

Einladung

für die am Mittwoch, 04.03.2020 um 14:30 Uhr stattfindende öffentliche Sitzung
des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung
im großen Sitzungssaal des Neuen Rathauses.

Tagesordnung

1. Bau- und Planungsdezernat

Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Sonderausschusses
Innenstadtentwicklung am 09.07.2019.

2. Bau- und Planungsdezernat

Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Sonderausschusses
Innenstadtentwicklung am 12.11.2019.

3. Stadtplanungsamt

Antrag der Bürgerliste: „Issy-les-Moulineaux-Platz, Zebrastreifen statt Ampel!“

4. Stadtplanungsamt

Antrag der CSU-Fraktion: Anbindung Bahnhof/Lerchenfeld
Antrag der SPD-Fraktion: Durchstich Lerchenfeld

**Die nichtöffentliche Sitzung
findet im Anschluss an die öffentliche Sitzung statt.**

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung

Tagesordnungspunkt 01:

Bau- und Planungsdezernat

Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung am 09.07.2019.

Sachstandsbericht:

Genehmigung der Niederschrift.

Sonderausschuss Innenstadtentwicklung:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> beratend | <input checked="" type="checkbox"/> beschließend |
| <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich | <input type="checkbox"/> nichtöffentlich |

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung

Tagesordnungspunkt 02:

Bau- und Planungsdezernat

Genehmigung der Niederschrift der öffentlichen Sitzung des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung am 12.11.2019.

Sachstandsbericht:

Genehmigung der Niederschrift.

Sonderausschuss Innenstadtentwicklung:

beratend

beschließend

öffentlich

nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung

Tagesordnungspunkt 03:

Stadtplanungsamt

Antrag der Bürgerliste: „Issy-les-Moulineaux-Platz, Zebrastreifen statt Ampel!“

Sachstandsbericht:

Vor dem Einstieg in die Diskussion über die einzelnen Vorschläge, die das Antragsschreiben enthält, erscheint es sinnvoll, den Begriff des „Shared Space“ genauer zu erläutern. Gemäß der einschlägigen technischen Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen verfolgt ein Shared Space „ursprünglich den Anspruch, in Bezug auf die Interaktionen zwischen Fahrzeugführern und Fußgängern auf der Fahrbahn weitestgehend auf eine Verkehrsregelung zu verzichten.“ Der Ansatz besteht also darin, gerade keine Bevorzugung einer bestimmten Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu erwirken, sondern ein gleichberechtigtes Miteinander. Festzuhalten bleibt aber auch, dass ein echter Shared Space, der diesem Gedanken konsequent folgt, mit der geltenden Straßenverkehrsordnung in Deutschland nicht vereinbar ist.

Möglich ist aber eine stufenweise Annäherung an diesen beschriebenen Zustand, was auch das Ziel der Umgestaltung der Sedan-/Dr.-Pfleger-Straße ist. Eine Deregulierung am Issy-les-Moulineaux-Platz soll zu einem rücksichtsvollen miteinander und einer weitgehenden Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer führen.

Richtig ist, dass die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) gemäß der „Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen“ (R-FGÜ) von der Anzahl der Kfz und der Anzahl der Fußgängerquerungen pro Stunde abhängig ist. Ungeachtet dessen würde die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs an dieser Stelle dem bisherigen Gedanken der umgestalteten Situation völlig widersprechen, da ein solcher gerade keine Deregulierung herbeiführen würde. Im Gegenteil: Da am Issy-les-Moulineaux-Platz ständiger Fußgängerverkehr herrscht, bestünde die Gefahr, dass der Kfz-Verkehr in diesem Bereich zeitweise zum Erliegen käme. Ein Zebrastreifen wäre hier also kein adäquater Ersatz für die bestehende Bedarfsampel, weil die querenden Fußgänger aufgrund ihres Vorrangs bei Benutzung des Zebrastreifens den Platz zu den Spitzenstunden regelrecht sperren würden.

Das Monitoring der umgestalteten Situation, das vom Verkehrsplanungsbüro R+T aus Darmstadt im Rahmen des Mobilitätskonzepts durchgeführt wird, wird in den nächsten Monaten Erkenntnisse darüber liefern, ob die Situation vor Ort für Fußgänger und Kraftfahrzeugführer verbessert werden sollte.

Sonderausschuss Innenstadtentwicklung:

beratend

beschließend

öffentlich

nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Sonderausschusses Innenstadtentwicklung

Tagesordnungspunkt 04:

Stadtplanungsamt

Antrag der CSU-Fraktion: Anbindung Bahnhof/Lerchenfeld

Antrag der SPD-Fraktion: Durchstich Lerchenfeld

Sachstandsbericht:

Bereits im Jahr 2012 stellte das Planungsbüro *Pesch Partner* aus Stuttgart drei Testentwürfe für die Flächen in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs beidseits der Bahnlinie vor, die auch eine direkte barrierefreie Anbindung der westlich der Bahn gelegenen Flächen an das Bahnhofsgebäude thematisierten (vgl. Anlage 1). In der zweiten Phase dieser Überlegungen wurde sich dann auf die östlich der Bahn gelegenen Flächen konzentriert – das Gebiet der heutigen Rahmenplanung „Östliche Bahnhofsvorstadt“.

Zu den im CSU-Antrag aufgeworfenen Fragen kann die Verwaltung im Einzelnen Folgendes mitteilen:

- 1) *Gibt es grundsätzliche Hindernisgründe, die einen Anschluss des Ortsteils Lerchenfeld über die barrierefreie Erschließung ausschließen?*

Planerisch ist die größte Herausforderung in der Abstimmung mit der Deutschen Bahn zu erwarten, die die Stadt Weiden auf Flächen im Eigentum der Deutschen Bahn nicht über die ansonsten geltende kommunale Planungshoheit verfügt. Eine enge Abstimmung mit den verschiedenen Sparten des Konzerns wäre daher wichtig.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wo genau die Anbindung westlich der Bahn erfolgen könnte. Ebenso ist zu klären, welche Funktionen und Einrichtungen an der Anschlussstelle westlich der Trasse etabliert werden könnten, um dort über den bloßen Gleiszugang hinaus eine attraktive Anlaufstelle für die Bewohner des Stadtteils zu schaffen.

- 2) *Gibt es Finanzierungsmittel, die von Land und Bund für solche Baumaßnahmen zur Verfügung stehen?*

Grundsätzlich kommen, analog zum Wittgartendurchstich, die Mittel aus den Bundes-Länder-Städtebauförderprogrammen ebenso für eine Förderung in Betracht wie die verschiedenen Schnittstellenprogramme zur Förderung des ÖPNV. Die genauen Bedingungen sind mit der Regierung der Oberpfalz zu klären.

- 3) *Wie hoch sind die Kosten für eine Machbarkeitsstudie, die die grundsätzlichen baulichen Voraussetzungen, Finanzierungswege und eine mögliche Umsetzung in den Grundzügen ermittelt?*

Die Kosten für eine derartige Machbarkeitsstudie können vor Einholung von Vergleichsangeboten aufgrund der bislang unklaren Aufgabenstellung nur grob geschätzt werden. Eine städtebauliche Untersuchung wäre erforderlich, die die einzelnen fachlichen Teilbereiche beleuchtet. Für eine solche Untersuchung ist mit Kosten in Höhe von mindestens 50.000 Euro zu rechnen.

Zu den im SPD-Antrag formulierten Anregungen kann die Verwaltung im Einzelnen Folgendes mitteilen:

- a) Zur Beauftragung einer Machbarkeitsstudie vgl. 3), zu möglichen Förderprogrammen vgl. 2).
- b) Zu den Abstimmungen mit der Deutschen Bahn vgl. 1). Je nach Verlauf der Gespräche kann gemeinsam entschieden werden, in welchem Rahmen und auf welcher Ebene der weitere Dialog verlaufen soll.

Stadtrat:

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> beratend | <input type="checkbox"/> beschließend |
| <input checked="" type="checkbox"/> öffentlich | <input type="checkbox"/> nichtöffentlich |