

Sitzung	Gemeinderat - öffentlich - 04.10.2016		
Beratungspunkt	Verkehrsuntersuchung 2015 - weiteres Vorgehen		
Anlagen	9		
Kontierung			
vorangegangene Beratungen	Vorlage Nr. 4-014/15 4-025/16 4-066/16	Sitzung GR-Ö GR-Ö Bürgerinformation GR-Ö	Datum 24.03.2015 15.03.2016 18.04.2016 28.06.2016

Erläuterungen:

Der Gemeinderat hat am 24.03.2015 das Büro KARAJAN Ingenieure GmbH, Stuttgart, mit der Erstellung einer Verkehrsuntersuchung beauftragt. Herr Prof. Dr. Rolf Karajan und sein Sohn, Herr Dr. Jürgen Karajan, haben in der Sitzung ein Untersuchungskonzept vorgestellt, das vom Gemeinderat im Wesentlichen bestätigt wurde. Von allen Fraktionen wurden am 24.03.2015 Hinweise und Anregungen, die in die Verkehrsuntersuchung einfließen sollen, gegeben.

Wegen der verschiedenen Großbaustellen im Stadtgebiet und auf den Zufahrtsstraßen konnte die Verkehrserhebung erst am 22.09.2015 durchgeführt werden.

Am 15.03.2016 hat sich der Gemeinderat erneut mit der Verkehrsuntersuchung befasst. Dr. Jürgen Karajan hat die Inhalte, die den Bürgern im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt werden sollten, vorab dem Gemeinderat präsentiert. Die Bürgerinformation fand dann am 18.04.2016 statt. Die Präsentation, die an diesem Abend gezeigt wurde, kann auf der Homepage der Stadt Donaueschingen in dem Kapitel „Verkehrsuntersuchungen“ eingesehen werden. Alle Fragen und Anregungen aus der Gemeinderatsdiskussion vom 15.03.2016 und aus der Bürgerinformation vom 18.04.2016 konnten in der Verkehrsuntersuchung aufgegriffen und weiter bearbeitet werden.

Am 28.06.2016 hat Dr. Jürgen Karajan die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung, insbesondere die von ihm untersuchten Maßnahmen

- Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Hindenburgrings,
- Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs im Residenzbereich,
- Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs in der Augustastraße,
- Maßnahmen zur Reduktion des Parksuchverkehrs in der Karlstraße,
- Ausweisung einer Fußgängerzone im Bereich der Karlstraße,

vorgelegt. Auch diese Präsentation steht auf der Homepage der Stadt in dem Kapitel Verkehrsuntersuchung zur Ansicht zur Verfügung.

In der heutigen Sitzung soll das weitere Vorgehen festgelegt werden.

1. Vorstellungen der Fraktionen für weitere Prüfungen (Vermerk 25.07.2016) ergänzt durch Anregungen der Fraktionssprecher (Sitzung 14.09.2016)

Nach der Gemeinderatssitzung vom 28.06.2016 haben die Fraktionen der Verwaltung ihre Vorstellungen für weitere Prüfungen übermittelt. In einer Fraktionssprecher-Sitzung am 14.09.2016 wurden weitere Anregungen gegeben.

1.1 Verkehrsreduktion im Residenzviertel und in der Karlstraße um Mindestens 30 % gegenüber dem Planfall Null (Anlagen 1, 2, 3 a und 3 b).

Durch die neue Gestaltung konnte die Verkehrsmenge im Residenzbereich gegenüber 2006 bereits um 21 % in der unteren Karlstraße und um 16 % an der Stadtkirche reduziert werden. Demgegenüber ist die Belastung in der Karlstraße (zwischen Zeppelin- und Lehenstraße) seit der Öffnung des Rathausplatzes zur Mühlenstraße um 25 % gestiegen. Ziel der Verkehrsuntersuchung 2015 ist es weitere Möglichkeiten aufzuzeigen, um die Verkehrsbelastung in der Innenstadt weiter zu reduzieren und damit die Aufenthaltsqualität unter anderem in der Karlstraße und im Bereich des neugestalteten Residenzbereichs weiter zu steigern.

Zur aktuellen Verkehrssituation kann an dieser Stelle auch aufgrund einer Anfrage aus der Gemeinderatssitzung vom 20.09.2016 folgendes ausgeführt werden:

Die Verwaltung hat sich vierzehn Tage vor den Schulferien und in der zweiten Schulferienwoche mit der Verkehrssituation in dem genannten Bereich noch einmal intensiver beschäftigt: In der Zeit vom 21. bis zum 27.07.2016 wurden knapp 16.000 stadteinwärts fahrende KFZ und knapp 25.000 stadtauswärts fahrende KFZ über ein zwischen Aufzug und Arkaden montiertes verdecktes Messgerät erfasst. Wegen der Rechts-vor-Links-Regelung an der Heinrich-Feurstein-Straße und der unklaren Verkehrsverhältnisse an der Kreuzung Karlstraße / Fürstenbergstraße / An der Stadtkirche bewegen sich die KFZ in diesem Bereich nur sehr vorsichtig. Die erfasste Durchschnittsgeschwindigkeit stadteinwärts beträgt 20 km/h, stadtauswärts fahren die Autos im Schnitt 27 km/h (**Anlage 3 a und Anlage 3 b**). Bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten in dem genannten Bereich muss die neue Gestaltung inklusiv Verkehrsregelung und Beschilderung als erfolgreich bewertet werden.

Um zu sehen, ob Fußgänger und Radfahrer sich in dem neu gestalteten Bereich gefahrlos bewegen können, wurden am 9. und am 11.08.2016 zwei 30 minütige Videoaufzeichnungen von dem genannten Bereich gemacht. Es handelte sich um Tage in den Sommerferien mit hohem Fußgänger- und Radfahreraufkommen. In dem genannten kurzen Zeitraum zeigt sich

- Fußgänger, die vom westlichen Kirchplatz kommend um die Apsis herum nach Osten zum Aufzug laufen und Fußgänger, die die Fürstenbergstraße mit dem Ziel Aufzug queren, finden aufgrund der geringen gefahrenen Geschwindigkeiten immer sehr schnell eine Lücke. Es kam in dem beobachteten Zeitraum nicht zu gefährlichen Situationen.
- Das Verhältnis Autofahrer / Fußgänger gestaltet sich in dem aufgezeichneten Zeitraum aggressionsfrei und harmonisch.

- Die in den 60iger Jahren angelegten Arkaden bieten einen perfekten Schutz für die Fußgänger, die sich entlang der Fürstenbergstraße Richtung Karlstraße bewegen.

Trotz dieser positiven Zwischenbilanz muss es auch nach Meinung der Verwaltung das Ziel sein, den Durchgangsverkehr im Residenzbereich weiter zu reduzieren. In der **Anlage 1** werden die zwecks Verkehrsreduzierung untersuchten Maßnahmen in 26 Plänen im Detail dargestellt. Die in der **Anlage 2** abgebildete Tabelle bietet einen schnellen Überblick über alle Planfälle und die daraus resultierenden absoluten und relativen Veränderungen.

Die **Planfälle 1 bis 4** wurden in der Gemeinderatssitzung am 28.06.2016 bereits vorgestellt. In der Gemeinderatssitzung am 04.10.2016 wird Dr. Karajan daher nur die wichtigsten der acht untersuchten Planfälle noch einmal im Detail erläutern.

Auf den **Planfall 5** (Einbeziehung der Haldenstraße) wird im **Kapitel 1.6** eingegangen. Im Folgenden werden die neuen **Planfälle 6 bis 8** vorgestellt.

Sperrung der Karlstraße im Bereich des Hanselbrunnens für den Kfz-Verkehr (Planfall 6)

Der Planfall 6 beinhaltet alle im Planfall 1 getroffenen Annahmen, sowie die Sperrung der Karlstraße im Bereich des Hanselbrunnens. Bei der Modellierung des Planfalls wurde darauf geachtet, dass der bestehende Lebensmitteleinzelhandel (Nahkauf) weiterhin von Osten angefahren werden kann. Um zusätzlichen Verkehr durch die Wohnstraßen zu vermeiden, wurde als begleitende Maßnahme die Moltkestraße zwischen dem Frohnhofweg und der Karlstraße als Einbahnstraße in Richtung Süden ausgewiesen. Die Verkehrsbelastungen der reinen Wohnstraßen sollten nicht deutlich über denen des Planungsnullfalls liegen.

Verkehrsentlastungen um mehr als 50 % sind im Planfall 6 im Verlauf der Karlstraße zu erwarten. Im Bereich der Stadtkirche wird der Verkehr um ca. 1.100 Kfz / 24h reduziert. Dies entspricht einer Entlastung von ca. 11 % im Vergleich zum Planungsnullfall.

Im Vergleich zum Planungsnullfall ergeben sich deutliche Zuwächse der Verkehrsbelastung in der Zeppelinstraße, der Lehenstraße und der Bahnhofstraße sowie leichte Verkehrszunahmen im übrigen Verkehrsnetz.

Der westliche Teil der Karlstraße ist im Planfall 6 nur noch über die Schulstraße erreichbar. Bedingt durch die angenommene Verkehrsführung entstehen für die aus Süden kommenden Anwohner des Wohngebiets im Bereich der Moltkestraße deutliche Umwege. Kunden der westlichen Karlstraße aus Richtung Süden müssen künftig über die Poststraße zufahren. Sie erreichen nicht mehr alle zentral in der Karlstraße ausgewiesenen Stellplätze. Die Ausfahrt nach Süden ist mit der gewählten Einbahnstraßenregelung ohne Umwege möglich.

Sperrung des neugestalteten Residenzbereichs für den Kfz-Verkehr (Planfall 7)

Um den Residenzbereich vollständig vom Verkehr zu befreien wurde ein Planfall mit Sperrung des neugestalteten Residenzbereichs für den Kfz-Verkehr berechnet. Dieser beinhaltet die Sperrung vom Postplatz bis zur Heinrich-Feurstein-Straße. Die Zu- und Abfahrt zu der Tiefgarage im Bereich der Stadtkirche soll hierbei weiterhin möglich sein.

Deutliche Verkehrsentslastungen ergeben sich im Verlauf des Streckenzugs Josefstraße – An der Stadtkirche – Fürstenbergstraße sowie in der Karlstraße. Die Entlastungen liegen zwischen 80 % und 90 %.

Deutliche Verkehrszunahmen ergeben sich auf folgenden Straßen:

- Bahnhofstraße (+ 1.800 Kfz/24h)
- Hagelrainstraße (+ 1.100 Kfz/24h)
- Hindenburgring (+ ~ 4.500 Kfz/24h)
- Lehenstraße (+ 1400 Kfz/24h)
- Zeppelinstraße (+1.700 Kfz/24h)
- Max-Egon-Straße (+ 900 Kfz/24h)
- Hermann-Fischer-Allee (+ 2.900 Kfz/24h)

Durch die Sperrung im Residenzbereich steigt die Verkehrsbelastung am Hindenburgring im Querschnitt durchgängig auf fast 20.000 Kfz / 24h an. Durch den deutlichen Anstieg an Fahrzeugen auf dem Hindenburgring kann der Verkehr an den beiden signalisierten Knotenpunkten Hindenburgring / Villingen Straße und Hindenburgring / Friedhofstraße nicht mehr leistungsfähig aufgenommen werden. In den Spitzenstunden kommt es zu hohen Verlustzeiten und Rückstauungen. Aufgrund des vorhandenen Straßenraums ist eine Fahrstreifenergänzung zur Sicherung der Leistungsfähigkeit nicht möglich.

Eine Sperrung des Residenzbereichs ist aus verkehrlicher Sicht nicht zu empfehlen, da das vorhandene Straßennetz die zusätzlichen Verkehrsbelastungen nicht leistungsfähig aufnehmen kann.

Sowohl im **Planfall 6** als auch im **Planfall 7** werden deutliche Verkehrsentslastungen in der Karlstraße erreicht. Durch die angenommene Sperrungen und die vorgeschlagene neue Verkehrsführung erhöht sich vor allem für die aus Süden kommenden Fahrzeuge der Widerstand in die Innenstadt zu fahren, da längere Wege zurückgelegt werden müssen und nicht alle Bereich direkt angefahren werden können. Es kann dadurch zu einer Verlagerung der Ziele bei dem Wegezweck "Einkaufen" von der Innenstadt hin zu den in der Peripherie liegenden Einkaufsmöglichkeiten und zu Problemen für den innerstädtischen Einzelhandel kommen

Einbahnstraßenregelung in der Karlstraße (Planfall 8)

Da die Sperrung des Residenzbereichs aus verkehrlicher Sicht nicht empfohlen werden kann aber die Verkehrsbelastung in diesem Bereich weiter reduziert werden sollte, wird ein zusätzlicher Planfall mit Einbahnregelung in der Karlstraße modelliert. Hierzu werden aufbauend auf dem Planfall 1 folgende Maßnahmen getroffen:

- Einbahnstraße in der Karlstraße von der Schulstraße in Richtung Stadtkirche (Einbahnrichtung → Osten)
- Einbahnstraße in der Karlstraße von der Schulstraße in Richtung Rathausplatz (Einbahnrichtung → Westen)

Die Umlegung der Verkehrsmengen auf das Straßennetz von Donaueschingen mit den aufgezeigten Modifikationen zeigt eine deutliche Entlastung, in Teilen der Karlstraße um mehr als 50 %. Der Residenzbereich wird um ca. 1.500 Kfz / 24h entlastet (17 % im Vergleich zum Planungsnullfall).

Zunahmen ergeben sich auf dem Hindenburgring, wobei diese noch leistungsfähig aufgenommen werden können. Des Weiteren ergeben sich Verkehrszunahmen auf der Bahnhofstraße. Die größten Verkehrszunahmen ergeben sich auf der Lehenstraße und der Schulstraße. In beiden Straße steigt die Belastung um 42 % an und liegt damit in der Lehenstraße bei 4.300 Kfz / 24h und in der Schulstraße bei 5.100 Kfz / 24h.

Wie im Planfall 6 (Sperrung der Karlstraße im Bereich des Hanselbrunnens für den Kfz-Verkehr) ist der westliche Bereich der Karlstraße nur noch über die Schulstraße zu erreichen.

Aufgrund der zum Teil komplizierten Wegeführung, je nach Quelle und Ziel der Verkehrsteilnehmer, kann es bei Umsetzungen der Maßnahmen der Planfällen 6, 7 und 8 neben der erhöhten Umwegigkeit auch zu vermehrten Irrfahrten im Innenstadtbereich aufgrund der Sperrungen und Einbahnstraßenregelungen kommen.

Auch im **Planfall 8** kann es zu Verlagerungen von Zielen bei dem Wegezweck "Einkaufen" und zu Problemen für den innerstädtischen Einzelhandel aufgrund der Veränderung in der Erreichbarkeit kommen.

Empfehlung

Es wird empfohlen die folgenden, mit dem Verkehrsmodell untersuchte Maßnahmen umzusetzen:

- Zusätzliches Parkhaus mit 2 Ebenen im Bereich des Rathauses mit Anschluss an die Villingener Straße und an die Mühlenstraße mit ca. 200 Stellplätzen
- Reduktion der Anzahl an Stellplätze im Straßenraum Karlstraße, Max-Egon-Straße und Zeppelinstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Kurzzeitparken (ca. 30 Min) im verkehrsberuhigten Bereich
- Umkehr der Einbahnregelung in der Max-Egon-Straße und in der Zeppelinstraße um den Park-Such-Verkehr (Ringfahrten) zu unterbinden
- Umkehr der Einbahnregelung in der Rosenstraße und in der Kalliwodastraße um Ringfahrten zu unterbinden
- Ausweitung des Bereichs mit Tempo 20 auf der Karlstraße zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

Aufgrund der Überlastung des Hindenburgrings bei vollständiger Sperrung des Residenzbereichs ist die Umsetzung des Planfalls 7 nicht zu empfehlen.

Die Planfälle 6 und 8 sind aus verkehrlicher Sicht möglich. Die Vor- und Nachteile der Verkehrsführungen wurden dargestellt und beschrieben. Es gilt abzuwägen welche Belange für die Bevölkerung von Donaueschingen von höherer Priorität sind:

- Verkehrsentslastung in der Karlstraße und im Residenzbereich mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität oder
- kurze Wegeverbindungen der angrenzenden Wohnnutzung und des Einzelhandels

1.2 Einrichtung einer temporären Fußgängerzone im Residenzviertel, am Hanselbrunnenplatz und / oder am Rathausplatz (Anlage 4)

Der Gemeinderat hat bereits am 13.03.2007 beschlossen, dem Gewerbeverein die Möglichkeit zu bieten, an Wochenenden temporär eine Fußgängerzone z.B. am Rathausplatz und am Platz am Hanselbrunnen einzurichten. Beide Plätze wurden in der Folgezeit bei entsprechenden Veranstaltungen wiederholt gesperrt. Der neu gestaltete Residenzbereich wurde erstmals im Rahmen des Donauquellfestes am 25.06.2016 gesperrt und als Fußgängerzone genutzt.

In der **Anlage 4** hat das Stadtbauamt dargestellt, wie die Verkehrsführungen während der Sperrung der einzelnen Bereiche gehandhabt werden.

Während sich die Umleitungen bei Sperrung des Rathausplatzes und des Platzes am Hanselbrunnen bewährt haben müsste die Sperrung des Residenzbereiches, falls dieser regelmäßig gesperrt werden soll, gegenüber der Lösung während des DonauquellFests reduziert werden (**Anlage 4**). Die Verkehrsbeziehung Josefstraße / Poststraße und die Ausfahrt aus der Haldenstraße sollte im Falle einer regelmäßigen Sperrung des Residenzbereiches offen gehalten werden

Sollte der Gemeinderat sich entscheiden, einen oder mehrere Plätze zukünftig regelmäßig an Wochenenden zu sperren, fällt zusätzlicher Personalaufwand bei den Technischen Diensten für das Auf- und Abbauen der Beschilderung an.

Die Verwaltung favorisiert die Lösung, Sperrungen nur bei entsprechenden Veranstaltungen vorzunehmen. Sinnvoll wäre eine Erhöhung der Frequenz der Veranstaltungen in der Innenstadt.

1.3 Umsetzung des sogenannten Platzkonzepts im Bereich der südlichen Kernstadt.

und

1.4 Schaffung einer attraktiven Fußwegeverbindung zwischen der Brigach (Irmepark) und der Innenstadt (Karlstraße).

Im Rahmen der Zukunftswerkstatt Innenstadt am 04.05.2013 wurde die Planungs-idee gemeinsam mit den Bürgern entwickelt, eine lesbare Wegebeziehung zwischen Karlstraße und Brigach, die auch einen Rundgang durch die Innenstadt ermöglicht, aufzubauen. Auch zwischen den in den nächsten Monaten zum Umbau anstehenden Irmepark und der Karlstraße soll eine attraktive Wegeverbindung über die Max-Egon-Straße aufgebaut werden.

Der Gemeinderat hat für die Überplanung der südlichen Kernstadt für das Jahr 2016 Mittel in Höhe von 32.000,-- € bereitgestellt. Unmittelbar nach Abschluss der Diskussion über die Verkehrsuntersuchung 2015 soll diese Planung erstellt werden. Die Planung wurde in Auftrag gegeben bei den Büros:

- Planstatt Senner, Überlingen
- KARA JAN Ingenieure, Stuttgart

Da Beschlüsse zur Verkehrsuntersuchung 2015 auch Auswirkungen auf die Überplanung der südlichen Innenstadt haben werden, wurde die Ausarbeitung zurückgestellt, bis die Verkehrsuntersuchung verabschiedet ist. Bei einem Abschluss der Debatte über die Verkehrsuntersuchung 2015 im Oktober 2016 können die Pläne zur Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Südlichen Innenstadt im ersten Quartal 2017 diskutiert werden. Eine Umsetzung der Pläne ist dann in den Jahre 2018 ff. möglich.

1.5 Begrenzung der Geschwindigkeit auf 20 km / h in einer vernünftig abgegrenzten Region (Anlage 5)

Die **Anlage 5** zeigt einen Vorschlag für die zulässige Geschwindigkeit im Innenstadtbereich von Donaueschingen. Die bisher vorhandenen verkehrsberuhigten Bereiche, wie zum Beispiel am Rathausplatz, bleiben weiterhin bestehen. Es wird empfohlen eine Tempo 20 Zone im südlichen Innenstadtbereich auszuweisen, um den Widerstand auf diesen Strecken für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gleichwertig zu erhöhen und somit die Aufenthaltsqualität für Anwohner, Kunden, Fußgänger und Radfahrer zu steigern. Es wird empfohlen, folgende Streckenzüge als Tempo 20 Bereiche ausgewiesen:

- Max-Egon-Straße
- Zeppelinstraße
- Karlstraße
- Josefstraße
- Rosenstraße
- Wasserstraße

Da im gesamten südlichen Innenstadtbereich die Geschwindigkeit von 30 km / h auf 20 km / h reduziert wird, ist nicht mit Verkehrsverlagerungen in die Innenstadt zu rechnen. Eine Tempo 20 Zone auf dem gesamten Streckenzug der Josefstraße wird

nicht empfohlen, da die Akzeptanz von niedrigen Geschwindigkeiten auf längeren Streckenabschnitten deutlich sinkt.

1.6 Prüfung der Einbeziehung der Haldenstraße in die Verkehrsplanung.

Das Grundstück Haldenstraße ist in städtischem Eigentum. Der Gemeinderat hat im Jahre 1987 zugestimmt, die Haldenstraße der Fürstenberg Brauerei als private Erschließungsstraße zu überlassen. Die Straße wird insbesondere genutzt, um in die Brauerei einfahrende LKWs warten zu lassen. Zusätzlich zu den wartenden LKWs ist ein normaler Verkehr in der Haldenstraße nicht möglich, zumal der Gehweg von Fußgängern frequentiert wird. Derzeit wird die Haldenstraße auch von Radfahrern häufig genutzt.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Öffnung der Haldenstraße zu überprüfen, wurde ein weiterer Planfall erarbeitet. Der **Planfall 5** beinhaltet alle getroffenen Annahmen des Planfalls 1 mit zusätzlicher Öffnung der Haldenstraße in Richtung Rathausplatz (Norden). Die Führung des Verkehrs im Zweirichtungsverkehr ist aufgrund des vorhandenen engen Straßenverlaufs nicht zu empfehlen. Da die Max-Egon-Straße im Planfall 1 in Richtung Süden verläuft, sollte die Haldenstraße in Richtung Norden geöffnet werden. Die Auswirkungen der Öffnung der Haldenstraße als Einbahnstraße Richtung Rathausplatz (Planfall 5) sind in den **Anlagen 1 und 2** dargestellt.

Die Brauerei hat in den 90iger Jahren ihren internen Verkehr umorganisiert mit dem Ziel, die Karlstraße und den Rathausplatz zu entlasten. Alle Ausfahrten finden über die Haldenstraße Richtung Postplatz statt. Voraussetzung für dieses Konzept ist das Nutzen der Haldenstraße als Stauraum für die einfahrenden LKWs. Innerhalb des Brauereigeländes können diese LKWs nicht abgestellt werden. Die Brauerei hat in einem Gespräch mit Oberbürgermeister Erik Pauly deutlich gemacht, dass darauf – will die Stadt die Karlstraße weiterhin vom Brauereiverkehr freihalten – nicht verzichtet werden kann. Zusätzlich wird die Haldenstraße auch heute bereits von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Eine Öffnung der Haldenstraße für den allgemeinen Verkehr, ob als Einbahnstraße oder in zwei Richtungen, ist daher leider nicht möglich.

1.7 Wie kann die Hermann-Fischer-Allee leistungsfähiger werden insbesondere unter Einbeziehung des Rad- und Parkverkehrs sowie für Fußgänger.

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Inneren Rings sind Verbesserungsvorschläge für die Hermann-Fischer-Allee konzeptionell darzustellen, vor allem im Hinblick auf die parkenden Fahrzeuge sowie des Radverkehrs und der Fußgänger in diesem Bereich.

Die Hermann-Fischer-Allee weist im Bestand eine Fahrbahnbreite von ca. 7,00 m - 7,50 m auf und wird zwischen der Eile- und der Wilhelmstraße von Anwohnern genutzt, um Fahrzeuge im Straßenraum zu parken.

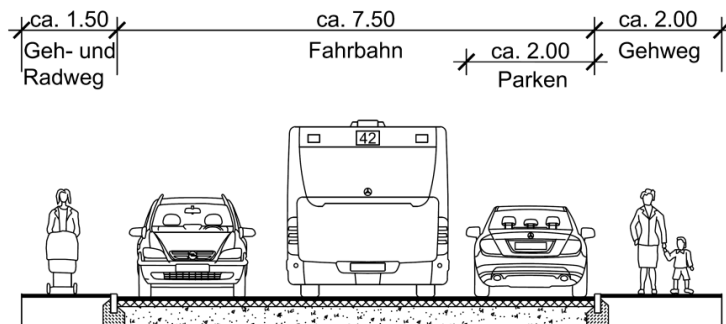
Der Verkehrsfluss im westlichen Teil wird vor allem für Verkehrsteilnehmer in Richtung Hindenburgring durch am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge immer wieder unterbrochen. Im südwestlichen Bereich der Straße ist Haltverbot angeordnet.

Um den Verkehrsfluss in der Hermann-Fischer-Allee insbesondere für die Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Hindenburgring zu verbessern, wird empfohlen auf das Längsparken in der Hermann-Fischer-Straße zu verzichten. Dann kann bei der vorhandenen Fahrbahnbreite von 7,00 m bis 7,50 m ein beidseitiger Schutzstreifen von jeweils 1,25 m bzw. 1,50 m angeordnet werden. Dadurch kann der bestehende Geh- und Radweg auf der südlichen Seite der Hermann-Fischer-Allee, der lediglich eine Breite von ca. 1,50 m - 2,00 m aufweist, in einen reinen Gehweg umgewandelt werden. Dies erhöht zusätzlich die Aufenthaltsqualität und verbessert die Situation für Fußgänger und Radfahrer entlang der Brigach.

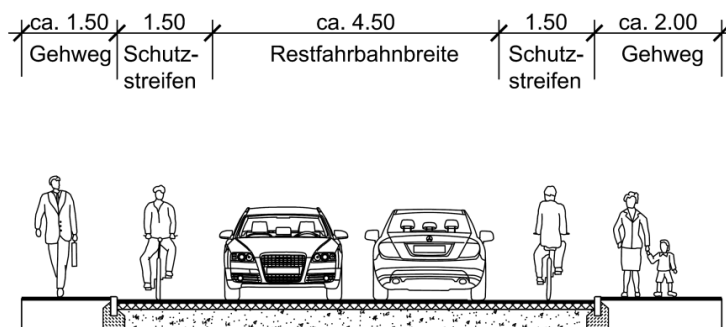
Eine Engstelle befindet sich im Bereich der Fußgängerbrücke über die Bahngleise und die Brigach. Durch den Rampenaufgang zur Brücke wird der Straßenraum in diesem Bereich eingeeengt und der Radfahrer wird kurzfristig mit einem Schutzstreifen auf die Fahrbahn geführt. Mit der Anordnung von durchgängigen beidseitigen Schutzstreifen auf der Hermann-Fischer-Allee könnte das Ein- und Ausfädeln der Radfahrer vermieden und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Die nachfolgende Abbildung zeigt den bestehenden Querschnitt und eine mögliche Aufteilung bei angeordnetem beidseitigem Schutzstreifen in der Hermann-Fischer-Allee bei einer Fahrbahnbreite von 7,50 m.

Querschnitt Bestand



Variante



Aufteilung des Straßenraums in der Hermann-Fischer-Allee

Werden keine Schutzstreifen für den Radverkehr angeordnet, kann mithilfe von Markierung das Parken im Straßenraum geordnet werden, um den Begegnungsverkehr zu erleichtern. Der Verkehrsfluss in der Hermann-Fischer-Allee wird dadurch verbessert.

Eine Einbahnregelung sowohl in der Hermann-Fischer-Allee als auch in der Hagelrainstraße wird nicht empfohlen. Durch die entstehende Umwegigkeit insbesondere für den Quell- und Zielverkehr der Innenstadt mit der Anordnung der Einbahnstraßen entsteht eine deutliche Mehrbelastung an Fahrzeugkilometer. Die längeren Wege im Vergleich der Fahrstrecke 1 zur Fahrstrecke 2 betragen je nach Fahrbeziehung zwischen +166 % und +237 %. Die **Anlagen 6 a und b** zeigen die Routen bei Einbahnregelung der Hagelrainstraße und der Hermann-Fischer-Allee auf.

Für die Verkehrsbeziehung Neue Wolterdinger und Bräunlinger Straße (**Anlage 6 a**) kommt es zu deutlich längeren Wegen. Durch die Umwegigkeit und den damit verbundenen längeren Wegen ist zudem mit Schleichverkehr über die Eichendorffstraße

zu rechnen. Die Richtung der Einbahnstraßenregelung hat keinen Einfluss auf die absolute Zunahme der Verkehrsleistung.

Die Verkehrsteilnehmer der Fahrbeziehung Alter Festhallenplatz und dem Knotenpunkt Hindenburgring / Hermann-Fischer-Allee (**Anlage 6 b**) müssen deutliche Umwege über die Hagelrainstraße in Kauf nehmen. Es ist mit Verlagerungen des Verkehrs durch die Innenstadt zu rechnen.

Aufgrund der dargestellten deutlichen Umwege und der zu erwartenden Verlagerungen ins nachgeordnete Verkehrsnetz ist es nicht zu empfehlen die Hagelrainstraße bzw. die Hermann-Fischer-Allee in Einbahnstraßen umzuwandeln.

1.8 Das Radwegekonzept Donaueschingen soll in das Verkehrskonzept effizient eingebunden werden.

Die Anordnung von Schutzstreifen für den Radverkehr in Tempo 20 bzw. Tempo 30 Zonen ist nach der geltenden Straßenverkehrsordnung § 45 (1c) nicht zulässig. Tempo 20 bzw. 30 Zonen umfassen nur Straßen ohne lichtzeichengeregelte Knotenpunkte, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien (hierzu zählen auch Schutzstreifen) und benutzungspflichtige Radwege.

Es wird empfohlen die Radwegweisung im Übergangsbereich vom klassifizierten Straßennetz auf Tempo 30 Bereiche bzw. Tempo 20 Bereiche (Innenstadt) nach dem "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" (FGSV) klar auszuschildern und diese Beschilderungen an den wichtigsten Knotenpunkten zu wiederholen. Es sind die für die Rad fahrenden Besucher der Stadt beide wichtigsten innerstädtischen Radverkehrsziele auszuschildern, um einen Schilderwald in der Innenstadt zu vermeiden. Auf das bereits vorhandene Touristenleitsystem, das auch von den Radfahrern genutzt wird, wird verwiesen. Die regionalen Radfahrerziele in der Region (z.B. umliegende Orte) werden bereits von der Ausschilderung des regionalen Radfahrerleitsystems erfasst. Der Schwarzwald-Baar-Kreis bearbeitet derzeit die regionale Radwegausschilderung. Die Verwaltung wird dieses Verfahren eng begleiten und versuchen, neben der Ausschilderung der regionalen Ziele auch die Ausschilderung der wichtigsten innerstädtischen Radfahrerziele für Besucher (z.B. Donaueschingen, Tourist Information) in dieses System zu integrieren.

Des Weiteren sollten die Radverkehrsachsen auf dem übergeordneten Straßennetz gestärkt werden. So kann durch Anordnen eines Haltverbots im Bereich der Hermann-Fischer-Allee ein beidseitiger Schutzstreifen angeordnet werden.

Es wird zusätzlich empfohlen, an den signalisierten Knotenpunkten im Verlauf des Hindenburgrings auf den ausgewiesenen Fahrradachsen Fahrradschleusen anzulegen, um den Radfahrer an dem Fahrzeugpulk vorbeizuführen und gesichert über den Knotenpunkt zu führen. Der verkehrstechnische Entwurf für den Hindenburgring zeigt eine Fahrradschleuse für den Knotenpunkt Friedhofstraße / Hindenburgring.

Zum Sachstand Radwege in Donaueschingen kann Folgendes berichtet werden:

Der Gemeinderat hat am 24.07.2007 die Fortschreibung des Radwegekonzeptes Donaueschingen nach dem vom Büro KommunalPlan, Tuttlingen, vorgelegten Kon-

zept beschlossen. Am 04.03.2008 hat der Gemeinderat sich mit dem Stand der Umsetzung und mit den Ergebnissen der am 02.10.2007 erstmals stattgefundenen Bürgerinformationsfahrt Radwege befasst.

Über die Umsetzung der Bürgeranregungen wurde der Gemeinderat am 14.09.2010 erneut informiert. Am 11.07.2013 hat dann die zweite Bürgerinformationsfahrt zum städtischen Radwegenetz gemeinsam mit der Umweltgruppe SÜDBAAR und weiteren interessierten Bürgern stattgefunden.

Die mit dem Gemeinderat, den Bürgern und dem Büro KommunalPlan ausgearbeiteten Verbesserungsvorschläge am Radwegenetz wurden fast vollständig umgesetzt.

1.9 Sichere Querung der Friedrich-Ebert-Straße im Bereich des Juniperusweges (Anlage 7)

Am 26.07.2016 hat ein Ortstermin mit den betroffenen Bürgern, dem Straßenbaulastträger, der Polizei und der Verkehrsbehörde stattgefunden. Angesichts der besonderen Problematik haben die beteiligten Behörden der Einrichtung einer weiteren Fußgängerdruckknopfampel zugestimmt. Derzeit laufen die Gespräche über die Finanzierung und die Details der Planung.

Mittel müssen in den Haushaltsentwurf 2017 eingestellt werden.

1.10 Der Verkehrsfluss sowie die Fußgängerquerungen in der Bahnhofstraße sollen untersucht werden.

Aus der Vorstellung im Gemeinderat in Donaueschingen resultiert der Wunsch, den Verkehrsfluss sowie die Fußgängerüberwege in der Bahnhofstraße zwischen dem Zentralen Omnibusbahnhof und dem neu entstandenen Fachmarktzentrum auf dem ehemaligen Postareal näher zu untersuchen um gegebenenfalls den Verkehrsfluss in der Bahnhofstraße zu optimieren.

Im Verlauf der Bahnhofstraße liegt der signalisierte Knotenpunkt Busbahnhof / Bahnhofstraße mit den beiden Teilknoten Ost und West. Die beiden Teilknoten werden derzeit so signalisiert, dass die beiden Hauptrichtungen Dauergrün erhalten und nur bei Anforderung der Nebenrichtung die Hauptrichtung angehalten wird. In verkehrsschwachen Zeiten wird nur der östliche Teilknoten signalisiert.

Wie in den Signalisierungsunterlagen beschrieben, sind beide Teilknoten miteinander koordiniert. Eine Priorisierung der Busse erfolgt nur am westlichen Knotenpunkt für linkseinbiegende Busse.

Um die Wartezeit des Fußgängers möglichst gering zu halten, kann unter Umständen der Fall eintreten, dass in Fahrtrichtung Osten das Ende des Fahrzeugpulkts sowohl am westlichen als auch am östlichen Knotenpunkt halten muss.

Mit den beiden Signalanlagen werden folgende Ziele verfolgt:

- Sicherung der Fußgänger gegenüber dem Kfz vor allem in den Bereichen der Bahnhofstraße mit hohem Fußgängeraufkommen (Fachmarktzentrum und Stadtzentrum <-> Busbahnhof und Fernverkehr)
- Gesicherte Ausfahrt sowie Priorisierung für den Busverkehr in Richtung Westen.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass die Lage der Schleife DG1 überprüft werden sollte. Es besteht die Möglichkeit, dass große Fahrzeuge, die auf dem Parkplatz P27 des Fachmarktzentrums stehen, dauerhaft die Schleife belegen und damit unnötige Halte in der Hauptrichtung verursacht.

Im Zuge der behindertengerechten Umgestaltung des Busbahnhofs in Donaueschingen ist geplant verschiedene Möglichkeiten aufzuzeigen, um den Busbahnhof für die Nutzer attraktiver zu gestalten. Ziel ist die Stärkung des ÖPNV und eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund.

Bis zum Jahr 2022 muss der Busbahnhof Donaueschingen nach einer Vorschrift der EU behindertengerecht umgestaltet werden. Das Stadtbauamt plant, die Umbauvorschläge gemeinsam mit dem Büro KARAJAN Ingenieure, Stuttgart und dem Behindertenbeauftragten der Stadt, Manfred Kemter, im Jahr 2017 zu erarbeiten. Ziel der Maßnahme ist es, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und Fahrten vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Umgesetzt werden können diese Pläne dann in den Jahren 2018 ff. Im Rahmen dieser Planungen sollen die Möglichkeiten, die Lichtzeichenanlage in der Bahnhofstraße leistungsfähiger zu gestalten, geprüft werden. Die Bahnhofstraße ist Kreisstraße. Planungen und Finanzierungen die Lichtzeichenanlage betreffend müssen mit dem Straßenbauamt abgestimmt werden.

1.11 Freie oder gegebenenfalls bebaute aber ungenutzte Flächen für weitere, neu zu errichtende Parkplätze in 2. Reihe in der Innenstadt soll geprüft werden

Das Stadtbauamt hat den gewünschten Plan gefertigt und mit den Fraktionssprechern am 14.09.2016 besprochen. Öffentlich soll dieser Plan nicht vorgelegt werden, da naturgemäß diverse private Flächen betroffen sind. Die Grundstücksgeschäfte in den genannten Bereichen werden von der Verwaltung verfolgt. Gegebenenfalls wird die Angelegenheit dem Gemeinderat zur Beschlussfassung über den Ankauf eines Grundstückes wieder vorgelegt. Sollte der Ankauf des Grundstückes hinter dem Rathaus scheitern, werden alternative Standorte geprüft.

1.12 Kostenschätzung Parkhaus (Anlage 8)

Für eine Parkebene hinter dem Rathaus soll eine Kostenschätzung / Machbarkeitsprüfung erfolgen einschließlich der Klärung der langfristigen Nutzbarkeit – Erwerb oder Pacht.

Beim Grundstückseigentümer wurde bereits 2015, nachdem sich abzeichnete, dass eine kurzfristige Bebauung mit einem Wohn- und Geschäftshaus nicht erfolgt, Kontakt wegen Ankauf dieses Grundstückes aufgenommen. Der Verkauf des Grundstückes wurde vom Eigentümer jedoch abgelehnt. Im Sommer 2016 wurde das Interes-

se an einem Ankauf erneut bekundet. Über den aktuellen Stand wird in der Sitzung berichtet.

Die Firma Goldbeck GmbH, Bielefeld, hat eine erste Machbarkeitsstudie einschließlich grober Kosten für dieses Parkhaus gefertigt.

Die Firma Goldbeck GmbH hat ausgeführt, dass bei einem Parkhaus ohne Rampen in einfacher Gestaltung von ca. 12.000,-- € pro Stellplatz ausgegangen werden muss. Bei der dargestellten Variante mit 128 Stellplätzen würden Kosten von 1,5 Mio. € brutto anfallen. Nicht enthalten sind Tiefergründungsmaßnahmen, ein Dach und besondere technische Ausrüstungen wie Kassenautomaten, Videoanlage u.a. Eine ansprechende Gestaltung der Fassaden führt ebenfalls zu höheren Kosten.

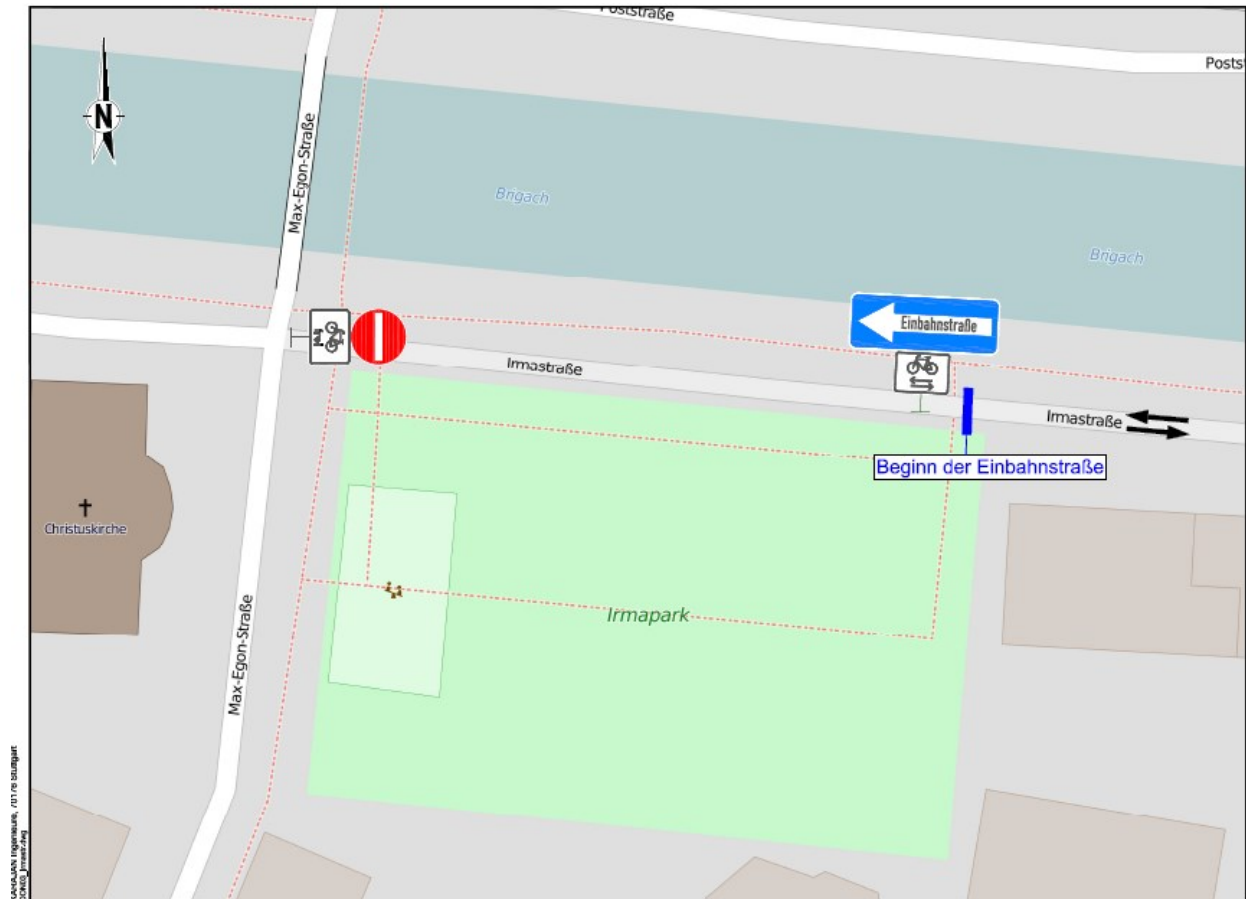
1.13 Es soll geprüft werden, ob die Irmastraße für KFZ im Bereich des neuen Spiel- und Mehrgenerationenparks geschlossen werden kann.

Das Abhängen der Irmastraße mit einem Verbot für den Kfz-Verkehr im Bereich des Imaparks ist aus verkehrlicher Sicht nicht zu empfehlen, da keine Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr vorhanden ist.

Im Zuge der Umgestaltung des Imaparks soll die Fahrbahnbreite in diesem Bereich auf 3,50 m verringert werden. Zusätzlich sind Schwellen mit Rundborden jeweils zu Beginn des Imaparks vorgesehen. Diese sollen den Kfz-Verkehr beruhigen. Die geplanten Maßnahmen erhöhen den Widerstand der Irmastraße.

Um eine zusätzliche Reduktion der Verkehrsbelastung und eine Steigerung der Verkehrssicherheit zu erreichen kann eine Einbahnstraßenregelung in der Irmastraße in Richtung Max-Egon-Straße eingerichtet werden, wobei der Radverkehr weiterhin in beiden Richtungen geführt werden sollte. Vorteil der Einbahnstraßenregelung ist, dass die Verkehrsbelastungen reduziert werden, die Anwohner ihre Wohnungen weiterhin erreichen können und die Firma Nexus wie bisher geplant, über die Josefstraße angefahren werden kann. Müllfahrzeuge und der Lieferverkehr können wie bisher ohne Wendevorgänge die Irmastraße befahren.

Bei einer geplanten Fahrbahnbreite von 3,50 m ist eine Einbahnstraßenregelung anzuordnen, da der Begegnungsverkehr Pkw-Pkw nicht mehr möglich ist.



Mögliche Verkehrsführung in der Irmastraße

2. Anregungen aus der Bürgerschaft

Gemeinderat und Verwaltung ist es gelungen, mit der öffentlichen Diskussion über die Verkehrsuntersuchung 2015 insbesondere mit der Bürgerbeteiligung am 18.04.2016, eine breite Diskussion auch in der Bürgerschaft über Verbesserungen an der Verkehrssituation in der Innenstadt zu starten. Folgende Anregungen sind aus der Bürgerschaft gekommen:

2.1 Umbau der Einmündung Max-Egon-Straße / Bahnhofstraße in einen Kreisverkehr / Abbau der Ampel an der Ausfahrt Netto-Parkplatz / Linksabbiegeverbot an der Ausfahrt Netto-Parkplatz / Ersatz der Fußgängerampel an der Netto-Ausfahrt durch einen Zebrastreifen.

Siehe Ausführungen im Kapitel 1.10.

2.2 Haldenstraße in beide Richtungen öffnen und als Umfahrung der Karlstraße nutzen.

Siehe Ausführungen im Kapitel 1.6.

2.3 Fußgängerzonen an Wochenenden (wie z.B. Nagold)

einrichten (Anlage 5).

Siehe Ausführungen im Kapitel 1.2

2.4 Tempo 60 auf dem inneren Ring zur Beschleunigung.

Derzeit sind die Bereiche Poststraße / Hermann-Fischer-Allee bis Alter Festhallenplatz mit Tempo 30 und der Bereich Hermann-Fischer-Allee / Hindenburgring mit Tempo 50 ausgeschildert. Eine Erhöhung der zugelassenen Geschwindigkeit auf Tempo 60 bedeutet keine markant spürbare Erhöhung der Leistungsfähigkeit.

2.5 Grüne Welle und Wegfall der Ampel an der Ausfahrt Parkplatz Einkaufszentrum Bahnhofstraße.

Siehe Ausführungen im Kapitel 1.10

2.6 Keine Querungshilfe am Hindenburgring einplanen zur Anbindung Fußgänger / Radfahrer aus dem Konversionsgelände.

Die für den Hindenburgring vorgeschlagene Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer kann in die Schaltung der Lichtzeichenanlagen eingebunden werden und reduziert damit nicht die Leistungsfähigkeit des Straßenzugs.

2.7 Weitere sichere Fußgängerquerung in der Friedrich-Ebert-Straße für die Bewohner der Bühlstraße (Anlage 7).

Siehe Ausführungen im Kapitel 1.9

2.8 Augustastraße: Einbahnstraße enger umbauen / für KFZ über 3,5 t sperren / bessere Markierungen.

Entspricht dem Planfall 4 aus der Verkehrsuntersuchung 2015 vorgestellt in der Gemeinderatssitzung am 28.06.2016

Der in den 80iger Jahren erfolgte Umbau der Augustastraße hatte, nach einer intensiv geführten Diskussion über Verkehrsberuhigung bereits das Ziel, die Straße für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen. Ein Straßenneubau heute würde bezüglich der Fahrbahnbreiten und der Fahrbahnverschwenkungen nicht anders aussehen.

Die Verwaltung schlägt vor, auf die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Augustastraße zu verzichten. Erfahrungsgemäß würden sich ohne Gegenverkehr die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Augustastraße deutlich erhöhen.

Der Vorschlag der Sperrungen und der Markierungen wird derzeit verwaltungsintern geprüft.

2.9 Tempo 20 vom Bahnhof bis zum Rathaus.

Siehe Ausführungen im Kapitel 1.5.

2.10 Fürstenbergstraße geschwindigkeitsreduzierend umbauen im Bereich Einmündung Parkweg.

Eine Planung zum Umbau der Einmündung Parkweg / Sennhofstraße / Fürstenbergstraße liegt seit einigen Jahren vor. Die Planung sieht eine Einengung im Bereich des Zebrastreifens und einen Fahrbahnteiler im Bereich des Parkwegs vor. Wegen Einsprüchen aus der Nachbarschaft wurde diese Planung nicht mit Priorität versehen.

2.11 Einfahrverbot in die Laßbergstraße und Pfaffenhoffenstraße vom Hindenburgring.

Alternativ wurden Abbiegespuren bei der Neugestaltung des Hindenburgrings eingeplant, um Verkehrsbehinderungen durch abbiegende Fahrzeuge zu vermeiden.

2.12 Bau eines Kreisverkehrs an der Einmündung des Zubringers Allmendshofen in L 171 / Friedrich-Ebert-Straße.

Siehe gesonderte Sitzungsvorlage zu diesem Punkt.

2.13 Bau einer Ortsumfahrung Süd vom Kreisverkehr Biedermann über Festplatz Gerbewies, zwei Bahntrassen, Verlegung der Breg zur Prinz-Fritzi-Allee (Anlage 9).

Die Länge der neuen Trasse zwischen dem Kreisverkehr am Festplatz Gerbewies und der Prinz-Fritzi-Allee beträgt 1.000 m. Zwei Bahnlinien müssten überquert und die Breg verlegt werden. Der zusätzliche Verkehr würde das Sportzentrum im Bereich Schwimmbad / Tennisplätze in den Sommermonaten enorm belasten. Probleme für die Umsetzung dieser Idee ergeben sich auch durch das Internationale Vogelschutzgebiet, die betroffenen, geschützten Biotope und durch den Schutz, den der fürstliche Park mit angrenzenden Flächen über den Denkmalschutz genießt.

2.14 Neubau einer Straßenbrücke zur Verbindung des Straßenzuges L 171 Güterstraße / Hagelrainstraße mit dem Hindenburgring über Bahn und Brigach unter Einbezug der Mühlenbrücke (Anlage 9).

Die Hagelrainstraße / L 171 soll ab dem Wyndham Garden Hotel nach Norden über eine Rampe angehoben werden um Bahn und Brigach zu kreuzen und einen Direktanschluss an den Hindenburgring zu ermöglichen. Dabei ist jedoch die Mühlenbrücke im Weg. Betroffen ist die Landesstraße L 171.

Es handelt sich um den Umbau eines Knotenpunktes zweier Landesstraßen.

Aktuell sollte der Vorschlag wegen der hohen Kosten und dem mit der Umsetzung verbunden Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild nicht weiter verfolgt werden.

2.15 Östliche Umfahrung vom Kreisverkehr Bahnhofstraße durch den Schlosspark auf Prinz-Fritzi-Allee (Anlage 9).

Die östliche Umfahrung durch den Schlosspark auf die Prinz-Fritzi-Allee erfordert einen Straßenneubau von 540 m. Nach den erhobenen Zahlen wird dieser Straßenzug pro Tag von maximal 1.175 KFZ / 24 h genutzt.

Aktuell sollte der Vorschlag wegen der hohen Kosten und dem mit der Umsetzung verbundenen Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild nicht weiter verfolgt werden.

3. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, folgende neun Maßnahmen mit Priorität in den kommenden Jahren weiter zu verfolgen:

Anregungen 1.1, 1.11 und 1.12:

Umsetzung des Planfalles 1 mit u.a. Bau eines Parkhauses, Reduktion der Stellplätze, Kurzzeitparken 30 Minuten und Umkehr der Einbahnstraßenregelungen Max-Egon-Straße, Zeppelinstraße, Rosenstraße und Kalliwodastraße.

Anregungen 1.3 und 1.4:

Überplanung der südlichen Innenstadt mit der Umsetzung des sogenannten „Platzkonzeptes“ und eines Rundwegs.

Planung 2017 und Umsetzung 2018 ff.

Anregungen 1.5 und 2.9:

Umsetzung der Änderungen an den Geschwindigkeitszonen wie in der Anlage 5 dargestellt.

Anregungen 1.7 und 2.11:

Steigerung der Leistungsfähigkeit des inneren Rings einschließlich Hermann-Fischer-Allee und Hindenburgring

Planung 2017 und Bau 2018 ff.

Anregung 1.8:

Verbesserung des Radfahrerleitsystems speziell für Besucher der Stadt möglichst im Rahmen der Überarbeitung des Regionalen Radfahrerleitsystems durch den Schwarzwald-Baar-Kreis.

Anregungen 1.9 und 2.7:

Einrichtung einer signalisierten Fußgängerquerung in der Friedrich-Ebert-Straße, Anlage 7.

Umsetzung 2017

Anregungen 1.10, 2.1 und 2.5:

Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten im Verkehrsablauf der Bahnhofstraße im Rahmen der behindertengerechten Überplanung des Busbahnhofes.

Planung 2017 und Umsetzung 2018 ff.

Anregung 1.13:

Probeweise Sperrung der Irmastraße aus Richtung Max-Egon-Straße

Die übrigen vorgeschlagenen und diskutierten Maßnahmen werden von Gemeinderat und Verwaltung entsprechend den jeweiligen Notwendigkeiten und Möglichkeiten umgesetzt.

An der Sitzung werden neben Dr. Jürgen Karajan und Johannes Seibert dem mit der Verkehrsuntersuchung 2015 beauftragten Büro KARAJAN Ingenieure, Stuttgart, auch Sebastian Gries von Kohl & Partner, Hotel und Tourismusconsulting, Schwäbisch-Gmünd und Tim Kaysers von Planstatt Senner, Überlingen, anwesend sein. Planstatt Senner ist das federführende Büro bei dem Projekt Landschaftspark Junge Donau und ist aktuell mit der Neugestaltung des Imaparks befasst. Planstatt Senner wird in den kommenden Wochen gemeinsam mit KARAJAN Ingenieure auch die südliche Innenstadt überplanen.

Vor der Sitzung findet um **17:00 Uhr** eine Begehung mit den beteiligten Büros und interessierten Bürgern und Stadträten statt. Treffpunkt ist auf dem Kirchplatz St. Johann.

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Gemeinderat nimmt die Ausführungen zu der Verkehrsuntersuchung 2015, zu den im Juni 2016 erteilten Prüfaufträgen und zu den von den Bürgern geäußerten Planungsideen, zur Kenntnis.
2. In den kommenden Jahren sollen folgende Maßnahmen weiter geplant und realisiert werden:

1.
2.
3.
4.
5.

Beratung: