg in die Marktpassage wirkt nicht einladend. Es wird keine städtebauliche Zugehörigkeit zur Marktstraße signalisiert. Für den Betrachter erscheint der Magnetbetrieb Marktpassage/Handelshof nicht in die Fußgängerzone Marktstraße einbezogen. Die Untere Marktstraße stellt sich als Lücke dar, in der sich auch nicht ausreichend Parkplätze befinden. Motorisierte Innenstadtbesucher werden damit nicht motiviert, sowohl zum Einkaufszentrum wie in die Fußgängerzone zu laufen.

Im Laufe der Zeit sind mehrfach **Änderungen** eingetreten. Dies sind z.B. die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen im Geißenmarkt und vor der Sparkasse oder die Änderung der Vorfahrt Riedstraße / Hähnlestraße. Die Belagserneuerung der Mittleren Marktstraße wurde genutzt, um den Marktbesuchern bessere Aufstellmöglichkeiten zu schaffen (Reduzierung der Lampenstandorte).

II.4 Wohnen in der Innenstadt

Die Innenstadt ist ein bedeutender **Wohnstandort**. Etliche Bewohner der Innenstadt beklagen Verkehrsgefährdungen in den engen Straßenräumen, Schleichverkehre durch die Innenstadt und die Bleiche und zu hohe Fahrgeschwindigkeiten (vor allem in der Langen Straße). Die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit wohnungsnaher Stellplätze bzw. Parkplätze trägt zum Wert und zur Attraktivität der Immobilien bei. Anwohner sehen sich jedoch einer starken Konkurrenz um „ihre“ Parkplätze in „ihren“ Wohnstraßen ausgesetzt. Wohnungsnaher Parkplätze werden tagsüber und oft auch abends bevorzugt von Dauerparkern (meist Beschäftigte) und Innenstadtbesuchern eingenommen. Die Stadt Giengen hat keine Stellplatzsatzung, was diesen Parkierungsdruck auf den öffentlichen Flächen noch erhöht. Auch im Bereich der **Bleichebrücke** liegen Beschwerden vor (Schleichverkehr durchs Wohngebiet, Nutzung der Bleichebrücke durch LKW trotz starker Tonnagebeschränkung, überhöhte Fahrgeschwindigkeiten). Aufgrund einer Verkehrszählung wurde festgestellt, dass die Belastung im üblichen Rahmen eines Wohngebietes liegt.

II.5 Nähere Untersuchungen

Im Anschluss an das Parkzonenkonzept wurden weitere verkehrliche Sachverhalte untersucht und Gemeinderat und Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht. 2006 und 2007 erstreckten sich umfangreiche **Untersuchungen** auf die Verkehrssituation in der Innenstadt (Altstadt und angrenzende Bereiche wie z.B. die Bergschule). Am 27.03.2007 wurde die Öffentlichkeit im Rahmen einer öffentlichen Gemeinderatssitzung und am 23.05.2007 die Mitglieder des Gewerbe- und Handelsvereines über die bisherigen Ergebnisse eingehend unterrichtet. Am 26.7.2007 wurde die Verwaltung beauftragt, eine Neuplanung für den Rathausplatz einzuleiten. Hierzu wurde ein Entwurfsworkshop mit mehreren Büros durchgeführt. Drei der beteiligten Büros stellten am 17.01.2008 ihre Ergebnisse im Gemeinderat vor. Der Gewerbe- und Handelsverein hat in der weiteren Folge ein eigenes Konzept entwickelt: „Im Ringverkehr durch die Innenstadt“. Darüber berichtete die Heidenheimer Zeitung am Samstag, den 05.12.2009 in großer Aufmachung.

II.6 Fazit

Die **Zusammenfassung** der verkehrlichen Situation der Innenstadt zeigt:

Verkehrssystem

- Die Verkehrsführung ist unübersichtlich und zeitraubend.
- Es stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Diese liegen jedoch verstreut, was zu einem vermehrten Parksuchverkehr führt. Insbesondere liegen zentrale Parkplätze verstreut (unverbunden).
- Der PKW ist dominierendes Verkehrsmittel, insbesondere im Einkaufsverkehr.
- Behinderungen entstehen durch „Querverkehr“ (Rathausplatz, Margarete-Steiff-Platz), Hindernisse (parkende Fahrzeuge, ungünstig angeordnete Außenbewirtung, auch Geschäftsauslagen). Damit wird Passantenströmen die Sicht verstellt und das Bewegen und Fortkommen erschwert.

Gestaltung des Verkehrsraumes

- Der Verkehrsraum zeigt starke Mängel. Zum einen sind Flächen nicht ausreichend befestigt (Schrannenparkplatz, nördlicher Kirchplatz), zum anderen zeigen sich massive Schäden am Porphyrpflaster. Dies mindert die Attraktivität der Innenstadt. Es führt gleichzeitig zu hohen Aufwendungen für Instandhaltung und Verkehrssicherung. Die Pflasterschäden sind insbesondere am Rathausplatz, in der Obertorstraße, der Hohen und Niederen sowie der Kirchgasse augenfällig.
- Das Verhältnis zwischen Aufenthaltsbereichen und Fahrflächen ist ungünstig – der ruhende und fließende Verkehr wirkt dominant. Dies verringert die Flächen, für Geschäftsauslagen, Freiluftgastronomie und erlebnisorientierte Nutzungen. Die Aufenthaltsqualität leidet.

Strukturelle Mängel

- Der Innenstadthandel leidet unter Kaufkraftverlusten und Leerständen, wozu die unbefriedigende Verkehrssituation beiträgt.
- Ebenso leiden das innerstädtische Wohnen und die Gebäudesubstanz. Feststellbar sind die Folgen mangelnder Investitionsbereitschaft und ein Instandhaltungsrückstau.

•

Öffentlicher Personenverkehr

- Mit den StadtBus-Haltestellen Rathaus und Marktpassage werden zwei zentrale Punkte angefahren. Der Stadtbus erhöht Attraktivität und Frequenz der Innenstadt. Zentrale Haltestellen verbessern die Erreichbarkeit der Innenstadt und ermöglichen weiten Bevölkerungskreisen eine soziale Teilhabe.
- Das Angebot an Taxen und Taxistandplätzen ist unzureichend.
- Die Haltestellen der RBS sind zu unauffällig.

Fazit

- Das heutige Verkehrssystem mindert die Attraktivität der Innenstadt, beeinträchtigt deren Geschäftsleben und führt zu unwirtschaftlichen Aufwendungen.
- Zu jedem Zeitpunkt war ein hohes Interesse der Öffentlichkeit festzustellen. Von Beginn an war die Gestaltung des Rathausplatzes und Änderungen der Parkraumsituation umstritten. Mittlerweile ist eine geringfügige Annäherung zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen zu beobachten.

III Neuer Entwicklungsansatz

III.1 Umfassende Bürgerbeteiligung

Am 15.2.2012 hat der Gemeinderat beschlossen, ein „**Verkehrskonzept Innenstadt**“ aufzustellen (DRS 007/2012/3.12). Damit wurde eine umfassende Bürgerbeteiligung zum Verkehrskonzept Innenstadt beschlossen.

Verkehrsplanung erfolgt üblicherweise auf der Grundlage von Konzepten und Entwürfen, die von Fachplanern erstellt werden und anschließend der Öffentlichkeit und den Gemeinderäten vorgestellt werden. Der **methodische Ansatz** des

Verkehrskonzeptes Innenstadt basierte darauf, zuerst die Anregungen und Vorschläge der Bürgerschaft aufzunehmen, um diese dann als Grundlage für die Ausarbeitung der Planung durch Fachleute zu nutzen. Die Bürger/innen wurden hier als Berater, Ideengeber und Experte in eigener Sache begriffen, deren spezifisches Wissen und Erfahrung beigezogen wurde. Dieser Ansatz führt im Gegensatz zum „klassischen“ Vorgehen dazu, dass einzelne Vorschläge nicht miteinander vereinbar sind oder sich direkt widersprechen (z.B. den Rathausplatz für Fahrkehr zu öffnen oder zu schließen). Dies macht eine fachlich fundierte Aufbereitung und Bewertung notwendig. Daher wurde das Ingenieurbüro Gansloser mit einer Bewertung der Bürgervorschläge und der Erarbeitung mehrerer Verkehrsalternativen beauftragt, bewusst jedoch erst zu einem vergleichsweise späten Zeitpunkt. Die daraus gewonnenen Vorschläge und Erkenntnisse hatten als Prüfmaßstab die Zielformulierungen mehrerer Workshopgruppen - das heißt, die Bewertung erfolgte auf Grundlage bürgerschaftlicher Äußerungen. Nach Vorlage der Ergebnisse des Ingenieurbüros Gansloser erfolgte eine weitere Überprüfung durch zwei öffentliche Begehungen und eine öffentliche Probefahrt des StadtBusses. Zum Abschluss wird nunmehr von der Verwaltung eine kohärente, konsistente Lösung vorgeschlagen, um die Entscheidung zwischen den zu Tage getretenen unterschiedlichen Interessen und Vorschlägen herbeizuführen. Dieser methodische Ansatz wurde auch konsequent umgesetzt.

III.2 Der Konsultationsprozess

Erster wesentlicher Verfahrensschritt war eine **Bürgerversammlung** als Auftaktveranstaltung im Mai 2012, beschlossen in der Gemeinderatssitzung vom 15.3.2012 (DRS 039/2012/3.12). Die Auftaktveranstaltung war als interaktive Ausstellung konzipiert. In mehreren sogenannten Themenkabinetten wurden wesentliche Sachverhalte der innerstädtischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung angesprochen.

Die ca. 100 Besucher nutzten die Möglichkeit, sich in „Themenkabinetten“ zu informieren und ihre Meinungen und Standpunkte vorzubringen. In einem umfangreichen Konsultationsverfahren sind sehr viele Äußerungen eingegangen, überwiegend als Briefe oder emails. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von Einzel- und Gruppengespräche geführt. In einer Reihe von Workshops wurden Vorschläge zur Verkehrsplanung und zur Entwicklung der Innenstadt erarbeitet. Weiterhin werden bereits bekannte Vorschläge in das Verfahren eingebracht und der aktuelle Kenntnisstand der Bau- und der Ordnungsverwaltung genutzt. Die Arbeitsweise war auf eine **umfassende Betrachtung der Innenstadt** und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten angelegt (Querschnittsorientierung anstelle einer sektoralen Betrachtung). Sowohl im redaktionellen Teil der Heidenheimer Zeitung wie den Stadtnachrichten wurde intensiv berichtet.

Am 18.10.2012 wurden dem Gemeinderat und der Öffentlichkeit neue Planungsüberlegungen zur **Riedanbindung** (sog. „Westanbindung“) vorgestellt. Diese haben mittelbar Auswirkungen auf die verkehrlichen Verhältnisse im Betrachtungsbereich der Innenstadt (vgl. DRS Nr. 114/2012/3.12).

Die Nutzung unterschiedlicher **Kommunikationswege** (Bürgerversammlung mit Themenkabinetten, Fragebögen, Briefe und emails, Workshops, teilweise direkte persönliche Ansprache) hat zu einer überraschend starken Bürgerbeteiligung geführt.

Zu vielen Sachfragen hat sich eine differenzierte öffentliche Wahrnehmung gezeigt, entsprechend vielfältig und oft kontrovers ist das Meinungsbild.

Nach der Bürgerversammlung am 23.5.2012 wurden mehrere **Workshop-Gruppen** eingerichtet. Die Gruppe „Arbeiten“ und die Gruppe „Einkaufen, Handel und Dienstleistung“ haben bei ihrem ersten Treffen separat getagt, bei allen anschließenden Treffen jedoch gemeinsam. Die gleiche Handhabung fand in den Gruppen „Kultur, Identität, Tradition“ und „Aufenthalt, Freizeit und Erholung“. Die Gruppe „Wohnen“ hat sich jeweils separat getroffen. Alle Workshop-Gruppen wurden von Verwaltungsmitarbeitern moderiert und betreut. Die Ergebnisse der Workshops sind Öffentlichkeit und Gemeinderat am 28.2.2013 mitgeteilt worden.

In der Folge wurde das Ingenieurbüro Gansloser beauftragt, basierend auf den vorliegenden Vorschlägen mehrere Verkehrsalternativen zu erarbeiten. Das Ergebnis wurde dem Gemeinderat am 18.7.2013 vorgestellt (DRS 101/2013/3.12).

IV Entwicklungsprognose

Die **demographische Entwicklung** wird das Verkehrsgeschehen beeinflussen. Insbesondere ist mit einem steigenden Anteil älterer Personen zu rechnen. Damit steigt der Bedarf eines hochwertigen innerstädtischen Wohnangebotes, nach gut und bequem erreichbaren Parkplätzen, bequem und sicher benutzbaren öffentlichen Freiräumen mit entsprechender Aufenthaltsqualität und gut erreichbaren Einkaufs-, Unterhaltungs- und Kulturangeboten. Hierbei spielt eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes und der öffentlichen Einrichtungen eine große Rolle. Mit zunehmendem Alter nimmt der Aktionsradius im Fahrverkehr wie als Fußgänger ab, das Nahumfeld wird tendenziell wichtiger. Hierauf haben Wohnungswirtschaft, Handel und Dienstleistungsbetriebe mit ihren Angeboten zu reagieren. Das Bedürfnis nach gut und bequem benutzbaren öffentlichen Räumen (z.B. mit Sitzgelegenheiten) wird größer. Auf längere Frist ist mit einer sinkenden Einwohnerzahl zu rechnen. Daraus kann aber nicht abgeleitet werden, dass Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt abnehmen müssen. Seit geraumer Zeit lässt sich beobachten, dass innerstädtische Lagen vermehrt nachgefragt werden. Nachdem die Firma AWG die Innenstadt verlassen hat, kann deren früheres Betriebsgelände für anspruchsvollen Wohnungsbau genutzt werden.

Die **Verkehrsmengen** werden im wesentlichen erhalten bleiben. Faktoren, die zu einer wesentlichen Änderung des Verkehrsverhaltens oder der Verkehrsmengen im motorisierten Verkehr führen würden, sind derzeit nicht erkennbar. Die Innenstadt wird daher im gesamtstädtischen Verkehrsgeschehen weiterhin ein wichtiges Ziel sein (Anlieferung und sonstige Geschäftsverkehre, Freizeitverkehr, Einpendler, Wohnbevölkerung). Ebenso wird die Innenstadt Quelle unterschiedlicher Verkehre sein (Wohnen, Geschäftsverkehr). Dies legt es nahe, das derzeitige Verkehrsnetz im wesentlichen zu erhalten und zu konsolidieren. Mit Verlagerungen des Durchgangsverkehrs auf die tangentialen Straßen können empfindliche Bereiche entlastet werden (insb. Obertorstraße, Hohe Straße, Bleiche).

Die wichtigste Maßnahme für die Innenstadt ist die **Westanbindung** des Gewerbe- und Industriegebietes Ried. Damit lässt sich eine Entlastung der Innenstadt erreichen, insbesondere von Schwerverkehr. Damit lassen sich zwei wesentliche Effekte erreichen. Zum einen eine Verringerung von „Transitverkehr“ durch die

Altstadt aus Richtung Südstadt und Herbrechtingen in Richtung Ried und zurück. Zum anderen eine Entlastung des zur Altstadt tangentialen Straßenzuges Memminger Straße - Planiestraße - Beethovenstraße.

Bis 2020 soll das **Sanierungsgebiet** Stadtmitte Impulse setzen. Aus Städtebauförderungsmitteln können sowohl private Investitionen wie öffentliche Maßnahmen gefördert werden. Wir rechnen mit einem erheblichen Einsatz an Fördermitteln für die Verbesserung von Straßen, Wegen und Plätzen.

Der **öffentliche Verkehr** steht vor großen Herausforderungen. Sinkende Schülerzahlen verringern die Auslastung und Wirtschaftlichkeit. Die durchgehende Massenmotorisierung erzeugt einen scharfen Wettbewerb mit dem PKW. Die Brenzbahn ist ein bedeutender Teil der Wohnqualität. Eine Taktverdichtung und/oder ein Ausbau der Brenzbahn würde die Attraktivität als Wohnstandort bedeutend anheben. Giengen verfügt mit dem StadtBus über einen guten und ausreichend dichten öffentlichen Nahverkehr. Weiterhin bestehen Buslinien in umliegende Ortsteile und andere Gemeinden (HVG, RBS). Um diese Qualität zu erhalten sind erhebliche kommunale Finanzmittel erforderlich.

Mit dem vorgestellten Konzept können **Suchwege** in der Altstadt verkürzt werden. Hier ist insbesondere die Suche nach Parkplätzen im Rathausumfeld anzusprechen. Außerdem werden einige (nicht alle!) „Transitverkehre“ weniger attraktiv. Dies führt mittelbar zu einer höheren Aufenthaltsqualität und damit reizvolleren Innenstadt.

Mittel- und langfristig ist mit einer deutlichen Zunahme der so genannten **E-Mobilität zu rechnen**, insbesondere einem signifikanten Anteil an batteriegetriebenen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern am Individualverkehr. Hierfür sind Ladestationen („Stromtankstellen“) erforderlich, auch im öffentlichen Raum. Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass Ladestationen auf Parkplätzen im öffentlichen Raum entstehen und diese aus dem vorhandenen lokalen Niederspannungsnetz zu versorgen sind. Die technische Machbarkeit dürfte bereits heute gegeben sein. Anzahl und Lage einzelner Stationen lassen sich aktuell nicht festlegen, da die Entwicklung des Bedarfs und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen noch nicht verlässlich prognostizierbar sind.

Es sind deutliche **Verbesserungen** der verkehrliche Situation der Innenstadt möglich, ohne dass dies zu tiefgreifenden Einschnitten in die Stadtstruktur bzw. Infrastruktur führt. Dies kann schrittweise erreicht werden.

Verkehrssystem

- Die Verkehrsführung kann mit einem Ringsystem bedeutend vereinfacht werden.
- Eine Zusammenfassung der Parkplätze minimiert Suchfahrten und kann die Auslastung verbessern.
- Der PKW bleibt dominierendes Verkehrsmittel.
- Die Neugestaltung eines „autofreien“ Rathausplatzes schafft neue städtebauliche Chancen.

Gestaltung des Verkehrsraumes

- Verkehrsräume können neu gestaltet werden, um Aufenthaltsflächen zu schaffen. In wichtigen Bereichen können Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden. Dies kann zu einer erneuten Belebung führen.

- Vorrangiger Gestaltungsbedarf besteht im Bereich Rathausplatz / Kirchgasse bzw. im gesamten Rathausumfeld (zentraler Platz, zentrales Gebäude, zentrales Parken).

Strukturelle Mängel

- Das Sanierungsgebiet Planie kann einen wichtigen Beitrag zur Behebung struktureller Mängel leisten.

Öffentlicher Personenverkehr

- Der öffentliche Nahverkehr braucht weiterhin die Innenstadt als wichtigstes Ziel seiner Kundschaft.

Fazit

- Die Strukturprobleme sind eine wesentliche Belastung der Innenstadt. Verkehrliche Verbesserungen, eine Aufwertung privater Gebäude, ein maßvoller Zubau (zentrales Gebäude, Wohnen an der Brenz) und die private Investitionen in den Gebäudebestand können im Zusammenwirken diese Strukturprobleme lösen.

V Leitbild und Ziele

Städtebauliches und verkehrliches **Leitbild** für die Zukunft ist eine lebendige florierende Innenstadt. Diese entsteht aus der Mischung von Geschäften, Verwaltungen und Büros, Kultur, Wohnen und Gastronomie in der Altstadt. Sie profitiert von der Nähe zur Fa. Steiff als touristischem Magnet und zum Giengener Ried mit seinen Einkaufsmöglichkeiten. Auf rückläufige Einwohnerzahlen und demographischen Wandel ist mit Anpassung und Sicherung der Infrastruktur zu reagieren. Bisherige wachstumsorientierte Strategien werden durch bestandssichernde Konzepte ersetzt. Daraus folgt das verkehrliche Leitbild für die Innenstadt. Sie muss einerseits gut erreichbar sein und andererseits geringen verkehrsbedingten Belastungen ausgesetzt sein. Eine klare Verkehrsführung erleichtert das Werben um Kunden und Besucher und vereinfacht die Verkehrsabläufe. Mit kleinen Schritten soll das große Ziel einer barrierefreien Mobilität erreicht werden. Parkplätze sollen möglichst ohne Umwege und störungsfrei erreichbar sein. Der öffentliche Nahverkehr wird gestärkt. Der Fußgänger- und radverkehr sowie das Verweilen auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen soll gestärkt werden.

Die Marktstraße ist weiterhin das Rückgrat der Innenstadt. Die „Welt von Steiff“ und das Einkaufszentrum „Marktpassage/Handelshof“ werden miteinander verbunden. Diese „**Reichsstadtmeile**“ ist und bleibt Giengens hauptsächliche Auflage (vgl. Anlage 8 „Reichsstadtmeile“). Wegen ihrer Länge ist eine funktionale und gestalterische Differenzierung notwendig. Somit sprechen wir nicht von einer Fußgängerzone, sondern von einer Abfolge unterschiedlicher Aufenthalts- und Bewegungsräume mit jeweils eigenem Charakter. Die Fußgängerzone im klassischen Sinn als Einkaufsstraße hat eine überschaubare Größe bzw. Länge von etwas über 200 m.

Aus diesem Leitbild ergeben sich die wichtigsten **Ziele**

- Die Innenstadt ist für alle und einfach erreichbar; der ÖPNV fährt ins Zentrum.

- Innerhalb der Innenstadt wird eine prioritäre Route, der **Reichsstadtring**, in Form eines einfachen und gut nachvollziehbaren Ringsystems geschaffen. Auf diesem Reichsstadtring sollen die Verkehre gebündelt werden. Dies verringert Umwege und Suchverkehre.
- Parkplatzsuchenden sind zentrumsnahe **Parkplätze** für Kurzzeitparker zur Verfügung zu stellen. Im Norden sind die Parkplätze im Bereich des nördlichen Kirchplatzes, hinter dem Rathaus und der Kirchgasse zu konzentrieren und miteinander zu verbinden. Im Süden sind die zentrumsnahen Parkplätze am Schwibbogenplatz und in der Färberstraße vorzuhalten. Langzeitparken findet an der Peripherie statt (Nähe Bergschule, Brenzufer, Hermaringer Straße usw.). Die nördlichen Parkplätze sind als „Parkplatzroute“ mit minimalem Parksuchverkehr auszuschildern. Die zentralen Parkplätze (Kirchgasse, Lange Straße, Hinter dem Rathaus) sind miteinander zu verbinden und damit zu einem Ziel zu machen.
- Der **Wirtschaftsverkehr** ist nutzungsgerecht und möglichst konfliktarm zu regeln. In den Fußgängerzonen ist ein Zeitfenster festzulegen, innerhalb dessen die Kundennutzung durch Andienungsverkehr nicht gestört wird.
- Die Linie für den **StadtBus** ist der neuen Verkehrsführung anzupassen. Der StadtBus schafft weiterhin die Verbindung zwischen der Innenstadt, den Schulen, den Wohngebieten der Kernstadt und dem Bahnhof als zentralen Umsteigepunkt des Öffentlichen Verkehrs. Der Eingriff in das System ist möglichst gering zu halten.
- Die Linienführung der **RBS** ist geringfügig anzupassen. Die Haltestelle Marktpassage ist zu verlegen (zukünftig gemeinsame Haltestelle mit dem StadtBus).
- Die „**Hotelroute**“ wird der neuen Verkehrsführung angepasst.
- Das dichte und abwechslungsreiche **Fußwegenetz** ist zu erhalten. Ein neuer Fußgängersteg verbindet das südliche Brenzufer über die Ruprechtstraße mit der Fußgängerzone.
- Das **Radwegenetz** ist zu markieren und auszubilden. Wichtige Verbindungen sind in Ost-West-Richtung die Planiestraße, die Wasserschapfstraße und die Verbindung Postberg - Lange Straße zur Verfügung. Fahrradfahrer können durch die Fußgängerzonen Postberg und Rathausplatz geführt werden. In Nord-Süd-Richtung stehen die Obertorstraße - Hohestraße und die Biberstraße - Badstraße als Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die übrigen Fußgängerzonen sollten für fahrradfahrer nicht frei gegeben werden.
- Die Marktstraße wird als „**Reichsstadtmeile**“ entwickelt. Ihren Charakter erhält sie durch die Abfolge touristisch orientierter Margarete-Steiff-Platz - Fußgängerzone Postberg als Entree in die Innenstadt – Rathausplatz als urbaner Treffpunkt – Fußgängerzone Mittlere Marktstraße als Haupteinkaufsstraße bzw. Geschäftslage im historischen Altstadtkern – Verkehrsberuhigter Bereich Untere Marktstraße – Einkaufszentrum Marktpassage / Handelshof als Einkaufsmagnet und Abschluss der Innenstadt.
- Passanten sollen sich wohl und sicher fühlen. In der Innenstadt, insbesondere aber auf der Reichsstadtmeile ist ein ungestörtes Einkaufen und ein angenehmer **Aufenthalt** möglich. Die Besucher nutzen die kommerziellen, kulturellen und sozialen Angebote. Sie beleben den öffentlichen Raum. Mobilitätshindernisse werden minimiert.
- Der **Rathausplatz** wird als zentraler Platz ausgebaut. Damit ist der Rathausplatz der zentrale Mittelpunkt der Innenstadt und der attraktive Treffpunkt auf der Reichsstadtmeile. Diese neuen Aufenthaltsflächen locken mehr Besucher in die Innenstadt.

- **Wohnen** trägt zum Charme und Flair bei. In der Innenstadt ist die Wohnqualität als Teil des kleinstädtischen Flairs und Charmes zu sichern. Soweit ausreichend Bedarf geltend gemacht wird, können Anwohnerparkzonen eingerichtet werden.
- Die **Infrastruktur** ist in ihrem Wert zu erhalten. Öffentliche Ausgaben sind zu begrenzen und möglichst wirtschaftlich vorzunehmen.

VI Verkehrskonzept und Maßnahmen

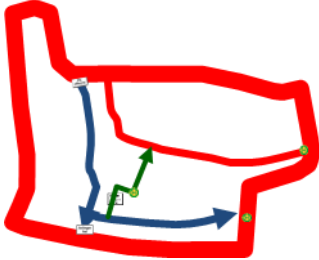
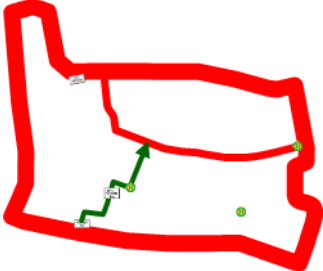
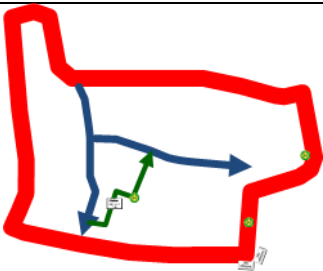
Das **Verkehrskonzept** berücksichtigt folgende Gesichtspunkte:

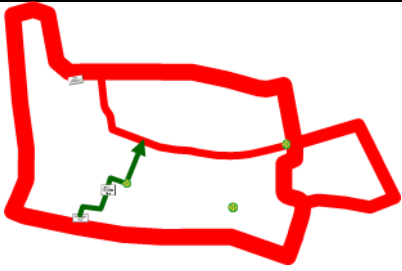
- Eine neue Verkehrsführung als Ringlösung.
- Der Festlegung bzw. Überprüfung der Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt.
- Die Festlegung der Fahrrichtungen.
- Die Festlegung der Fußgängerzonen.
- Die Neuordnung von Straßenräumen und Parkplätzen.
- Eine teilweise Neuordnung der Verkehrsverhältnisse im Ried.
- Anpassungsmaßnahmen im ÖPNV, insbesondere der StadtBus-Linien.
- Die Ordnung des Anlieferungsverkehres.
- Die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche und von Anwohnerparkzonen.

Für die **Verkehrsführung** wurden mehrere grundlegende Lösungen untersucht. Alle Lösungen bündeln den Verkehr in der Innenstadt auf einem „Ring“. Diese Verkehrslösungen wurden von uns verglichen und tabellarisch dargestellt. Dabei zeigt sich ein struktureller Unterschied. Einmal wird ein peripheres System angestrebt, bei dem möglichst viele Verkehre um die Altstadt geführt werden sollen (Lösungen des IB Gansloser). Zwei weitere Vorschläge wollen die Verkehrsabwicklung mit einem zentralen (innenliegenden) Ring bewerkstelligen. Vgl. zu den nachfolgenden Ausführungen die Anlagen 5 und 6 zu dieser Drucksache („Grundlegende Lösungsvarianten im Vergleich“).

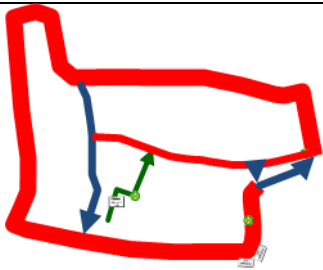
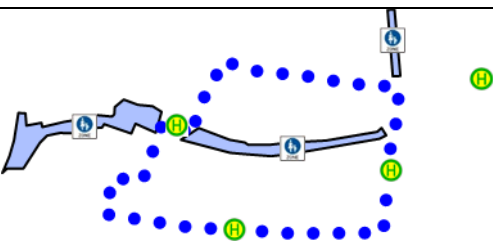
Das Ingenieurbüro Gansloser hat 5 Varianten vorgelegt. Vier von fünf Varianten ist ein „**Äußerer Ring**“ gemeinsam, d.h. eine Verkehrsführung rund um die Innen- bzw. Altstadt auf der Planiestraße, der Badstraße, der Biberstraße (alternativ: Bleiche statt Biberstraße), der Lederstraße und der Margarete-Steiff- und Burgstraße. Damit gehen alle Lösungen davon aus, dass innere Verkehre auch über die Innenstadttangenten (Planiestraße, Burgstraße) und nicht nur innerhalb der Innenstadtbereich abzuwickeln sind. Entlastungswirkungen ergeben sich, wenn die (motorisierten) Verkehrsteilnehmer einen Teil ihrer Wege auf dem äußeren Ring zurücklegen. Die Verkehre innerhalb der Altstadt werden auf unterschiedlichen Wegen geführt. Variante 4 geht von einem inneren Ring aus.

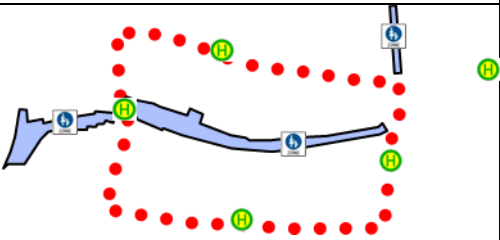
Die Lösung des „Äußeren Ringes“ - Vier Varianten des Ingenieurbüros Gansloser (IBG)

	Burgstraße - Biberstraße (IBG Variante 1) • HAUPTSCHLIEßUNG: Planiestr. - Badstr. - Untere Marktstr. - Biberstr. - Lederstr. - Färberstr. - MS-Straße - MS-Platz - Burgstr. - Waldhornkreuzung -Heidenheimer Str.. • Ausbau der Langen Str. als neue Querverbindung, Lange Str. und Schrankenstr. im Gegenverkehr befahrbar. • Obertorstr. - Hohe Str. nur für Anlieger frei. • Ausbau Biberstraße / Untere Marktstraße (Gegenverkehr zwischen Lederstraße und Haehnlestraße). • Sperrung Niedere Straße, ausgenommen StadtBus. Bisherige Linienführung beibehalten. • Bleiche und östliche Lederstraße als Anliegerbereich, Entlastung KiGa Lederstr..
	Burgstraße - Bleiche (IBG Variante 2) • HAUPTSCHLIEßUNGSRING: Planiestr. - Badstr. - Untere Marktstr. - Bleiche - Lederstr. - Färberstr. - MS-Straße - MS-Platz - Burgstr. - Waldhornkreuzung -Heidenheimer Str. • Ausbau der Langen Str. als neue Querverbindung, Lange Str. und Schrankenstr. im Gegenverkehr befahrbar. • Obertorstr. - Hohe Str. nur für Anlieger frei. • Ausbau Bleiche (Gegenverkehr zwischen Lederstr. und Haehnlestr). • Sperrung Niedere Straße, ausgenommen StadtBus. Bisherige Linienführung beibehalten. • Keine Entlastung KiGa Lederstr., Bleiche.
	Obertorstraße - Einbahnverkehr Lange Straße (IBG Variante 3) • Gesplittete Verkehrsführung: • Führung gegen den Uhrzeigersinn: Planiestr. - Obere Torstr. - Rathausplatz - Niedere Gasse - Lederstr. - Biberstr. - Untere Marktstr. - Badstr. • Mit dem Uhrzeigersinn: Planiestr. - Badstr. - Untere Marktstr. - Biberstr. - Lederstr. - Färberstr. - MS-Straße - MS-Platz - Burgstr. - Waldhornkreuzung -Heidenheimer Str. • Lange Straße bleibt Einbahnstraße. • Durchfahrtsverkehr Obertorstr. - Hohe Str. • Ausbau Biberstraße / Untere Marktstraße (Gegenverkehr zwischen Lederstraße und Haehnlestraße). • Sperrung Niedere Straße, ausgenommen StadtBus. Bisherige Linienführung beibehalten.

	Bleiche und östliche Lederstraße als Anliegerbereich, Entlastung KiGa Lederstr..
	Riedanbindung (Variante 5) - Im Gegenverkehr befahrbarer Haupteerschließungsring: Planiestr. - Badstr. - Haehnlestr. - Riedstr. - Mühlenweg - Bleiche - Lederstr. - Färberstr. - MS-Straße - MS-Platz - Burgstr. - Waldhornkreuzung - Heidenheimer Str. - Schrannenstr. - Lange Str. im Gegenverkehr befahrbar. - Ausbau Mühlenweg, Bleiche, Schrannestr. und Lange Str. - Obertorstr. und Hohe Str. nur für Anlieger. - Sperrung Niedere Straße, ausgenommen StadtBus. Bisherige Linienführung beibehalten.

Dem stehen zwei andere Lösungen gegenüber. Der „**Innenstadtring**“ des GHV und als davon abgeleiteter Lösungsvorschlag der Verwaltung der „**Reichsstadtring**“. Beide Lösungen gehen davon aus, dass innere Verkehre nicht über die Innenstadtangenten, sondern innerhalb der Innenstadtbereich abzuwickeln sind.

Verkehrsabwicklung auf einem „Inneren Ring“ Drei Varianten	
	Lange Straße (IBG Variante 4) - Gesplittete Verkehrsführung: - Ring gegen Uhrzeigersinn: Lange Str. - Obere Torstr. - Rathausplatz - Hohe Gasse - Lederstr. - Biberstr. - Untere Marktstr. - Lange Str. - Ring mit dem Uhrzeigersinn: Planiestr. - Badstr. - Untere Marktstr. - Biberstr. - Lederstr. - Färberstr. - MS-Straße - MS-Platz - Burgstr. - Waldhornkreuzung - Heidenheimer Str. - Lange Str. und Biberstr. (zw. Lederstr. und Marktstr.) im Gegenverkehr befahrbar. - Südliche Biberstr. und Lederstr. als Anliegerstraße. - Sperrung Niedere Straße, ausgenommen StadtBus. Bisherige Linienführung beibehalten.
	„Innenstadtring“ (Vorschlag GHV 2009) - Erschließungsring : Lange Str. - Kirchgasse - Rathausplatz - Niedere Str. - Scharenstetter Str. - Hohe Str. - Lederstr. - Biberstr. - (Lange Str. usw.). - Erschließungsring als Einbahnstr. mit Ausnahme Lederstr. - StadtBus verbleibt.

	Option: Drehrichtung wird geändert (gegen den Uhrzeigersinn). In diesem Falle Anpassung der StadtBus-Linien notwendig.
	„Reichsstadtring“ (Vorschlag Verwaltung) - Erschließungsring: Obertorstraße - Hohe Str. - Hohe Str. - Lederstr. - Biberstr. - Lange Str.. - Linienführung StadtBus anzupassen, Haltestelle Rathaus ist zu erlegen. - Option: Drehrichtung wird geändert (gegen den Uhrzeigersinn). In diesem Falle Anpassung der StadtBus-Linien notwendig.

Beim **Systemvergleich** zwischen den Lösungen, die auf einem „Äußeren Ring“ basieren mit den Lösungen, die primär die Ausbildung eines „Inneren Ringes“ favorisieren, ist festzustellen:

- Aufgrund des **gegebenen Verkehrsnetzes** nähern sich alle Lösungen ein Stück weit an. Der äußere Ring ist in allen Lösungen existent, unabhängig davon, welche Maßnahmen innerhalb der Innenstadt ergriffen werden.
- Die **Verdrängung** bestimmter Verkehre auf den äußeren Ring wird nur zu geringen Teilen stattfinden, da damit eine erhebliche Umwegigkeit und Zeitverluste (insb. Ampelstops) verbunden sind. Besonders kritisch sind hier die Waldhornkreuzung und die Ausfahrt auf die Planestraße. Hieraus ergeben sich erhebliche Verkehrswiderstände auf dem peripheren System.
- Sehr hohe **Verkehrswiderstände** im Inneren („autofreie Innenstadt“ oder vollständige Sperrung aller Durchfahrten von Nord nach Süd und umgekehrt) würden die Funktionsfähigkeit der Innenstadt gefährden.
- Die **Verminderung** von Durchgangsverkehren ist teilweise, aber nicht vollständig möglich. Sie kann durch entsprechende Einbahnstraßenregelungen erfolgen. Dies ist am einfachsten beim Vorschlag „Reichsstadtring“.
- Die **Empfehlung** der Verwaltung lautet, die Verkehrsabwicklung auf den Reichsstadtring zu legen. Dieser hat den Vorteil der klarsten Verkehrsführung (d.h. der geringsten Anzahl an Abbiegevorgängen), der geringstmöglichen Beeinträchtigung des Rathausplatzes als attraktivstem Bereich der Innenstadt. Mit dieser Lösung kann der Rathausplatz als neuer Marktstandort genutzt werden.

Die Variante 4 des IB Gansloser schafft eine zentrale, d.h. innerere Ringverbindung. Der Ausbau der Biber- und der Langen Straße erfordert starke Eingriffe. Der „Reichsstadtring“ und der „Innenstadtring“ führen zu keinen wesentlichen Umgestaltungen im Ringbereich. Sie nutzen zu weiten Teilen die gleichen Straßen. Der wesentliche **Unterschied** ergibt sich aus der Querung des Rathausplatzes.

- Der **„Reichsstadtring“** mit seiner Straßenführung von Hohen Straße in die Obertorstraße berührt den Rathausplatz nur am Rande. Der StadtBus kann hier im Verkehrsraum eine neue Haltestelle erhalten. Diese Variante macht einen Ausbau des Knotens Obertorstraße / Lange Straße notwendig.
- Der **„Innenstadtring“** führt dagegen die Kraftfahrzeuge zwischen Niederer Straße und Kirchgasse über den Platz. Damit überlagern sich Passanten- und Verkehrsstrom, so wie heute. Dieser kleinere Ring führt zu häufigen Richtungsänderungen, was Orientierung und Verkehrsfluss erschwert und die Instandhaltungsaufwendungen erhöht.

Daraus ergibt sich folgende **gesamthafte Verkehrsführung** (vgl. Anlage 1):

2. *Der Verkehr wird auf dem „**Reichsstadtring**“ mit dem Uhrzeigersinn durch die Innenstadt geführt. Vgl. hierzu Abbildung 1.*
 - 2.1. *Lange Straße – Memminger Torstr. - Biberstraße - Lederstraße (hier Gegenverkehr) - Hohe Straße - Obertorstraße.*
 - 2.2. *Lastkraftwagen können den Reichsstadtring ebenfalls befahren. Sie werden nicht durch die Memminger Torstraße Marktstraße geführt.*

Dieses System wird ergänzt durch eine Reihe **Einbahnstraßen**. Diese werden dort eingerichtet, wo die Verkehrsräume Begegnungsverkehr kaum oder gar nicht zulassen. In Anlage 1 findet sich daher folgende Regelung:

3. *Folgende Straßen sind als **Einbahnstraßen** einzurichten:*
 - 3.1. *Die Bleiche (zwischen Marktstraße und Lederstraße), die Biberstraße (zwischen Marktstraße und Lederstraße), die Hohe Straße (zwischen Marktstraße und Launtel), die Lange Straße (zwischen Obertorstraße und Biberstraße), die Untere Marktstraße (zwischen Hähnlestraße und Biberstraße), die Memminger Torstraße (zwischen Lange Straße und Marktstraße), die Obertorstraße (zwischen Langer Straße und Rathausplatz) und die Straße Im Schlößle.*
 - 3.2. *Der Geißenmarkt, die Scharenstetter Straße, die Rathausgasse (mit Durchfahrt bis zur Kirchgasse).*

An mehreren Stellen ist eine Drehung der Fahrrichtungen sinnvoll oder notwendig. In Anlage 1 finden sich daher folgende Regelungen:

3. *In folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten wird die **Fahrtrichtung** gedreht: in der Obertorstraße (zwischen Rathausplatz und Langer Straße), in der Hohen Straße (zwischen Launtel und Rathausplatz) und in der Bleiche (zwischen Marktstraße und Lederstraße).*

Netzgestaltung und Verkehrswege sind ganz wesentlich von Anzahl und Lage der **Ein- und Ausfahrten** in die Innenstadt abhängig. Wir haben überprüft, ob sinnvolle Optionen bestehen, die bestehenden Ein- und Ausfahrtssituationen zu ändern, vgl. Anlage Nr. 4 „Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt“. Sofortiger Änderungsbedarf besteht nicht. Kurzfristig (im Zeitrahmen der mittelfristigen Finanzplanung) ist eine neue Fußgängerbrücke (Arbeitstitel „Einhornbrücke“) sinnvoll. Damit wird innenstadtnah eine neue attraktive Grünfläche erschlossen. In Verlängerung der Ruprechtstraße können Fußgänger das südliche Brenzufer erreichen. Mittel- und langfristig ist ein neuer Anschluss an die Planiestraße sinnvoll. Wir haben eine Reihe von Optionen betrachtet, siehe auch Anlage 4 „Ein- und Ausfahrten in die Innenstadt“:

A: Obertorstraße	• Einfahrt sperren ist nicht sinnvoll, da die Obertorstraße einen sinnvollen Weg zur Langer Straße bereit stellt. • Die Fahrtrichtung in der Obertorstraße könnte gedreht werden. Dies bedingt einen hohen Aufwand, weil dann der bestehende Knoten Obertorstraße / Planiestraße umzubauen wäre. • Die Situation sollte erneut betrachtet werden, wenn ein Ausbau/Umbau des Schrankenparkplatzes geplant wird. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Schrankenparkplatz zukünftig
---------------------	---

	Omnibusse aufnehmen soll. Fazit: Diese Lösung wird nicht befürwortet.
B: Schrannenstraße	- Heute ist nur eine Ausfahrt in die Planie möglich. Zukünftig wäre auch eine Ein- und Ausfahrt möglich. Dies sollte im Zusammenhang mit dem Ausbau/Umbau des Schrannenparkplatzes betrachtet werden. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Schrannenparkplatz zukünftig Omnibusse aufnehmen soll. - Hohe Umbaukosten (Umbau der Planiestraße notwendig, Eingriff in die Landesstraße). - Fazit: Die Situation sollte erneut betrachtet werden, wenn ein Ausbau/Umbau des Schrannenparkplatzes geplant wird.
C: Grabenschule	- Eine neue Zufahrt auf den nördlichen Kirchplatz auf Höhe der Grabenschule ermöglicht es zentrale Parkplätze störungsarm anzufahren. - Entlastung der Obertorstraße und des Geißenmarktes von Parksuchverkehr, das Auffinden von Parkplätzen wird deutlich vereinfacht. - Parkplätze auf dem nördlichen Kirchplatz werden deutlich attraktiver. - Hohe Baukosten (Umbau der Planiestraße notwendig, Eingriff in die Landesstraße). - Vor einer Entscheidung ist die Zukunft der Grabenschule (Erhalt, Abbruch ?) und die Neugestaltung des nördlichen Kirchplatzes zu klären. - Fazit: Attraktive Lösung, jedoch erhebliche Kosten.
D: Memminger Torplatz	- Der Platz kann von Verkehr entlastet werden. Hierzu bedarf es einer Einbahnstraßenregelung im Geißenmarkt. - Fazit: Einfach umsetzbar, sinnvoll insbesondere nach Herstellung einer neuen Zufahrt auf Höhe Grabenschule.
E: Badstraße	- Entlastung von Schwerverkehr sinnvoll, daher bessere Wegeführung ins Ried über die Wiesenstraße. - Fazit: Lösung setzt Aus-/Umbau der Wiesenstraße voraus.
F und G: Wiesenstraße	- Neue Ampelanlage. Bessere Wegeführung durch Ausbau/Änderung und Bevorrechtigung der Wiesenstraße. - Fazit: aufwändige Lösung, jedoch deutliche Verbesserung und Entzerrung der Verkehre im Ried.
H: Haehnlestraße	- Bevorrechtigung der Haehnlestraße. - Geringfügiger Ausbau Knoten Haehnle-(Wiesenstraße (Rechtsabbieger) notwendig. - Vorschlag Kreisverkehr erscheint weniger realistisch. - Situation kann sich durch Umbau bzw. Ersatzbau für das heutige Einkaufszentrum ändern.
I: Mühlenweg	- Eine Ein-/Ausfahrt vom Mühlenweg in die Riedstraße führt zu einer erheblichen Verkehrsbelastung des Wohngebietes Bleiche (neue „Schleichverkehre“). - Hohe Baukosten (Überbauung Bleichegraben, Anschluß an die Riedstraße). - Fazit: Lösung wird nicht befürwortet.
J: Biberstraße	- Eine Ein-/Ausfahrt von der Biberstraße in die Riedstraße führt zu einer erheblichen Verkehrsbelastung des Wohngebietes Bleiche und der Lederstraße (neue „Schleichverkehre“). - Hohe Baukosten (Grunderwerb notwendig, Anschluß an die Riedstraße). - Fazit: Lösung wird nicht befürwortet.

K: Bestehende Bleichebrücke	• Brücke kann von „Transitverkehr“ entlastet werden, wenn die Einbahnstraßenregelung synchron zur Biberstraße erfolgt. • Größere Fahrzeuge können durch techn. Maßnahmen von der Durchfahrt abgehalten werden. • Fazit: Verbesserung durch vergleichsweise einfache Maßnahmen.
L: Neue Bleichebrücke	• Eine neue Bleichequerung für den Fahrverkehr ist aus ökologischen und finanziellen Gründen unrealistisch. Die Lösung wird nicht weiter betrachtet. • Eine neue Fußgängerbrücke in Verlängerung der Ruprechtstraße bindet das südliche Brenzufer an die Innenstadt an. Dies wertet das ehemalige AWG-Areal als Wohnstandort bedeutend auf. • Fazit: Die Option einer Umgestaltung des südlichen Brenzufers in Verbindung mit der neuen Einhornbrücke sollte weiter verfolgt werden.
M: Spitalstraße	• Zufahrt kann verbessert werden durch Park-/Halteverbote auf der Spitalstraße.
N: Färberstraße	• Kein Änderungsbedarf.
O: Postberg	• Ein Vorschlag möchte den Postberg zumindest für den StadtBus öffnen. Der StadtBus soll hierbei bergwärts fahren, um Steiff-Besucher in die Innenstadt zu transportieren. • Diese Option setzt voraus, daß die Lange Straße von West nach Ost (heutige Fahrrichtung) befahrbar ist. • Die Lösung beeinträchtigt die Gastronomie am Postberg. Der Postberg ist für die Benutzung durch große Fahrzeuge nicht ausgebaut. Die Aufenthaltsqualität wird beeinträchtigt. • Fazit: Die Lösung kann nicht befürwortet werden.

Der Verkehr von und aus dem Gewerbe- und Industriegebiet Ried beeinflusst auch das Verkehrsgeschehen in der Innenstadt. Daher ist auch das Ried in die Überlegungen einzubeziehen. Hierauf hat der Vorschlag des GHV aus dem Jahr 2009 großen Wert gelegt und deshalb die Fahrrichtung in der Langen Straße gedreht. Unser Vorschlag zielt darauf ab, die Verbindung zwischen Ried und Innenstadt nicht zu kappen. Aus unserem Vorschlag ergibt sich die Konsequenz, dass der Einkaufsverkehr, der aus dem Ried zufährt zukünftig zuerst die südlichen Parkplätze erreicht oder über die Planiestraße fahren muss. Eine wesentliche Verbesserung gegenüber der heutigen Situation entsteht mit einer neuen Zufahrt von der Planiestraße zu den zentralen Parkplätzen. Der an- und abfließende Verkehr ins Ried soll soweit möglich über die Wiesenstraße bzw. die Memminger und Planiestraße geführt werden.

Folgende Neuordnung wird vorgeschlagen:

4. Die Verkehrssituation im **Ried** ist neu zu ordnen:
 - 4.1. Der Knoten Memminger Straße / Wiesenstraße wird beampelt.
 - 4.2. Die Wiesenstraße wird für einen neuen Linksabbieger aufgeweitet.
 - 4.3. Die Wiesenstraße wird gegenüber der Hähnlestraße vorfahrtberechtigt.
 - 4.4. Am Knoten Riedstraße / Hähnlestraße wird die Vorfahrtberechtigung geändert.

Die bestehenden **Fußgängerzonen** werden ergänzt. Wichtigste Maßnahme ist die **Wiedergewinnung des Rathausplatzes** als urbanem Anziehungspunkt. Dies ist ein zentrales Anliegen vieler Bürger und der Workshopgruppe „Aufenthalt, Freizeit, Erholung“. Allerdings ist die Nutzung des Rathausplatzes innerhalb der Workshopgruppen wie auch in der Bürgerschaft umstritten. Der „Reichsstadtring“ erlaubt es, den Platz vom KfZ-Verkehr weitgehend ungestört zu nutzen. Dies macht den Aufenthalt im Stadtkern angenehmer. Dies begünstigt die hier gelegene Gastronomie ebenso wie die Wochenmärkte. Entfallende Parkplätze werden teilweise kompensiert durch die Freigabe der Parkplätze hinter dem Rathaus. Allerdings ist es sinnvoll, das Befahren mit Anlieferfahrzeugen, Besucherbussen und Taxis zu ermöglichen. Die zukünftige Gestaltung hat entsprechende Fahrgassen freizuhalten, dabei sind auch Hotelzufahrten zu berücksichtigen. Die Fußgängerzone Mittlere Marktstraße wird mit der Einbeziehung von Niederer Straße und Webergasse geringfügig erweitert.

5. *Ausweitung der **Fußgängerzonen** und geänderte Benutzungsregelungen:*
 - 5.1. *„**Rathausplatz**“ (Marktstraße zw. Obertorstraße und Kirchgasse): Dieser Bereich ist für Fahrverkehr zu sperren, ausgenommen Anlieferungsverkehr (zu den vorgesehenen Zeiten) und Fahrzeuge des öffentlichen Nahverkehrs (ganztägig). Der Platz wird auf der Durchfahrt Hohe - Obertorstraße gequert. Die Durchfahrt Niedere Straße – Kirchgasse wird für den allgemeinen Verkehr geschlossen.*
 - 5.2. ***Südlicher Kirchplatz:** Platz wird neu aufgeteilt: Außenbewirtung durch gehobene Gastronomie, Platzfläche vor Kirche erhalten und autofrei, neue Parkplätze am Rand. Zufahrt westlich Gebäude „Hommel“ (Lange Str. 19), keine direkte Zufahrt über Kirchgasse.*
 - 5.3. ***Webergasse:** Die Webergasse wird ebenfalls Fußgängerzone.*
 - 5.4. *Anlieferungsverkehr: Der Anlieferungsverkehr wird auf die Zeit von 6.00 Uhr bis 11.00 Uhr und 17.30 bis 19.00 begrenzt.*
 - 5.5. *Die Fußgängerzone am Postberg wird für Radfahrer frei gegeben. Es bleibt bei der Sperrung für motorbetriebene Fahrzeuge.*

In diesem Zusammenhang sind mehrere **kleinere Flächen** anzusprechen. Diese können für Außengastronomie genutzt werden. Eine Zusammenfassung von Parkplätzen kann dazu beitragen, den südlichen Kirchplatz als ruhigen Stadtplatz zu entwickeln. Dazu sind entsprechende Verkehrsregelungen zu treffen, vgl. Anlage 1 zu dieser DRS:

- 8.1. *Memminger Torplatz: Auf Antrag kann Außenbewirtschaftung auf Teilen des Platzes zugelassen werden.*
- 8.2. *Schrannenstraße: Teilfläche kann auf Antrag für Außenbewirtung genutzt werden.*
- 8.3. *Der südliche Kirchplatz kann vermehrt für eine Außengastronomie genutzt werden. Die Parkplätze können neu geordnet werden mit dem Ziel, die für eine Durchfahrt benötigte Fläche zu minimieren.*

Die **Welt von Steiff** wird von vielen Bustouristen besucht. Diese bewegen sich im wesentlichen zwischen dem Gelände der Fa. Steiff und den wartenden Bussen in der Bahnhofstraße. Sinnvoller wäre ein Ein- und Ausstieg der Bustouristen unmittelbar vor der Welt von Steiff. Dies würde die Chancen erhöhen, dass Bustouristen den Weg in die Alt-Stadt suchen. Daher sollte der Fa. Steiff ermöglicht werden neue Busparkplätze direkt vor der Welt von Steiff einzurichten. Die Blickverbindung

zwischen dem Ostbau und dem Rathaus ist dabei frei zu halten (Denkmalschutz, Ortsbild). Die Verwaltung wird bei passender Gelegenheit hierzu das Gespräch mit der Fa. Steiff suchen. Der Margarete-Steiff-Platz wurde bereits häufiger gesperrt (seit 2006 jeweils für den Steiff-Sommer sowie für den Weihnachtsmarkt seit 2011). Störungen und Beschwerden waren nicht zu verzeichnen. Der Margarete-Steiff-Platz kann daher vermehrt für Veranstaltungen und die Außengastronomie genutzt werden. Einer Beschlussfassung hierzu bedarf es nicht.

Der Gewerbe- und Handelsverein hat vorgeschlagen, die **Fahrtrichtung** der Langen Straße zu drehen. Die heutige Fahrtrichtung (Lange Straße in West-Ost-Richtung) führt aus der Innenstadt heraus zu den Einkaufsmärkten im Ried. Das Fahren in Gegenrichtung eröffnet für Autofahrer den bequemsten Weg zu den wichtigeren Parkplätzen im zentralen Bereich (Kirchgasse, hinter dem Rathaus, Lange Straße, Kirchplatz und Schrankenparkplatz). Dies lässt eine Belebung des Innenstadthandels erwarten. Hierbei wird von der These davon ausgegangen, dass die Kunden zuerst umfangreichere Einkäufe in den größeren Märkten im Ried (Handelshof / Marktpassage, Fachmarktzentrum Riedstraße, Aldi) tätigen. Erst im Anschluss werden dann weitere (ergänzende) Einkäufe in der Innenstadt getätigt. Folgerichtig sind dann auch die Fahrtrichtung der Obertorstraße zwischen Langer Straße und Scharenstetter Straße und der Biberstraße zu drehen. Gleichermaßen sollte die Fahrtrichtung Im Schlößle gedreht werden. Im Bereich der Obertorstraße zwischen Planie und Langer Straße verbliebe es bei der bisherigen Fahrtrichtung. Mittlerweile wird ein neuer Verbrauchermarkt in der Heidenheimer Straße geplant. Dies wird nicht nur zu Kundenverlagerungen, sondern auch zu einer Verkehrsverlagerung führen. Die Zufahrt von Westen wird für die Innenstadt wichtiger, die Zufahrt von Osten etwas verlieren. Mit Blick hierauf sollte dem Vorschlag zur Drehung der Fahrtrichtung in der Langen Straße nicht gefolgt werden.

Eine Reihe von Straßenräumen bedarf einer **Neuordnung**. Dabei ist zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die sofort notwendig sind und Maßnahmen, die zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich werden bzw. sinnvoll sind.

Die **Realisierung** des „Reichsstadtringes“ erfordert zwingend die sofortige Anpassung des Knotens Obertorstraße / Lange Straße und der Kirchgasse (Zufahrt von der Langen Straße, Wendemöglichkeit für PKW/Kleintransporter). Beide Maßnahmen können mit vergleichsweise geringem Aufwand umgesetzt werden. Im übrigen sind Verkehrsschilder (in größerer Anzahl) zu ändern. Weitere bauliche Sachzwänge bestehen nicht, um diese Ringlösung einzuführen. Um die Anpassung zu erleichtern, ist zu überlegen die neue Verkehrslösung erst nach der Sanierung der Fahrbahnen der Kirchgasse, der Obertor- und der Hohen Straße umzusetzen. Alle übrigen von uns beschriebenen Maßnahmen können zu einem späteren Zeitpunkt und sukzessive umgesetzt werden.

Folgende Straßen bleiben in ihrer Gestaltung und Fahrtrichtung **unverändert**: Am Wildbad, Färberstraße, Fischgasse, Launtel, Lederstraße, Memminger Torstraße, Mühlenweg, Rathausgasse, Ruprechtstraße, Tanzlaube, Turmstraße, Uferweg, Wasserschapfstraße. Auch die Einfahrt ins Launtel und in die Scharenstetter Straße sind nach wie vor zu gewährleisten.

Im Bereich der **Bleichebrücke** sind aufgrund der geringen Belastung keine Maßnahmen erforderlich. Eine Verlegung der Bleichebrücke ist deshalb verkehrlich, ökologisch und wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen. Ebenso wenig ist eine Einbahnstraßenregelung in der Hermaringer Straße (zwischen Hausnummer 13 und Bleichebrücke) sinnvoll, da dann die Tonnagebeschränkung der Brücke aufzuheben wäre. Anderenfalls könnte der Betrieb Henseler nicht mehr ausreichend angedient werden. Das Konzept sieht eine Höhenbeschränkung auf der Bleichebrücke vor (als Vorkehrung gegen die Überfahrten mit Lastkraftwagen).

Der Verkehrsfluss in der **Spitalstraße** ist zu beobachten. Wenn erforderlich ist Kurzzeitparken anzuordnen oder ggfs. sogar ein Halteverbot anzuordnen.

Bei der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes wurden unterschiedliche Lösungen untersucht. Dies wird ansatzweise auch aus Anlage 7 dieser Drucksache zu „Untersuchung Varianten und Alternativen“ deutlich. Die Verwaltung schlägt vor, die Straßenräume – vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln – neu zu ordnen. Anlage 1 zu dieser Drucksache macht folgenden Vorschlag.

6. **Neugestaltung** und (ggfs. grundhafte) **Sanierung** von **Straßenräumen**, vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Porphyrpflaster ist jeweils durch Asphalt zu ersetzen, zumindest im Bereich der Fahrbahnen.
 - 6.1. **Einbahnstraßen**: Obertorstraße (zwischen Zufahrt Tanzlaube und Lange Straße), Hohe Straße, Scharenstetter Straße. Das Porphyrpflaster ist jeweils durch Asphalt zu ersetzen, zumindest im Bereich der Fahrbahnen.
 - 6.2. **Sackgassen**: Kirchgasse und Niedere Straße werden Sackgassen, die Oberflächen sind mindestens im Fahrbahnbereich zu erneuern.
 - 6.3. **Knotenpunkt Obertorstraße / Lange Straße**: Ausbau für den StadtBus befahrbar. Zwischen Langer Straße und „Rathausplatz“ kann unter Verzicht einzelner Parkplätze Außenbewirtschaftung zugelassen werden.
 - 6.4. **Zentrale Parkplätze**: Vgl. Pkt. 7.1.
 - 6.5. Der **Platz der Deutschen Einheit** (Bereich vor dem Stadtmauerrest, Parzelle 16/11) ist für den Fahrverkehr zu entwidmen und als Schmuckplätzchen anzulegen.
 - 6.6. Parkplatz am **Anläge**: Fahrgasse wird zur Marktstraße geöffnet und Durchfahrt ermöglicht.
 - 6.7. Der Firma Steiff ist die Einrichtung neuer **Busparkplätze** direkt vor der Welt von Steiff zu ermöglichen.
 - 6.8. Die Stellplatzflächen hinter der Kreissparkasse erhalten eine neue Zufahrt vom Parkplatz hinter dem Rathaus.

Die Ringlösungen haben zwangsläufig Auswirkungen auf den **Öffentlichen Personennahverkehr** (ÖPNV). Routen und Haltestellen ändern sich. Bei der Lösung des Reichsstadtringes ist eine geringfügige Anpassung notwendig. Der Rathausplatz wird von zwei Schleifen berührt. Dies sind die Schleifen „Schießberg / Rechbergwanne“ und die Schleife „Memminger Wanne“. Beide Male entfällt die Verkehrsführung über den Rathausplatz. In beiden Fällen ist die Haltestelle Rathaus auf die andere Platzseite zu verlegen (neue Haltestelle Rathausplatz). In der Schleife „Schießberg / Rechbergwanne“ ergibt sich eine neue Führung Niedere Straße - Rathausplatz - Lange Straße - Marktpassage - Fachmarktzentrum usw.. In der Schleife Memminger Wanne ergibt sich die neue Führung Niedere Straße - Rathausplatz - Lange Straße - Marktpassage - Haehnlestraße usw..

Die gewerbliche **Anlieferung** soll überall gewährleistet sein. Sie darf den vorhandenen Verkehr weder auf den Fahrbahnen noch auf den Gehwegen übermäßig behindern. Das Zeitfenster für Lieferungen soll begrenzt werden, um ein ungestörtes Einkaufserlebnis zumindest in den Mittags- und Nachmittagsstunden zu gewährleisten. Für die Fußgängerzonen werden folgende Regelung vorgeschlagen: Der Anlieferungsverkehr wird auf die Zeit von 6.00 Uhr bis 11.00 Uhr und 17.30 bis 19.00 begrenzt.

Weitere Änderungen beziehen sich auf die Regelungen in den **Fußgängerzonen**.

- Der Rathausplatz darf von Taxen und Bussen (StadtBus, touristische Busse) befahren werden, jedoch kein Parken in diesem Bereich.
- Die Fußgängerzone soll am Postberg bzw. Margarete-Steiff-Platz für Radfahrer frei gegeben werden.

Im Stadtkern sollen die **Parkplätze** Hinter dem Rathaus, Lange Straße und Kirchgasse durch eine gemeinsame Umfahrt zusammengebunden werden (bessere Auffindbarkeit und weniger Parksuchverkehr). Die gut auffindbaren Parkplätze im Stadtkern sollen grundsätzlich bewirtschaftet werden. Entweder als kostenpflichtige Parkplätze oder mit Parkscheibe. Im zentralen Bereich stehen damit „kundenorientierte Parkplätze“ mit einer Parkdauer bis zu 3 Stunden auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen zur Verfügung. Darüber hinaus stehen im Parkhaus „Schlössle“ und im Tiefgeschoß des Gebäudes Marktstraße 84 quasiöffentliche und bewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung. Generell werden ebenerdige Parkplätze besser angenommen als unterirdische (Tiefgaragen) oder umbaute Angebote (Parkhäuser, Parkpaletten). Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten ebenerdiger Parkplätze sind deutlich geringer als Parkplätze in oder auf Gebäuden; umgekehrt ist die Akzeptanz ebenerdiger Parkplätze generell höher als andere Parkplatzformen. Wir gehen davon aus, dass zukünftig öffentliche Parkplätze nur noch ebenerdig neu entstehen sollen.

Im Rahmen der Workshops wurde ein kostenloses Parken an **Veranstaltungstagen** vorgeschlagen. Das kann die Innenstadt für Besucher und Einkäufer attraktiver machen. Ein dauerhafter Verzicht auf eine Parkraumbewirtschaftung ist nicht sinnvoll, da dann Dauerparker (insbesondere Innenstadtbeschäftigte) die Parkplätze ganztägig und bereits vor Geschäftsöffnung belegen. Kostenfreies Parken führt zu Einnahmeausfällen, die in der städtischen Haushaltsplanung zu berücksichtigen sind. Im Rahmen eines Marketingkonzeptes sollte auch geprüft werden, ob Veranstaltern "kostenfreie Parktage" gegen pauschale Ausfallvergütung angeboten werden können.

Die **Bewirtschaftung der Parkplätze** im Innenstadtkern soll sich an folgenden Prämissen ausrichten:

- Kostenfreies Parken in unmittelbarer Fußgängernähe.
- Kostenpflichtiges Parken auf dem Schrankenparkplatz, Schrankenstraße, Nördlicher Kirchplatz, Planie (ehem. Planiestraße 18). Damit entsteht ein einheitlicher Bereich, der kostenpflichtig ist. Kurzzeitparken kann durch eine sog. „Brötchentaste“ ermöglicht werden. Hierzu sind neue Automaten aufzustellen.
- Parkscheibenpflicht: Hinter dem Rathaus, Obertorstraße, Kirchplatz, Kirchgasse. Am Schwibbogenplatz und in der Färberstraße ist die Parkscheibenpflicht neu einzuführen (heute Automaten). Einerseits bedingt dies Einnahmeverluste,

andererseits erhalten damit Kunden aus dem Unteren Brenztal in der Nähe der Fußgängerzone die Möglichkeit kostenfrei zu parken.

- Dem stehen die Belange der Anwohner gegenüber, denen ebenfalls ein ausreichendes Parkstandsangebot zu machen ist. Vgl. hierzu die noch folgenden Aussagen zu Anwohnerparkzonen und Verkehrsberuhigung.
- Kostenfreies Parken an Veranstaltungstagen ist im Einzelfall, besser noch im Rahmen eines Marketingkonzeptes für die Innenstadt zu prüfen.

Die **Parkplätze** sind – vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln – neu zu ordnen. Hierzu wurde folgende Lösung entwickelt:

Parkplatz	Vorschlag	Evtl. Alternative
Am Anläge	Zur Marktstraße öffnen und Durchfahrt ermöglichen	
Nördlicher Kirchplatz	Oberfläche wassergebunden oder Asphalt. Der „Platz der Deutschen Einheit“ (Bereich vor dem Stadtmauerrest, Parzelle 16/11) als Schmuckplätzchen anlegen. Grabenschule (Flurstück 16/10) abbrechen, wird begrünter öffentlicher Parkplatz oder öffentliche Grünfläche (offene Gastronomie als „Sommergarten“). Vorbehaltlich denkmalrechtlicher Zustimmung.	
Südlicher Kirchplatz	Außenbewirtung durch gehobene Gastronomie . Platzfläche vor Kirche erhalten und autofrei, neue Parkplätze am Rand. Zufahrt westlich Gebäude „Hommel“ (Lange Str. 19), keine direkte Zufahrt über Kirchgasse.	
Hinter dem Rathaus	Der Parkplatz wird für öffentliches Parken frei gegeben. neuer Anschluss der Stellplatzflächen der Kreissparkasse.	
Kirchgasse	Parkplatz wird neu geordnet , An- und Abfahrt von der Langen Straße. Fahrweg wird asphaltiert. Einrichtung von zwei Behindertenparkplätzen	
Scharenstetter Straße (Parzelle 43/13)	Vermietung an Anwohner , ansonsten Parkscheibe oder gebührenpflichtige Sondernutzung, jedoch kein Parken für Beschäftigte.	
Schrannenparkplatz	Herstellung einer Busparkspur und Einrichtung eines Aufenthaltsbereiches für ein- und aussteigende Passagiere. Fläche wird asphaltiert . Neuordnung der verbleibenden Fläche als PKW-Parkplatz unter Einbeziehung des Straßenstückes zwischen heutiger Parkierungsfläche und Gebäude Obertorstraße 16. Baumpflanzungen.	
Zentraler Parkplatz	Anlage eine zusammenhängenden neuen zentralen Parkplatzes (legt die Parkplätze hinter dem Rathaus, Langestraße, Kirchgasse zusammen).	

Neben den Stellplätzen für Personenkraftwagen sind **gesonderte Parkplätze** für Busse, Motorräder und Fahrräder einzurichten. Das Konzept sieht zwei Behindertenparkplätze in der Kirchgasse, zwei am Kirchplatz, einen am Schrankenparkplatz, einen weiteren direkt vor der Schranne, einen in der Unteren Marktstraße und einen am Memminger Torplatz vor. Motorradstellplätze sollen jeweils nach Erfordernis in der Unteren Marktstraße und in der Kirchgasse eingerichtet werden. Hierzu bedarf es einer genaueren Beobachtung. Gleiches gilt für die Einrichtung von Fahrradstellplätzen, die in der Unteren Marktstraße, in der Kirchgasse, am Kirchplatz und unmittelbar an der Schranne sinnvoll erscheinen. bei Bedarf sind auch Elektro-Tankstellen für Fahrräder und Motorfahrzeuge einzurichten. Geeignete Standorte sind noch festzulegen, sollten jedoch in eher schwächer frequentierten Bereichen liegen.

Daraus ergibt sich folgender Beschlussvorschlag (siehe Anlage 1 dieser Drucksache):

7. Das **Parken** in der Innenstadt ist neu zu ordnen. Die Verwaltung wird beauftragt, hierfür im Nachgang ein Bewirtschaftungskonzept vorzulegen. Die Effekte der Neuordnung auf Parkverhalten und Parkstandsbelegung sind vorher zu beobachten. Die Parkplätze sind grundsätzlich zu bewirtschaften (Parkautomaten oder Parkscheiben), ausgenommen in Wohnbereichen. Bei der Einrichtung von Parkplätzen ist zu beachten:
 - 7.1. Zentrale Parkplätze: Die Parkplatzflächen Hinter dem Rathaus, Lange Straße und Kirchgasse werden miteinander verbunden (Durchfahrtsmöglichkeit). Auf dem Schrankenparkplatz sind Stellplätze für (touristische) Busse einzurichten. Dessen Oberfläche ist zu befestigen. Die Straßenfläche nördlich des Gebäudes Obertorstraße 16 kann in die Gestaltung des Schrankenparkplatzes einbezogen werden. Der nördliche Kirchplatz wird mit wassergebundene Decke oder Asphalt hergestellt. Das Gebäude Grabenschule (Flurstück 16/10) ist – vorbehaltlich einer denkmalrechtlichen Zustimmung – abzubrechen und als Parkplatz oder Grünfläche anzulegen.
 - 7.2. Der Parkplatz hinter dem Rathaus wird für die Öffentlichkeit freigegeben. Er wird in eine große zusammenhängende Gestaltung bis einschließlich Kirchgasse einbezogen.
 - 7.3. Scharenstetter Straße (Parzelle 43/13): Vermietung an Anwohner, ansonsten Parkscheibe oder gebührenpflichtige Sondernutzung, jedoch kein Parken für Beschäftigte.
 - 7.4. Einrichtung von Behindertenparkplätzen in der Kirchgasse (2 x), am Kirchplatz (2 x), am Schrankenparkplatz (1 x), vor der Schranne (1 x), in der Unteren Marktstraße (1 x), am Memminger Torplatz (1 x).
 - 7.5. Einrichtung von Motorradstellplätzen jeweils nach Erfordernis in der Unteren Marktstraße und in der Kirchgasse.
 - 7.6. Einrichtung von Fahrradstellplätzen nach Erfordernis in der Unteren Marktstraße, in der Kirchgasse, auf dem Kirchplatz und vor der Schranne.
 - 7.7. Einrichtung von zwei Taxistandplätzen in der Kirchgasse, möglichst nahe an der Fußgängerzone.

Aufgrund der notwendigen Anlieferung ist **Schwerverkehr** notwendig selbst in den Fußgängerzonen. Die Straßenräume sind entsprechend auszubauen. Andererseits sollen Transitfahrten vermeiden werden. Daher sind die Badstraße, die Hähnlestraße (zwischen Riedstraße und Memminger Torstraße), die Hohe Straße, die Memminger Torstraße (zwischen Langer Straße und Marktstraße) und die Obertorstraße für durchfahrende Lastkraftwagen zu sperren (Anlieger frei). Damit werden insbesondere die Anwohner der Hohen Straße, der Obertorstraße und der Langen Straße besser geschützt. Dazu trägt auch die neue Verkehrsführung im Ried bei. Eine effektive Maßnahme zur Verhinderung (illegaler) Fahren stellt eine Höhenbegrenzung auf der Bleichebrücke dar. Hierzu ist bei der Einfahrt in die Hermaringer Straße darauf hinzuweisen, dass dann keine Wendemöglichkeit für LKWs mehr besteht. Diese Maßnahmen können im Wege von verkehrsrechtlichen Anordnungen erfolgen, einer gesonderten Beschlusslage bedarf es daher nicht.

Die Innenstadt ist ein bedeutender **Wohnstandort**. Von Anwohnerseite wurden an etlichen Stellen verkehrsberuhigte Bereiche, Anwohnerparkzonen und Straßensperrungen angeregt. Der Verwaltung sollte daher die Möglichkeit gegeben

werden, auf Wunsch solche Anwohnerparkzonen einzurichten. Hierfür kommen insbesondere in Betracht: Fischgasse, Gartenstraße, Geißenmarkt, Launtel, Mühlenweg, Scharenstetterstraße, Tanzlaube, Wasserschopfstraße / Ruprechtstraße. Mit dieser Lösung werden auswärtige Dauerparker aus den Wohnstraßen verdrängt und auf unbewirtschaftete Parkplätze etwas weiter an den Rand der Innenstadt verwiesen. Dies ist zumutbar. Ergänzend bzw. alternativ zu betrachten ist die Option der Verkehrsberuhigung, d.h. die Einrichtung **verkehrsberuhigter Bereiche** (Zeichen 325 der StVO). Hierzu muss eine Straße, ein Platz oder ein zusammenhängender Bereich überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben. Dies gilt nahezu flächendeckend für die Innenstadt, mit Ausnahme der Bad-, Hähle-, Leder-, Planie- und Spitalstraße, der Lange Straße (zwischen Bieberstraße und Riedstraße). Als verkehrsberuhigte Bereiche kommen insbesondere in Betracht: Biberstraße, Untere Marktstraße (zwischen Biberstraße und Badstraße), Bleiche (zwischen Marktstraße und Mühlenweg), Gartenmarkt, Geißenmarkt, Memminger Torplatz und Memminger Torstraße (soweit nicht Fußgängerzone), Launtel, Kirchplatz, Schrankenstraße, Rathausgasse, Wasserschopfstraße.

Daraus ergibt sich folgender Beschlussvorschlag (siehe Anlage 1 dieser Drucksache):

9. *Nach Erfordernis sind **verkehrsberuhigte Bereiche** (Zeichen 325 der StVO) oder **Anwohnerparkzonen** wie folgt einzurichten:*
Biberstraße (soweit nicht Fußgängerzone), Bleiche (zwischen Marktstraße und Mühlenweg), Fischgasse, Gartenstraße, Geißenmarkt, Hohe Straße, Kirchplatz, Launtel, Untere Marktstraße (zwischen Biberstraße und Badstraße), Memminger Torplatz und Memminger Torstraße (soweit nicht Fußgängerzone), Niedere Straße, Obertorstraße (zwischen Rathausplatz und Langer Straße), Scharenstetterstraße, Schrankenstraße, Rathausgasse, Wasserschopfstraße / Ruprechtstraße

Um geordnete Abläufe zu gewährleisten sind eine Reihe ergänzender Verkehrsregelungen erforderlich. Daraus ergibt sich folgender Beschlussvorschlag (siehe Anlage 1 dieser Drucksache):

8. *Folgende **Verkehrsregelungen** sind zu treffen:*
- 8.1. *Memminger Torplatz: Auf Antrag kann Außenbewirtschaftung auf Teilen des Platzes zugelassen werden.*
 - 8.2. *Schrannenstraße: Teilfläche kann auf Antrag für Außenbewirtung genutzt werden.*
 - 8.3. *Der südliche Kirchplatz kann vermehrt für eine Außengastronomie genutzt werden. Die Parkplätze können neu geordnet werden mit dem Ziel, die für eine Durchfahrt benötigte Fläche zu minimieren.*
 - 8.4. *Der StadtBus hält im Verkehrsraum (keine gesonderten Haltebuchten).*
 - 8.5. *Kostenfreies Parken an Veranstaltungstagen. Diese Option ist kurzfristig zu überprüfen.*
 - 8.6. *Tonnagebegrenzungen für LKW, nach Erfordernis.*
 - 8.7. *Freigabe gesperrter Bereiche für Anlieger sowohl für LKW, PKW und Krafträder, jeweils nach Erfordernis.*
 - 8.8. *Flächendeckend Tempo 30 (Zeichen 274.1 und 274.2 der StVO) oder langsamer (z.B. in verkehrsberuhigten Bereichen), jeweils nach Erfordernis. Tempo 30 am Margarete-Steiff-Platz.*

*8.9. Versuchsweise Einführung von Ladezonen / Kurzparkbereichen (15 min)
in besonders belasteten Bereichen (Memminger Torplatz, Kirchgasse,
Obertorstraße Höhe Sparkasse).*

VII Kosten

Der Zustand von Straßen, Wegen und Plätzen im Innenstadtbereich ist an vielen Stellen unzureichend. Die Behebung der Mängel wird erhebliche Finanzmittel erfordern. Das Tiefbauamt hat am 18.12.2013 Kostenangaben (brutto) gemacht. Die Kostenermittlung basiert auf früheren Ausbaukosten. Leitungsbauarbeiten oder besondere Aufwendungen im Unterbau sind damit noch nicht erfasst. Konjunkturrell und lagebedingt (große Anzahl Anlieger) ist mit Preissteigerungen zu rechnen. Bei besonderen gestalterischen Anforderungen ist mit weiteren Kosten zu rechnen.

Rathausplatz Pflaster	2.200 m ² x 140 €/m ² Zzgl. Honorar, NK, Brunnen, Sonstiges	383.000 €	Förderfähig im Sanierungsgebiet.
Obertorstr. Asphalt	650 m ² x 70 €/m ² Zzgl. Honorar, NK, Sonstiges	55.0000 €	Aktuell nicht im Sanierungsgebiet; Sanierungsgebiet sollte aufgeweitet werden.
Hohe und Niedere Str. Asphalt	1.270 m ² x 70 €/m ² Zzgl. Honorar, NK, Sonstiges	100.000 €	Förderfähig im Sanierungsgebiet.
Kirchgasse Asphalt	1.350 m ² x 70 €/m ²	115.000 €	Förderfähig im Sanierungsgebiet. Gesamtlösung einschl. Rathausparkplatz wäre noch zu ermitteln.
Biberstraße Asphalt	700 m ² x 70 €/m ²	60.000 €	Aktuell nicht im Sanierungsgebiet; Sanierungsgebiet sollte aufgeweitet werden.
Lange Straße Asphalt	450 m ² x 70 €/m ²	40.000 €	Nicht vordringlich, guter Straßenzustand.
Im Schlössle Asphalt	1.100 m ² x 70 €/m ² Zzgl. Honorar, NK, Sonstiges	90.000 €	Förderfähig im Sanierungsgebiet.
Umbau Knoten Lange Str., Obertorstr.		20.000 €	Aktuell nicht im Sanierungsgebiet; Sanierungsgebiet sollte ggfs. aufgeweitet werden.
Mittlere und Untere Marktstraße Seitenbereiche	Pflaster		Noch nicht kalkuliert. Sanierungsgebiet.
Schranken- parkplatz			Noch nicht kalkuliert. Außerhalb Sanierungsgebiet.
Nörtl. Kirchplatz			Noch nicht kalkuliert. Außerhalb Sanierungsgebiet.
Anpassung südl. Kirchplatz			Noch nicht kalkuliert. Außerhalb Sanierungsgebiet.
Neu-Anschluss Planestraße			Noch nicht kalkuliert. Außerhalb Sanierungsgebiet.
Markierung, Beschilderung			Bislang im laufenden Etat veranschlagt, daher keine konkreten Zahlenangaben.
Summe	(nur Orientierungswert) für Budgetvorgaben.	863.000 €	

Die angegebenen Größenordnungen machen deutlich, dass nur eine schrittweise Umsetzung möglich ist. Zwingend notwendig ist der Umbau des Knotens Lange Str. / Obertorstr. (geschätzt 20.000 €). Als zweiter Schritt (oder gemeinsam mit dem ersten Schritt) ist die Erneuerung von Obertorstraße und Hoher Straße vordringlich. Damit entsteht ein flüssiger und sicherer Verkehr auf dem Reichsstadtring. Damit wird eine erste substantielle Verbesserung spürbar. Hierzu sind Haushaltsmittel in einer Größenordnung von annäherungsweise 125.000 € notwendig. Diesen Ausgaben können Einnahmen von ca. 50.000 € bis 75.000 € an Städtebauförderungsmitteln gegenübergestellt werden. Weitere Maßnahmen können nach Erfordernis (hier insb. Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht) und Haushaltslage vorgenommen werden. Sinnvollerweise werden hierfür so weit wie möglich Städtebauförderungsmittel eingesetzt.

VIII Entwicklung der Innenstadt

Im Zuge des Verkehrskonzepts Innenstadt sind eine Vielzahl von Anregungen und Meinungsäußerungen abgegeben worden. Diese wurden thematisch zusammen gefasst. Da Teile der Innenstadt im Sanierungsgebiet „Stadtmitte“ liegen, können Städtebauförderungsmittel in Anspruch genommen werden. Verkehrs-, straßenbauliche und Sanierungsplanung sind aufeinander abzustimmen. In Anlage 2 wird daher folgender Beschlussvorschlag gemacht:

- 1. Das Verkehrskonzept Innenstadt ist eine Entwicklungsplanung (kommunale Selbstbindung). Seine Maßgaben sind Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet Stadtmitte. Die Formulierung weiterer Sanierungsziele bleibt hiervon unberührt.*

Im Folgenden wird auf eine Reihe von Vorschlägen aus den Workshopgruppen und von Einzelpersonen eingegangen, soweit sie nicht bereits angesprochen wurden.

Vorschlag: Einrichtung eines Leerstandsmanagements

Ziel: Stärkung der Kaufkraft und bessere Kaufkraftbindung

Leerstände in den Innenstadtlagen sind vorrangig Angelegenheit der Wirtschaftsförderung. Hierzu ist ein Konzept notwendig. Dieses kann mehrere konkrete Vorschläge aufgreifen. Dies sind beispielsweise eine Ausweitung des bereits stattfindenden Art-Hoppings, eine Zusammenarbeit mit betroffenen Hauseigentümern, eine bessere Vernetzung mit Maklern bis hin zu einer Leerstandsbörse. Leerstände können ins Internet gestellt werden. Mit dem neuen Sanierungsgebiet „Stadtmitte“ können auch gewerbliche Nutzungen und der Einzelhandel gefördert werden. Dies findet bereits statt; solche Modernisierungsmaßnahmen sind bereits bewilligt und befinden sich bereits in der Umsetzung. Hierzu findet sich in Anlage 2 folgender Beschlussvorschlag:

- 1. Die Verwaltung berichtet über Leerstände in der Innenstadt. Die städtische Wirtschaftsförderung richtet ein Leerstandsmanagement ein.*

Vorschlag: Vielseitiger Wochenmarkt

Ziel: Stärkung der Kaufkraft und bessere Kaufkraftbindung

Die Qualität des Wochenmarktes ist in den letzten Jahren dramatisch abgesunken. Es fehlt an einem ausreichend breiten Angebot. Die Zahl der Marktbesucher ist zu gering. Die vorliegenden Vorschläge sind zu überprüfen. Sie beziehen sich auf eine Senkung der Standgebühren und die Verlagerung des Wochenmarktes in die Kirchgasse. Die Verwaltung schlägt vor, den autofreien Rathausplatz als neuen Standort für den Wochenmarkt zu prüfen. Hierzu sind entsprechende Gespräche mit den Marktbesuchern zu führen.

Hierzu findet sich in Anlage 2 folgender Beschlussvorschlag:

- 2. Die Verwaltung untersucht die Möglichkeiten zur Belebung des Wochenmarktes. Dabei ist insbesondere auch der Rathausplatz als Standort zu prüfen.*

Vorschlag: Mehr Handel / Dienstleistung in der Langen Str. / Scharenstetter Str.

Ziel: Stärkung der Kaufkraft und bessere Kaufkraftbindung

Dieser Vorschlag zu einer Ausweitung der vorhandenen Nutzungen ist kaum umsetzbar. Lange Straße und Scharenstetter Straße sind Nebenlagen, keine Einkaufslagen. Die vom Ingenieurbüro Gansloser vorgelegte Studie schlägt vor, die Lange Straße für Begegnungsverkehr auszubauen. Dies ist mit den Erfordernissen einer Einkaufsstraße kaum vereinbar (fehlende Seitenbereiche). Die Scharenstetter Straße ist aufgrund ihrer Beengtheit nicht geeignet, weitere Handels- und Dienstleistungseinrichtungen aufzunehmen. Sie sollte vornehmlich als ruhige Wohnstraße ausgebaut werden. Die Scharenstetter Straße begrenzt das Sanierungsgebiet Stadtmitte. Von verschiedenen Hauseigentümern wurde deutliches Interesse an der Sanierung ihrer Wohngebäude und ihrer vorhandenen gewerblich genutzten Einheiten signalisiert. Ein Beschluss ist daher nicht erforderlich.

Es wurde ebenfalls vorgeschlagen, dass die Stadt Leerflächen anmietet, um Neueröffnungen zu erleichtern. Die Untervermietung von Räumlichkeiten würde dazu führen, dass die Stadt unternehmerische Risiken und/oder Kosten einzelner Unternehmen übernimmt. Dies ist subventionsrechtlich bedenklich. Anstelle einer einzelbetrieblichen Subventionierung ist es sinnvoller geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, beispielsweise durch Bezuschussung von Modernisierungsmaßnahmen im Rahmen des Sanierungsgebietes Stadtmitte. Die angesprochenen Fragen können auch im Rahmen eines Leerstandsmanagements bearbeitet werden. Ein Beschluss ist aktuell nicht erforderlich.

Vorschlag: Mehr Belebung durch Gastronomie

Die Gastronomie ist ein belebender Faktor der Innenstadt von Giengen. Das gastronomische Angebot in der Innenstadt wurde in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet. So werden vermehrt Tagesessen angeboten und von der Möglichkeit der Außenbewirtung Gebrauch gemacht. Im Altstadtkern fehlt ein Restaurant mit typisch schwäbischer Küche. Eine unmittelbare Einwirkungsmöglichkeit hierauf hat die Stadtverwaltung nicht.

Die Ordnungsverwaltung erteilt großzügig Sondernutzungserlaubnisse für die Außenbestuhlung (zuletzt am Kirchplatz und in der Marktstraße).

Umstritten ist die Nutzung des Rathausplatzes. Einer möglichen Sperrung der Durchfahrt Niedere Straße – Kirchgasse steht der Vorschlag entgegen, den Rathausplatz ganzjährig von Kraftfahrzeugen befahren zu lassen. Der Belebung des Rathausplatzes sollte Vorrang eingeräumt werden. Daher sollte der Rathausplatz für Fahrverkehr ganzjährig gesperrt werden, ausgenommen Anlieferungsverkehr und Stadtbus. Vgl. hierzu die bereits gemachten Ausführungen.

Ein besonderes Beschlusserfordernis besteht somit nicht.

Vorschlag: Kaufkraftbindung eigener Einwohner verbessern

Ziel: Stärkung der Kaufkraft und bessere Kaufkraftbindung

Sinnvoll ist eine bessere Absprache unter den Gewerbetreibenden bzgl. der Öffnungszeiten und der Mittagspausen. Hierzu kann die Stadt eine Anstoßwirkung geben. Dies ist Sache der Wirtschaftsförderung. Einer förmlichen Beschlußfassung hierzu bedarf es nicht.

Es wurden einzelne Werbemaßnahmen vorgeschlagen. Dies ist Sache der jeweiligen Unternehmen. Diese können beispielsweise die Stadtnachrichten als Werbeplattform nutzen. Die städtische Homepage verlinkt auf einzelne Unternehmen und touristische Angebote wie Ferienwohnungen, Gastronomie und touristische Ziele.

Vorschlag: Bedarf an Fachärzten decken

In Giengen praktiziert eine Reihe von Fachärzten. Die Bereiche Orthopädie und HNO sind nicht vertreten. Urologie und Augenmedizin sind mit jeweils einer Praxis vertreten. Im Bereich der hausärztlichen Versorgung zeichnen sich zukünftige Engpässe ab, da Betriebsaufgaben zu erwarten sind. Die Stadtverwaltung steht diesbezüglich im Kontakt mit der Kassenärztlichen Vereinigung Baden-Württemberg. Die Ärzteschaft soll aktiv angesprochen werden. Dabei ist auch zu prüfen, inwieweit die Stadt Hilfestellungen leisten kann, beispielsweise durch die Gebrauchsüberlassung geeigneter Räumlichkeiten. Hierzu findet sich in Anlage 2 folgender Beschlußvorschlag:

3. *Die Verwaltung spricht die Ärzteschaft aktiv an. Es ist eine wesentliche Aufgabe der Wirtschaftsförderung, auf Dauer auf eine ausreichende und angemessene Versorgung mit Allgemeinärzten und Fachärzten hinzuwirken.*

Vorschlag: Neuer Frequenzbringer

Ziel: Stärkung der Kaufkraft und bessere Kaufkraftbindung

Es wird ein neues Gebäude zwischen Rathaus und Kirchgasse vorgeschlagen. Dieses **zentrale Gebäude** soll die Volkshochschule, die Bibliothek, die Musikschule und bislang ausgelagerte Teile der Stadtverwaltung aufnehmen. Als Folge dieser Nutzungskonzentration verspricht man sich eine Erhöhung der Frequentierung der Innenstadt und damit eine Stärkung des Innenstadthandels.

Die vorgeschlagene Verlagerung der **Volkshochschule** um wenige hundert Meter innerhalb der Altstadt würde hohe Kosten verursachen. Die bauliche Anbindung an das Rathaus bringt jedoch keine wesentlichen Vorteile im Betrieb. Sinnvoller wäre eine Unterbringung in einem Gebäude, in dem sich auch Schulungsräume befinden (Bergschule, Schulzentrum). Ebenso wenig erscheint es sinnvoll, die Musikschule aus dem Bildungszentrum Schwage auszulagern. Damit würde die enge Verbindung zwischen Schulen und Musikschule beeinträchtigt.

Die Konzentration der Stadtverwaltung an einem zentralen Standort (Rathaus) ist sinnvoll. Ein größeres **zentrales Gebäude** kann mit weiteren Nutzern belegt werden. Dies können öffentliche Einrichtungen (z.B. Beratungsstellen), Büros, Geschäfte, Bank- und Postdienstleistungen und dgl. sein, aber auch innerstädtische Wohnungen in den Obergeschossen. Die Stadtverwaltung prüft derzeit mehrere Optionen:

- Lösung A: Rathausanbau
Hierzu werden mehrere städtischen Parzellen (Rathausparkplatz, Parkplatz Lange Straße, Kirchgasse tlw. und denkmalgeschütztes Gebäude Lange Straße 10) genutzt. Hierzu können auch Teile der Kirchgasse unter- und überbaut werden. Das Gebäude kann städtische Ämter und Einrichtungen (z.B. Archiv und Bibliothek), Ladengeschäfte, ein Bistro, eine Bankfiliale, Post/Telekommunikationsanbieter, Versicherungen und sonstige Bürodienstleister aufnehmen.
- Lösung B: zentrales Parkhaus/Parkpalette
Hierzu werden städtischen Parzellen (Rathausgasse als Zufahrt, Rathausparkplatz, Parkplatz Lange Straße, Kirchgasse tlw.) genutzt.
- Kombilösungen: Lösung A und B können in unterschiedlicher Weise miteinander verbunden werden.

Ebenso wird eine Renovierung der **Grabenschule** vorgeschlagen, um dort frequenzbringende Nutzungen anzusiedeln. Die Stadtverwaltung hat eingehend untersucht, ob das Gebäude mit zumutbarem Aufwand saniert werden kann. Eingehende Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen haben gezeigt, dass eine wirtschaftlich sinnvolle Nutzung weder mit öffentlichen Einrichtungen wie der Stadtbibliothek, noch als Verwaltungsgebäude („technisches Rathaus“) möglich ist. Die Suche nach einem privaten Investor zugunsten einer Nutzung als Wohngebäude verlief ebenfalls erfolglos. Das Gebäude steht unter Denkmalschutz, daher ist bis auf weiteres kein Abbruch möglich. In den nächsten Jahren ist mit einem Abbruch zu rechnen.

Vorgeschlagen wurde der Abbruch des Gebäudes Marktstraße 18-20 und ein Neubau mit frequenzbringenden Angeboten. Der Eigentümer hat zwischenzeitlich erheblich in das Gebäude investiert. Aus dem früheren Beherbergungsbetrieb sind Wohnungen geworden. Aus der Gaststätte wurde eine Fortbildungseinrichtung verbunden mit einem sehr spezifischen und durchaus frequentiertem gastronomischen Angebot. Der Eigentümer ist nicht bereit, das Gebäude zu opfern.

Hierzu wird folgender Beschlussvorschlag gemacht (vgl. Anlage 2 zu dieser Drucksache):

4. *Die Verwaltung soll die Machbarkeit eines neuen zentralen Gebäudes als Frequenzbringer prüfen. Dieses Gebäude kann im Karree zwischen Rathausplatz, Kirchgasse, Langer Straße und Rathausgasse entstehen. Ein solcher Komplex ist Sanierungsziel für das Sanierungsgebiet Stadtmitte, wenn eine entsprechende Machbarkeit nachgewiesen wird.*

Vorschlag: Möblierung Innenstadtbereich (Bänke, mobile Pflanztröge, mehr Abwechslung, attraktiver)

Ziel: Stärkung der Aufenthaltsqualität

Die Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Stadtmöbeln (Stadtgrün wie Bäume und Pflanztröge, Sitzgelegenheiten, Brunnen, Leuchten, Spielgeräte, Abfalleimer, Fahrradständer, Informationstafeln, öff. Telefone, Ladestationen, Werbeträger usw.) bedarf eines einheitlichen Konzeptes. Eine sinnvolle Bedarfsermittlung und Planung setzt voraus, dass die Eckdaten der Verkehrsführung (Straßenführungen und die Aufenthaltsräume) bekannt sind. Vorrangig bedarf es einer Klärung der Nutzung des Rathausplatzes und des (südlichen) Kirchplatzes.

Die Ausstattung des öffentlichen Raumes mit Einbauten steht in einem sachlichen Zusammenhang mit der Genehmigungspraxis von Sondernutzungen (mobile Werbeständer, Außenbewirtschaftung usw.) und baurechtlichen Vorgaben in Bebauungsplänen. Hier ist eine umfassende Abstimmung und Koordinierung erforderlich, insbesondere auch mit dem Gewerbe- und Handelsverein. Hierzu gab es in der Vergangenheit mehrfach Abstimmungen, insbesondere im Rahmen von Ausbauplanungen (Postberg, Mittlere Marktstraße usw.).

Ein besonderer Beschluss ist hierzu nicht notwendig.

Vorschlag: Wasser/Brenz in der Stadt erlebbar machen

Ziel: Stärkung der Aufenthaltsqualität

Im Innenstadtbereich existieren mehrere **Brunnen** (Anläge, Memminger Torplatz, Panscher-, Schwibbogenbrunnen) und das Quelhäuschen der Wildbadquelle. Das Anläge wird gut angenommen, kann jedoch eine behutsame Aufwertung vertragen. Das Potenzial des Schwibbogenbrunnens wird nur unzureichend ausgeschöpft. Hier wäre eine stärkere Außenbewirtschaftung angemessen. Das Mobiliar im Umfeld des Panscherbrunnens sollte erneuert werden.

Eine besondere Qualität der Innenstadt ist die Lage am **Ufer der Brenz**. Der Fluß begrenzt die Innenstadt. Er ist gut erlebbar, da er in weiten Bereichen bereits unmittelbar zugänglich ist (Turmstraße, Uferweg, Grünfläche an der Bahnhofstraße gegenüber Skulpturenpark). Eine besondere Qualität ergibt sich, wenn die Ruprechtstraße in südlicher Richtung mit einem Steg über die Brenz verlängert wird. Damit entsteht eine direkte Fuß-Wegebeziehung von der Hermaringer Straße über die Ruprechtstraße in die Fußgängerzone und weiter bis zum Schießberg. Die heute brachliegenden oder verpachteten Ufergrundstücke können renaturiert und als Parkanlage der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Entsprechende Überlegungen sind auch seitens der Stadtverwaltung angestellt worden. Sie waren deshalb Teil der Auslobung für das Wettbewerbs- bzw. Gutachterverfahren des ehem. AWG-Geländes an der Lederstraße. Alle beteiligten Architekten haben den Vorschlag aufgegriffen. Ein solcher Weg kann über eine Brücke geführt werden und an den Parkplatz am Brenzufer angeschlossen werden. Damit kann ein Fußweg von der Bahnhofstraße bzw. dem südlichen Brenzufer bis zur Fußgängerzone Marktstraße entstehen.

Im Innenstadtbereich befindet sich der **Bleichegraben** mit seinen uferbegleitenden Wegen. Optional ist eine geringfügige Vergrößerung denkbar (Erweiterung der Grünfläche in die Marktstraße auf Kosten weniger Parkplätze).

Im Konsultationsprozess wurde vorgeschlagen, den früheren **Wassergraben** in der Lederstraße wieder herzustellen. Dieser Vorschlag ist unrealistisch. Es steht kein ausreichender Querschnitt zur Verfügung, um Kanal und Straßenraum aufzunehmen. Eine Verlagerung der Verkehre in die Scharenstetter Straße und die Wasserschafgasse sind ebenso unrealistisch.

Zwischen Lederstraße und Brenzufer soll ein **neues Stadtquartier** entstehen. Die Kreisbaugesellschaft Heidenheim beabsichtigt hier am Rand der Innenstadt eine Wohnanlage mit ca. 65 Miet-Wohnungen für den gehobenen Mietwohnungsmarkt zu errichten. Hierzu hat die Bauherrin mehrere Planungsentwürfe anfertigen lassen. Erster Preisträger ist der Pforzheimer Architekt Peter W. Schmidt. Das städtebauliche Konzept sieht eine lockere Struktur sich ähnelnder, markanter Baukörper mit überwiegender Ost / West Orientierung vor, welche sich bei einer gleichzeitigen innerstädtischen Verdichtung in die kleinteilig geprägte Nachbarschaft einfügen. Zusammen mit der abfallenden Staffelung nach Süden werden somit spannende Blickbeziehungen in die Umgebung und in Richtung des Flusses Brenz freigegeben.

5. *Die Verwaltung legt einen Bericht vor, wie das Element Wasser besser erlebbar gemacht werden kann. Hierzu sind insbesondere eine Renaturierung und Wegeverbindung über das südliche Brenzufer zu untersuchen.*