

Anzahl der Ausschussmitglieder gemäß Satzung bzw. GeschO: 11

Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen.	anwesend	davon für	dagegen	Vorschlags-Nr.
	10	7	3	17

In der heutigen Sitzung wurde in Sachen

17) Mobilitätskonzept:

- **Sachstandsbericht**
- **Leitbild, Planungsziele und Szenarien**

Basierend auf den Ergebnissen der Status-Quo-Analyse und der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung im Februar 2021 wurden in der Zwischenzeit ein Leitbild für die künftige verkehrliche Entwicklung in Weiden sowie konkrete Planungsziele und Szenarien formuliert. Mobilitäts- und Verkehrsplanung sowie Infrastrukturplanung finden vor dem Hintergrund eines Zielsystems statt, das am Anfang der Planung entwickelt wird.

Da der Verkehr einer der größten Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland ist und das Klimaschutzgesetz der Bundesrepublik das Ziel hat Treibhausgasneutralität bis 2045 zu verankern, ist die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität immer im Zusammenhang mit der Thematik des Klimaschutzes zu sehen. Das im Beschlussvorschlag aufgeführte Leitbild für die künftige Entwicklung des Verkehrs in Weiden i.d.OPf. nimmt daher insbesondere Bezug auf den Klimaschutz, auf die gleichberechtigte Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsarten bei der künftigen Verkehrsplanung und die damit einhergehende Verbesserung der Lebensqualität.

Zur Erreichung dieses Leitbilds wurden, unterschieden nach Verkehrsarten, Planungsziele definiert, die sich aus der fachlichen Einschätzung des Planungsbüros, der Ergebnisse aus der Expertenrunde sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung ergeben haben. Diese sind im Detail ebenfalls im Beschlussvorschlag aufgeführt.

Die Szenarien setzen sich zusammen aus einem Referenzszenario, welches die allgemeinen Rahmenbedingungen und Auswirkungen, wie Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung, Motorisierungsentwicklung sowie die allgemeinen Veränderungen des Mobilitätsverhaltens abbildet und als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahmen dient.

Des Weiteren sind zwei Szenarien mit unterschiedlichem Maßnahmenaufwand formuliert, wobei Szenario 1 die Umsetzung der notwendigsten Maßnahmen umfasst, um die in der Bestandsanalyse aufgezeigten Mängel zu beheben. Hierzu gehört beispielsweise die Behebung sicherheitsrelevanter Mängel im Fuß- und Radverkehrsnetz. Mit Umsetzung dieses Szenarios kann eine Reduzierung des Binnenverkehrs um 10 % und eine Reduzierung des Quell-/Zielverkehrs um 5 % erreicht werden. Damit einher ginge eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um minus 27,2% (Vergleich zum Referenzszenario: minus 25,4%).

Mit Umsetzung des Szenarios 2 sind umfangreichere Maßnahmen verbunden, z.B. die Umsetzung einer Elektrifizierungsstrategie durch erheblichen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet. Bei erfolgreicher Umsetzung dieses Szenarios kann eine Reduzierung des Binnenverkehrs um 30 % und eine Reduzierung des Quell-/Zielverkehrs um 15 % erreicht

werden. Damit einher ginge eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um minus - 30,5% (Vergleich zum Referenzszenario: minus 25,4%).

Eine Entscheidung bezüglich des bevorzugten Szenarios (Vorzugsszenario) ist im Folgenden zu treffen, da dieses die dem Mobilitätskonzept zu Grunde liegende verkehrspolitische Grundstrategie definiert. Auf der Grundlage des Vorzugsszenarios werden Teilkonzepte für die einzelnen Verkehrsarten entwickelt und mit konkreten Maßnahmenempfehlungen hinterlegt. Die Stadtverwaltung schlägt aufgrund des höheren Wirkungsgrads hinsichtlich der Treibhausgasemissionen die Umsetzung des zweiten Szenarios für die Konzepterarbeitung vor.

Des Weiteren wurden Stellungnahmen zu ergänzenden Fragestellungen, die konkrete Vertiefungsbereiche betreffen, erarbeitet. Z. B. zum Rahmenplan Wittgarten sowie zum Knotenpunkt Dr.-Seeling-Str. / Moosbürger Straße. Die Ergebnisse fließen in die weitere Bearbeitung dieser konkreten Fragestellungen ein.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Leitbild, Planungsziele und Szenarien werden durch Herrn Dr. Huber-Erlor vom beauftragten Planungsbüro R+T vorgestellt.

Beschlussvorschlag:

Mit dem Sachstandsbericht der Verwaltung besteht Einverständnis.

Es ergeht die Empfehlung an den Stadtrat folgendes Leitbild und folgende Planungsziele für die künftige Entwicklung des gesamtstädtischen Verkehrs in Weiden zu beschließen:

1. Leitbild: Ziel für den Verkehr in der Stadt Weiden i.d.OPf. ist es, bis zum Jahr 2035 sowohl Mobilität für alle zu ermöglichen und zu fördern als auch den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten. Durch konsequente Beseitigung von Konfliktsituationen und Schwachstellen im Verkehrsnetz, soll der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert werden. Mit Verkehrsverlagerungen durch intensive Förderung des Umweltverbundes und einer Reduzierung der Dominanz des Kfz Verkehrs sowie Verkehrsvermeidung durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, soll der Klima und Umweltschutz in Weiden gestärkt und die Lebensqualität erhöht werden.
2. Planungsziele:
 1. Kfz- Verkehr
 - Reduzierung des Kfz-Verkehrs insbesondere in der zentralen Innenstadt
 - Leistungsfähige Alternativrouten für Kfz-Verkehr schaffen
 - Optimierung der Lichtsignalsteuerung
 - Beseitigung von Leistungsfähigkeitsengpässen
 - Verlagerung von Pkw- Fahrten auf den Umweltverbund
 - Geschwindigkeitsanpassungen (entsprechend den Randbedingungen)
 - Optimierung Parkraumkonzept (Bewirtschaftung, Anwohnerparken, Steuerung)
 - Ausbau P+R Angebote

2. Fuß- und Radverkehr

- Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen -)Raum
- Stärkung wichtiger Achsen für den Fußverkehr
- Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß und Radverkehrs an Signalanlagen
- Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen
- Mitdenken „neuer“ Radverkehrsführungen (z.B. Fahrradstraßen)
- Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten
- Erhöhung der Aufenthalts und der Wohnqualität (durch mehr Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehr)
- Ausbau der Querungsmöglichkeiten
- Ausbau der Radinfrastruktur (auch auf Verbindungen außerorts)

3. Öffentlicher Personennahverkehr

- Optimierung des ÖPNV Angebotes durch verbesserte Preisgestaltung/ struktur
- Busbeschleunigung im Stadtgebiet ausbauen
- Verbesserung der ÖPNV Takte in Schwachverkehrszeiten
- Einsatz von umweltfreundlichen ÖV Fahrzeugen
- Verbesserung der Anbindungen ins Umland
- Verbesserung der Information und des Marketings zum ÖPNV
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV
- Ausbau Haltestelleninfrastruktur

4. Mobilitätsverbund

- Verlagerung von Autofahrten auf den Mobilitätsverbund
- Schaffung und Ausbau von (neuen) Angeboten
- Förderung der Elektromobilität (Auto, Rad, Bus, etc.)
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger

Als Vorzugszenario für die Erarbeitung von Teilkonzepten wird Szenario 2 „Die Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen“ gewählt. Dieses beinhaltet folgende Maßnahmenbündel:

- Kurzfristige Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß und Radverkehr
- Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Erweiterung und Verbesserung Radabstellmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung / Temporeduzierung
- Umsetzung eines neuen Parkraumkonzeptes (bspw. Gebührenanpassung, Zoneneinteilung, Bewohnerparken, Parkleitsystem, etc.)
- Zügige Herstellung/ Optimierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Stärkung der (Haupt-) Radverkehrsachsen
- Optimierung ÖPNV
- Elektrifizierungsstrategie
- Stärkung/ Förderung der Multimodalität
- Ergänzende Kfz-Achsen zur Entlastung der Innenstadt

folgender Vorschlag gemacht:

Mit dem Sachstandsbericht der Verwaltung besteht Einverständnis.

Es ergeht die Empfehlung an den Stadtrat folgendes Leitbild und folgende Planungsziele für die künftige Entwicklung des gesamtstädtischen Verkehrs in Weiden zu beschließen:

1. Leitbild: Ziel für den Verkehr in der Stadt Weiden i.d.OPf. ist es, bis zum Jahr 2035 sowohl Mobilität für alle zu ermöglichen und zu fördern als auch den Verkehr so stadt- und umweltverträglich wie möglich zu gestalten. Durch konsequente Beseitigung von Konfliktsituationen und Schwachstellen im Verkehrsnetz, soll der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer*innen verbessert werden. Mit Verkehrsverlagerungen durch intensive Förderung des Umweltverbundes und einer Reduzierung der Dominanz des Kfz Verkehrs sowie Verkehrsvermeidung durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung, soll der Klima und Umweltschutz in Weiden gestärkt und die Lebensqualität erhöht werden.
2. Planungsziele:
 1. Kfz- Verkehr
 - Reduzierung des Kfz-Verkehrs insbesondere in der zentralen Innenstadt
 - Leistungsfähige Alternativrouten für Kfz-Verkehr schaffen
 - Optimierung der Lichtsignalsteuerung
 - Beseitigung von Leistungsfähigkeitsengpässen
 - Verlagerung von Pkw- Fahrten auf den Umweltverbund
 - Geschwindigkeitsanpassungen (entsprechend den Randbedingungen)
 - Optimierung Parkraumkonzept (Bewirtschaftung, Anwohnerparken, Steuerung)
 - Ausbau P+R Angebote
 2. Fuß- und Radverkehr
 - Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen (Straßen -)Raum
 - Stärkung wichtiger Achsen für den Fußverkehr
 - Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuß und Radverkehrs an Signalanlagen
 - Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes auf wichtigen Achsen
 - Mitdenken „neuer“ Radverkehrsführungen (z.B. Fahrradstraßen)
 - Erweiterung der Fahrradabstellmöglichkeiten
 - Erhöhung der Aufenthalts und der Wohnqualität (durch mehr Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehr)
 - Ausbau der Querungsmöglichkeiten
 - Ausbau der Radinfrastruktur (auch auf Verbindungen außerorts)
 3. Öffentlicher Personennahverkehr
 - Optimierung des ÖPNV Angebotes durch verbesserte Preisgestaltung/ struktur
 - Busbeschleunigung im Stadtgebiet ausbauen
 - Verbesserung der ÖPNV Takte in Schwachverkehrszeiten
 - Einsatz von umweltfreundlichen ÖV Fahrzeugen
 - Verbesserung der Anbindungen ins Umland
 - Verbesserung der Information und des Marketings zum ÖPNV

- Verbesserung der Barrierefreiheit bei der Nutzung des ÖPNV
- Ausbau Haltestelleninfrastruktur

4. Mobilitätsverbund

- Verlagerung von Autofahrten auf den Mobilitätsverbund
- Schaffung und Ausbau von (neuen) Angeboten
- Förderung der Elektromobilität (Auto, Rad, Bus, etc.)
- Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger

Als Vorzugszenario für die Erarbeitung von Teilkonzepten wird Szenario 2 „Die Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen“ gewählt. Dieses beinhaltet folgende Maßnahmenbündel:

- Kurzfristige Behebung sicherheitsrelevanter Mängel beim Fuß und Radverkehr
- Herstellung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes
- Erweiterung und Verbesserung Radabstellmöglichkeiten
- Verkehrsberuhigung / Temporeduzierung
- Umsetzung eines neuen Parkraumkonzeptes (bspw. Gebührenanpassung, Zoneneinteilung, Bewohnerparken, Parkleitsystem, etc.)
- Zügige Herstellung/ Optimierung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Stärkung der (Haupt-) Radverkehrsachsen
- Optimierung ÖPNV
- Elektrifizierungsstrategie
- Stärkung/ Förderung der Multimodalität
- Ergänzende Kfz-Achsen zur Entlastung der Innenstadt

Weiden i.d.OPf., 14.07.2021

Stadtrat:

gez. Lothar Höher
Bürgermeister

Anzahl der Ausschussmitglieder gemäß Satzung bzw. GeschO: 11

Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen.	anwesend	davon für	dagegen	Beschluss-Nr.
	10	10	0	18

In der heutigen Sitzung wurde in Sachen

18) Antrag der AG Grün. Bunt. Weiden zur Sitzung des HVUE-A am 08.07.21:
- **Mobilitätskonzept: Kurzzeitparkplätze für die Geschäftswelt**

Der Straßenzug der Dr. Pfleger-Straße/Sedanstraße ist eine hochbelastete Kfz-Achse durch die Weidener Innenstadt und bildet damit eine Barriere zwischen den beiden Fußgängerzonen, die am Issy-les-Moulineaux-Platz auf die Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße treffen. Die Umgestaltung der Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße wurde daher am 22.07.2019 durch den Weidener Stadtrat beschlossen.

Auf der Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße wurden im Abschnitt von der Kurt-Schumacher-Allee bis zur Bürgermeister-Prechtl-Straße, neben Schutzstreifen für den Radverkehr, ein Mittelstreifen als lineare Überquerungshilfe angelegt sowie die Fußgängerschutzanlage (FSA) am Issy-les-Moulineaux-Platz zu einer sogenannten „schlafenden Ampel“ umfunktioni-ert. Um die Umgestaltung zu ermöglichen, mussten die bisherigen 20-25 Parkstände im Seitenbereich entfallen, ein Halten und Parken ist demnach entlang der Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße nicht mehr zulässig.

Eine Notwendigkeit des Parkens in der Dr. Pfleger-/ Sedanstraße für nicht mobilitätseingeschränkte Personen wird bislang nicht gesehen, da die umliegenden Stellplatzanlagen eine ausreichende Kapazität aufweisen und fußläufig gut von der Innenstadt erreichbar sind. Durch das NOC wurden 470 neue Stellplätze im Umkreis geschaffen, auch der Großparkplatz Naabwiesen gewährleistet ein ausreichendes Stellplatzangebot. Dies wurde durch unabhängige Erhebungen zur Auslastung der umliegenden Stellplatzanlagen im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes bestätigt.

Tatsächlich sind durch die Umgestaltung auch zwei Behindertenparkplätze entfallen, die sich auf der Höhe einer Arztpraxis befanden. Die Problematik der fehlenden Park- und Haltemöglichkeiten in der Dr.-Pfleger-/Sedanstraße für mobilitätseingeschränkte Personen bzw. für den Lieferverkehr ist der Verwaltung daher bekannt. Im Straßenquerschnitt der Dr. Pfleger-/Sedanstraße sind zur Gewährleistung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche aber voraussichtlich bauliche Veränderungen notwendig, so dass eine kurzfristige Lösung nicht geschaffen werden kann. Dem Belang der Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen kommt, auch aus Sicht der Verwaltung, in der weiteren Planung aufgrund des Fachärzteaufkommens sowie der Therapie- und Gesundheitspraxen in der Straße ein hohes Gewicht zu. Gleichzeitig stellt die Achse der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße ein Bindeglied der beiden Fußgängerzonen dar, woraus ein entsprechender Anspruch an die Gestaltung der Fußverkehrsanlagen, sowohl im Längs- als auch im Querverkehr entsteht. Sie stellt ebenfalls eine besondere Bedeutung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung dar, sodass diese Achse für den Fuß- und Radverkehr deutlich gestärkt werden sollte. Die Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist – trotz Klassifizierung als Staatsstraße – als nicht so hoch anzusehen. Bei weiterer Verkehrsberuhigung des Straßenzuges im Sinne einer „Umweltstraße“ oder als Fußgängerzone in der Sedan-/ bzw. Dr.-Pfleger-Straße könnte Raum

für Lieferzonen oder Behindertenparkplätze frei werden. Perspektivisch würde dann aber die Bahnhofstraße, als wichtige Nord-Süd-Kfz-Verkehrsachse durch die Stadt, an Bedeutung gewinnen und damit einen Verkehrsmengenzuwachs verzeichnen. Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahme können derzeit noch nicht abschließend bewertet werden und werden daher im Rahmen der Planfalluntersuchung im Zuge des Mobilitätskonzeptes weiter untersucht. Die Stadtverwaltung ist bestrebt eine bestmögliche Lösung bezüglich der verschiedenen Nutzungsansprüche in der Sedan-/Dr. Pfleger Straße, unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Verkehrsnetz, zu finden.

Für mobilitätseingeschränkte Personen bestehen im Umfeld derzeit zusätzliche Parkmöglichkeiten in der Postgasse, zwei Stellplätze am neuen Rathaus, drei in der Kurt-Schumacher-Allee sowie ein Stellplatz in der Leibnizstraße/ Ecke Max-Reger-Straße. Unabhängig davon bestehen für Schwerbehinderte vielfältigste Sonderregelungen und Parkmöglichkeiten im Umfeld, was in der Sitzung des HVUEA vom 25.06.20, Beschlussnr. 8, umfassend behandelt wurde.

Die Wegeverbindungen für auf den Rollstuhl angewiesene Personen bzw. für Schwerstbehinderte hin zu Fachärzten oder weiteren Nutzungen aus dem Gesundheitssektor sollten aber möglichst kurz sein, die Einrichtung weiterer solcher Stellplätze auf dem Naabwiesenparkplatz würde die Problematik daher nicht entschärfen.

Abgesehen von Sonderrechten für Schwerbehinderte und von einer Parkbeschränkung auf einzelne Fahrzeugarten gibt es im Straßenverkehrsrecht keine Möglichkeit das Parken auf einzelne private Personengruppen, wie. z.B. Kunden, per Schilder zu beschränken. Unabhängig davon würde dies zu einer Ungleichbehandlung und damit voraussichtlich auch zum Unmut der übrigen Geschäftsinhaber in der Fußgängerzone führen. In der praktischen Umsetzung wäre zudem mit Schwierigkeiten zu rechnen, da nicht kontrolliert werden kann, wer tatsächlich Ärzte oder Geschäfte in der Sedan-/ Dr. –Pfleger-Straße besucht.

Die Parkgebühren werden in Rahmen der Parkgebührensatzung geregelt. Inwiefern eine Gebührenfreiheit mit der aktuellen Haushaltslage in Einklang zu bringen ist, müsste noch geprüft werden. Die durch die Parkplätze verursachten Kosten für Reinigung, Unterhalt und Instandsetzung werden derzeit über die Parkgebühren refinanziert. Eine Entscheidung über einen Erlass von Parkgebühren sollte demnach auf Ebene des Stadtrats getroffen werden, kann aber angesichts der fehlenden verkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Befreiung von bestimmten Personengruppen seitens der Verwaltung nicht empfohlen werden.

In Bezug auf das im Antrag angesprochene dynamische Parkleitsystem kann berichtet werden, dass Aussagen hierzu im Rahmen des Mobilitätskonzeptes, voraussichtlich bis Herbst, erarbeitet werden.

Beschlussvorschlag:

Der Bericht dient der Kenntnisnahme. Der Antrag ist damit erledigt.

folgender Beschluss gefasst:

Der Bericht dient der Kenntnisnahme. Der Antrag ist damit erledigt.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss vom 14.07.2021

Weiden i.d.OPf., 14.07.2021
Stadtrat:

gez. Lothar Höher
Bürgermeister

Anzahl der Ausschussmitglieder gemäß Satzung bzw. GeschO: 11

Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen.	anwesend	davon für	dagegen	Beschluss-Nr.
	10	10	0	19

In der heutigen Sitzung wurde in Sachen

19) Anfrage StR Blum bezüglich der Umgestaltung der Sedanstraße (z.B. Wegnahme von Parkplätzen)

Mit Beschluss des Stadtrats vom 22.07.2019 (Beschlussnr. 76) wurde entschieden, einen Zwischenstand der im gesamtstädtischen Verkehrskonzept aus dem Jahr 2012 vorgeschlagene Variante 1 zur Umgestaltung des Straßenzugs der Sedan-/Dr.-Pfleger-Straße umzusetzen. Unter „Zwischenstand“ ist zu verstehen, dass lediglich Markierungen angebracht wurden, eine bauliche Umgestaltung zur Ausbildung dreier Platzbereiche (Dr.-Pfleger-Straße zwischen Brücke und Stadtmühlweg, Issy-les Moulineaux-Platz und Bereich „Dänner-Eck“) erfolgte nicht. Auf der Sedanstraße/Dr.-Pfleger-Straße wurde im Abschnitt von der Kurt-Schumacher-Allee bis zur Bürgermeister-Prechtl-Straße, neben Schutzstreifen für den Radverkehr, ein Mittelstreifen als lineare Überquerungshilfe angelegt sowie die Fußgängerschutzanlage (FSA) am Issy-les-Moulineaux-Platz zu einer sogenannten „schlafenden Ampel“ umfunktioniert. Die Lichtsignalanlage (LSA) ist im Normalbetrieb ausgeschaltet. Der Kfz-Verkehr kann ungestört fließen und der Fußverkehr kann bei wenig und mäßigem Verkehr die Straße jederzeit queren. Um die Umgestaltung zu ermöglichen, mussten die bisherigen Parkstände im Seitenbereich entfallen, ein Halten und Parken ist demnach entlang der Sedan- und Dr.-Pfleger-Straße nicht mehr zulässig.

Das mit der aktuellen Erstellung des Mobilitätskonzeptes beauftragte Büro, R+T Verkehrsplanung GmbH, bewertet die provisorische Gestaltung in der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße im Grundsatz als positiv, da dieses zur Verkehrsberuhigung beiträgt und die Möglichkeit der Fußgängerquerung verbessert wird. Es konnte eine stetige Nutzung des Mittelstreifens beobachtet werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre eine weitere „Drosselung“ der Sedanstraße wünschenswert (< 30 km/h), wie das auch schon in Variante 1 des Verkehrskonzeptes aus dem Jahr 2012 vorgeschlagen wurde. Die unterschiedliche Schaltung der beiden Fußgängerquerungen (1x schlafende LSA und 1x FSA integriert in benachbarter LSA an der Bürgermeister-Prechtl-Straße) sollten nach Empfehlung von R+T einheitlich geregelt werden: Entweder beide ausschalten oder beide durchgängig signalisieren, bspw. mit einer kurzen Umlaufzeit von 50 bis 60 Sekunden beim Issy-les-Moulineaux-Platz. Perspektivisch sollten insbesondere am Issy-les-Moulineaux-Platz die Ampel entfallen und der Platz stattdessen im Sinne des Shared-Space-Prinzips umgestaltet werden. So können die Kfz-Geschwindigkeiten weiter reduziert, unnötige (Durchgangs-)Verkehre verdrängt und dem Fußverkehr eine Gleichberechtigung (gegenüber dem Kfz-Verkehr) ermöglicht werden. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit sowie die Umsetzung des Shared-Space-Prinzips ist aber aufgrund der Klassifizierung als Staatsstraße derzeit nicht umsetzbar. Hierfür müssten Verhandlungen zur Teilabstufung in eine Gemeindestraße mit dem Staatlichen Bauamt geführt werden.

Eine Notwendigkeit das Parken in der Sedan- bzw. Dr.-Pfleger-Straße zu ermöglichen wird seitens R+T nicht gesehen, da die umliegenden Parkhäuser eine ausreichende Kapazität

aufweisen und fußläufig gut von der Innenstadt erreichbar seien. In Anbetracht der besonderen Bedeutung dieses Straßenabschnittes für den Fuß- und Radverkehr wird zudem auch das Entfallen von direkten Haltemöglichkeiten als vertretbar angesehen. Erhebungen von R+T zur Auslastung der umliegenden Stellplatzanlagen, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführt wurden, bestätigen ein ausreichendes Stellplatzangebot- und -kapazität.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept sind mehrere Rückmeldungen aus der Bürgerschaft, u. a. auch von ansässigen Geschäftsinhabern, eingegangen, die jedoch auf eine Konfliktsituation hinweisen: Seit Umgestaltung der Dr.-Pfleger-Straße und die damit verbundene Wegnahme der Park- und Haltemöglichkeiten, gäbe es Probleme hinsichtlich der An- und Ablieferung von Waren für Geschäftsinhaber und die weggefallenen Parkmöglichkeiten würden sich negativ auf die Kundenfrequenz auswirken. Zudem haben die Verwaltung Hinweise zu fehlenden Park- bzw. Haltemöglichkeiten von mobilitätseingeschränkten Personen für den Besuch der Fachärzte und Fachgeschäften erreicht. Tatsächlich sind durch die Umgestaltung zwei Behindertenparkplätze entfallen, die sich auf der Höhe einer Arztpraxis befanden. Unabhängig davon bestehen für Schwerbehinderte aber vielfältigste Sonderregelungen und Parkmöglichkeiten im Umfeld, was in der Sitzung des HVUEA vom 25.06.2020, Beschlussnr. 8, umfassend behandelt wurde.

Dem Belang der Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen kommt, auch aus Sicht der Verwaltung, in der weiteren Planung aufgrund des Fachärzteaufkommens sowie der Therapie- und Gesundheitspraxen in der Straße ein hohes Gewicht zu. Gleichzeitig stellt die Achse der Sedanstraße bzw. Dr.-Pfleger-Straße ein Bindeglied der beiden Fußgängerzonen dar, woraus ein entsprechender Anspruch an die Gestaltung der Fußverkehrsanlagen, sowohl im Längs- als auch im Querverkehr entsteht. Sie stellt ebenfalls eine besondere Bedeutung für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung dar, sodass diese Achse für den Fuß- und Radverkehr deutlich gestärkt werden sollte. Die Bedeutung für den Kfz-Verkehr ist – trotz Klassifizierung als Staatsstraße – als nicht so hoch anzusehen.

Bei weiterer Verkehrsberuhigung des Straßenzuges im Sinne einer „Umweltstraße“ oder als Fußgängerzone in der Sedan-/ bzw. Dr.-Pfleger-Straße könnte Raum für Lieferzonen oder Behindertenparkplätze frei werden. Perspektivisch würde dann aber die Bahnhofstraße, als wichtige Nord-Süd-Kfz-Verkehrsachse durch die Stadt, an Bedeutung gewinnen und damit einen Verkehrsmengenzuwachs verzeichnen. Die verkehrlichen Auswirkungen dieser Maßnahme können derzeit noch nicht abschließend bewertet werden und werden daher im Rahmen der Planfalluntersuchung im Zuge des Mobilitätskonzeptes weiter untersucht.

Um eine bestmögliche Lösung bezüglich der verschiedenen Nutzungsansprüche in der Sedan-/ Dr. Pfleger Straße zu finden, soll eine Beteiligung der betroffenen Anlieger und verschiedenen Nutzergruppen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept stattfinden. Es ist aber bereits abzusehen, dass reine Markierungsarbeiten nicht ausreichen und eine bauliche Umgestaltung notwendig sein wird, um gewünschte Lieferzonen oder neue Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in den Straßenquerschnitt integrieren zu können.

Über eine solche bauliche Umgestaltung oder eine Rücknahme der Maßnahmen müsste dann im Stadtrat entschieden werden, in welchem auch die bisherigen Maßnahmen beschlossen worden sind.

Hauptverwaltungs-, Umwelt- und Energiewendausschuss vom 14.07.2021

Beschlussvorschlag:

Der Bericht dient der Kenntnisnahme. Die Anfrage ist damit erledigt.

folgender Beschluss gefasst:

Der Bericht dient der Kenntnisnahme. Die Anfrage ist damit erledigt.

Weiden i.d.OPf., 14.07.2021

Stadtrat:

gez. Lothar Höher
Bürgermeister