

Einladung

für die am Donnerstag, 25.06.2020 um 14:30 Uhr stattfindende Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses im großen Sitzungssaal des Neuen Rathauses.

Tagesordnung

0. Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung vom 12.02.2020
1. Verkehrsunfallstatistik und Untersuchung der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet Weiden i.d.OPf. im Jahre 2019
2. Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.02.2020;
Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im gesamten Ortsbereich Neunkirchen
3. Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 11.02.2020;
Ersatz für die weggefallenen Schwerbehindertenparkplätze im Bereich Sedan-/Dr.-Pfleger-Straße
4. Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 12.02.2020;
Bewertung der Gesamtsituation im Bereich Sedanstraße durch Evaluierung, Befragungen sowie Verkehrsdatenerhebungen
5. Antrag der Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden e.V. vom 05.03.2020;
Verkehrssituation in der Tulpen- und Joseph-Haas-Straße
6. Antrag der Bürgerliste zur Einrichtung einer Videoüberwachung am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)
7. Antrag der Fraktion Grün.Bunt.Weiden vom 26.05.2020
Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Weiden
8. Anfrage von Frau StRin Laurich in der Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses vom 12.02.2020 bezüglich Geschwindigkeitsüberwachung in der Herrmannstraße
9. Antrag SPD-Stadtratsfraktion
Begrünung der Dächer von Bushaltestellen
10. Antrag SPD-Stadtratsfraktion
Begrünung Verkehrsinseln
11. Anfrage der SPD StR'in Schwarz zur Möglichkeit der Erweiterung des Containerstandorts Karl-Heilmann-Block um Container für Leichtverpackungen („Gelber Sack“)

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 01:

Verkehrsunfallstatistik und Untersuchung der Unfallschwerpunkte im Stadtgebiet Weiden i.d.OPf. im Jahre 2019

Sachstandsbericht:

Allgemeine Informationen zur Verkehrsunfallstatistik und der Untersuchung von Unfallschwerpunkten im Stadtgebiet der Stadt Weiden i.d.OPf.

Gemäß der Richtlinie zur Bekämpfung des Unfallgeschehens auf Bayer. Straßen vom 15.05.2000 werden zur örtlichen Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle die Unfallhäufungsstellen von der PI Weiden i.d.OPf. an die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Weiden i.d.OPf. weitergemeldet. Die Straßenverkehrsbehörde dankt in diesem Zusammenhang insbesondere Herrn PHK Hans Wurm für die Erstellung der hierzu erforderlichen Verkehrsunfallstatistik.

Die Untersuchung der Unfälle erfolgt durch die Unfallkommission, welche sich aus Vertretern der Straßenverkehrs-, Straßenbaubehörde und der PI Weiden i.d.OPf. zusammensetzt.

Die Unfallkommission hat die Verkehrsunfallstatistik ausgewertet und die im Stadtgebiet von Weiden i.d.OPf. vorhandenen Unfallschwerpunkte analysiert. Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation bzw. zu den einzelnen Unfallhäufungspunkten im Stadtgebiet wurden eingearbeitet.

Die Straßenverkehrsbehörde arbeitet eng mit der PI Weiden i.d.OPf. zusammen, so dass auf markante Unfallhäufungen unmittelbar reagiert werden kann.

A. Verkehrsunfallstatistik für den Bereich der Stadt Weiden i.d.OPf. 2019

1. Entwicklung des Unfallgeschehens - Fact – Sheet

Schnellüberblick Verkehrsunfallentwicklung

		2018 - 2019				10-Jahre	
		2018	2019	Veränderung in %		Trend	%
	Verkehrsunfälle gesamt	36.385	37.616	↗	+3,4	↗	+17,7
		1.589	1.661	↗	+4,5	↗	+4,6
Verkehrstote	54	52	↘	-3,7	↘	-30,7	
	1	2	↗	+100	↘	-33,3	
Verletzte	6.158	5.890	↘	-4,4	↘	-3,7	
	301	294	↘	-2,3	↘	-18,7	
Schulwegunfälle	53	59	↗	+11,3	↗	+15,7	
	6	4	↘	-33,3	↘	-20	
Wildunfälle	10.266	11.350	↗	+10,6	↗	+59,8	
	93	99	↗	+6,4	↗	+106,2	
Alkoholunfälle	427	436	↗	+2,1	↘	-4,6	
	22	21	↘	-4,5	↘	-25	
Drogenunfälle	47	60	↗	+27,7	↗	+140	
	2	1	↘	-50	--	+/- 0	
Geschwindigkeitsunfälle	872	981	↗	+12,5	↘	-44,7	
	19	25	↗	+31,5	↘	-32,4	
VU mit Beteiligung von	Motorradfahrern	587	531	↘	-9,5	↗	+9,3
		22	15	↘	-31,8	↗	+7,1
	Jungen Erwachsenen (18-24 Jahre)	2.828	2.752	↘	-2,7	↘	-26,2
		172	165	↘	-4,0	↘	-34,2
	Senioren (ab 65 Jahre)	2.471	2.448	↘	-0,9	↗	+38,2
		181	164	↘	-9,3	↗	+24,2

2. Begriffsdefinitionen

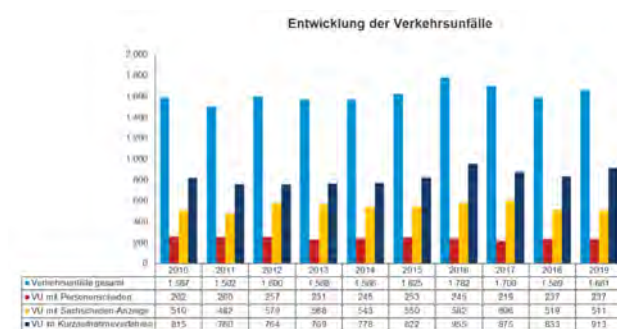
Schulwegunfall

Die Einstufung als Schulwegunfall erfolgt, wenn ein Schüler bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem Weg von oder zu einer schulischen Veranstaltung, einer Betreuungseinrichtung oder einem Hort verletzt oder getötet wurde.

3. Verkehrslage

3.1. Verkehrsunfallentwicklung

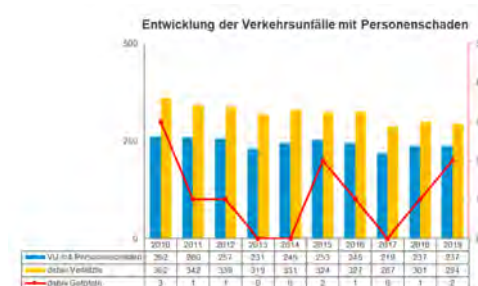
3.1.1. Verkehrsunfälle gesamt



Über einen Betrachtungszeitraum von 10 Jahren liegt die durchschnittliche Unfallzahl bei 1618 Unfällen/Jahr.

Während bayernweit für 2019 ein Anstieg der Unfälle insgesamt von 1,55 % zu verzeichnen ist, beträgt er in Weiden i.d.OPf. 4,53 %.

3.1.2. Verkehrsunfälle mit Personenschaden



Bayernweit reduzierten sich die Unfälle mit Personenschaden um 4,11 %. In Weiden i.d.OPf. blieb die Zahl - nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr um 8,22 % - mit 237 exakt gleich. Die Zahl der Schwerverletzten sank deutlich um 51,11 % von 45 auf 22. Bei den Leichtverletzten ist dagegen ein Anstieg um 6,25 % von 256 auf 272 zu verzeichnen. Die aktuelle Zahl der Unfälle mit Personenschaden liegt - mit Ausnahme in 2013 - noch immer unter den Werten der Vorjahre. Gleiches gilt für die Zahl der Verletzten. Innerhalb der letzten 10 Jahre liegt der Durchschnittswert bei den Unfällen mit Personenschaden bei 244, die Zahl der Verletzten bei 322.

3.1.3. Verkehrstote

3.1.3.1. Verkehrstote nach Straßenklassen

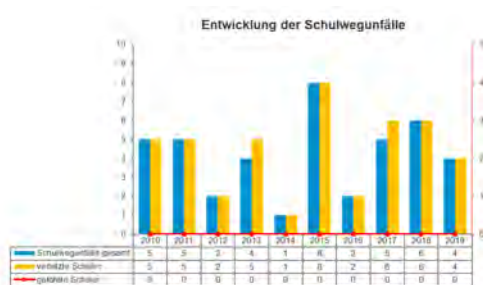


3.1.3.2. Verkehrstote nach Ortslage



Im Jahr 2019 ereigneten sich in Weiden i.d.OPf. zwei tödliche Fußgängerunfälle. Nähere Informationen hierzu unter 3.4. „Herausragende Verkehrsunfälle“!

3.1.4. Schulwegunfälle



Bei 3 von 4 Schulwegunfällen war die Hauptursache den beteiligten Kindern als Radfahrer zuzuschreiben. Alle 3 mit dem Rad fahrenden Jungen im Alter von 10 und zweimal 13 Jahren wurden leicht verletzt. In zwei Fällen wurde vom Gehweg auf die Fahrbahn eingefahren und einmal rechts vor links missachtet. Es kam jeweils zum Anstoß mit einem Pkw. Ferner wurde ein 6-jähriges Mädchen als Fußgängerin leicht verletzt, als ihr beim Queren einer Fußgängerfurt ein abbiegender Pkw über den Fuß fuhr und sich anschließend unerlaubt entfernte.

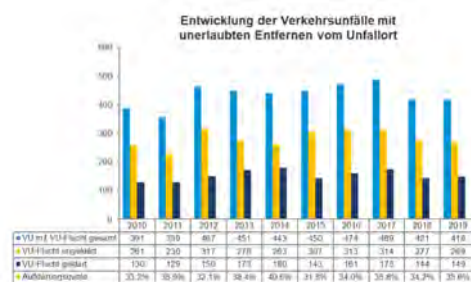
Auffällig ist, dass alle 4 beteiligten Kinder einen sog. „Migrationshintergrund“ haben. Zwei von ihnen haben die syrische Staatsangehörigkeit, zwei die irakische.

3.1.5. Wildunfälle



Von 99 Wildunfällen ereigneten sich 9 auf der A 93 und 8 innerorts. Die dominierende Wildart war mit 69 Fällen das Rehwild (Vorjahr: 65), gefolgt von Wildschweinen in 9 Fällen (8) und Füchsen in 7 Fällen (4). Ferner wurden 6 Hasen (7), 2 Dachse (5), ein Greifvögel (3) und 5 unbekannte Tiere (1) als beteiligte Wildart registriert.

3.1.6. Verkehrsunfälle mit unerlaubten Entfernen vom Unfallort



Die rückläufige Tendenz aus 2018 setzte sich erfreulicherweise auch 2019 fort und es ist bei den Unfallzahlen ein Rückgang um 0,71 % zu verzeichnen. Zudem konnte erfreulicherweise die im Vorjahr leicht rückläufige Aufklärungsquote (34,2 %) mit 35,64 % wieder leicht gesteigert werden.

Eine nähere Betrachtung ergab, dass wider Erwarten keine übermäßige Konzentration auf den Großparkplätzen im Stadtgebiet vorhanden ist. Eine kurze Übersicht verschiedener Parkplätze mit Zahl der Unfallfluchten:

- Parkplatz Naabwiesen, Leibnitzstraße: 20
- E-Center, Untere Bauscher Straße: 13
- Kaufland, Untere Bauscher Straße: 12
- Generationenmarkt, Neustädter Straße: 10
- Ärztehaus, Moosbürger Straße: 4

3.2. Hauptunfallursachen

3.2.1. Hauptunfallursachen gesamt



Dieses Diagramm bildet insgesamt 1660 festgestellte Ursachen ab. Es ist geprägt von der Ursache „Abstand“ mit 36,3 %. Diese sind mit 141 Fällen vor allem den unbekanntem Unfallfluchten zuzuschreiben.

Aufgrund der geänderten Erfassungsmodalitäten im Jahr 2018 hat sich auch die Ursache „Abstand“ gegenüber der „sonst. Ursache“ in den Vordergrund geschoben. Bislang war nur die Unterschreitung des Abstandes zum vorausfahrenden Fahrzeug unter dieser Rubrik geführt worden. Neuerdings wird unter dieser Ursache auch das Unterschreiten des seitlichen Abstandes zu geparkten Fahrzeugen erfasst.

3.2.2. Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Toten und Schwerverletzten

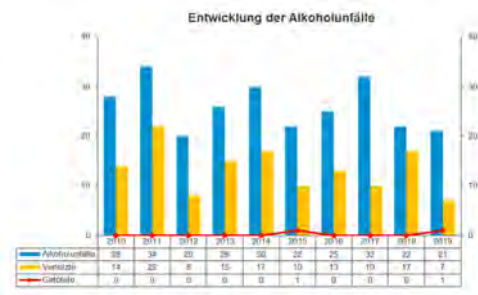


Diesem Diagramm liegen insgesamt 23 Verkehrsunfälle zu Grunde, bei denen Personen getötet oder schwer verletzt wurden. Die geringe Zahl der Unfälle relativiert die Aussagekraft des Diagramms.

Aufgrund der überwiegend innerstädtischen Verkehrssituation ergeben sich schwere Unfallfolgen überwiegend durch Kollisionen mit dem Gegenverkehr beim Linksabbiegen - hier mit 22,7 %, aber eigentlich nur in 5 Fällen.

Die beiden beim Queren der Straße getöteten Fußgänger - näheres unter 3.4 - kommen im obigen Diagramm nicht direkt mit einer „Fußgängerursache“ zum Tragen. Der eine war alkoholisiert und ist mit Hauptursache „Alkohol“ erfasst. Beim anderen wurde der Pkw-Fahrer als Hauptverursacher erfasst, da er seine Geschwindigkeit nicht angepasst hatte.

3.2.3. Alkoholfälle



Obwohl die Zahl der Alkoholfälle nur minimal um 4,54 % zurückging, ist bei den Unfällen mit Personenschaden eine erfreuliche Abnahme um 46,15 % von 13 auf 7 zu verzeichnen. Die Zahl der dabei verletzten Personen reduzierte sich sogar noch deutlicher um 58,52 % von 17 auf 7. Allerdings ist im Gegensatz zum Vorjahr eine getötete Person zu beklagen - ein alkoholisiertes Fußgänger lief in die Fahrbahn und wurde tödlich verletzt.

Bei zwei der alkoholisierten Verkehrsteilnehmer handelte es sich um Radfahrer, bei einem um einen Fußgänger.

In 8 Fällen entfernten sich die alkoholisierten Verursacher unerlaubt von der Unfallstelle und konnten im Anschluss ermittelt werden.

3.2.4. Geschwindigkeitsunfälle



Der Anstieg der sog. Geschwindigkeitsunfälle um 31,57 % relativiert sich durch die an sich geringe Gesamtzahl. Zudem liegt in 10 von 25 Fällen nur ein sog. Kleinunfall zugrunde. Bei 10 Unfällen kam es zu Personenschäden und in 5 Fällen handelt es sich um Unfälle mit Sachschaden im Anzeigenbereich.

Bemerkenswert ist, dass es sich bei 14 von 25 Unfällen bzw. zu 56 % um sog. „Alleinunfälle“ handelte.

Von den 25 Unfällen ereigneten sich 8 auf der A 93, davon 4 als sog. Kleinunfälle und 3 mit alleiniger Beteiligung.

3.3. Risikogruppen

3.3.1. Junge Erwachsene

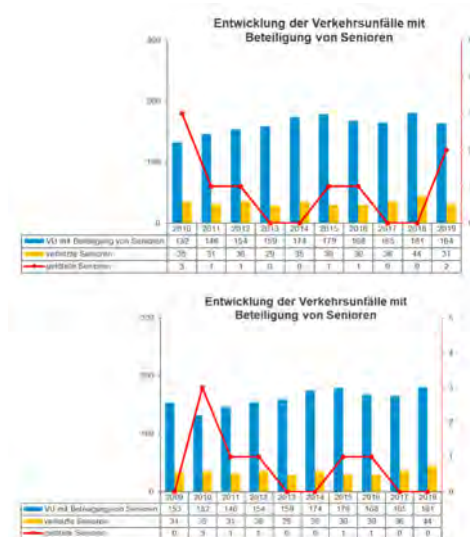


Bei 165 Unfällen (ohne Kleinunfälle) waren insgesamt 182 „Junge Erwachsene“ im Alter von 18-24 Jahren beteiligt. Hier ist zu beachten, dass in einigen Unfällen mehrere Personen dieser Altersgruppe verwickelt waren. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 15,51 % aller 1173 bekannten Unfallbeteiligten.

Der Bevölkerungsanteil in Weiden i.d.OPf. zum 30.06.2019 liegt bei 8,9 % (4.011 von 45.320 registrierten Einwohnern).

Innerhalb der 476 bekannten Hauptverursacher beträgt ihr Anteil mit 91 Fällen 19,11 %.

3.3.2. Senioren

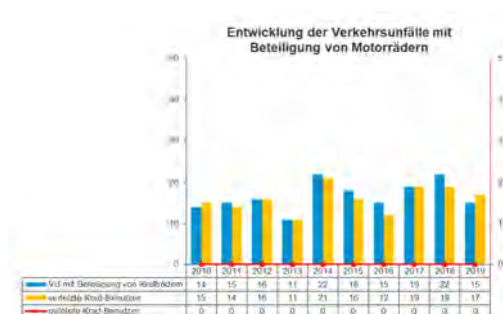


Bei 164 Unfällen (ohne Kleinunfälle) waren insgesamt 178 „Senioren“ im Alter von über 65 Jahren beteiligt. Hier ist zu beachten, dass in einigen Unfällen mehrere Personen dieser Altersgruppe verwickelt waren. Insgesamt entspricht dies einem Anteil von 15,17 % aller bekannten 1173 Unfallbeteiligten.

Der Bevölkerungsanteil in Weiden i.d.OPf. zum 30.06.2019 liegt bei 22,2 % (10.083 von 45.320 registrierten Einwohnern).

Innerhalb der 476 bekannten Hauptverursacher beträgt ihr Anteil mit 97 Fällen 20,37 %.

3.3.3. Motorradfahrer

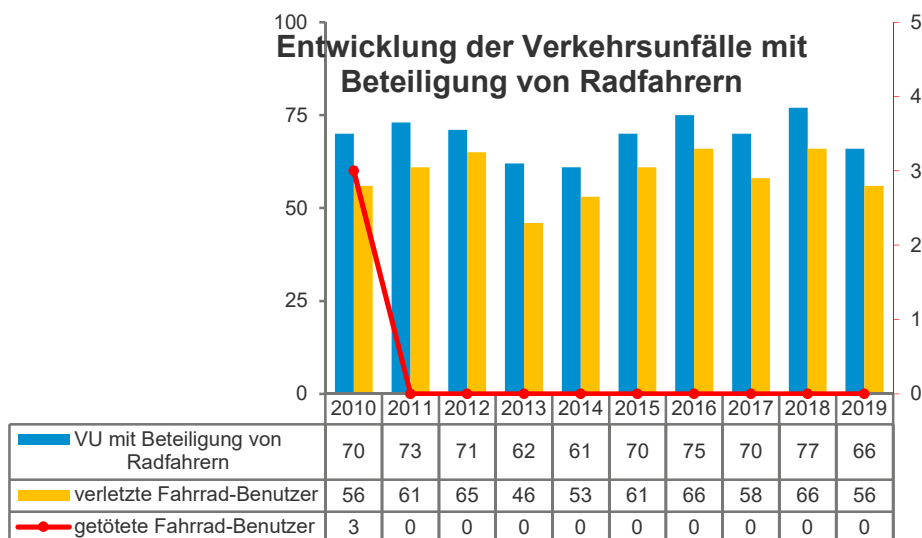


Im innerstädtischen Verkehrsgeschehen nehmen die klassischen „Motorradunfälle“ naturgemäß eine eher untergeordnete Rolle ein. Von den insgesamt 15 erfassten Kraftfahrzeugen waren 5 sog. Leichtkraftfahrzeuge (bis 125 ccm) und 1 Motorroller (über 125 ccm).

Die Hauptursache ist in 6 von 15 Fällen dem Motorradfahrer zuzuschreiben.

Neben den „Motorradunfällen“ wurden insgesamt noch 6 Verkehrsunfälle mit Kleinkraftfahrzeugen und zwei mit Mofa aufgenommen. Dabei wurden 8 Personen verletzt, 1 schwer und 7 leicht.

3.3.4. Radfahrer



Bei den 66 Unfällen mit Radfahrern sind 3 Pedelecs (Vorjahr: 7) beinhaltet. Insgesamt waren 66 bekannte Radfahrer und 6 flüchtige bzw. unbekannte Radfahrer beteiligt. In 5 Fällen kam es zu Unfällen zwischen Radfahrern; in 2 Fällen zwischen Radfahrer und Fußgänger. Ohne Fremdbeteiligung stürzten 10 Radfahrer (davon kein Pedelec).

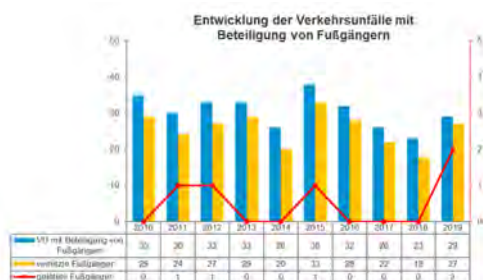
Bei 34 von insgesamt 66 Unfällen, entspricht 51,5 %, wurde die Hauptursache durch den Radfahrer gesetzt. Rechnet man die Mitverursachung in 7 Fällen hinzu, so ergibt sich bei **62,1 % eine schuldhafte Beteiligung der Radfahrer** (Vorjahr: 72,7 %).

Als wesentliche Unfallursache der Radfahrer ist der Ursachenkomplex „Benutzen des Gehweges/des Radweges in falscher Richtung/Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ in 15 Fällen auszumachen, vor allem beim Radfahrer als Mitverursacher in allen 7 Fällen.

Inklusive eines Mitfahrers wurden 56 Fahrradbenutzer verletzt, 5 schwer und 51 leicht. Von den insgesamt Verletzten trugen nur 16 einen Fahrradhelm.

Als beteiligte Kinder wurden 7 im Alter zwischen 06-14 Jahren festgestellt, von denen 6 leicht und eines schwer verletzt wurden, davon wiederum trug nur ein Kind einen Helm.

3.3.5. Fußgänger



Die Beteiligung der „klassischen Fußgänger“ ist bei 28 Unfällen gegeben. Davon in 3 Fällen als Hauptverursacher und in 2 Fällen als Mitverursacher.

Hinzu kommt noch 1 Person als „Tierführer“, dessen Hund ohne Leine in ein Kraftrad lief. Zwei Fußgänger wurden beim Queren bzw. Betreten der Fahrbahn getötet - näheres siehe unter 3.4. „Herausragende Unfälle“!

Von den 27 verletzten Fußgängern wurden 23 leicht und 4 schwer verletzt.

Bei insgesamt 7 Unfällen entfernte sich der Verursacher mit seinem Fahrzeug unerlaubt von der Unfallstelle, konnte aber in 5 Fällen ermittelt werden.

B. Unfallhäufungsstellen 2019 in der 1-Jahres-Betrachtung

Definition:

Vier oder mehr gleichartige Unfälle, denen ein Verstoß zugrunde liegt, der sich laut Bußgeldkatalog im Anzeigenbereich (über 55 Euro) befindet.

Hinweis:

Der 2018 aufgeführte Unfallhäufungspunkt „Am Alten Dorf/Leimbergerstraße“ war 2019 nicht mehr relevant.

Folgende Unfallstellen waren auffällig, erfüllten aber nicht die Kriterien eines Unfallhäufungspunktes:

- Frauenrichter Str./Leimbergerstraße
6 VU, davon 5 mit Personenschaden, 7 Leichtverletzte
- Nikolaistraße/Herrmannstraße
5 VU, davon 4 mit Personenschaden, 1 Schwer- und 5 Leichtverletzte
- Chr.-Seltmann-Str./Karl-Heilm.-Block
5 VU, davon 4 mit Personenschaden, 6 Leichtverletzte
- Adolf-Kolping-Platz
5 VU, davon 1 mit Personenschaden, 1 Leichtverletzter
- Dr.-Kilian-Str./Merklmooslohe
4 VU, davon 4 mit Personenschaden, 4 Leichtverletzte
- B 22/Süd-Ost-Tangente/Leuchtenberger Str.
4 VU, davon 2 mit Personenschaden, 2 Leichtverletzte

Abkürzungsdefinitionen: VU = Verkehrsunfall, VUSA = Verkehrsunfall mit Sachschaden -Anzeige, VUPS = Verkehrsunfall mit Personenschaden, SV = Schwerverletzte, LV = Leichtverletzte

1. Asylstraße/Herrmannstraße

2016: 2 VU, ohne Verletzte, 3.000 €

2017: 1 VU, ohne Verletzte, 3.000 €

2018: 8 VU, 3 VUPS, 5 LV, 122.300 €

2019: 7 VU, 3 VUPS, 4 LV, 64.000 €

Unfallsituation:

7 Vorfahrtsunfälle;

Bewertung:

Auffallend ist, dass sich der Knoten erst in den beiden letzten Jahren zum Unfallhäufungspunkt entwickelte und sowohl nach der alten Vorfahrtsregelung, die bis

zum 08.10.2018 bestand, als auch danach sich die Situation nicht verbesserte. In den letzten Jahren waren die Unfallzahlen absolut unauffällig. Mit der Vorfahrtsänderung wurde auch „Zone 30“ eingerichtet.

Die Unfallhäufungen auch in der Zeit nach den Baumaßnahmen am NOC und in der Gabelbergerstraße widerlegen die Vermutung, dass höheres Verkehrsaufkommen im Rahmen evtl. Ausweichrouten ursächlich hätte sein können. Mehr als ein Jahr nach Änderung der Vorfahrtsregelung dürfte auch die Umgewöhnungsphase nicht mehr relevant sein.

Geeignete Maßnahmen:

Es ist zu vermuten, dass die Fahrer im untergeordneten Verkehr die bestehende Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ im Rahmen der optischen Führung nicht wahrnehmen. Nachdem erfahrungsgemäß die Aufstellung des Z. 102 keine positive Auswirkung hat, sollte die Gestaltung des Knotenpunktes im Hinblick auf die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker verbessert werden.

Lösungsvorschlag der Polizei:

Nach den herausragend positiven Erfahrungen mit dem Einbau einer sog. Mittelinsel an anderer Stelle, dürfte damit auch an dieser Kreuzung eine deutliche Verbesserung der Unfallsituation zu erwarten sein. Bereits mit Schreiben vom 02.01.2020 wurde deshalb bei der Verkehrsbehörde und dem Tiefbauamt der Stadt Weiden i.d.OPf. der Einbau einer Mittelinsel im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung vorgeschlagen. Am 27.01.2020 wurde eine entsprechende Markierung aufgebracht und seitdem kein Verkehrsunfall registriert.

Vorschlag der Unfallkommission:

Die Unfallkommission schließt sich dem Vorschlag der Polizei an. Angesichts der bereits umgesetzten Verbesserungsmaßnahmen wird die weitere Entwicklung abgewartet.

2. Joseph-Haas-Straße/Tachaucher Straße

2016: 2 VU, 1 VUPS, 1 LF,	9.500 €
2017: 1 VU, 1 VUPS, 1 LV,	700 €
2018: 2 VU, 1 VUPS, 1 LV,	16.000 €
2019: 4 VU, 2 VUPS, 2 LV,	34.000 €

Unfallsituation:

4 Abbiegeunfälle

Bewertung:

Auffallend ist, dass sich der Knoten erstmalig zum Unfallhäufungspunkt entwickelte. In den letzten Jahren waren die Unfallzahlen absolut unauffällig. Aufgrund der Unfallzeiten im Februar, März, September und November lässt sich auch kein Zusammenhang mit den Baumaßnahmen an der Anschlussstelle Weiden-West erkennen, die im Juli/August 2019 stattfanden.

Bei allen vier Unfällen querten die Verursacher die gegenläufige Linksabbiegespur, auf der sich der Verkehr von der Ampel zur Chr.-Seltmann-Straße zurückstaute und ihnen eine Lücke gelassen wurde. In Folge kam es zur Missachtung des Vorranges auf der gegenläufigen Rechtsabbiegespur, wo der Verkehr flüssig war.

Geeignete Maßnahmen:

Bei Auflassen einer Lücke für den Linksabbieger ist die Sicht für diesen von den jeweiligen Fahrzeugarten abhängig, die im Stauraum der LZA warten. Dieser Umstand kann nicht beeinflusst werden.

Eine Anpassung der Ampelschaltung dürfte keinen Lösungsansatz bieten, da der Anteil

der Abbieger in Richtung Innenstadt deutlich überwiegt und sich entsprechend ein Rückstau bildet. Dagegen können die Rechtsabbieger in der Regel zügig in die Einmündung außerhalb der Ampelregelung einfahren.

Lösungsvorschlag der Polizei:

Nachdem die Einmündung erstmalig und nur wegen einem Unfall die Kriterien eines Unfallhäufungspunktes erfüllt, kann die weitere Entwicklung abgewartet werden. Äußere Umstände, die unfallursächlich sein könnten, sind nicht zu erkennen.

Vorschlag der Unfallkommission:

Die Unfallkommission schließt sich dem Vorschlag der Polizei an. Die weitere Entwicklung wird zunächst abgewartet.

C. Unfallhäufungsstellen 2019 in der 3-Jahres-Betrachtung

Definition.:

Drei oder mehr Unfälle mit schwerem Personenschaden (stationäre Behandlung erforderlich).

1. B 470/ A 93 AS Weiden-West Ri. Hochfranken

6 VU, 4 VUPS, 3 SV, 4 LV
96.500 € Schaden

Die Unfalluntersuchung liegt im Zuständigkeitsbereich des Staatl. Bauamtes Amberg-Sulzbach. Der Knoten wurde 2019 bereits durch den Umbau auf Ampelregelung entschärft! Von Inbetriebnahme am 14.09.2019 bis 31.12.2019 wurde keine Unfälle mehr registriert!

zu 2018 weggefallene Unfallhäufungspunkte:

Fehlanzeige

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung diene zur Kenntnisnahme.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

beratend beschließend

öffentlich nichtöffentlich

Stadt Weiden i.d.OPf.

Weiden i.d.OPf., 18.05.2020
Amt für öffentliche Ordnung

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschusses

Tagesordnungspunkt 02:

Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.02.2020;

Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für die gesamte Hofackerstraße sowie Prüfung, ob in Neunkirchen an anderen Stellen, insbesondere an allen übrigen Hauptstraßen (Bgm.-Bärnklaus-Straße, Neunkirchner Straße, Wiesendorfer Straße und Latscher Straße) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet werden kann.

Sachstandsbericht:

Zum Antrag soll vorangestellt werden, dass in der Bürgermeister-Bärnklaus-Straße bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet ist. Daher wird diese Straße nachfolgend nicht weiter betrachtet.

Nach der Rechtslage gilt innerorts grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (§ 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). In sehr begrenzenden Fällen können die Straßenverkehrsbehörden abweichend davon eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit anordnen. Derartige Anordnungen unterliegen dabei den strengen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, wonach Verkehrszeichen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Weiter ist aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse das Bestehen einer Gefahrenlage erforderlich, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung des Lebens und der Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sowie des privaten und öffentlichen Sacheigentums erheblich übersteigt.

Eine solche Gefahrenlage ist aber nur dann anzunehmen, wenn es ohne verkehrsbehördlichen Eingriff mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu Unfällen oder Schäden kommt. Dabei wird auf Untersuchungen abgestellt, ob unter Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle oder gefährliche Verkehrssituationen auftreten. In den o.g. Straßen sind für eine solche erhebliche Gefahrenlage aber keine konkreten Anzeichen ersichtlich. Auch Unfallhäufungen liegen in diesen Straßen nicht vor.

Auch der Ausnahmetatbestand für eine erleichterte streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung nach § 45 Abs. 9 StVO Satz 4 Nr. 6 StVO ist vorliegend nicht einschlägig, da diese Straßen nicht im unmittelbaren Bereich vor Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern vorbeiführen.

Eine alternativ zu überlegende Tempo 30 Zone, die in erster Linie nicht zur Regelung der Fahrgeschwindigkeit gesehen werden darf, sondern eine verkehrsplanerische Möglichkeit zur Festlegung des Gebietscharakters darstellt, kommt vorliegend auch nicht in Betracht. Bei der vorrangig angesprochenen Hofackerstraße/Mallersrichter Straße

- fehlt dazu wegen der in weiten Teilen vorherrschenden Dimensionierung der Fahrbahn (teils 7,0 m bis 10,5 m) das Zonenbewusstsein. Lediglich im nördlichen Teil entlang des Kinderspielplatzes, in dem bereits eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet ist, sind mit 5 – 6,5 m schmalere Straßenverhältnisse vorhanden. Das fehlende Zonenbewusstsein, mindert jedoch die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer auf Einhaltung von 30 km/h erheblich, während sich die übrigen Verkehrsteilnehmer, insbesondere Kinder in der trügerischen Scheinsicherheit einer Tempo 30-Zone wähnen würden.
- handelt es um eine Sammelstraße/Hauptstraße, die neben dem Durchgangsverkehr auch den weit überwiegenden Anteil des innerörtlichen Verkehrs der Seitenstraßen bzw. angrenzenden Wohngebiete zu bewältigen hat. Nach RdNr. 38 der VwV zu § 8 StVO kommen Tempo 30-Zonen aber nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.

Aus diesem Grund ist im Straßenzug der Hofackerstraße/Mallersrichter Straße weder eine weitergehende streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung noch eine Tempo 30 Zone umsetzbar.

Selbiges gilt für die Latscher Straße, Neunkirchener Straße und Wiesendorfer Straße. Soweit die Wiesendorfer Straße im unmittelbaren Bereich der Schule vorbeiführt, ist nach § 45 Abs. 9 StVO Satz 4 Nr. 6 StVO bereits eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingerichtet. Im weiteren, einseitig bebauten Verlauf der Wiesendorfer Straße, wie auch bei den übrigen Straßen besteht dazu keine Veranlassung. Unabhängig davon handelt es sich bei der Latscher Straße, Neunkirchener Straße und Wiesendorfer Straße um bevorrechtigte Straßenzüge. Auch in der Mallersrichter Straße liegt am Knotenpunkt mit der Schmiedgasse eine Bevorrechtigung vor. Eine Tempo 30 Zone (in der die Rechts-vor-links-Regelung gilt) ist in bevorrechtigten Straßenzügen aber grundsätzlich nicht vorgesehen.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

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

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 03:

Antrag der SPD- Stadtratsfraktion vom 11.02.2020;
Ersatz für die weggefallenen Schwerbehindertenparkplätze im Bereich Sedan-/Dr.-Pfleger-Straße; vorgeschlagen wird hierfür der westliche Stadtmühlweg im Bereich der Einmündung zur Dr.-Pfleger-Straße

Sachstandsbericht:

Aufgrund der Beschlusslage vom „Sonderausschuss Innenstadtentwicklung“ vom 09.07.2019 sowie des Stadtrats vom 22.07.2019 (Beschluss Nr. 76) wurde die Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße von der Weißenburgstraße bis zum Stadtmühlbach umgestaltet. Im diesem Zusammenhang sind neben den Kurzzeitparkplätzen auch zwei Schwerbehindertenparkplätze in der Sedanstraße/Dr.-Pfleger-Straße weggefallen.

Zum vorliegenden Antrag der SPD- Stadtratsfraktion kann zunächst mitgeteilt werden, dass Schwerbehinderte im Umfeld der Fußgängerzone ein besseres Angebot an Parkmöglichkeiten vorfinden, als langläufig diskutiert wird. Daher sollen diese Parkmöglichkeiten nochmal dargestellt werden:

- An Stellen, an denen das eingeschränkte Haltverbot (Zeichen 286, 290.1 StVO) angeordnet ist, darf unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises bis zu drei Stunden geparkt werden (mit Parkscheibe)
- Im Bereich eines Zonenhaltverbots (Zeichen 290.1 StVO), in dem durch ein Zusatzzeichen das Parken zugelassen ist, darf unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises die zugelassene Parkdauer überschritten werden
- An Stellen, die durch Zeichen „Parken“ (Zeichen 314 StVO), „Parkraumbewirtschaftungszone“ (Zeichen 314.1 StVO) oder „Parken auf Gehwegen“ (Zeichen 315 StVO) gekennzeichnet sind und für die durch ein Zusatzzeichen eine Begrenzung der Parkzeit angeordnet ist, darf unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises über die zugelassene Zeit hinaus geparkt werden.
- In Fußgängerzonen (Zeichen 242.1 StVO), in denen das Be- und Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist, darf unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises während der Ladezeit geparkt werden (in unserer Fußgängerzone: werktags von 18 bis 11 Uhr).
- An Parkuhren und Parkscheinautomaten darf unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises ohne Gebühr und ohne zeitliche Begrenzung geparkt werden.
- Auf Parkplätzen für Bewohner darf unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises bis zu drei Stunden geparkt werden (inkl. Parkscheibe)
- In verkehrsberuhigten Bereichen (Zeichen 325.1 StVO) darf außerhalb der gekennzeichneten Flächen unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises geparkt werden, wenn der durchgehende Verkehr nicht behindert wird.

Diese erleichterten Parkmöglichkeiten für Schwerbehinderte sind den Betroffenen auch bekannt, da diese Ausnahmen in den zugehörigen Ausnahmegenehmigungen ausführlich erläutert werden (nicht nur bei der Stadt Weiden, sondern bei allen Verkehrsbehörden).

Außerdem bestehen im Umfeld noch weitere Schwerbehindertenparkplätze

- in der Wolframstraße Ecke Luitpoldstraße
- am Josef-Witt-Platz vor der Fußgängerzone
- auf dem Naabwiesenparkplatz
- im NOC-Parkdeck usw.

Aus diesem Grund, wurde im Zuge der Umgestaltung der Sedanstraße zunächst nur ein einziger der zwei weggefallenen Parkplätze für Schwerbehinderte ersetzt, der im westlichsten Teil der Kurt-Schumacher-Allee eingerichtet wurde.

Um Ortsunkundige mit Schwerbehindertenparkausweis besser zu unterstützen und ggf. auch Unsicheren solche Parkmöglichkeiten deutlicher aufzuzeigen, wurde zwischenzeitlich in der Leibnizstraße zwischen der Fußgängerzone und den Taxiständen ein weiterer Schwerbehindertenstellplatz beschildert (vor dem Geschäft „Deichmann“). Dieser Parkplatz konnte bereits bisher mit Schwerbehindertenparkausweis wie oben beschrieben genutzt werden und ist nun auch deutlich als solcher dargestellt. Er befindet sich in unmittelbarer Nähe zum zentralen Macerata-Platz und ist ohne allzu große Höhenunterschiede in die Fußgängerzone nutzbar. Damit soll es Schwerbehinderten beim Auffinden von Parkmöglichkeiten leichter gemacht werden.

Der Vorschlag der SPD- Stadtratsfraktion im westlichen Stadtmühlweg einen Schwerbehindertenparkplatz einzurichten wurde von der Stadtverwaltung nicht aufgegriffen. In diesem Bereich besteht bereit ein eingeschränktes Haltverbot, in dem unter Auslegung des Schwerbehindertenparkausweises samt Parkscheibe bisher bis zu drei Stunden geparkt werden darf. Wenn dieser Bereich als fester (ausschließlicher) Schwerbehindertenparkplatz ausgewiesen wäre, würde eine alternative Nutzung für Be- und Entladetätigkeiten oder die Nutzungsmöglichkeit im Rahmen von Handwerkerausweisen dauerhaft wegfallen. Diese Nutzungsmöglichkeiten sollen aber weiterhin erhalten bleiben, zumal im nahen Umfeld keine allzu großen Parkmöglichkeiten bestehen. Unabhängig davon konnte mit dem Schwerbehindertenparkplatz in der Leibnizstraße kürzlich ein zentralerer Schwerbehindertenparkplatz ausgeschildert werden, der auch im Hinblick auf die Geländeunterschiede in Richtung Fußgängerzone für Mobilitätsbeeinträchtigte günstiger zu bewerten ist.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

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

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 04:

Antrag der CSU- Stadtratsfraktion vom 12.02.2020;
Bewertung der Gesamtsituation im Bereich Sedanstraße durch Evaluierung, Befragungen
sowie Verkehrsdatenerhebungen

Sachstandsbericht:

Mit Beschluss des „Sonderausschusses Innenstadtentwicklung“ vom 09.07.2019 sowie des Stadtrates vom 22.07.2019 (Beschluss Nr. 76) wurde entschieden zur Aufwertung der Innenstadt die im gesamtstädtischen Verkehrskonzept des Verkehrsplanungsbüros ... aus ... als Variante 1 vorgeschlagene „Weiche Separation“ umzusetzen. Entsprechend wurde der Straßenzug der Sedanstraße / Dr.-Pfleger-Straße von der Weißenburgstraße bis zum Stadtmühlbach umgestaltet und zusätzlich Schutzstreifen für Radfahrer eingerichtet.

Zum vorliegenden Antrag der CSU- Stadtratsfraktion kann mitgeteilt werden, dass im Zusammenhang mit der Erarbeitung des neuen gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes eine Evaluierung der Umgestaltung der Sedanstraße/Dr.-Pflegerstraße mitsamt der umliegenden Verkehrsführung läuft. Das Ergebnis vom Verkehrsplanungsbüro ... aus ... liegt allerdings noch nicht vor.

Eine Umfrage unter den Geschäftsinhabern und Gewerbetreibenden wurde gegenwärtig noch nicht durchgeführt, auch weil eine abschließende Bestimmung der einbezogenen Umgriffsbildung bzw. eine Klärung, welche Geschäfte in die Befragung mit einbezogen werden sollen und welche nicht, fehlt. Selbiges gilt für die beantragten und nicht näher spezifizierten „weiteren Fakten und Daten“. Im Übrigen sollten aus Sicht der Verwaltung zunächst die Ergebnisse des Verkehrsplanungsbüros abgewartet werden.

Hinsichtlich der angeregten Verkehrsdatenerhebung wurde im Straßenzug der Dr.-Pfleger-Straße / Sedanstraße im Bereich des Issy-les-Moulineaux-Platzes im Zeitraum von 25.05.2020 bis 08.06.2020 eine Auswertung der gefahrenen Geschwindigkeiten vorgenommen. Die Geschwindigkeit wurde dabei an zwei Standorten erfasst (einmal nördlich und einmal südlich des Issy-les-Moulineaux-Platzes).

Die Auswertung ergibt eine v85 von 31 km/h bzw. 33 km/h (= 85 % der Verkehrsteilnehmer fahren diese Geschwindigkeit oder langsamer). Die Verkehrsbelastung zur morgendlichen Spitzenstunde lag bei 546 Kfz (Summe beider Fahrtrichtungen am 26.05.2020 zwischen 07:00 – 08:00 Uhr). Die Verkehrsbelastung zur nachmittäglichen Spitzenstunde bei 668 Kfz (Summe beider Fahrtrichtungen am 25.05.2020 zwischen 15:00 – 16:00 Uhr).

Unabhängig davon wurden durch das Verkehrsplanungsbüro ... aus ... am 23.05.2019 ebenfalls die realen Verkehrsstärken erhoben. Dabei waren im Straßenzug Sedanstraße/Dr.-Pfleger-Straße im Abschnitt zwischen NOC und ZOB in der Spitzenstunde folgende Verkehrsmengen zu verzeichnen:

Morgentliche Spitzenstunde (07:15 – 08:15 Uhr):

	Kraftfahrzeuge (ohne Schwerlast- verkehr)	Schwerlastverkehr	Radfahrer	gesamt
Richtung Norden	398	33	3	434
Richtung Süden	395	40	8	435
Summe beider Richtungen	793	73	11	877

Nachmittägliche Spitzenstunde (16:00 – 17:00 Uhr):

	Kraftfahrzeuge (ohne Schwerlast- verkehr)	Schwerlastverkehr	Radfahrer	gesamt
Richtung Norden	430	23	3	456
Richtung Süden	404	21	6	431
Summe beider Richtungen	834	44	9	887

Die Auswertung zeigt, dass die Verkehrsteilnehmer die zulässige Höchstgeschwindigkeit weitestgehend einhalten. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Verkehrsmenge gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen ist. Welchen Anteil die gegenwärtige Corona-Pandemie an diesem Rückgang hat lässt sich nicht abschätzen.

Das Linksabbiegegebot in der Asylstraße war bereits Thema im Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss vom 12.02.2020.

Durch das Linksabbiegegebot hat sich das Verkehrsaufkommen in der Asylstraße erheblich reduziert. Abkürzungsbedingter Durchgangsverkehr findet kaum mehr statt, bzw. hat sich wieder auf die Hauptverkehrsstraßen verlagert. Auch in der Sedanstraße zeigt sich wieder ein besserer Verkehrsfluss, von dem auch der ÖPNV profitiert (jeweils bereits vor den Corona-Virus-bedingten Einschränkungen). Mit der Beseitigung der baustellenbedingten Beeinträchtigungen in der Luitpoldstraße und der Umgestaltung des Knotenpunkt Luitpold-/Ring-/Schillerstraße ergeben sich für die Anwohner der Asylstraße, die in Richtung Chr.-Seltmann-Straße fahren möchten, auch bessere Wegstrecken, als es während der Baustellensituation der Fall war. Insgesamt kommt die Entwicklung dem neu eingerichteten Tempo 30 Zonen – Gebiet zugute.

Im Nachgang zur Berichterstattung im Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss vom 12.02.2020 beabsichtigt die Verwaltung daher das bestehende Linksabbiegegebot über den Sommer hinaus bestehen zu lassen und die verkehrsrechtliche Maßnahme einer weiteren Erprobung und Bewährung (u.a. Vor-Corona-Verhältnisse, Öffnung weiterer Geschäfte im NOC mit den damit verbundenen Auswirkungen) zu unterziehen. Angedacht ist ein Zeitraum von 8 Monaten. Erst im Anschluss an diese weitere Bewährungszeit sollte aus Sicht der Verwaltung über ihre Dauereinrichtung und einem etwaigen Umbau der Einmündung entschieden werden.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

beratend

beschließend

öffentlich

nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 05:

Antrag der Stadtratsfraktion Bürgerliste Weiden e.V. vom 05.03.2020;
Verkehrssituation in der Tulpen- und Joseph-Haas-Straße

Sachstandsbericht:

Anlässlich des Antrags wurde nach den Lockerungen der Covid19-Beschränkungen in der Tulpen-Straße in der Zeit vom 03.06. bis 10.06.2020 im Abschnitt zwischen der Fliederstraße und der Flurstraße eine Verkehrsdatenmessung durchgeführt. Die Auswertung ergab dabei unter der Woche durchschnittlich 5.755 Fahrzeuge pro Tag (Streubreite 5.066 bis 6.319 Kfz/24h).

Zum Vergleich kann auf eine Verkehrszählung am selben Standort vom 11.05.1999 mit ca. 6.700 Kfz/Tag abgestellt werden. Auch für den Zeitraum vom 08.12. bis 12.12.2008 liegt hierzu eine Verkehrszählung vor. Hier wurden durchschnittlich ca. 6.387 Kfz/Tag registriert (Streubreite 5.760 bis 7.021 Kfz/Tag).

Es zeigt sich, dass das Verkehrsaufkommen nicht zugenommen hat.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss:

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

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschusses

Tagesordnungspunkt 06:

Antrag der Bürgerliste zur Einrichtung einer Videoüberwachung am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB)

Sachstandsbericht:

Zu dem Antrag vom 04.03.2020 wird seitens der Verwaltung wie folgt Stellung genommen:

Videoüberwachung ist sicherlich ein Instrumentarium, das wesentlich dazu beitragen kann, die Sicherheitslage zu verbessern, das Sicherheitsgefühl zu stärken und den Bürger vor Kriminalität zu schützen. Neben der polizeilichen Videoüberwachung, eingesetzt zumeist an Kriminalitätsschwerpunkten als integrativer Bestandteil eines polizeilichen Gesamtkonzepts zur Gefahrenabwehr und zur Verhütung und Bekämpfung von Sicherheitsstörungen und Straftaten im öffentlichen Raum, werden vermehrt der Öffentlichkeit zugängliche Einrichtungen auch durch öffentliche Stellen und Private videoüberwacht. Der bay. Gesetzgeber hat mit Art 24 BayDSG eine Rechtsgrundlage geschaffen, die auch für die Videoüberwachung kommunaler Einrichtungen von Bedeutung ist. Nachdem die Videoüberwachung mit immer besserer Technik intensiv die Persönlichkeitsrechte und Freiheiten der hiervon zumeist betroffenen Bürger belastet, ist ihre Zulässigkeit von der Einhaltung strenger gesetzlicher Anforderungen abhängig.

Gemessen hieran begegnet eine Videoüberwachung des ZOB gegenwärtig weiterhin rechtlichen Bedenken dergestalt:

- Die Ermöglichung einer repressiven Strafverfolgung –wie im Antrag der Bürgerliste formuliert „zur Feststellung von Tathergängen und Identifizierung von Personen, die Ordnungswidrigkeiten begangen haben-, ist keine kommunale Aufgabe, sondern eine solche von Polizei und Staatsanwaltschaft.
- Die festgestellten und dokumentierten Sicherheitsstörungen der Vergangenheit prognostizieren in ihrer Anzahl keine Gefahrensituation, die den Einsatz von Videoüberwachung rechtfertigt.
- Im Rahmen der Verhältnismäßigkeit sind bei der „Erforderlichkeit“ mildere Mittel, wie der Einsatz oder (später) die Verstärkung des kommunalen Überwachungsdienstes, erkennbar.

Eine Umfrage bei mehreren mit Weiden vergleichbaren Städten in Bayern wurde durchgeführt. In Hof und Memmingen und Amberg, Ansbach, Kaufbeuren und Schwabach findet keine Überwachung öffentlicher Plätze statt, das gleiche gilt für Straubing, dort wird nur das Gäubodenvolksfest und angrenzende Bereiche durch die Polizei videoüberwacht.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

beratend

beschließend

öffentlich

nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 07:

Antrag der Fraktion Grün.Bunt.Weiden vom 26.05.2020

Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Weiden

Sachstandsbericht:

Die Fraktion Grün.Bunt.Weiden beantragt mit ihrem Schreiben vom 26.05.20 eine Stellungnahme zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Weiden.

Für die Stadt Weiden wurde im Jahr 2012 vom Planungsbüro ... ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept erstellt, welches als Ziel auch die Herstellung eines flächendeckenden, geschlossenen, sicheren, bedarfs- und funktionsgerechten Radverkehrsnetz anstrebt. Die in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wurden bereits in verschiedenen Bereichen umgesetzt oder sind Teil aktueller Planungen. Als Beispiele für die umgesetzten Maßnahmen des Verkehrskonzepts können aufgeführt werden:

Umbau des Adolf-Kolpingplatzes und der Christian-Seltmann-Straße

Markierung von Schutzstreifen in der Friedrich-Ebert-Straße

Markierung von Schutzstreifen in der Gabelsbergerstraße

Markierung von Schutzstreifen in der Prößlstraße

Markierung von Schutzstreifen in der Regensburger Straße

Markierung von Schutzstreifen in der Schillerstraße und Luitpoldstraße

Aktuell befindet sich auch ein neues gesamtstädtisches Mobilitätskonzept durch das Planungsbüro ... in der Aufstellung, welches sich unter anderem mit der Förderung des Umweltverbundes und damit auch mit dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur beschäftigt. Bislang wurden umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt und in einer Bestandsanalyse zusammengeführt. Dabei wurde festgestellt, dass in Weiden ein umfangreiches Angebot an verschiedenen Radverkehrsanlagen vorhanden ist. Dieses ist überwiegend in gutem Zustand, jedoch wird auch auf einige Lücken im Radverkehrsnetz hingewiesen sowie auf punktuelle Mängel, wie etwa fehlende Beschilderungen oder auch unzureichende Markierungen. Radabstellanlagen sind im Zentrum weitestgehend flächendeckend vorhanden, lediglich die Kapazitäten am Bahnhof werden bemängelt. Diesbezüglich steht das Stadtplanungsamt im Austausch mit Vertretern der Deutschen Bahn, um im Rahmen der B+R Offensive auf dem Bahnhofsgelände zahlreiche Fahrradabstellanlagen herzustellen.

Im nächsten Schritt des Mobilitätskonzeptes soll zur Formulierung der Planungsziele und zur Ausgestaltung von Maßnahmen ein Mobilitätsforum sowie eine Bürgerbeteiligungsveranstaltung durchgeführt werden. Hinweise zu bestehenden Lücken, Schwächen und sinnvollen Ergänzungen werden gerne im Rahmen dieser Beteiligungsformate aufgenommen.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

beratend

beschließend

öffentlich

nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschusses

Tagesordnungspunkt 08:

Anfrage von Frau StRin Laurich in der Sitzung des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschusses vom 12.02.2020:

Von den Anwohnern der Herrmannstraße kamen Beschwerden, dass die Autos hier sehr schnell durchfahren. Wahrscheinlich sei hier ein Schleichweg entstanden, da man in der Asylstraße nicht mehr rechts abbiegen kann.

Ist es möglich, hier ein Temposys-Gerät aufzustellen oder Kontrollen durch die Kommunale Verkehrsüberwachung durchzuführen?

Sachstandsbericht:

Die Firma ... wurde beauftragt, sich die Örtlichkeit anzusehen und die Möglichkeit der Geschwindigkeitsüberwachung zu prüfen. Die Firma ... führt aus, dass die gesamte Herrmannstraße für Radarmessungen geeignet wäre. Für die Messung sollte möglichst ein Parkplatz genutzt werden, der nach vorne oder hinten frei ist. Aufgrund der Parksituation wird der Messtechniker am Messtag aber kaum einen geeigneten Parkplatz finden.

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung diene zur Kenntnisnahme

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

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

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 09:

Antrag SPD-Stadtratsfraktion
Begrünung der Dächer von Bushaltestellen

Sachstandsbericht:

seitens Amt 65 wird zu den Punkten der SPD-Fraktion folgendermaßen Stellung bezogen:

„zu 1) Insgesamt befinden sich 16 Buswartehäuschen im Eigentum der Stadt Weiden (davon 13 mit Glasüberdachung, 2 mit Holzüberdachung und 1 mit Blechüberdachung). Die überwiegende Anzahl an Buswartehäuschen werden durch die Mittelbayerische Plakatwerbung GmbH errichtet und verwaltet. Bzgl. der Überdachung des ZOB wurde Herr Architekt Beer um eine Stellungnahme gebeten, da durch eine Begrünung in die Gestalt und Statik des Bauwerks eingegriffen würde und er hierfür als Planer die Urheberrechte besitzt. Eine Stellungnahme steht noch aus.

zu 2) Die technische Umsetzbarkeit im Bestand muss u. a. jeweils über eine Prüfung der Statik (z. B. höherer Dachaufbau / höhere Dachlast) ermittelt werden. Vorhandene Mittel i.H.v. 24.000€ können hierfür herangezogen werden. In diesem Zusammenhang kann auch eine Kostenschätzung für den Mehraufwand einer Begrünung erfolgen.

zu 3) Sofern ein Beschluss gefasst wird, die Begrünung für Neuinstallationen bzw. Sanierungen vorzusehen, kann dieser in Zukunft Berücksichtigung finden.“

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss:

beratend beschließend
 öffentlich nichtöffentlich

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 10:

Antrag SPD-Stadtratsfraktion
Begrünung Verkehrsinseln

Sachstandsbericht:

Stellungnahme Untere Naturschutzbehörde:

Grundsätzlich kann eine Begrünung von Verkehrsinseln zu einer ökologischen Aufwertung des Innenstadtbereichs beitragen und ist zu begrüßen. Dabei ist aber zu beachten, dass die Standorte an den Straßenrändern sehr schwierige Bedingungen für Blühpflanzen darstellen (stark verdichteter Boden, Salzfracht im Winter).

Bei der Artenauswahl sollte es vermieden werden, einjährige Blumenmischungen zu verwenden. Es stellt sich zwar schnell ein schöner optischer Effekt ein, der ökologische Nutzen ist jedoch begrenzt, da die Fläche jedes Jahr komplett neu aufbereitet und angesät werden muss. Im Beispiel aus Schirmitz scheinen v.a. einjährige oder zweijährige Arten verwendet worden zu sein. Ökologisch wertvoller ist die Anlage extensiver Magerflächen mit mehrjährigen Kräutern und Gräsern, da sie seltenen und bedrohten Arten nicht nur Nahrung im Sommer sondern auch Lebensraum in Form von Brut-, Überwinterungsstätten bieten (z.B. Wildbienen in abgestorbenen Stängeln). Die Flächen sind nach einmaliger Herstellung sehr pflegarm, jedoch auch oftmals optisch wenig reizvoll (z.B. Schotterrasengesellschaft mit lückigem Bewuchs aus heimischen Kräutern).

Inwieweit es sinnvoll ist, die gepflasterten Fahrbahnteiler aus dem Beispiel des Antrags zu entsiegeln und zu begrünen, sollte vorrangig unter ökonomischen Gesichtspunkten entschieden werden. Aus ökologischer Sicht wäre es vorstellbar, stattdessen geeignete Straßenböschungen (Südseiten) entsprechend anzusäen und extensiv zu bewirtschaften

Stellungnahme Tiefbauamt zum Stand der Umsetzung:

Im Zuge der ca. 250 km Straßen in Weiden gibt es zahlreiche Querungshilfen, Mittelinseln und Fahrbahnteiler. Diese sind unterschiedlich befestigt, zumeist gemäß aktuellem Stand der Technik gepflastert. Eine Umgestaltung von bestehenden gepflasterten Inseln ist sicherlich baulich möglich z.B. im Zuge der Knotenpunkte der Süd-Ost-Tangente und würde pro Insel ca. 1.500-2.500 € kosten. Zusätzlich fallen nach dem Umbau laufende Kosten für die Pflege und den Unterhalt der begrüneten Flächen (Beispiel aus Schirmitz zeigt vermutlich eine 1-jährige Mischung) an, die sich mit ca. 5 €/m²/Jahr niederschlagen werden. Ökologisch wertvoller gemäß der Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde wäre eine dauerhafte Blumenwiese anzulegen, die mehr für die Insektenvielfalt bringt, aber auch wesentlich weniger attraktiv für den Betrachter ist. In Weiden gibt es aber auch bereits zahlreiche derartige Verkehrsanlagen, die ungebunden befestigt begrünt sind. Diese sind etwas unterhaltsaufwendiger (Pfegeaufwand). Hier ist auch darauf zu achten, dass durch hohes Wachstum der Pflanzen nicht die erforderliche Sicht auf Fußgänger eingeschränkt ist (u.a. Verkehrssicherungspflicht). Mit Staudenmischpflanzungen begrünt sind unter anderem die Querungshilfen im

Zuge der Friedrich-Ebert-Straße, in der Vohenstraußer Straße, in der Leimbergerstraße sowie die Querungshilfe in der Schustermooslohe beim Tierheim. In der Bgm.-Probst-Straße sowie dem Hetzenrichter Weg gibt es Verkehrsinseln, die mit Rasen begrünt sind. Bei jeder neuen Anlage bzw. Umbau von bestehenden Anlagen wird auch in Abstimmung mit der Umweltbehörde geprüft, welche Befestigung oder auch Bepflanzung am besten geeignet ist. Hier liegt ein großes Augenmerk auf wenig Versiegelung. Zumeist sind die Anlagen, die ja an sich zur Straße gehören, auch aufgrund der Kleinfläche aber nicht ideal geeignet, um größere blühende Flächen zur Stärkung der Insektenwelt zu schaffen. Auch die Belastungen aus dem Verkehrsbereich und das dementsprechend ungünstige „Klima“ in diesem Bereich (u.a. Staubbelastung, Salzeintrag Winter, Trockenheit) fördert eine Grünvielfalt und dahingehendes Wachstum nicht, Nachpflanzungen und erhöhte Pflege (u.a. Gießen) sind die Folge. Die Lage mitten im Verkehrsraum ist für Grün eben nicht optimal. Da es unseres Erachtens wenig nützt, für Insekten unmittelbar neben befahrenen Straßen ein Nahrungsangebot anzulegen, investieren wir eher in die Flora im Bereich der großen Grün- und Parkanlagen sowie auch größeren Seitenbereiche der Verkehrswege (u.a. Straßenbegleitgrünflächen u.a. Untere/Obere Bauscherstraße und die Erweiterungsfläche am Spielplatz in der Max-Reger-Anlage). Es bleibt aber auch auf die Einhaltung der derzeit gültigen Beschlüsse (Stadtratsbeschlüsse vom 26.09.2013) und Haushaltskonsolidierungsmaßnahmen zu achten (Vorgaben der Aufsichtsbehörde). Hier sind ausgenommen auf den Innenstadtbereich nur extensiv begrünte Verkehrsanlagen vorgesehen.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendeausschuss:

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

Vorlagebericht

an die Mitglieder des Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschusses

Tagesordnungspunkt 11:

Anfrage der SPD StR'in Schwarz zur Möglichkeit der Erweiterung des Containerstandorts Karl-Heilmann-Block um Container für Leichtverpackungen („Gelber Sack“).

Sachstandsbericht:

Die Stadt Weiden i.d.OPf. besitzt neben den zwei Wertstoffhöfen (Weiden West in der Pressather Straße und Weiden Ost in der Vohenstraußer Straße) ein großes Netz von 16 Wertstoffinseln im Stadtgebiet mit Container für Leichtverpackungen (LVP „Gelber Sack“). Diesem Umfang entsprechend wurde die Systembeschreibung für die Sammlung durch die dualen Systeme im Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2022 für zwei Wertstoffhöfe und 16 Wertstoffinseln (Depotcontainer) an den Ausschreibungsführer (Hier: Der Grüne Punkt - Duales System Deutschland GmbH) bestätigt.

Standorte mit der Fraktion „Gelber Sack“ sind in Weiden aufgrund negativer Erfahrungen in den letzten Jahren (u.a. Verschmutzung, Abstellen neben Container, zusätzliche Müllablagerungen) eingezäunt und bedürfen damit der Genehmigung. Mit Zusatzkosten in Höhe von mehreren Tausend Euro ist hierbei zu rechnen.

Unabhängig der notwendigen Änderung der oben genannten Systembedingungen verweisen wir daher auf den bereits vorhandenen, lediglich ca. 500 m entfernten Containerstandort mit „Gelber Sack“ Fraktion in der Königsberger Straße. Durch die sich im Nahbereich befindliche Entsorgungsmöglichkeit ist daher der Bedarf abgedeckt, ein zusätzlicher Kosten verursachender Standort ist in diesem Bereich wirtschaftlich nicht darstellbar.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss:

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