Stand vom 16.01.2014	Vorschläge nach Klausurtagung (17.01.2014) und TA (22.01.2014)
<p>18.2.1.1 Fließender Verkehr</p> <p>[...]</p> <p>Im Verkehrsentwicklungsplan ist die prognostizierte Belastung der Karlstraße dargestellt. Grundsätzlich wird ein angemessener Straßenquerschnitt erwartet, der eine Reduktion der Geschwindigkeit und des Fahrverkehrs hervorruft. In diesem Zusammenhang ist zukünftig von einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20) auszugehen. Dieser soll durch die angemessene Ausgestaltung der Straßenräume unterstützt werden. Die Ausbildung der Karlstraße als Einbahnstraße in südwestliche Richtung soll zudem erhalten werden. Jedoch ist der Charakter von einer Durchgangsstraße hin zu einer „Einkaufsstraße“ zu verändern.</p>	<p>18.2.1.1 Fließender Verkehr</p> <p>[...]</p> <p>Für alle befahrbaren Bereiche im Wettbewerbsgebiet ist maximal von Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) auszugehen. Aufgrund der unterschiedlichen Aufgaben und Anforderungen an die Straßen ist die maximal zulässige Geschwindigkeit dieser Bereiche vom Teilnehmer festzulegen, darf jedoch Tempo 20 nicht überschreiten. Durch eine angemessene Ausgestaltung der Straßenräume sollen die festgelegten Tempozonen unterstützt werden. Auf den verkehrsrechtlichen Unterschied zwischen einer verkehrsberuhigten Zone, Schrittgeschwindigkeit mit der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer und einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, Tempo 20 als Straße mit Fahrbereich und Gehbereichen wird hingewiesen. Das Konzept der Tempozonen bzw. der generellen Verkehrsabwicklung ist als freie plakative Darstellung zu veranschaulichen (vgl. Punkt 8.1 Leitidee).</p> <p>Alternativen zu obigem Abschnitt:</p> <p>1. <i>Für alle befahrbaren Bereiche im Wettbewerbsgebiet ist maximal von Tempo 7 (verkehrsberuhigter Bereich) auszugehen. Durch eine angemessene Ausgestaltung der Straßenräume soll diese Festlegung unterstützt werden.</i></p> <p>2. <i>Für alle befahrbaren Bereiche im Wettbewerbsgebiet ist von Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) auszugehen, einzige Ausnahme ist die Montfortstraße. Hier gilt weiterhin Tempo 7 (verkehrsberuhigter Bereich).</i></p>

Die Montfortstraße / Montfortplatz darf derzeit vom Verkehr in Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Umgestaltung zu einer reinen Fußgängerzone wird zunächst nicht empfohlen. Vorerst sollte mittelfristig „getestet“ werden, wie sich die Situation durch die Schaffung von einzelnen Bereichen ohne Parkplätze verändert. Dies erfordert unter anderem die Einbindung der betroffenen Akteure.

Im Rahmen des Wettbewerbs werden für die Montfortstraße verkehrliche Maßnahmen und Konzepte erwartet, die ein Befahren weiterhin ermöglichen, jedoch die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist auch die Durchfahrt durch das Torschloss vom Bärenplatz aus zu prüfen sowie der damit verbundene Einrichtungsverkehr vom Torschloss bis zum Montfortplatz. Zusammen mit der Schulstraße ist aber auch eine ringartige Erschließungslösung, wie sie derzeit schon besteht, weiterhin denkbar.

Die südliche Schloßstraße gilt zusammen mit der Grabenstraße als Zufahrt zur Tiefgarage in der Grabenstraße. Darüber hinaus ist ein direkter Anschluss der Tiefgarage an die Karlstraße über die Neugasse zu prüfen. Die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Schloß- und Grabenstraße sind zu überdenken, insbesondere die „Teilung“ der Schloßstraße in verkehrsberuhigter Bereich und Tempo 50.

Im Verkehrsentwicklungsplan ist die prognostizierte Belastung der Karlstraße dargestellt. Grundsätzlich wird ein angemessener Straßenquerschnitt erwartet, der eine Reduktion der Geschwindigkeit und des Fahrverkehrs hervorruft sowie weiterhin von einer Ausbildung der Karlstraße als Einbahnstraße in südwestliche Richtung ausgeht. Der Charakter der Karlstraße ist dabei von einer Durchgangsstraße hin zu einer „Einkaufsstraße“ zu verändern.

Die Montfortstraße / Montfortplatz darf derzeit vom Verkehr in Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Die Umgestaltung zu einer reinen Fußgängerzone wird zunächst nicht empfohlen. Vorerst sollte mittelfristig „getestet“ werden, wie sich die Situation durch die Schaffung von einzelnen Bereichen ohne Parkplätze verändert. Dies erfordert unter anderem die Einbindung der betroffenen Akteure.

Im Rahmen des Wettbewerbs werden für die Montfortstraße verkehrliche Maßnahmen und Konzepte erwartet, die ein Befahren weiterhin ermöglichen, jedoch die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer gewährleisten. In diesem Zusammenhang ist auch die Durchfahrt durch das Torschloss vom Bärenplatz aus zu prüfen. Die bisherigen Festlegungen zur Fahrtrichtung bzw. die Ausbildung der ringartigen Erschließung zusammen mit der Schulstraße sind beizubehalten.

Die südliche Schloßstraße gilt zusammen mit der Grabenstraße als Zufahrt zur Tiefgarage in der Grabenstraße. Darüber hinaus ist ein direkter Anschluss der Tiefgarage an die Karlstraße, unabhängig von der fußläufigen Verbindung Karlstraße – Grabenstraße, über die Neugasse zur Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz der Tiefgarage zu prüfen.

Alternative zu obigem Abschnitt:

Die südliche Schloßstraße gilt zusammen mit der Grabenstraße als Zufahrt zur Tiefgarage in der Grabenstraße. Ein Anschluss der Tiefgarage an die Karlstraße über die Neugasse stellt derzeit keine Option dar. Die Neugasse soll dementsprechend als fußläufige Verbindung ausgestaltet werden.

18.2.1.2 Ruhender Verkehr

[...]

In der Karlstraße ist grundsätzlich, je nach Konzept, eine Neuordnung der vorhandenen Parkplätze denkbar. Dabei ist zu prüfen ob eine Reduzierung der Anzahl der vorhandenen Stellplätze möglich ist.

Gleiches gilt für die Montfortstraße. Hier ist insbesondere das bisher zulässige Parken am Stadtbach zu überdenken.

Ziel der Konzepte sollte es sein, die Tiefgarage in der Grabenstraße als zentrale Parkmöglichkeit in der Innenstadt zu etablieren und somit den ruhenden Verkehr in den Haupteinkaufsstraßen Karl- und Montfortstraße zu reduzieren.

In diesem Zusammenhang ist auch die Notwendigkeit der öffentlichen Stellplätze auf dem Montfortplatz und in der Grabenstraße hinter dem Gebäude Schulstraße 2 zu überprüfen. Auf der Fläche des Parkplatzes in der Grabenstraße ist neben der Ausbildung eines zentralen Aufenthaltsortes auch eine bauliche Entwicklung denkbar.

18.2.1.2 Ruhender Verkehr

[...]

In der Karlstraße ist grundsätzlich, je nach Konzept, eine Neuordnung der vorhandenen Stellplätze denkbar, Gleiches gilt für die Montfortstraße. Hier ist insbesondere das bisher zulässige Parken am Stadtbach zu überdenken.

Ziel der Konzepte soll es sein, die Tiefgarage in der Grabenstraße als zentrale Parkmöglichkeit in der Innenstadt zu etablieren und somit den ruhenden Verkehr in den Haupteinkaufsstraßen Karl- und Montfortstraße zu reduzieren.

Der Ausloberin ist bewusst, dass eine verkehrsberuhigende, den Fußgänger begünstigende Gestaltung der Straßenräume einen Verlust von Stellplätzen zur Folge haben kann. Die Stadt Tettngang wird demzufolge auf entsprechenden Flächen außerhalb des Wettbewerbsgebietes (z.B. auf dem Areal der ehemaligen Kistenfabrik, unterhalb des Schlossparks oder im Bereich Grabenstraße / Rathausareal) Ersatzstellplätze schaffen.

Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze auf dem Montfortplatz ist beizubehalten. Jedoch ist hierbei eine Umstrukturierung der vorhandenen Parkplätze denkbar.

Die Fläche des öffentlichen Parkplatzes in der Grabenstraße (hinter dem Gebäude Schulstraße 2) soll zukünftig bebaut werden (vgl. Neuordnungskonzept Anlage XX). Bis dahin soll die Fläche mit einer provisorischen Nutzung versehen und dementsprechend gestaltet werden. Hierzu werden Aussagen im Rahmen des Gesamtkonzeptes erwartet.

Zusätzlich ist in den entsprechenden Straßenräumen eine angemessene Anzahl von Behindertenparkplätzen nachzuweisen.

<p>18.2.2 Freiräume</p> <p>[...] Von den Teilnehmern werden Aussagen zu entsprechender Möblierung, zur Ausleuchtung, zum Umgang mit dem Stadtbach und zu Bodenbelägen erwartet. Für die Verbesserung der Freiraumqualität wird eine durchgängige Grünkonzeption erwartet. Grünflächen und Baumpflanzungen sollen die Attraktivität der Innenstadt steigern und können gleichzeitig zu einem besseren Stadtklima beitragen.</p> <p>Bei der Planung der Freiflächen und deren Oberflächenmaterial ist auf eine gute Begeh- und Befahrbarkeit sowie eine hohe Werthaltigkeit in Bezug auf Instand- und Reinigungsmöglichkeit zu achten.</p>	<p>18.2.2 Freiräume</p> <p>[...] Von den Teilnehmern werden Aussagen zu entsprechender Möblierung, zur Ausleuchtung, zum Umgang mit dem Stadtbach und zu Bodenbelägen erwartet. Für die Verbesserung der Freiraumqualität wird eine durchgängige Grünkonzeption erwartet. Grünflächen und Baumpflanzungen sollen die Attraktivität der Innenstadt steigern und können gleichzeitig zu einem besseren Stadtklima beitragen.</p> <p>Interaktive Elemente, wie Beleuchtung oder Spielelemente, können sich hierbei in der Stadtmöblierung oder im Bodenbelag wiederfinden und für ein Alleinstellungsmerkmal in der Region sorgen. Die Ausloberin regt dabei an, Bezug auf regionale Firmen (z.B. im Bereich der Sensortechnik, Softwareprogrammierung, Elektronik oder LED-Technik) oder regionale Besonderheiten (z.B. Hopfenanbau) zu nehmen.</p> <p>Im Bereich des Wettbewerbsgebietes ist der Standort einer öffentlichen Toilette im Öffentlichen Raum vorzuschlagen.</p> <p>Bei der Planung der Freiflächen und deren Oberflächenmaterial ist auf eine gute Begeh- und Befahrbarkeit (auch für fahrbare Gehhilfen) sowie eine hohe Werthaltigkeit in Bezug auf Instandhaltungs- und Reinigungsmöglichkeit zu achten.</p>
---	---